

RÉTROMOBILE 2024 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 2 février 2024 - 14h

Samedi 3 février 2024 - 14h

Salon Rétromobile Paris



ARTCURIAL
// Motorcars



The German Supercar Collection

RÉTROMOBILE 2024 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 2 février 2024 - 14h

Samedi 3 février 2024 - 14h

Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL
// Motorcars



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

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

RÉTROMOBILE 2024 LA VENTE OFFICIELLE

vente n°4404

EXPOSITION PUBLIQUE PUBLIC VIEWING

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

Mercredi 31 janvier 2024
10h - 22h

Jeudi 1^{er} février 2024
10h - 19h

Vendredi 2 février 2024
10h - 13h

Wednesday 31 January 2024
10am - 10pm

Thursday 1st February 2024
10am - 7pm

Friday 2 February 2024
10am - 1pm

VENTES AUX ENCHÈRES AUCTIONS

LA VENTE OFFICIELLE :

- DAY 1 : du lot 1 au lot 131
Vendredi 2 février 2024 - 14h
- DAY 2 : du lot 201 au lot 221
Samedi 3 février 2024 - 14h

RACING, FLYING & YACHTING :

- Samedi 3 février 2024 - 14h30

THE OFFICIAL SALE:

- DAY 1: from lot 1 to lot 131
Friday 2 February 2024 - 2pm
- DAY 2: from lot 201 to lot 221
Saturday 3 February 2024 - 2pm

RACING, FLYING & YACHTING:

- Saturday 3 February 2024 - 2.30pm

INFORMATIONS / ENQUIRIES

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

Commissaire-priseur / Auctioneer
Président d'honneur / Honorary Chairman

Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists

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

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

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

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

Consultants

Frédéric Stoesser
Niklas Hannah
Edward Fallon
Marion Thouroude
David Toledano

Racing, Flying & Yachting

Sophie Peyrache
Responsable / Manager
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
Mobile : +33 (0)6 80 71 66 59
speyrache@artcurial.com

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

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

Alexandre Corre
Administrateur / Administrator
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
acorre@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

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

ARTCURIAL
Live Bid

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



L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

SPÉCIALISTES / SPECIALISTS



Matthieu Lamoure



Pierre Novikoff



Antoine Mahé



Xavier Denis

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

RACING, FLYING & YACHTING

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon



Marion Thouroude



David Toledano

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

LIVRAISON & STOCKAGE / DELIVERY & STORAGE

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 5 février 2024 après règlement intégral. Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 520 € HT par voiture et 320 € HT par motocyclette et pourront être enlevés à partir du mardi 6 février 2024. Les frais de stockage s'élèvent à 40 € HT par jour et par voiture et 25 € HT par jour et par motocyclette à partir du mardi 6 février 2024. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the show must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. The removal of vehicles must take place on Monday 5 February 2024 after full payment. Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of €520 + VAT per car and €320 + VAT per motorcycle, and can be collected from there from Tuesday 6 February 2024. Storage cost is charged at €40 + VAT per day per car and €25 + VAT per day per motorcycle from Tuesday 6 February 2024. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

DIVERS / DIVERS

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

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

CONDITIONS SPÉCIALES / SPECIAL CONDITIONS

○ Lots en provenance hors UE : Aux commissions et taxes indiquées dans les conditions générales de vente, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion / modernes plus éventuellement des droits de douane de 10 %).

○ Lots from outside the EU: In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% newer/modern motorcars plus potentially a 10% customs duty).

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

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

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

▲ Impact on VAT: As the vehicle has been driven less than 6,000 kilometers, it can be considered "as new" for VAT purposes in certain European countries. Please contact your local tax authorities for confirmation prior to purchase. For a French buyer, a VAT of 20% will be charged on the hammer price and the premium.

Pour le lot 78, Ferrari 250 GT California Spyder Scaglietti LWB - 1958

For lot 78, Ferrari 250 GT California Spyder Scaglietti LWB - 1958

La participation aux enchères pour ce lot est soumise à une procédure d'enregistrement particulière. Si vous souhaitez enchérir sur ce lot, merci de vous rapprocher du bureau des enchères ou du département Motorcars minimum 48 heures avant la vente.

Participating in the auction on this lot is subject to a special registration process. If you would like to bid on this lot, please get in touch with the bidding office or the motor car department at least 48 hours before the sale

INDEX

A-B

1957 Abarth 750 Zagato	94
1955 AC Aceca Moteur Ford V8 260	18
1975 Alfa Romeo Tipo 33 TT12	90
1970 Alpine A110 1600S Modifiée Groupe 4	86
1914 Amédée Bollée Type F	31
1965 Aston Martin DB6 MK I	27
2004 Aston Martin DB7 Coupé Zagato	95
2011 Aston Martin V12 Vantage 'Carbon Black Edition'	121
1989 Aston Martin V8 Volante	74
1956 Austin Healey 100/4 BN2	4
1984 Austin Mini 1000 Tickford	116
1930 Avion Voisin C14 «Aquitaine» par Manessius	129
1998 Bentley Azure	122
1960 Bentley S2 Drophead Coupe Mulliner	7
1986 Benz Tricycle «Dreirad» Réplique John Bentley & Sons	29
1919 Bianchi 500 cm ³ avec sidecar	205
1975 BMW 2002 Turbo	82
1938 BMW 327 Sport Cabriolet	8
1939 BMW 327/328 Cabriolet	112
1993 BMW 850 CSI	81
1979 BMW M1	83
1980 BMW M1 Procar	84
1990 BMW Z1 Cabriolet Hard-Top	111
c.1909 Bobrie «Torpille»	10
1925 Bugatti Type 35 Grand Prix par Gilles Fournier	12
1930 Bugatti Type 40 Grand Sport	33
1929 Bugatti Type 40 Roadster Gangloff	15
1934 Bugatti Type 57 Galibier	14
1936 Bugatti Type 57 Stelvio Gangloff	37

C-D

1959 Cadillac Série 62 Cabriolet	109
1962 Citroën 2CV Sahara	20
1990 Citroën 2CV Charleston	1
1962 Citroën Ami 6 Berline	2
1958 Citroën DS 19	21
1963 Citroën DS 19 Cabriolet	120
1970 Citroën DS 21 ie Cabriolet	22
2009 Citroën DS 3 WRC	87
1966 Citroën HY Camping-Car Currus et Velosolex	41
1897 De Dion Bouton Tricycle	11
1970 De Tomaso Mangusta	42
1951 Delahaye 135 M Coach «Gascogne» par Dubos	128
1951 Delahaye 135 M Coach Gascogne Dubos	17
1938 Delahaye 135 Spécial Réplique	30
c.1912 Delaunay Belleville HB6 Coupé-Chauffeur	39
1971 Dino 246 GT Série M	118

F

1962 Ferrari 250 GT Cabriolet Pininfarina Série 2	59
1958 Ferrari 250 GT California Spyder LWB	78
1964 Ferrari 250 GT/Lusso Berlinetta	77
1963 Ferrari 250 GTE Série 3	26
1965 Ferrari 275 GTB Berlinetta	58
1976 Ferrari 308 GTB Polyester	73
1995 Ferrari 348 Spider	55
1973 Ferrari 365 GTB/4 Daytona	76
1968 Ferrari 365 GTC	75
1985 Ferrari 400i	57
1994 Ferrari 456 GT	56
2020 Ferrari 488 Pista	107
1999 Ferrari 550 Maranello	71
2005 Ferrari 612 Scaglietti F1	72
1996 Ferrari F355 GTS	54
1987 Fiat 126 Giannini GP 650	53
2010 Fiat 695 Abarth Tributo Ferrari	44
1967 Fiat Dino Coupé 2L	126
2021 Ford GT Heritage Edition	100
1969 Ford Mustang Cabriolet 302CI	131

G-L

1950 Gilera Saturno 500 cm ³	204
1929 Gilera 500 cm ³	206
1939 Guidobaldi 'Guidomobile' Monoplace	34
1933 Hispano-Suiza Junior Berline Vanvooren	16
1935 Harley Davidson 750 RL 45	217
1947 HRG Le Mans Aerodynamic Lightweight	92
1973 ISO Grifo Série 2	43
1938 Jaguar SS100 2 1/2 L Roadster	38
1964 Jaguar Type E 4,2L Série 1 Coupé	5
1970 Jaguar Type E V12 Coupé	130
1960 Jaguar XK 150 3.8L Drophead Coupé	6
1965 Lamborghini 350 GT	49
1966 Lamborghini 400 GT 2+2	47
1967 Lamborghini 400 GT Spyder Conversion	48
2022 Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae	103
1982 Lamborghini Countach 5000 S	66
1995 Lamborghini Diablo SV	46
1984 Lamborghini Jalpa P350 GT	52
2021 Lamborghini Sián	104
1964 Lamborghini Tracteur Agricole 1R	51
1958 Lamborghini Tracteur Agricole DL 30C	50
1948 Lambretta Modèle D 125 cm ³	202
1952 Lambretta Modèle D 125 cm ³	201
c.1953 Lambretta Modèle D 125 cm ³ préparé Course	203
1995 Lancia Delta Evo 2 Blu Lagos	89
1964 Lancia Flaminia 2.8 3C Convertible Touring	114
1967 Lancia Flaminia Super Sport Zagato 2.8 3C Coupé	115
1972 Lancia Fulvia 1600 HF Lusso	85
1974 Laverda 750 SF	220

M-N

1971 Maserati Ghibli 4,9L SS	119
1964 Maserati Mistral 3500 Spyder	113
1967 Maserati Quattroporte Pick-Up Incendie	91
2017 Maserati Touring Sciadipersia	96
2014 McLaren P1	105
2018 McLaren Senna	102
2020 McLaren Speedtail	101
1958 Mercedes-Benz 190 SL Hard-Top	32
1971 Mercedes-Benz 280 SE 3,5L Coupé	63
1968 Mercedes-Benz 280 SL Hard-Top	23
1955 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing	60
1962 Mercedes-Benz 300 SL Roadster Hard-Top	61
1987 Mercedes-Benz 420 SL Hard-Top	62
1967 Mercedes-Benz 600	64
1956 Mondial 250 cm ³ Grand Prix	215
1957 Mondial 250 cm ³ Grand Prix	210
1959 Moretti-Branca Monoplace Formule Junior	93
1923 Moto Guzzi C2V 500 cm ³	209
c.1946 Moto Guzzi Dondolino 500 cm ³	214
c.1947 Moto Guzzi Dondolino 500 cm ³	219
1958 Moto Guzzi Falcone 500	216
c.1948 Moto Guzzi Gambalunga 500 cm ³	212
1923 Moto Guzzi Tipo Normale 500 cm ³	208
1925 Moto Guzzi Tipo Sport 500 cm ³	211
1917 Motosacoche 350 cm ³	218
1921 Ner-A-Car	207
1955 NSU Sportmax 250 cm ³	213

P

1958 Peerless GT Phase 1	28
1984 Peugeot 205 GTI	117
1934 Peugeot 301 CR Roadster	40
1977 Pontiac Trans AM 'Solar Gold'	108
1958 Porsche 356 A Coupé	127
1960 Porsche 356 B 1600 Super 90 Cabriolet Hard-Top	110
1963 Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet	24
1962 Porsche 356 Carrera 2000 GS	25
1988 Porsche 911 (930) Turbo 3,3L Targa G50	98
2018 Porsche 911 (991.2) Turbo S Exclusive Series	106
1992 Porsche 911 Carrera «Biarritz» 4.0L par Singer Véhicule Design	99
1983 Porsche 911 SC 3.0L Targa	45
1968 Porsche 911S Ex-Jean-Claude Killy	69
1987 Porsche 930 Turbo 3.3L	65
2015 Porsche 991 GT3 RS	68
1997 Porsche 993 Cup 3.8 RSR	70
2008 Porsche 997 GT3 RS	67

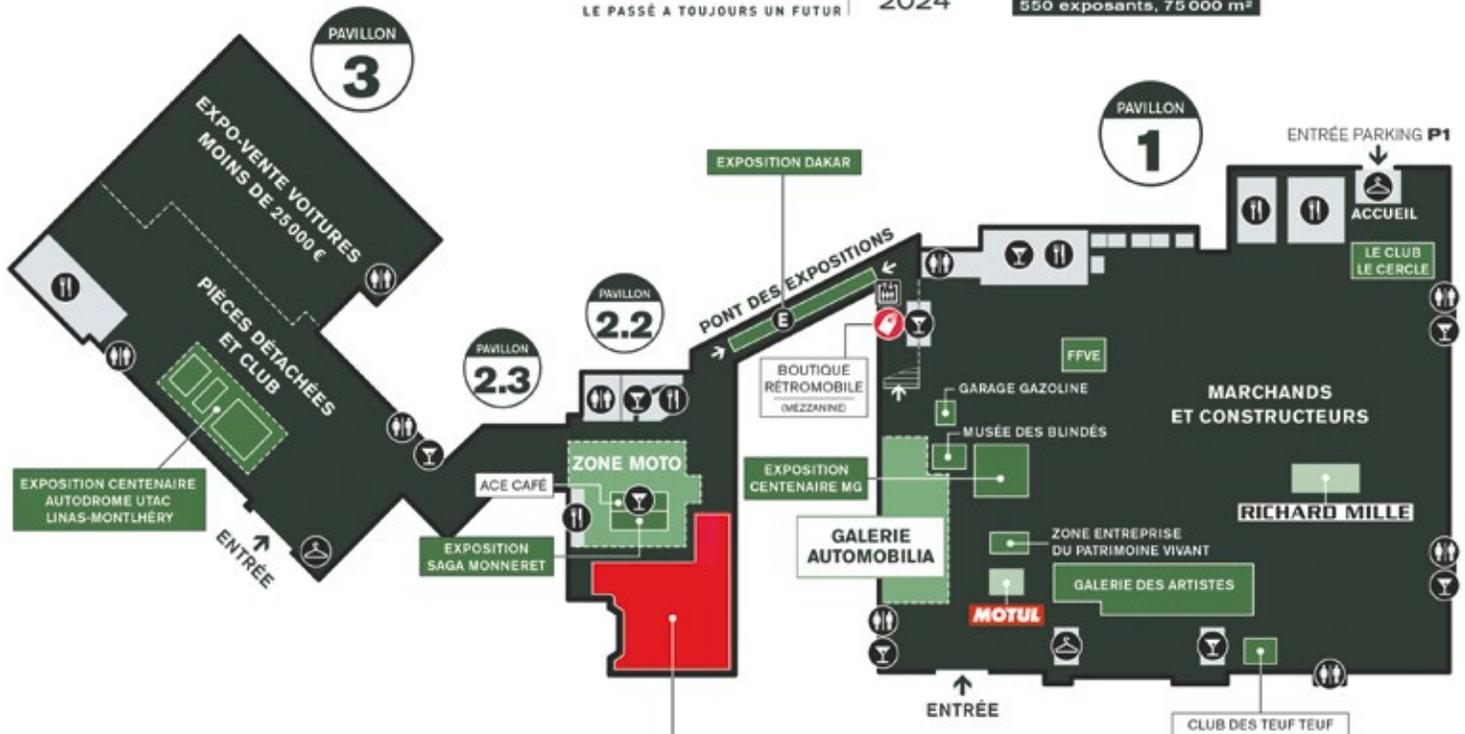
R-W

1964 René Bonnet Djet III Coach Multitubulaire	88
1976 Rolls-Royce Corniche Cabriolet Mulliner	124
1977 Rolls-Royce Corniche Coupé Mulliner	125
1995 Rolls-Royce Corniche IV	80
2008 Rolls-Royce Phantom Coupé	123
1930 Rolls-Royce Phantom II Expérimentale	35
1948 Rolls-Royce Silver Wraith «Woody»	79
1929 Salmson GS 8 «Grand Sport» Surbaissé	9
1955 Talbot Lago America T14 Coupé	19
1954 Talbot Lago Grand Sport T26 Coupé	36
1929 Voisin C14 «Chartreuse»	13
1964 Volvo P1800 Jensen	3
1968 VW Combi T1 Modifié «Samba» 23 Fenêtres	97

INFORMATIONS PRATIQUES / EVENT INFORMATION

SALON
**RETRO
MOBILE** 31 JANV.
04 FEV.
2024
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

550 exposants, 75 000 m²



EXPOSITION VOITURES
VENTE AUX ENCHÈRES
ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL
// Motorcars

VENDREDI 2 FÉVRIER 2024 - 14h
FRIDAY 2 FEBRUARY 2024 - 2pm
Automobiles / *Motor cars*
lot 1 au lot 131

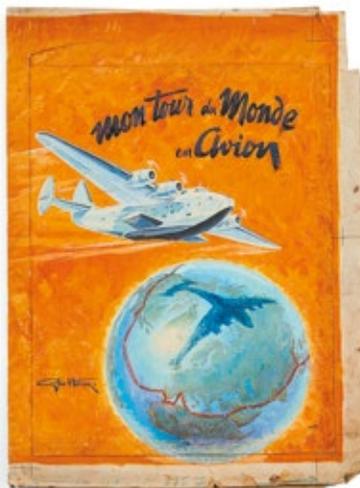
DAY 1



SAMEDI 3 FÉVRIER 2024 - 14h
SATURDAY 3 FEBRUARY 2024 - 2pm
Motocyclettes / *Motorbikes*
lot 201 à 221

DAY 2

SAMEDI 3 FÉVRIER 2024 - 14h30
SATURDAY 3 FEBRUARY 2024 - 2.30pm
Racing, Flying & Yachting



LES COLLECTIONS PROPOSÉES DANS CETTE VENTE

The collections included in the auction

From the collection of an Austrian enthusiast, one of the earliest collectors - lot 6 à 8

Pride of place to the great French makes - lots 13 et 17

Two DS of a German enthusiast - lots 21 et 22

From the collection of a Breton racing driver - lots 27 et 28

From the collection of Bernard Hunault, an enthusiast from Sarthe - lot 29 à 33

From the reserves of a French family property - lots 39 et 40

From the collection of a connoisseur of rare Italian GTs - lot 41 à 43

A passion for sports cars - lot 44 à 46

The GT Lamborghini Collection - lot 47 à 52

From an important Swedish collection - lot 58 à 60

The Orange GT3 RS collection - lots 67 et 68

From the collection of an enthusiast from Monaco - lot 74 à 75

From an important Swiss collection - lots 77 et 78

From an Official BMW Dealer - lot 81 à 83

Collection of a rally enthusiast- lots 85 et 86

The German Supercars Collection - lot 100 à 104

From the collection of a British cars lover - lot 122 à 125

An eclectic passion - lot 126 à 131



Pride of place to the great French makes



From the reserves of a French family property



The GT Lamborghini Collection



From an important Swiss collection



From an Official BMW Dealer



The German Supercars Collection



From the collection of a British cars lover



Collection of a rally enthusiast

1990 CITROËN 2CV CHARLESTON

Carte grise française
French title

Châssis n° VF7AZKA00KA356850
Moteur n°0909534941

25.000 - 45.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- A peine plus de 6000 km d'origine
- Même propriétaire depuis 33 ans
- Etat d'origine exceptionnel

- *A little bit more than 6 000km from new*
- *Same owner for the past 33 years*
- *Exceptional original condition*



Mécanicien réparateur agréé Citroën en Mayenne depuis 1962, l'actuel propriétaire de cette 2cv s'était mis en tête de trouver un bel exemplaire de Charleston lorsqu'il avait appris la fin de production définitive de la 2cv, le 27 juillet 1990. C'est dans les premiers jours de novembre de la même année qu'un ami, chef des ventes de la succursale Citroën de Rennes, l'appelle pour lui annoncer qu'il a trouvé la perle rare : il vient de reprendre une Charleston rouge Delage et noire vendue neuve en avril 1990 en Ile et Vilaine et qui n'a parcouru qu'à peine 1600 km depuis l'origine. L'affaire est conclue sur le champ et la voiture est immatriculée le 16 novembre 1990. Depuis, ce superbe exemplaire a été pieusement conservé dans le sous-sol de la maison, en strict état d'origine, étant régulièrement utilisé mais avec une extrême parcimonie si bien qu'il ne totalise aujourd'hui qu'à peine plus que 6000 km d'origine. Tous les rapports de contrôle technique

présents témoignent d'ailleurs de l'évolution de ce kilométrage. Jamais repeinte, la carrosserie est en superbe état de préservation et les soubassements sont dans un état rare. A bord, l'odeur de neuf persiste encore et lorsque l'on prend le volant, la douceur et la précision de toutes les commandes nous émerveille. On retrouve la pochette contenant tous les carnets dans le vide-poche, et à l'ouverture du coffre, le lot de bord complet d'origine est présent : cale en bois, cric, manivelle, protection de calandre pour temps froid et roue de secours. Sous le capot, le bicylindre d'origine tourne parfaitement et l'on retrouve tous les marquages ainsi que certaines étiquettes collées en usine ! Après avoir passé 33 ans entre des mains attentives, cette exceptionnelle 2cv mérite de rejoindre une belle collection.

As a certified Citroen vehicle technician in Mayenne since 1962, the current owner of this 2cv went on a mission to find a beautiful Charleston example when he discovered that the production of the 2cv would permanently cease on the 27th July 1990.

It was in early November of the same year that a friend (Head of Sales at the Citroen dealership in Rennes) told him that he's found a rare gem: he just got a Charleston in black and Delage red with an original mileage of only 1,600km, which was sold new in April 1990 in Ile & Vilaine. The deal was done in a heartbeat and the car was registered on the 16th November 1990. Since then, this gorgeous example has been piously preserved in the basement of the house; it's been regularly used but with extreme parsimony in its exact original condition, so much so that it only totals a little bit more

than 6000 km from new today.

All servicing reports included in the file also bear witness to the evolution of this mileage. The bodywork has never been repainted and is in exceptional condition, as well as the substructure presented here in rare condition.

The smell of new still lingers inside the car and when getting behind the wheel, the smoothness and precision of all controls feel amazing. All servicing logbooks and manuals are included in the folder located in the glove box, as well as the full original set of tools located in the boot: wooden block, jack, crank, grille protection for cold weather and a spare wheel. Under the bonnet, the original twin-cylinder engine runs perfectly. All markings and factory labels are present! After spending 33 years in meticulous hands, this exceptional 2cv deserves to join a nice collection.

1962 CITROËN AMI 6 BERLINE

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° 151398

12.000 - 18.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Intéressant et rare millésime 1963

• Nombreux travaux de remise en état

• Véritable icône automobile

• *Interesting and rare 1963 vintage*

• *Numerous restoration works*

• *True automotive icon*



Cette berline Ami 6 a été immatriculée le 19 décembre 1962 et correspond à l'année modèle 1963. Elle dispose, à ce titre, de quelques modifications par rapport au premier modèle : vitres arrière coulissantes, bouton poussoir de coffre, catadioptrés inférieurs supprimés. Elle a rejoint la célèbre collection de Richard Romagny en 2014 et est aujourd'hui la propriété d'Artcurial SAS. Sa carrosserie, très saine, a été repeinte et les soubassements ont été protégés. La sellerie en drap rouge a été restaurée tandis que les contreportes d'origine ont été conservées. Les joints de carrosserie ont été changés, et la voiture est complète de ses baguettes et accessoires extérieurs. Cette Ami

6 appartient aux premières versions, les plus recherchées, et son état de présentation homogène ne pourra que séduire les connaisseurs. L'essai que nous avons réalisé nous a donné toute satisfaction, la mécanique est bien réglée et volontaire ; la tenue de route est souple comme il se doit. La batterie en 6 volts vient d'être remplacée, et cet intéressant modèle est accompagné de son manuel d'utilisation d'origine, du cric, de la manivelle et de la cale en bois, tandis que son "bracelet secret" est toujours présent. Rouler dans Paris au volant de cette Ami 6 nous a rappelé le succès que suscite le dessin de Flaminio Bertoni qui rend cette automobile si originale.

This Ami 6 saloon car was registered on the 19th December 1962 and corresponds to the 1963 model year. It therefore has a few modifications compared to the first model: sliding rear windows, boot push button, lower reflectors removed. It joined the well-known collection of Richard Romagny in 2014 and is today in the hands of Artcurial SAS. Its bodywork (in very healthy condition) was repainted and substructures have been protected. The red cloth upholstery has been restored while the original door panels have been preserved.

Bodywork gaskets have been changed and the car is complete with its strips and exterior

accessories. Known as the most sought-after ones, this Ami 6 relates to the first versions and its seamless original condition will only appeal to connoisseurs. The road test we carried out gave us full satisfaction. The engine is well adjusted and purposeful; The handling is smooth, as it should be. The 6-volt battery was replaced and this interesting model includes its original user manual, jack, crank and wooden block; while its "secret bracelet" is still present. Driving this Ami 6 around Paris reminded us of the success of Flaminio Bertoni's design, which makes this automobile so unique.

1964 VOLVO P1800 JENSEN

Carte grise française
French title

Châssis n° 9123
Moteur n° 885

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- La Volvo de l'émission « Paris Dernière » !
- Restauration complète de qualité
- Rare version carrossée par Jensen

- *The Volvo from the French TV show Paris Dernière*
- *Complete, high-quality restoration*
- *Rare version with body built by Jensen*



« C'était la caisse de Roger Moore dans *The Saint*. J'ai vu cette auto pour la première fois dans la série... ». C'est ainsi que Frédéric Taddéi, journaliste et animateur télé, explique son coup de cœur pour cette Volvo P1800 dont il s'est porté acquéreur pour 55 000 francs en 1993 ! Dans la même interview, il détaille avoir tourné 160 émissions de « Paris Dernière » avec la voiture qui était devenue la Volvo la plus connue de Paris. Son actuel propriétaire, sensible à sa provenance et au fait qu'il s'agit des premiers exemplaires dont les carrosseries étaient produites par Jensen, en a fait l'acquisition en 2017 et s'est alors lancé dans une restauration intégrale. Ainsi qu'en témoignent des photos,

la caisse a été entièrement démontée, décapée, traitée puis a reçu une teinte très proche du gris graphite (Ref. 80), telle qu'à sa sortie d'usine. Les trains roulants ont été démontés et restaurés, tout comme le moteur B18 qui a bénéficié d'une remise en état. L'habitacle a également été refait en respectant la teinte rouge d'origine et tous les joints de carrosserie ont été remplacés. Accompagnée d'un dossier de factures des pièces changées, ainsi que d'une expertise réalisée en juin 2023, cette P1800 est dans un état rare, le fait qu'elle fasse partie des 6 000 premiers exemplaires réalisés chez Jensen et son historique, en particulier à la télévision, en font un exemplaire exceptionnel.

"It was Roger Moore's car in The Saint. I saw the car for the first time in the series ...". This was how Frédéric Taddéi, a journalist and TV presenter, explained how he fell for this Volvo P1800, which he bought for 55,000 francs in 1993! In the same interview, he described how he made 160 episodes of the TV programme Paris Dernière with the car that became the best-known Volvo in Paris. Its current owner, sensitive to its provenance and the fact that it was one of the first cars with bodies built by Jensen, bought the car in 2017 and set about a full restoration. As can be seen from the photos, the body was completely stripped

down, sandblasted and treated, before being repainted in a shade very close to the graphite grey (ref. 80) in which it left the factory. The running gear was stripped down and restored, as was the B18 engine, which was overhauled. The interior was also restored, keeping its original red colour, and all the body seals were replaced. The P1800 comes with a file of invoices for the parts that were changed, together with a valuation report from June 2023, and is in exceptional condition. The fact that it is one of the first 6000 cars built by Jensen, as well as its history, on French TV especially, make it an outstanding example.

1956 AUSTIN HEALEY 100/4 BN2

Carte grise française
French title

Châssis n° BN2-L/230406

Moteur n° 1B/230406-M

60.000 - 80.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Restauration de haute qualité

• Matching numbers, historique documenté

• Spécification 100M plus performante

• *High-quality restoration*

• *Matching numbers, documented history*

• *Higher-performance 100M spec*



Cette Austin Healey 100/4 BN2 fut livrée neuve à Düsseldorf en 1956 en conduite à gauche à Arthur Brüggemann & Co. Elle arborait alors une livrée Ivory White et Ice Blue avec intérieur et capote bleue. Elle fut ensuite vendue aux Etats-Unis à un militaire basé dans le Wisconsin. En 2004, Barry Hodson Motorsport importa la voiture en Angleterre, elle portait alors le numéro d'immatriculation 818 UYH. Andrew Brooks acheta ensuite la voiture en 2012 et entama une restauration de 4 années. Le moteur fut confié à Richard Parker pour une préparation « fast road ». Lors de la restauration, la décision fut prise de l'équiper de certaines spécifications propres au « 100M ». C'est en 2018 que le propriétaire actuel en fit l'acquisition, il l'importa ensuite en France en 2019 afin qu'elle demeure dans sa résidence secondaire du sud de la France.

N'ayant que peu roulé depuis sa restauration, cette 100/4 présente un état remarquable. On constate un soin important apporté autant à la carrosserie, à la peinture qu'au réglage du moteur. La voiture est accompagnée d'un dossier de restauration important incluant des factures ainsi que des photos et du certificat Heritage Trust confirmant la correspondance du numéro de moteur. La voiture est également accompagnée d'une capote noire.

Désirable version BN2 en spécification 100M et ayant bénéficié d'une restauration minutieuse, cette Healey sera idéale pour une utilisation lors de rallies. Vendue sans prix de réserve, il est là une opportunité d'acquérir l'un des plus beaux roadsters anglais de l'époque.

This Austin-Healey 100/4 BN2 was delivered new in left-hand drive to Arthur Brüggemann & Co. in Düsseldorf in 1956. It was finished in Ivory White and Ice Blue with a blue interior and hood. It was then sold to the United States to a serviceman based in Wisconsin. In 2004, Barry Hodson Motorsport imported the car into England, where it had the registration number 818 UYH. Andrew Brooks bought the car in 2012 and set about a restoration lasting four years. The engine was sent to Richard Parker to be prepared to 'fast road' spec. During the restoration, the decision was taken to fit some equipment specific to the 100M model. Its current owner bought the car in 2018 and exported it to France the following year to keep it at his second home

in the south of France.

The 100/4 has been little used since its restoration and is therefore in remarkable condition. It is evident that great care has been taken over the body and paintwork, as well as the set-up of the engine. The car comes with a substantial restoration file including bills, photographs and the Heritage Trust certificate confirming the matching number of the engine. It also has a black hood.

A desirable BN2 model in 100M spec, which has been meticulously restored, this Healey is ideally suited to use in rallies. Sold with no reserve, it offers the opportunity to acquire one of the best-looking English roadsters of its time.

1964 JAGUAR TYPE E 4.2L SÉRIE I COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 1E30097

70.000 - 90.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Restauration de qualité, voiture fiabilisée
- Une des versions les plus intéressantes de la Type E
- Livrée neuve en Suisse

- *Quality restoration, reliable car*
- *One of the most interesting versions of the E-Type*
- *Delivered new in Switzerland*



Selon le certificat délivré en 2018 par le Jaguar Daimler Heritage Trust, ce coupé Type E 4,2 litres est sorti d'usine le 30 septembre 1964 en conduite à gauche avec boîte manuelle, et a été livré neuf le 16 novembre de la même année en Suisse, aux établissements Claparede, à Genève.

Son historique ensuite n'est pas connu avec précision, mais cette voiture a fait l'objet d'une restauration très soignée au milieu des années 2010, par un spécialiste de voitures anglaises de l'ouest de la France. A la demande du propriétaire, au lieu du Opalescent golden sand original elle a été peinte dans la magnifique teinte Opalescent Silver Blue qui lui sied à merveille avec, à l'intérieur, une sellerie en cuir noir classique. Cette voiture se présente aujourd'hui dans un bel état apparent, tant cosmétique que mécanique, comme le confirme une expertise jointe au dossier. Le moteur n'est pas celui d'origine mais

la voiture est fidèle à sa configuration d'époque. Si les factures ont été égarées, les travaux ont visiblement été effectués avec beaucoup de soin.

L'actuel propriétaire, grand amateur de voiture anglaise, en a fait l'acquisition en 2017, juste avant la fin de la restauration. Il l'utilise depuis pour partir en balade sur la côte de Saint-Malo. Cette voiture présente toute la pureté de la première carrosserie de la Type E, dévoilée trois ans plus tôt à Genève avec ses phares sous globe profilé. A cet avantage, elle allie celui du 6-cylindres 4,2 litres, plus étoffé que le 3,8 litres des débuts. C'est donc une des versions les plus enviables de la légendaire classique anglaise, ici dans une belle présentation.

According to the certificate issued in 2018 by the Jaguar Daimler Heritage Trust, this 4.2-liter Type E coupé left the factory on September 30, 1964 in left-hand drive with manual gearbox, and was delivered new on November 16 of the same year in Switzerland, to the Claparede establishments in Geneva.

Its subsequent history is not precisely known, but this car underwent a very careful restoration in the mid-2010s, by a specialist in English cars from the West of France. At the owner's request, instead of the original Opalescent golden sand, it was painted in the magnificent Opalescent Silver Blue shade, which suits it perfectly, with classic black leather upholstery inside. Today, the car is in beautiful condition, both cosmetically and mechanically, as confirmed by an appraisal

attached to the file. The engine is not the original one, but the car is faithful to its original configuration. Although the invoices have been lost, the work was obviously carried out with great care.

The current owner, a great English car enthusiast, acquired it in 2017, just before the restoration was completed. Since then, he has been using it for trips along the Saint-Malo coast.

This car shows the purity of the first E-Type body, unveiled three years earlier at Geneva, with its streamlined globe headlights. It also has the advantage of a 4.2-liter 6-cylinder engine, which is more substantial than the 3.8-liter unit used in the early days. This is one of the most enviable versions of the legendary English classic, presented here in an attractive layout.

1960 JAGUAR XK 150 3.4L DROPHEAD COUPE

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° S837837BW
Moteur n° V5849-8

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

- Restauration ancienne de qualité
- Moteur d'origine
- Entre les mêmes mains depuis 1989

- *High-quality, older restoration*
- *Original engine*
- *In the same ownership since 1989*



Ainsi que le confirme son attestation Jaguar Heritage, cette XK fut livrée neuve le 3 décembre 1958 à New York. Elle était dans sa combinaison de couleurs actuelle : crème avec intérieur cuir rouge.

Achetée en 1989 par le père de l'actuel propriétaire, elle est restée depuis dans la même famille autrichienne, qui en a toujours pris grand soin. C'est ce qui explique l'état remarquablement bien préservé qui est le sien aujourd'hui. Elle est équipée de son superbe moteur 6-cylindres double arbre d'origine ("matching numbers") ainsi que d'une rare boîte de vitesses automatique Borg Warner. Ayant fait l'objet d'une restauration ancienne en Autriche, elle n'a que peu roulé depuis et la carrosserie est encore très belle, avec des panneaux bien alignés et une peinture blanche qui ne montre

que quelques défauts discrets. Les soubassements sont très soignés et les chromes en bon état. La sellerie en cuir rouge, avec moquettes assorties, est superbe, de même que le tableau de bord dont le compteur est désormais gradué en km/h. Sur le plan mécanique, cette voiture a reçu un ventilateur électrique Kenlow pour faciliter un usage par tous les temps et en toutes circonstances.

Avec un compteur qui affiche 60 318 km, cette belle XK 150 cabriolet a été enregistrée à l'Österreichische Veteranen Register et une carte d'identité FIVA lui a été délivrée. Accompagnée d'un intéressant dossier historique, elle représente un bel exemplaire de l'ultime représentante de la célèbre famille XK, la plus aboutie et la plus performante.

As confirmed by its Jaguar Heritage certificate, this XK was delivered new on 3 December 1958 in New York. It was in its current colour combination: cream with red leather interior.

Bought in 1989 by the current owner's father, it has remained ever since in the same Austrian family. They have always taken great care of it, which explains its remarkably well preserved condition today. It is equipped with its superb original twin-cam six-cylinder engine ("matching numbers") and a rare Borg Warner automatic transmission. The subject of an older restoration, it has been little used since and the bodywork still looks very good, with well aligned panels and white paintwork which shows only a few minor faults. The underbody

has been well looked after and the chromework is in good condition. The red leather upholstery, with matching carpets, is splendid, as is the dashboard whose speedometer is now graduated in km/h. Under the bonnet, the car has been fitted with an electric Kenlow fan to make it easier to use in any weather and any conditions.

With its odometer reading 60,318km, this attractive XK150 convertible has been registered with the Österreichische Veteranen Register and a FIVA identity card issued for it. Supplied with an interesting history file, this is a fine example of the last member of the famous XK family, the ultimate and the quickest version.

1960 BENTLEY S2 DROPHEAD COUPE PAR H.J. MULLINER

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° B 206 BS
Moteur n° 353 BB

220.000 - 300.000 €

- Livrée neuve au roi du Danemark !
- Seulement 7 exemplaires produits en conduite à gauche
- Superbe état de présentation

- Supplied new to the King of Denmark!
- Only 7 cars built in left-hand drive
- Superb condition



D'après sa fiche de fabrication usine incluse au dossier, cette Bentley S2 est sortie d'usine le 24 septembre 1960 sous la forme d'un "Drop Head Coupe" (cabriolet) carrossé par HJ Mulliner. Elle était de couleur "Dark Blue, code 92500491" avec sellerie en cuir "Blue VM 1244". La fiche précise aussi la présence de certains équipements : autoradio 501 TA, sièges avant séparés, capote électrique, couvre-capote, compteur en km, avertisseur supplémentaire... Mais le plus intéressant est qu'elle a été immédiatement embarquée sur le navire "Blenda" pour une traversée de Londres à Copenhague et une livraison au roi du Danemark lui-même, par l'intermédiaire de Skandinavisk Motor Co. En 1965, elle a été transmise au fils du roi, le prince George du Danemark, puis est enregistrée à son nom en 1966 à l'ambassade danoise de Londres. En 1973, elle passa entre les mains d'un londonien qui l'a fait immatriculer 5 ORE. Elle a ensuite été achetée

par la société Straight Eight, à Londres, qui l'a cédée en 2003 à notre collectionneur viennois.

En 2010, cette superbe automobile a fait l'objet d'une peinture neuve de très belle facture chez Bentley Vienne. Aujourd'hui, elle se présente dans un état de préservation digne de la figure royale qui l'a utilisée. Les boiseries revernies et la sellerie beige sont de toute beauté, et la voiture est toujours équipée de son autoradio d'origine et de sa capote avec couvre-capote, en plus d'être accompagnée des outils, d'un cric et d'un dossier historique très complet comprenant une photo où elle est en compagnie du roi.

Avec une production estimée à seulement 7 exemplaires dans cette configuration conduite à gauche, cette voiture d'apparat, une des plus chères du marché à l'époque, combine luxe et puissance dans une présentation d'exception et avec un historique royal. Une opportunité exceptionnelle.

According to the factory build sheet included in the car's file, this Bentley S2 left the factory on 24 September 1960 as a Drophead Coupe (convertible) with bodywork by H.J. Mulliner. It was finished in Dark Blue (code 92500491) with upholstery in Blue leather (VM 1244). The build sheet also specifies that the following equipment was fitted: a 501 TA radio, individual front seats, an electric hood, a tonneau cover, a speedometer reading in kilometres and an additional horn. What is of most interest, however, is that it was immediately loaded onto the cargo ship 'Blenda' to travel from London to Copenhagen for delivery by the Skandinavisk Motor Co. to the King of Denmark himself. In 1965, it passed to Prince George of Denmark, and was then registered in his name in 1966 at the Danish Embassy in London. In 1973, it was acquired by a London man who registered it as 5 ORE. It was then bought

by the dealer Straight Eight in London, who sold it in 2003 to our client, a collector from Vienna.

In 2010, this magnificent motorcar was repainted to a very high standard by Bentley Vienna. Its condition today is worthy of the crowned figure who once used it. The revarnished woodwork and beige leather are utterly beautiful, and the car still has its original radio, hood and tonneau cover, as well as its tools, jack and a comprehensive history file which includes a photograph of the car with the king.

With an estimated production of only seven left-hand drive models, this ceremonial vehicle, one of the most expensive cars then on sale, combines luxury and power with a remarkable appearance and a royal history. An exceptional opportunity.



Le roi de Danemark avec la Bentley S2 © DR



1938 BMW 327 SPORT CABRIOLET

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° 73414
Moteur n° 336052

120.000 - 180.000 €

- Modèle rare et intéressant
- Dans la collection depuis plus de 50 ans !
- Restauration ancienne de qualité, 19 000€ de factures en 2019

- Rare, interesting model
- In the same collection for 50 years!
- High-quality, older restoration; bills for 19,000 € in 2019

Cette BMW 327 cabriolet a la particularité d'appartenir à la même famille depuis plus de 50 ans. Sortie d'usine en 1938, son livret d'immatriculation autrichien indique dans les années 50 et 60 plusieurs propriétaires successifs : M. Zimmer le 15 décembre 1955 (immatriculation AH73-7838), M. Röhrer le 16 février 1956 (immatriculation OF-S 44), M. Schneider le 27 mai 1960 (immatriculation GG-EC 490), M. Hensel le 1^{er} juin 1962 (immatriculation SI-K 113), M. Kühn le 28 avril 1964 et enfin le père de l'actuel propriétaire le 23 novembre 1969. Déjà à cette époque, son bloc moteur avait été remplacé par un bloc de 1949. Dans les années 90, il lui a fait bénéficier d'une restauration de qualité, documentée par un dossier de factures. Elle a fait l'objet de soins attentifs et réguliers, afin de participer à de nombreux rallies, puis, en 2019 une importante révision pour près de 19 000 € a été effectuée. Le fait qu'elle n'ait pas changé de mains pendant une si longue période

lui permet d'afficher un bel état de préservation, qui respire l'état d'esprit « restaurer pour rouler ». La capote est en excellent état et les soubassements témoignent d'un entretien suivi, de même que le compartiment moteur, dont le 6-cylindres 2 litres confère un agrément de conduite supérieur à la moyenne de l'époque. L'habitacle présente un beau tableau de bord doté de trois cadrans ronds sur fond blanc et une sellerie en cuir blanc agréablement patinée. Un tripmaster est discrètement installé sous la planche de bord.

Cette voiture rare (selon l'expertise effectuée en 2023, l'on compte 1124 cabriolets 327 produits entre septembre 1937 et 1941) est accompagnée d'une riche documentation d'époque permettant d'en retracer l'historique, de factures et d'une expertise. Facile à utiliser, mêlant sport et luxe, elle est la promesse de belles balades en famille ou avec des amis, grâce à ses quatre places confortables.

This BMW 327 has the distinction of having belonged to the same family for more than 50 years. It left the factory in 1938, and its Austrian logbook indicates a succession of owners in the 1950s and 1960s: a Mr Zimmer on 15 December 1955 (registration no. AH73-7838), Mr Röhrer on 16 February 1956 (OF-S 44), Mr Schneider on 27 May 1960 (GG-EC 490), Mr Hensel on 1 June 1962 (SI-K 113), Mr Kühn on 28 April 1964 and finally the current owner's father on 23 November 1969. By then, the engine block had already been replaced by one from 1949. In the 1990s, the car underwent a high-quality restoration, documented in a file of invoices. It received regular attention in order to take part in numerous rallies, and then, in 2019, a major overhaul for nearly 19,000 € was carried out. The fact that it did not change hands for so long has enabled it to appear so well preserved, exuding the sense that it has been "restored to be driven".

The hood is in excellent condition and the underbody shows evidence of regular maintenance, as does the engine compartment, while the 2-litre 6-cylinder engine offers an above-average level of driving enjoyment for the period. The interior has an attractive dashboard with three round gauges with white dials, and pleasantly patinated white leather upholstery. A Tripmaster has been discreetly installed under the dash.

This rare car (according to the valuation report prepared in 2023, 1124 327 cabriolets were built between September 1937 and 1941) comes with extensive period documentation charting its history, invoices and a valuation report. Easy to use, combining sportiness and luxury, this BMW promises pleasant outings to come with family or friends, thanks to its comfortable seating for four.



1929 SALMSON GS 8 « GRAND SPORT » SURBAISSÉ ○

Titre de circulation anglais
Véhicule en importation
temporaire

*British title
In temporary import in the UE*

Châssis n° 21118

120.000 - 180.000 €

• La quintessence du savoir-faire Salmson

• Superbe restauration, carrosserie d'origine

• Eligible aux Mille Miglia

• *The quintessence of Salmson's know-how*

• *Superb restoration, original body*

• *Eligible for the Mille Miglia*



Fruit de près d'une décennie d'améliorations de ses cyclecars et voiturettes, le type GS8 fut mis en production par Salmson en 1928. Il rassemblait le meilleur du savoir-faire de la marque, équipé d'une brillante mécanique 1100 cm³ à double arbre à cames en tête, tout en utilisant le châssis surbaissé de la rare version Grand Prix, plus large et plus bas que les modèles précédents.

L'exemplaire présenté est l'un des derniers des 128 exemplaires produits, et compte parmi les deux exemplaires restants qui disposent toujours de leur carrosserie d'origine, parmi la trentaine recensée !

Sorti d'usine le 2 janvier 1930, il fut vendu neuf en Suisse à Hubert Sacc, qui résidait à Château d'Oex. C'est en Suisse que son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2019. Remarquablement préservé, il venait

de bénéficier d'une restauration complète de qualité du châssis et de la carrosserie. Dès son arrivée en Angleterre la voiture fut confiée au spécialiste Salmson Mickey Hudson pour une réfection complète du moteur, de la boîte et du pont dont témoignent plus de 30 000 £ de factures. Deux saute-vent type « Brooklands » ont remplacé le pare-brise d'origine ; celui-ci sera fourni avec la voiture qui est également équipée d'un couvre-tonneau. Le type GS8 représente la quintessence du savoir-faire de son époque dans la catégorie 1100 cm³, sa mécanique raffinée en fait une voiture très performante qui a dominé de nombreuses compétitions à la fin des années 20 et au début des années 30. Cet exemplaire prêt à prendre la route, est un des plus désirables encore en existence.

The result of nearly ten years of improvements to its cyclecars and small cars, Salmson's GS8 entered production in 1928. It brought together the best of the company's know-how, with an outstanding twin-cam 1100cc engine and the lowered chassis from the rare Grand Prix version, which was wider and lower than the previous models.

The example presented here is one of the last of the 128 cars built, and one of only two models which still have their original bodywork, from the thirty or so examples recorded!

It left the factory on 2 January 1930 and was sold new in Switzerland to Hubert Sacc from Château d'Oex. Its current owner bought the car in Switzerland in 2019. Remarkably well

preserved, it had undergone a full, high-quality restoration of the chassis and bodywork. As soon as it arrived in England, the car was sent to the Salmson specialist Mickey Hudson for a complete rebuild of the engine, gearbox and rear axle, as invoices for more than £30,000 show. Two Brooklands-type deflectors replaced the original windscreen, but this will be supplied with the car, which also comes with a tonneau cover. The GS8 represents the ultimate in know-how for its time in the 1100cc category; its refined engine makes it a very quick car which dominated many competitive events at the end of the 1920s and the start of the 1930s. Ready to take to the road, this is one of the most desirable examples still in existence.

C. 1909 BOBRIE « TORPILLE »

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 10677

Moteur n° 10677

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Dans la famille du constructeur depuis l'origine !
- Strict état d'origine
- Voiture originale et performante pour son époque

- *Owned by the manufacturer's family since new!*
- *Strictly original condition*
- *An original and quick car for its time*



Bien avant le mouvement cyclecariste du début des années 20, Léonce Bobrie, mécanicien brillant qui avait fait ses armes chez Barré au début du XX^e siècle, s'engagea dans la réalisation d'une voiturette légère et performante : la Torpille. Dans le garage qu'il possédait avec son frère Camille à Saumur, avec l'aide d'un contremaître, Georges Lafon, Léonce construisit la première Torpille entre 1907 et 1909. Une photo d'époque le montre au volant de sa réalisation achevée dont l'unique phare caractéristique porte l'inscription « 4 - 1909 ». D'après l'article de R. Bouin consacré à cette voiture dans le *Fanatique de l'Automobile*, une douzaine d'unités aurait été produites jusqu'à la 1^{ère} guerre mondiale. Résolument moderne et originale pour son époque, la Torpille offrait 2 places en tandem, une carrosserie « tout acier » avec pare-brise rabattable, et l'excellent moteur Ballot, disponible en 6 ou 8 HP. Parfaitement aboutie

techniquement, elle disposait d'une boîte à 2 rapports située dans le pont pour une meilleure répartition des masses. Capable de 80 km/h, elle offrait des performances supérieures à la moyenne. Léonce conserva un exemplaire de son œuvre qui fut ensuite transféré dans l'important garage qu'il ouvrit à Saintes en 1923, et c'est dans ce même garage que la voiture fut conservée par sa famille jusqu'à aujourd'hui, sur cales, et en strict état d'origine ! Un PV de réception aux mines de 1913, et une ancienne carte grise d'un autre exemplaire prouvent que c'est le numéro de série du moteur Ballot qui servait à identifier le numéro de série d'une Torpille. Seule survivante connue, cette Torpille témoigne de l'ingéniosité de son concepteur et de son approche rigoureuse ; cette automobile suscitera l'étonnement tant par son aspect que par ses performances dans les rallyes d'ancêtres.

*Well before the cyclecar movement at the start of the 1920s, Léonce Bobrie, a brilliant mechanic who had begun his career with Barré at the start of the 20th century, set about building a quick and light small car, the Torpille ('torpedo'). In the garage he owned with his brother Camille at Saumur, and with the help of a foreman, Georges Lafon, Bobrie built the first Torpille between 1907 and 1909. A photograph from the time shows him at the wheel of the finished car; its characteristic single headlamp is marked '4-1909'. According to the article on the model by R. Bouin in *Le Fanatique de l'Automobile*, it is believed that a dozen or so cars were built before the First World War. Resolutely modern and original for its time, the Torpille had two seats in tandem, an all-steel body with a folding windscreen and the excellent*

Ballot engine, available in 6 or 8HP form. Perfectly conceived technically, it had a two-speed gearbox located in the axle to improve the car's weight distribution. Capable of reaching 80kph, it offered above-average performance. Bobrie kept an example of his handiwork, which was then transferred to the large garage he opened at Saintes in 1923, where his family have until now kept the car, on blocks and in strictly original condition! A homologation report from 1913 and an old registration certificate from another example prove that the Ballot engine number was used to identify the chassis number of a Torpille. The only known survivor, this Torpille testifies to its creator's ingenuity and his rigorous approach; in vintage car rallies it will be the source of astonishment as much for its appearance as its performance.

1897 DE DION BOUTON TRICYCLE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 1198
Moteur n° 341

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Depuis une quarantaine d'années dans la même famille
- Exceptionnel état d'origine, complet
- Modèle de la première génération

- *With the same family for 40 years*
- *Exceptional original condition, complete*
- *First-generation model*



C'est grâce à la conception d'un moteur monocylindre à combustion interne plus performant et de fiabilité égale à celui de Daimler-Benz que De Dion-Bouton pouvait prétendre au titre de plus grand fabricant d'automobiles au monde en 1900. Ce moteur, conçu quelques années plus tôt par M. Bouton, fut expérimenté dès 1895 sur un tricycle dont le succès fut tel, en compétition notamment, qu'il fut largement utilisé par d'autres constructeurs, et que le tricycle De Dion-Bouton fut produit de 1897 à 1901/1902, connaissant plusieurs évolutions. L'exemplaire présenté est exceptionnel à plus d'un titre, tout d'abord parce qu'il correspond aux premiers modèles produits avec son moteur frappé de la date 9.B.97 (1897), et qu'il en a gardé toutes les spécificités alors que de nombreux exemplaires furent modernisés. Ainsi, il dispose

toujours de sa fourche plus fine que les exemplaires produits à partir du courant de l'année 1898, son pont sans carter, ou encore son carburateur à léchage. Il est, en outre, équipé d'éléments optionnels tels que la trousse en toile enduite fixée au cadre, et le réservoir sous la selle. Le moteur a une bonne compression et comporte toujours son allumeur complet. Dans un état de préservation remarquable, ce tricycle a rejoint la collection du père de l'actuel propriétaire il y a une quarantaine d'années et l'avait mis en route avant de l'installer dans son musée. Son fils, fin-connaisseur du modèle, a pris soin de le préserver jusqu'à ce jour. Cette pièce historique exceptionnelle, strictement conforme à l'origine, mérite une place de choix parmi les plus belles collections.

It was thanks to its design of a single-cylinder internal combustion engine offering better performance and comparable reliability to the Daimler-Benz engine that De Dion-Bouton could claim to be the world's largest car maker in 1900. The engine, designed a few years earlier by Bouton, was trialled, from 1895 on a tricycle that enjoyed such success, especially in competition, that it was widely used by other manufacturers, while De Dion-Bouton's tricycle was built from 1897-1901/2, undergoing several changes. This example is exceptional in many ways, first of all because it corresponds to the first models built, its engine stamped with the date 9.B.97 (1897), and because it has retained all the features specific to this model, whereas many

examples have been updated. It still has the narrower fork than models built from 1898 onwards, a rear axle with no sump and a surface carburettor. It also has additional equipment such as the coated canvas holdall fixed to the frame and the fuel tank under the saddle. The engine has good compression and still has its complete ignition system. In remarkably well preserved condition, this tricycle joined the collection of the current owner's father some 40 years ago, and he started it up before installing it in his museum. His son, a connoisseur of the model, has carefully preserved it until now. This exceptional historic vehicle, strictly to its original specification, is worthy of a place in the finest collections.

1925 BUGATTI TYPE 35 GRAND PRIX PAR GILLES FOURNIER

Carte grise française
French title

Châssis n° 4467 (voir texte)

300.000 - 500.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Magnifique qualité d'exécution
- Nombreuses pièces d'origine
- Vendue au profit de l'association France Parkinson

- *Magnificent quality of execution*
- *Numerous original parts*
- *Sold for the benefit of the France Parkinson association*



« Palmarès du 24 janvier 1926 au 19 septembre 1926 – 503 victoires – Plus de 2 victoires par jour – 351 Premiers Prix – 47 Records » pouvait-on lire au catalogue Bugatti en 1926 ! Ce palmarès édifiant, et qui devait nettement s'amplifier dans les années à venir, était en grande partie

dû à ce que beaucoup considèrent comme LE chef d'œuvre d'Ettore Bugatti : le Type 35. Sa première apparition officielle a lieu le 3 août 1924 lors du Grand Prix de Lyon, et si les résultats ne sont pas au rendez-vous immédiatement, l'essentiel est là : un étroit radiateur >>>

“Track record between the 24th January 1926 to the 19th September 1926 – 503 wins – Over 2 victories per day – 351 First Prizes – 47 Records” are the words written in the Bugatti catalogue in 1926! This enlightening list of achievements,

which was expected to increase significantly in years to come, was largely due to what many considered to be THE masterpiece of Ettore Bugatti: the Type 35. Its first official appearance was on the 3rd August 1924 during the Lyon Grand Prix and even if >>>





>>>en fer à cheval dans le prolongement duquel se dessine une carrosserie profilée et achevée par une pointe Bordino, de magnifiques jantes en aluminium coulé intégrant les tambours de freins, et un brillant 8 cylindres en ligne de 2L dérivé du Type 30. La qualité d'exécution de l'ensemble est remarquable, la voiture est équilibrée et rapide, elle ne tarde pas à s'imposer partout dans le monde. Au gré des réglementations, la 35 va évoluer voyant sa cylindrée augmenter (35T – 2300 cm³) et sa puissance s'accroître grâce au montage d'un compresseur (35 B et 35 C). Ces évolutions entraîneront également quelques discrètes modifications esthétiques comme un radiateur élargi. Cela étant, la 35 « Grand Prix de Lyon » reste le premier jalon de cette histoire exceptionnelle et conserve une place à part dans le cœur des passionnés. Ce fut le cas de Gilles Fournier, expert reconnu de la marque Amilcar, auteur de plusieurs ouvrages de référence, que sa passion pour les automobiles de course d'avant-guerre et la marque Bugatti en particulier avait conduit à se mettre en quête de pièces de Bugatti dès le début des années 80, avec pour objectif de construire un type 35 le plus fidèle possible à l'origine. Au début des années 2000, il est rejoint par un ami, Emmanuel Cognet qui souhaite

également construire un modèle similaire. Les deux compères vont alors se consacrer à cet objectif avec une approche d'une extrême minutie. Ils entreprennent de nombreux voyages pour aller voir des voitures authentiques, réaliser un maximum de pièces avec d'anciens bleu de l'usine, tandis que ceux d'autre provenance sont systématiquement écartés. La construction du châssis et de la mécanique sont confiés à l'excellent Laurent Rondoni qui confectionne un moteur 2.3L alimenté par deux carburateurs Solex 40. Une fois le châssis roulant terminé, la carrosserie fut réalisée, en même temps que celle de sa sœur, chez Jean-Luc Bonnefoy, à Orval, où Gilles Fournier retrouvait E. Cognet chaque mercredi pour travailler de concert sur les deux voitures. Plusieurs photos montrent le châssis en cours de montage. Les Bugatti jumelles furent achevées en 2005 et prirent immédiatement part à un rallye de plus de 1500 km, sans encombre. L'historien Pierre-Yves Laugier nous a raconté être parti à la chasse d'une Bugatti à bord de cette 35, par un froid 1er novembre, en compagnie de son propriétaire. Après quelques allers-retours dans le village entre les murs duquel raisonnait le 8 cylindres, le propriétaire de la Bugatti recherchée fit irruption et accepta de leur

>>>the results were not instantly there, the essential part was there: a narrow horseshoe radiator in the extension of which you can find a profiled bodywork; finished with a Bordino tip, gorgeous cast aluminium rims integrating the brake drums and a brilliant 8-cylinder inline 2L engine derived from the Type 30. The overall quality of execution is simply incredible, the car is stable and fast and it didn't take long to establish itself worldwide. The 35 evolved in accordance with regulations, seeing its cylinder capacity increase (35T-2,300 cc) and its power increase thanks to the fitting of a compressor (35 B and 35 C). These developments also led to some discreet aesthetic modifications such as a more enhanced radiator. That being said, the 35 "Grand Prix de Lyon" remains the first milestone in this exceptional history and still has a special place in the hearts of enthusiasts. It was also the case for Gilles Fournier, renowned expert on the Amilcar brand, author of many reference publications, whose passion for pre-war racing cars (and the Bugatti brand in particular) had led him to start looking for Bugatti 35 parts from the early 1980s, with the aim of building a Grand Prix as similar

as possible to the original. In the early 2000s, he was joined by a friend, Emmanuel Cognet, who also wanted to build a 35.

Both friends will then commit themselves to this objective with an extremely meticulous approach. They carried out numerous trips to see authentic cars, producing as many parts as possible with the help of old factory blueprints, while those from other sources were systematically discarded.

The chassis and engine's build were entrusted to the excellent Laurent Rondini who made a 2.3L engine powered by two Solex 40 carburetors. Once the rolling chassis was completed, the bodywork was created at the same time of its sister's one at Jean-Luc Bonnefoy in Orval, where Gilles Fournier met E. Cognet every Wednesday to work together on both cars. Numerous pictures show the chassis being assembled.

The twin Bugatti cars were completed in 2005 and instantly took part in a rally of more than 1,500 km, with no mishaps. The historian Pierre Yves Laugier told us that he went hunting for a Bugatti aboard this 35, on a cold November 1st alongside its owner. After a few back and forth to the village in-between walls where you could hear the 8-cylinder

Vendu au profit de :
Sold to the benefit to:



France Parkinson est l'unique association nationale de soutien aux malades et aidants atteints par la maladie de Parkinson. France Parkinson est essentiellement financée par les dons et les legs et tient à exprimer sa profonde reconnaissance à la famille de Gilles Fournier, dont la générosité contribuera à l'accomplissement de nos missions sociales et de recherche.

France Parkinson is the only national association supporting patients and carers affected by Parkinson's disease. France Parkinson is primarily financed by donations and legacies and we would like to express our deep gratitude to Gilles Fournier's family, whose generosity will contribute to the achievements of our social and research missions.

montrer sa voiture. L'examen de la voiture de Gilles Fournier, 18 ans plus tard, montre la qualité du travail effectué, unanimement reconnue dans le milieu des Bugattistes, professionnels compris. La patine que présente la voiture, grâce aux nombreux kilomètres effectués, mais également par les pièces d'origine qui la composent, en font une réalisation exceptionnelle. Une liste des pièces originales d'époque avait été dressée par son propriétaire : radiateur (qui proviendrait de chez Germain Lambert) et son bouchon, essieu avant et fusées, boîtier de direction, volant, pompe à eau, carburateurs, carter de boîte de vitesses portant le n° 157, carter de pont (autre provenance) 13x54 portant le n°105, système d'avance hélicoïdal, magnéto Bosch, instrumentation de tableau de bord, pompe à air à main, et diverses petites pièces. Du point de vue administratif, la voiture dispose d'une carte grise de collection de type 30A, châssis 4467, le type 30A servait à l'époque de désignation administrative pour les types 35 en 1924/1925.

C'est avec un plaisir non-dissimulé que nous nous sommes glissés derrière le volant de cette Bugatti, après avoir effectué les vérifications d'usage en compagnie de Frédéric Novo. A l'exception du démarreur qui devra être vérifié, absolument tout est fonctionnel, et la voiture s'avère très agréable à conduire. La puissance et la sonorité du 8 cylindres donnent envie de ne plus jamais s'arrêter, et de prendre la route vers le prochain Grand Prix.

Selon les dernières volontés de Gilles Fournier, ce chef d'œuvre sera vendu au profit de l'association France Parkinson.

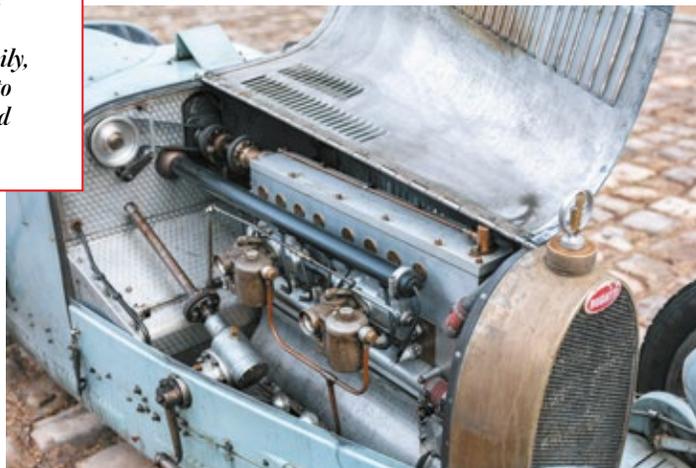
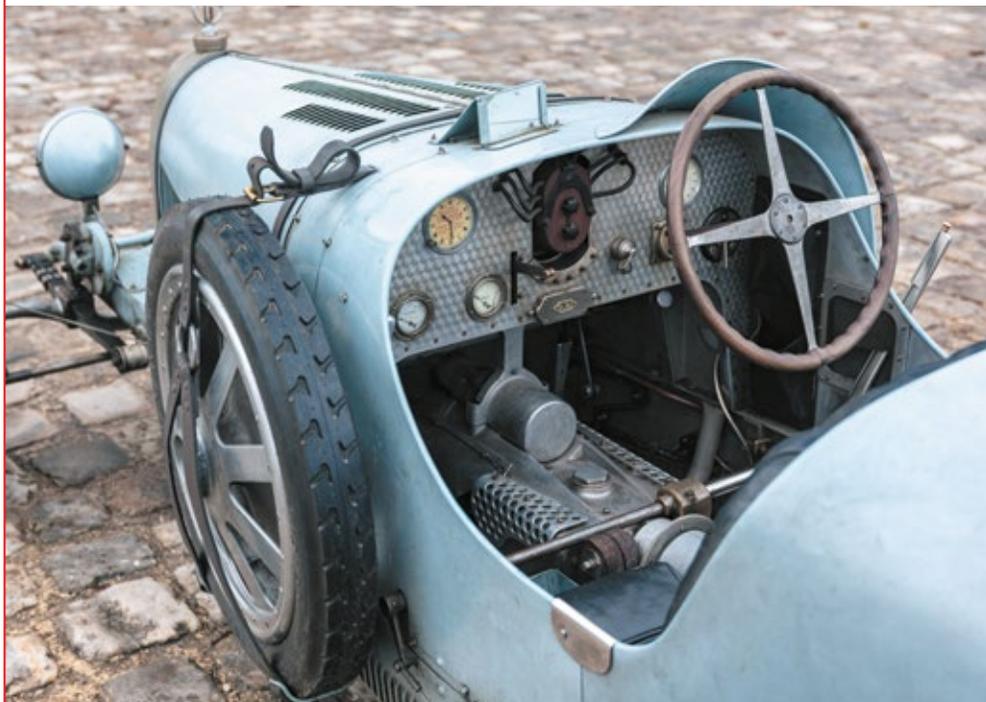
engine resonate, the owner of the Bugatti they were looking for appeared and accepted to show them his car:

18 years later, the inspection on Gilles Fournier's car demonstrates the quality of works carried out, unanimously recognised in the circle of Bugattists, professionals included. Thanks to the amount of kilometres covered but also to original parts that were fitted, the patina on this particular car can only be described as an exceptional achievement. A list of original parts of that time had been drawn up by its owner: radiator (which came from Germain Lambert) and its cap, front axle and bearings, steering

gear, steering wheel, water pump, carburetors, gearbox housing No 157, axle housing (other source) 13x54 No 105, helical feed system, Bosch magneto, instruments on the dashboard, hand air pump and various small parts. Administratively, the car has a type 30A collector's registration, chassis 4467. At the time, type 30A was used as the administrative designation for the type 35 in 1924/1925.

It was with undisguised pleasure that we went behind the wheel of this Bugatti, after carrying out our usual checks with Frederic Novo. With the exception of the starter which will need to be checked, absolutely everything is in working order and the car is very pleasant to drive. The power and sound of this 8-cylinder engine makes you want to keep going forever and take the road to the next Grand Prix.

Following the wishes of Gilles Fournier, this masterpiece will be sold for the benefit of the France Parkinson association.



1929 VOISIN C14 « CHARTREUSE »

Titre de circulation danois
Danish title

Châssis n° 28080
Moteur n° 28141

150.000 - 250.000 €

Sans réserve / No reserve

• Le charme des productions de Gabriel Voisin

• Belle restauration ancienne

• Modèle original et rare, mécanique d'origine

• The charm of the cars produced by Gabriel Voisin

• Good-quality, older restoration

• Rare, original model with its original engine



La Voisin C14 était un modèle de milieu de gamme qui succédait en 1929 à la C11 dont elle reprenait le moteur 6-cylindres sans soupapes 13 CV, de 2 327 cm³. Produit à 1795 unités, ce châssis pouvait recevoir plusieurs carrosseries « usine », dont la berline 5 places portait le nom de « Chartreuse », à l'image de l'exemplaire présenté.

Produite au tournant de l'année 1929/1930, cette C14 fut immatriculée en mai 1934 dans le département du Haut-Rhin, sous le numéro 4296-PB2 ainsi qu'en témoigne un ancien titre de circulation original, délivré en avril 1937 au nom d'un capitaine résidant à Mulhouse. Ce n'est qu'en 1978 que la voiture changera d'immatriculation en passant dans le Doubs, sans pour autant perdre

sa belle plaque d'immatriculation arrière d'époque qu'elle possède encore aujourd'hui. Ayant bénéficié d'une restauration ancienne bien préservée, cette Chartreuse présente la forme caractéristique des réalisations de Gabriel Voisin avec un pavillon légèrement surbaissé et un pare-brise droit surmonté d'une casquette. Dotée de coffres généreux sur les ailes avant, elle comporte tous les accessoires qui font le charme des voitures de la marque, à commencer par la célèbre "Cocotte" surmontant la belle calandre en coupe-vent. Des flasques de roues en aluminium poli, qui contribuent à améliorer l'aérodynamique, traduisent un souci à la fois esthétique et technique. L'intérieur est habillé d'un tissu Art Déco extrêmement

The mid-range Voisin C14 succeeded the C11 in 1929, keeping its 2327cc sleeve-valve six-cylinder 13CV engine. This chassis, of which 1795 were built, could be fitted with several 'works' bodies, including the five-seat 'Chartreuse' saloon like the example presented here.

Built at the turn of the year 1929/30, this C14 was registered in May 1934 in the Haut-Rhin department as 4296-PB2, as is confirmed by an old registration certificate issued in April 1937 to a captain from Mulhouse. Only in 1978 did its registration number change, when the car moved to the Doubs, but it kept its attractive period number plate at the rear, which it still has today. The subject of an older restoration which

has been well preserved, this 'Chartreuse' has the characteristic styling of Gabriel Voisin's cars with a slightly lowered roofline and an upright windscreen topped by a visor. Fitted with large luggage trunks on the front wings, it features all the accessories which make the cars of this marque so charming, starting with the famous 'Cocotte' mascot on top of the handsome radiator grille. The polished aluminium wheel discs, which help improve the car's aerodynamics, reflect both technical and aesthetic concerns. The interior is trimmed with a highly original Art Deco fabric, in accordance with its original appearance. The well-stocked dashboard, with round gauges, accentuates the car's luxurious

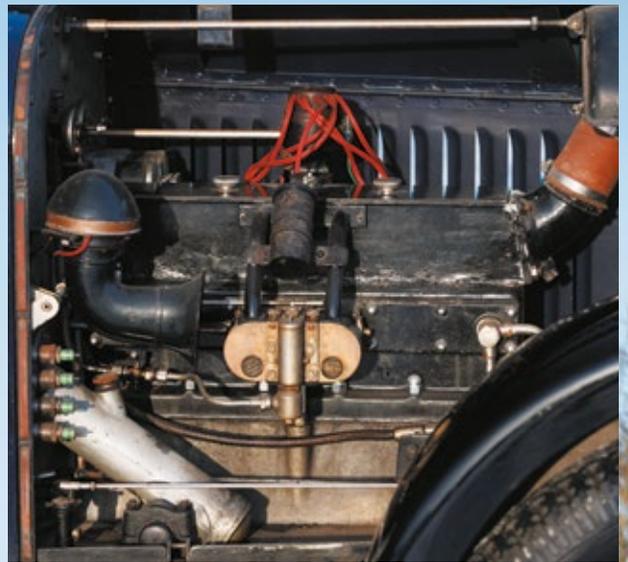


original et conforme à la présentation d'origine. Le tableau de bord très complet, à cadrans ronds, souligne l'aspect luxueux de la voiture et l'on retrouve sous le capot le 6-cylindres sans soupapes licence Knight d'origine, avec ses collecteurs d'échappement caractéristiques à ailettes. En état de fonctionnement, mais n'ayant que très peu roulé ces dernières années, cette œuvre roulante est accompagnée de son livret d'entretien d'origine, et du catalogue des pièces détachées.

Modèle rare, archétype des productions de Gabriel Voisin, elle reflète l'originalité de son constructeur et se démarque des autres modèles des années 30.

look, while under the bonnet the six-cylinder engine is of a sleeve-valve type originally licensed from Knight, and has the characteristic finned exhaust manifolds. This work of art on wheels is in running order, but has been driven very little in recent years; it comes with its original service book and spare parts catalogue.

A rare model, the archetype of the cars produced by Gabriel Voisin, it reflects the originality of its manufacturer and stands out from other models in the 1930's.



1934 BUGATTI TYPE 57 GALIBIER

Titre de circulation danois
Danish title

Châssis n° 57140
Moteur n° 35
Carrosserie Galibier n°18

250.000 - 350.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Berline Galibier première série, produite par l'usine Bugatti
- Historique suivi, nombre de propriétaires limité
- Remarquable état de préservation, mécanique et carrosserie d'origine

- *First-series Galibier saloon, built by the Bugatti works*
- *Known history, limited numbers of owners*
- *Remarkably well-preserved condition, original engine and body*

En octobre 1933, Bugatti a présenté la Type 57 qui, avec son moteur à deux ACT, constituera jusqu'en 1939 le seul modèle de tourisme de la gamme. Le tout premier châssis du type, assemblé en octobre 1933, a été carrossé en "Berline Galibier 4 portes" pour être exposé au Salon de Paris de cette même année. Cette voiture correspondait au dessin n°1056, daté du 18 août 1932, du styliste Joseph Walter. D'octobre 1933 à novembre 1934, l'usine Bugatti n'a assemblé que 41 "Berlines Galibier" : les trois prototypes de 1933, plus 38 carrosseries réalisées entre mi-mars et fin novembre 1934. La production a ensuite cessé jusqu'à

octobre 1938, quand la deuxième série de "Berline Galibier" est sortie des ateliers Bugatti. Entre 1935 et 1938, quelques berlines 4 portes ont été fabriquées par Gangloff et Vanvooren, mais aucune par Bugatti.

Les archives compilées par l'historien Pierre-Yves Laugier donnent sur la présente Bugatti Galibier de précieuses informations.

La liste des carrosseries de l'usine Bugatti permet de constater que le châssis 57140/moteur 35 a reçu la 18ème carrosserie Galibier fabriquée ; les bois et les panneaux de carrosserie en aluminium sont d'ailleurs frappés du numéro 18. Il s'agit de la première de quatre "C-I" (conduite intérieure) carrossées à

In October 1933, Bugatti presented the Type 57, which, with its DOHC engine, was the only touring model in the range. The very first chassis of this type, built in October 1933, was fitted with a 'four-door Galibier Saloon' body to be exhibited at the Paris Motor Show that year. The car corresponded to design no. 1056, dated 18 August 1932, produced by the stylist Joseph Walter. From October 1933 to November 1934, the Bugatti works built only 41 'Galibier Saloons': the three prototypes from 1933, then 38 bodies produced between mid-March and the end of November 1934. Production then stopped

until October 1938, when the second series of 'Galibier Saloons' left Bugatti's workshops. Between 1935 and 1938, some four-door saloons were built by Gangloff and Vanvooren, but none by Bugatti.

The archives compiled by the historian Pierre-Yves Laugier provide some valuable information regarding this Bugatti Galibier.

The list of bodies from the Bugatti works shows that chassis 57140/engine 35 was fitted with the 18th Galibier body built; the wooden sections and aluminium body panels are, moreover, marked with the number 18. It was the first of four 'C-I'





Molsheim en juin 1934. Elle a été terminée le 7 juin, contre le 14 juin pour la Galibier 57168/41, le 23 juin pour la Galibier 57144/44 et le 29 juin pour la Galibier 57157/47, soit une carrosserie Galibier fabriquée par semaine.

Sur le registre de factures de l'usine, 57140 apparaît le 01/06/1934 pour la somme de 61 695 francs, facturée à la "Société Marseillaise". Il s'agit de l'entreprise dirigée par Gaston Descollas, agent Bugatti, située 42 avenue du Prado à Marseille. Le prix de vente au public d'une Galibier était de 76 000 francs en octobre 1933, et 79 800 en octobre 1934, soit une marge généreuse de 14 000 francs pour G. Descollas.

Le registre des expéditions de l'usine précise que le 8 juin 1934, la voiture 57140 a été expédiée par train à Marseille.

Le registre des livraisons mensuelles indique : "Marseillaise. 57140/35 C.I 8/6/34." Le registre des livraisons de juin 1934 est encore plus précis : "8/6/34. 57140 - 1056 - Marseille Storione", où "1056" est le code correspondant à la carrosserie Galibier. Ce document est le seul qui donne le nom du premier propriétaire, M. Storione, information confirmée par les archives de la police marseillaise, comme suit : "Bugatti Type 57 châssis 57140, Conduite Intérieure. Immatriculée neuve sous le numéro 1034 CA 7 le 14 juin 1934. Au nom de : Storione Jean, II Rue Saint-Jacques, Marseille."

La famille Storione est



57140 lors du Paris-Nice 1967 © Collection P.Y. Laugier

bien connue à Marseille. Fils d'immigrants italiens, Michel Storione (père de Jean) a commencé à travailler en 1883 à la Société des Minoteries de Marseille avant de lancer sa propre affaire de minoterie. Elle a connu un développement rapide et sa croissance a apporté à la famille une confortable aisance financière.

Fils de Michel, Jean Storione a pris la succession de son père dans l'entreprise. Célibataire, il appréciait les automobiles et a utilisé des Delage avant de se tourner vers Bugatti. Son chauffeur, Marius Rey, l'emmenait le week-end au Mont Ventoux assister aux courses de côte.

Ses Bugatti ont toutes été achetées par l'intermédiaire de Gaston Descollas et entretenues par le garage Menonni, à Marseille. Avant d'acquérir la Type 57 Galibier, il a utilisé successivement une 16 soupapes, une Type 44 torpédo, >>>

(*'Conduite Intérieure'*) models to be fitted with bodies at Molsheim in June 1934. It was completed on 7 June, followed by the Galibier 57168/41 on 14 June, the Galibier 57144/44 on 23 June and the Galibier 57157/47 on 29 June, i.e. one Galibier body per week.

In the works invoice ledger, 57140 appears on 1 June 1934 for the sum of 61,695 francs, billed to the 'Société Marseillaise', the business run by the Bugatti agent Gaston Descollas at 42 avenue du Prado in Marseille. The retail price of a Galibier was 76,000 francs in October 1933 and 79,800 francs in October 1934, leaving a generous profit margin of 14,000 francs for Descollas.

The works shipment records state that car 57140 was sent by train to Marseille on 8 June 1934.

The monthly delivery records show: "Marseillaise. 57140/35 C.I

8/6/34." The delivery records for June 1934 are even more precise: "8/6/34. 57140 - 1056 - Marseille Storione", where '1056' was the code corresponding to the Galibier body. This is the only document to give the name of the first owner, M. Storione, which is corroborated by the following Marseille police records: "Bugatti Type 57 chassis 57140, Conduite Intérieure. Registered new with the number 1034 CA 7 on 14 June 1934, in the name of Jean Storione, II Rue Saint-Jacques, Marseille."

The Storione family was well known in Marseille. The son of Italian immigrants, Michel Storione (Jean's father) began working in 1883 at the Société des Minoteries de Marseille before setting up his own flour-milling business. This grew rapidly, making the family very comfortably off. Jean succeeded his father Michel in the business. A bachelor, he liked cars and had Delages before turning to Bugatti. His chauffeur, Marius Rey, took him to Mont Ventoux at weekends to watch the hill climbs.

He bought all his Bugattis through Gaston Descollas and they were maintained by the Menonni garage in Marseille.

Before acquiring the Type 57 Galibier, he used in turn a 16-valve model, a Type 44 'Torpedo', a Type 49 and a Type 55 roadster. After he sold the Galibier in January 1936, he bought a 57 Atalante and then a 57 C Gangloff cabriolet.>>>

>>>une Type 49 et une Type 55 roadster. Après avoir vendu la Galibier en janvier 1936, il achètera une 57 Atalante, puis une 57 C cabriolet Gangloff.

Dans le registre de réparations de l'usine, il est noté que, le 20 octobre 1934, le moteur n°35 de la Galibier a été envoyé à Molsheim avec les précisions suivantes : "Révision du moteur n°35 : le vilebrequin, le bloc moteur et une bielle étaient cassés. Piston n°1 grippé. Régule nécessaire pour les bielles n°4 et 78..."

Le 24 janvier 1936, cette Bugatti a donc changé de mains pour être immatriculée au nom de Gustave Cousin, médecin à Marseille. Les archives de police mentionnent le 16 octobre 1944 la délivrance à M. Cousin d'un duplicata de la carte grise de la voiture, sans doute à la suite de la perte de l'original pendant la guerre. Le 24 décembre 1954, la voiture est immatriculée dans le nouveau système sous le numéro 7983 AQ 13.

Antoine Raffaelli, "chasseur" de voitures anciennes (pour les frères Schlumpf notamment) et propriétaire d'un garage à Marseille, se souvenait de la première fois où il a vu cette Galibier, quand elle appartenait encore au Dr Cousin : "Je suis allé voir la voiture au garage Paragalo, 268 boulevard Baille à Marseille, aux environs de 1960. La voiture était en révision pour Cousin et le mécanicien était en train de fabriquer des garnitures de freins spéciales, pour qu'elles soient plus efficaces. Il a également modifié les couvercles d'arbres à cames pour que le moteur ressemble plus à celui d'une Alfa 8C! La voiture était noire, avec des flancs bleus. Le Dr Cousin était un ami du pharmacien M. Ailloud qui était propriétaire du garage Renault que je gère depuis 1960."

Cette Bugatti Galibier est restée en possession de Gustave Cousin pendant 30 ans, de 1936 à 1966. Le 29 novembre 1966, elle a été vendue à Jean Brignone, "agent de cinéma" habitant lui aussi à



Marseille et qui l'a cédée l'année suivante à Antoine Raffaelli. Au dos d'une photo de la voiture devant le garage de Raffaelli, il est mentionné qu'elle appartenait à Rodolph Brignone, sans doute frère de Jean. On distingue clairement le caducée de médecin à gauche du pare-brise.

Au printemps 1967, Raffaelli a vendu la Galibier à Daniel Guidot, architecte domicilié au Pecq (banlieue ouest de Paris) qui l'a fait immatriculer 71 GU 78 le 17 mars 1967. Membre du Bugatti Club de France fondé en 1966, Guidot possédait aussi une Type 46 coach Vanvooren et une Type 35 A.

Aux alentours de 1974, il a vendu la Galibier à un autre membre du Club Bugatti, Jean Vilette, domicilié à Paris mais travaillant pour les Mines de Hettange-Grande, en Lorraine, non loin de la frontière allemande. C'est probablement la raison pour laquelle on trouve ensuite la trace de cette voiture en Allemagne et, en 1989, le club Bugatti allemand a enregistré que cette Galibier n°57140 appartenait à Walter Metz, à Moodbrunn. Elle a été ensuite achetée par Feierabend Klassik Technik et proposée à la vente à l'Essen Motor Show de novembre 2007. Sur place, elle a été vendue au collectionneur belge Roland d'Ieteren, détenteur notamment de l'atelier de restauration Auto Classique Touraine, basé à côté de Tours. Cette Bugatti Galibier était supposée servir de base pour un projet de Type 57 S commandé par M. Jean-Jacques Strubb. Elle est toutefois restée intouchée et, à la suite du décès de M. Strubb en avril 2010 au volant de sa Bugatti 51, la

>>>In the works service records, it is noted that on 20 October 1934, the engine no. 35 from the Galibier was sent to Molsheim with the following observations: "Overhaul of engine no. 35: the crankshaft, engine block and one con rod were broken. No. 1 piston seized. Adjustment required for con rods 4 and 78 ..."

On 24 January 1936, the Bugatti thus changed hands and was registered in the name of Gustave Cousin, a doctor in Marseille. The police records mention that a duplicate registration certificate was issued to Cousin on 16 October 1944, doubtless following the loss of the original document during the war. On 24 December 1954, the car was registered in the new system with the number 7983 AQ 13.

Antoine Raffaelli, a 'historic car hunter' (notably for the Schlumpf brothers) and the owner of a garage in Marseille, recalled the first time he saw this Galibier, when it was still owned by Dr Cousin: "I went to see the car at the Paraglo garage at 268 boulevard Baille in Marseille, around 1960. The car was being serviced for Cousin and the mechanic was in the process of making some special brake linings to improve their performance. He had also changed the camshaft covers so that the engine looked more like that of an Alfa 8C! The car was black, with blue side panels. Dr Cousin was a friend of the pharmacist M. Alloud, who owned the Renault garage I have managed since 1960."

The Galibier remained in Cousin's ownership for 30 years, from 1936-1966. On 29 November 1966, it was sold to Jean Brignone, a film agent who also lived in Marseille, and who sold it the following year to Antoine Raffaelli. On the back of a photograph showing the car in front of Raffaelli's garage, it is noted that it belonged to Rodolph Brignone, no doubt Jean's brother. The doctor's insignia in the form of a staff can be clearly seen to the left of the windscreen.

In spring 1967, Raffaelli sold the Galibier to Daniel Guidot, an architect living in Le Pecq (in the western suburbs of Paris), who registered it as 71 GU 78 on 17 March 1967. A member of the Bugatti Club de France (founded in 1966), Guidot also owned a Type 46 Vanvooren 'Coach' and a Type 35 A.

Around 1974, he sold the Galibier to another member of the Bugatti club, Jean Vilette, whose home address was in Paris but who worked for the mines at Hettange-Grande in Lorraine, not far from the German border. This is probably why the car later showed up in Germany, and in 1989 the German Bugatti club recorded the Galibier no. 57140 as belonging to Walter Metz from Moodbrunn. It was subsequently bought by Feierabend Klassik Technik and offered for sale at the Essen Motor Show in November 2007. It was sold there to Roland d'Ieteren, the Belgian collector and owner of the restoration business Auto Classique Touraine, based outside Tours. The Galibier was intended to be used as the basis for a project to build a Type 57 S, commissioned by Jean-Jacques Strubb. It remained untouched, however, and when Strubb died in April 2010 at the wheel of his Bugatti 51, the Galibier lay forgotten at the back of the workshop.

Around 2013, it was offered



Galibier est un peu tombée dans l'oubli au fond de l'atelier.

Autour de 2013, elle a été proposée à un authentique passionné de Bugatti (et de Ferrari) basé près du Puy-en-Velay, José Piger. Il connaissait bien la marque car son père avait acheté en 1946 un coach 57 Ventoux, lui-même ayant été propriétaire d'une Type 55 roadster et d'une Type 37 A, entre autres. Séduit par la Galibier, il l'a achetée à Auto Classique Touraine et, ce faisant, l'a sans doute sauvée d'une éventuelle transformation.

Après quelques années, il l'a à son tour cédée à l'actuel propriétaire de la voiture.

Aujourd'hui, cette voiture est très bien préservée, pratiquement intouchée depuis les années 60, ce qui s'explique par un nombre limité de propriétaires, dont un (M. Cousin) l'a gardée pendant 30 ans. La carrosserie est celle d'une Galibier 4 portes fabriquée par Bugatti, et la voiture est équipée de ses sièges et de son intérieur d'origine. Le tableau de bord est d'origine avec ses instruments Jaeger à fond noir. Un écusson

émaillé porte la mention "Deutscher Jagdschutz Verband", une association de chasseurs dont M. Metz faisait sans doute partie.

Certains panneaux de carrosserie en aluminium, dont le capot, sont frappés du n°18, ce qui confirme l'indication du registre des carrosseries d'usine rappelée plus haut. Le tableau de bord comporte la plaque de châssis d'origine, qui mentionne "57140 Bas-Rhin 19 CV", et le moteur présente sur son support gauche la frappe d'usine "35-57140". Les couvercles d'arbres à cames sont ceux modifiés en 1960 par Paragalo, à Marseille. En dehors de cela, on ne constate aucune modification par rapport à la configuration d'origine de la voiture.

Parmi les 41 carrosseries Galibier de la première série fabriquées par l'usine Bugatti entre octobre 1933 et novembre 1934, moins d'une douzaine ont survécu. La Galibier 57140/35 est une des mieux conservées de toutes les voitures correspondant à ce premier dessin, le tout premier du styliste Joseph Walter pour le nouveau châssis Type 57.

to a true Bugatti (and Ferrari) enthusiast from near Le Puy-en-Velay, José Piger. He was well acquainted with Bugatti, as his father had bought a 57 Ventoux 'Coach' in 1946, while he himself had owned, among other models, a Type 55 roadster and a Type 37 A. Won over by the Galibier, he bought it from Auto Classique Touraine and undoubtedly saved it from being converted.

After a few years, he in turn sold the car to its current owner.

Today, the car is very well preserved and has been practically untouched since the 1960s, a fact accounted for by its low number of owners, one of whom (Dr Cousin) kept it for 30 years. The body is that of a four-door Galibier built by Bugatti, and the car has its original seats and interior. The dashboard is also original, with its Jaeger instruments with black dials. An enamelled badge has the wording 'Deutscher Jagdschutz Verband', a hunters' association of which Herr Metz was most likely a member.

Some of the aluminium body panels, including the bonnet, are stamped with the number 18, corroborating the factory coachwork register mentioned above. The dashboard has the original chassis plate with the reference "57140 Bas-Rhin 19 CV", while the left-hand engine mount bears the factory stamp "35-57140". The camshaft covers are those modified in 1960 by Paragalo in Marseille. Apart from this, no changes to the car's original specification can be seen.

Among the 41 first-series Galibier bodies built by the Bugatti works between October 1933 and November 1934, fewer than a dozen have survived. This Galibier 57140/35 is one of the best preserved examples of all the cars with this initial design, the first produced by the stylist Joseph Walter for the new Type 57 chassis.

1929 BUGATTI TYPE 40 ROADSTER PAR GANGLOFF

Titre de circulation danois
Danish title

Châssis n° 40488
Moteur n° 387

350.000 - 450.000 €

- Châssis, moteur et carrosserie d'origine
- Très faible nombre de propriétaires, historique connu
- Restauration de grande qualité

- *Original chassis, engine and body*
- *Very low number of owners, known history*
- *High-quality restoration*



Cette Bugatti Type 40 est remarquable à plus d'un titre : par sa préservation exceptionnelle et par son passé extrêmement clair.

Son histoire commence en juin 1927, quand son châssis n°40488 équipé du moteur n°387 a été assemblé à l'usine Bugatti, en même

temps que les châssis dotés des moteurs 377 à 401. Ce même châssis a été ensuite livré le 20 août 1928 chez le carrossier Gangloff, à Colmar, la facture de l'usine datant du 27 juillet 1928 et concernant aussi les châssis 40612, 40563 et 40567. Cette facture mentionne un >>>

This Bugatti Type 40 is remarkable in many ways: for its exceptionally well-preserved condition and its extremely clear history.

That history began in June 1927, when its chassis, no. 40488, equipped with engine no. 387, was

assembled at the Bugatti works, at the same time as the chassis with engine nos. 377-401. The chassis was then delivered on 20 August 1928 to the coachbuilder Gangloff in Colmar; the invoice from the factory dated 27 July 1928 also covered chassis nos. 40612, >>>



>>>prix de 40 000 francs, plus élevé que celui du Type 40 normal, qui s'élevait à 31 000 francs. Ces quatre châssis Type 40 comportaient en effet la mention "sp mod pr special", ce qui signifiait peut-être "spécial modification, prix spécial".

Le livret de livraison de l'usine porte au crayon l'annotation "W", ce qui correspond à "Wiederkehr", le nom du précédent propriétaire de Gangloff à Colmar. A la date du 19 août 1928, ce même livret indique que les châssis sont destinés à "W", donc Gangloff. Le carrossier alsacien a ensuite équipé la Type 40 qui nous intéresse ici d'une jolie carrosserie roadster avec spider, avant qu'elle ne soit livrée à Paris chez "Stand Auto", une agence Bugatti officielle gérée par Robert Sénéchal et Jean Bilovucic, dont le bureau principal était 182 boulevard Pereire et le magasin d'exposition dans la Galerie des Portiques, 144-146 Champs Élysées. La Type 40 y est sans doute restée quelques mois avant d'être vendue à un automobiliste du sud-ouest de la France.

Le 3 septembre 1929, elle reçut sa première immatriculation officielle, 3898-JV (qui correspondait au département du Lot-et-Garonne) au nom de Jean Joseph René Marc Dupont. Né le 20 mars 1893 à Marmande, marié deux fois (en 1920 et 1946), Marc Dupont a commencé en 1913 des études de médecine. Nommé "médecin aide-major" pendant la première Guerre Mondiale, il a obtenu son diplôme en 1920 et, également diplômé de pharmacie, il a ouvert sa propre clinique en 1924 environ. Médecin-chef lors de la deuxième guerre, il a été fait prisonnier en 1940 et nommé chevalier de la Légion d'honneur la même année. Actif dans sa ville, il en est devenu conseiller municipal en 1937, puis à nouveau en 1949 et 1950. Une rue de Marmande porte son nom.

Pour revenir à la Bugatti 40, dans le cadre du nouveau système d'immatriculation entré en vigueur en 1950, elle a reçu le numéro 86 × 47, toujours dans le Lot-et-Garonne et peut-être encore au nom de Marc Dupont.

Deux ans plus tard, aux alentours de 1952, elle a été vendue à Roger Berthaud, domicilié aux Essards,



village de moins de 200 habitants en Charente. Selon les souvenirs de la famille, la voiture aurait été achetée à Bordeaux, ce qui pourrait indiquer qu'elle avait été confiée à un garage.

Roger Berthaud était un ami proche d'André Bouchard, vendeur Bugatti pour la région Dordogne. Ensemble, ils partaient régulièrement en balade avec leurs Bugatti et Bouchard s'occupait de l'entretien de celles de Berthaud, Type 44 puis Type 40. La famille Berthaud possédait l'épicerie et le bureau de tabac du village, dont Roger Berthaud a été maire pendant plusieurs années. Sa première Bugatti était une Type 44, berline Vanvooren, achetée en juillet 1937 et qu'il a conservée jusqu'en 1960, année à laquelle elle a été vendue à L. Mette puis en 1962 à F. Lecorché à Clermont-Ferrand.

En 1952, Roger Berthaud a fait cadeau de la Bugatti 40 à sa fille Marguerite, alors âgée de 25 ans. Selon le mari de Marguerite (M. Michel Maignan), Roger Berthaud aurait à l'origine acheté la Type 40 spécialement pour sa fille, car à l'époque il utilisait la Type 44, plus spacieuse.

Immatriculée 507 AT 16, la Type 40 apparaît en photo à Paris devant le garage Bugatti Frametzelle. On la voit aussi aux Essards avec François Berthaud, frère de Marguerite et sculpteur, assis dans le spider. Entre les mains de Marguerite, dont la formation de graphiste lui a permis d'entrer au magazine Elle, cette Type 40 a été immatriculée 533 HZY 75 au domicile parisien de sa propriétaire, 22 rue Pernety dans le XIV^e arrondissement, et régulièrement utilisée jusqu'en 1986, en particulier pour partir en vacances dans le sud de la France.

>>>40563 and 40567. The invoice mentioned a price of 40,000 francs, higher than the 31,000 francs for a standard Type 40. These four Type 40 chassis included the reference "sp mod pr special", which may have meant "special modification, special price".

The factory delivery booklet is marked in pencil with the letter 'W', corresponding to 'Wiederkehr', the name of Gangloff's previous owner. As of 19 August 1928, the same booklet indicates that these chassis were to be supplied to 'W', i.e. Gangloff. Gangloff then fitted the Type 40 which concerns us here with an attractive roadster body with a spider tail, before it was delivered to Stand Auto in Paris, an official Bugatti agent run by Robert Sénéchal and Jean Bilovucic, with its head office at 182 boulevard Pereire and a showroom in the Galerie des Portières at 144-146 avenue des Champs-Élysées. The Type 40 doubtless remained there for a few months before it was sold to a customer from south-west France.

On 3 September 1929, it was officially registered for the first time, as 3898-JV (corresponding to the Lot-et-Garonne department), in the name of Jean Joseph René Marc Dupont. Born on 20 March 1893 at Marmande and married twice (in 1920 and 1946), Dupont began his studies in medicine in 1913. Appointed an assistant physician during the First World War, he qualified in 1920; he also had a diploma as a pharmacist and in 1924 opened his own clinic. A chief physician in the Second World War, he was

taken prisoner in 1940 and was made a Chevalier of the Légion d'honneur the same year. Actively involved in his town, he became a town councillor in 1937, and again in 1949 and 1950. A street in Marmande is named after him.

To come back to the Bugatti 40, with the new registration system which came into effect in 1950, it was given the number 86 × 47, still in the Lot-et-Garonne and possibly still in the name of Marc Dupont.

Two years later, around 1952, it was sold to Roger Berthaud, who lived in Les Essards, a village of fewer than 200 inhabitants in Charente. The recollection of the family is that the car was bought in Bordeaux, which may suggest that it was sold through a garage.

Roger Berthaud was a close friend of André Bouchard, Bugatti's sales representative for the Dordogne region. They regularly went on trips together in their Bugattis, and Bouchard looked after the maintenance of Berthaud's cars, a Type 44 and then a Type 40. The Berthaud family owned the grocery and tobacconist's in the village, of which Berthaud was mayor for several years. His first Bugatti was a Type 44 Vanvooren saloon, which he bought in July 1937 and kept until 1960, when it was sold to L. Mette and then, in 1962, to F. Lecorché in Clermont-Ferrand.

In 1952, Berthaud gave the Type 40 to his daughter Marguerite, who was then 25. According to her husband, Michel Maignan, Berthaud originally bought the Type 40 specially for his daughter, as at the time he used the roomier Type 44.

Registered as 507 AT 16, the Type 40 can be seen in a photograph in front of the Frametzelle Bugatti garage in Paris, and also at Les Essards, with François Berthaud, a sculptor and Marguerite's brother, sitting in the back. During its time with Marguerite, whose training as a graphic designer enabled her to join the magazine Elle, the Type 40 was registered 533 HZY 75 at her Paris home at 22 rue Pernety in the 16th arrondissement. She

En 2011, Marguerite Berthaud et son mari ont constaté que la voiture nécessitait une remise en état sérieuse et ont décidé de s'en séparer. Elle a été achetée le 14 novembre 2011 par Bruno Vendiesse (la voiture était alors rouge avec des jantes grises), qui l'a lui-même cédée peu après au collectionneur belge Bernard Marreyt. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition.

Aujourd'hui, cette voiture est équipée de son châssis et de son moteur d'origine, ainsi que de sa carrosserie d'origine restaurée de couleur vert sombre dans le respect de l'intégrité de la voiture. La remise en état complète de grande qualité a été menée à bien par Gubso Garage, au Danemark, spécialisé dans la restauration des Bugatti. Dans un habitacle dominé par le magnifique volant à quatre branches et jante bois, le tableau de bord comporte tous ses instruments dans une platine posée sur un panneau en bois. Sous le capot, le compartiment moteur affiche la beauté mécanique qui caractérise les Bugatti.



40488 devant le garage Framezelle à Neuilly © P.Y. Laugier

La voiture est équipée de sa plaque d'origine de Stand Auto, ainsi que de celle de Gangloff. Il convient de noter qu'il s'agit de la seule survivante connue de cette carrosserie roadster réalisée par le carrossier alsacien.

Remarquable par sa préservation exceptionnelle, sa carrosserie rare et séduisante, ses composants d'origine, et un nombre très limité de propriétaires réunis dans un historique suivi, établi par l'historien Pierre-Yves Laugier, cette Type 40 compte parmi les exemplaires les plus désirables encore existants.

used it regularly until 1986, in particular to go on holiday in the south of France.

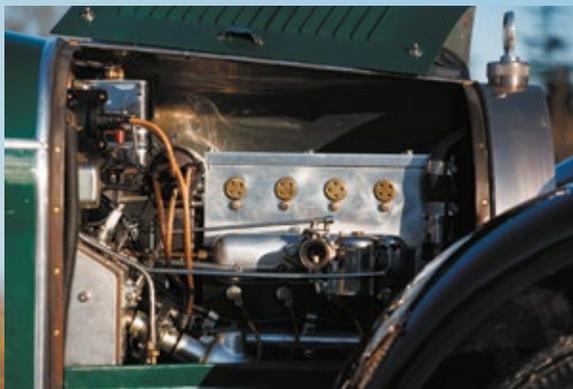
In 2011, Marguerite and her husband realised that the car needed a thorough restoration and decided to sell it. It was bought on 14 November 2011 by Bruno Vendiesse and at the time was red with grey wheels. Vendiesse sold it shortly afterwards to the Belgian collector Bernard Marreyt, from whom its current owner bought it.

Today, the car has its original chassis and engine, as well as its

original body, which has been restored in dark green, respecting the car's integrity. The complete high-quality restoration was carried out by Gubso Garage in Denmark, a specialist Bugatti restorer. The interior is dominated by the magnificent four-spoke steering wheel with a wooden rim and the dashboard is complete with all its instruments, mounted on a metal plate on a wooden panel. Under the bonnet, the engine compartment displays the mechanical beauty typical of Bugattis.

The car has its original plate from Stand Auto, as well as that from Gangloff. It should be noted that it is the only known survivor of this roadster body produced by Gangloff.

This Type 40 is remarkable for its exceptionally well-preserved condition, its rare and appealing body, its original parts and its very low number of owners, listed in a well-documented history drawn up by the historian Pierre-Yves Laugier, making it one of the most desirable examples still in existence.



1933 HISPANO-SUIZA JUNIOR BERLINE PAR VANVOOREN

Titre de circulation danois
Danish title

Châssis n° 7111
Moteur n° 331113

250.000 - 350.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Modèle rare, 13 survivantes
répertoriées

• Élégante carrosserie
Vanvooren

• Historique connu, belle
restauration

• **Rare model, only 13 survivors
recorded**

• **Elegant Vanvooren body**

• **Known history, high-quality
restoration**



La marque Hispano-Suiza, une des plus prestigieuses des années 20 et 30, devait la qualité de ses voitures au génie de son ingénieur en chef, le Suisse Marc Birkigt. Pour lui, toutes les pièces mécaniques étaient soigneusement dessinées, étudiées et testées, ce qui donnait aux Hispano-Suiza des qualités routières supérieures à la concurrence. Le chef-d'œuvre de Birkigt, la H6 présentée au Salon de Paris de 1919, était non seulement puissante et confortable, mais en plus elle bénéficiait d'une direction légère et d'un freinage efficace, ce qui était plutôt rare à l'époque et en faisait la meilleure routière du marché. Ces Hispano ont été l'apanage des plus grands, à commencer par les stars qui appréciaient leur mélange de luxe, confort et performances.

L'Hispano-Suiza Junior est née de l'absorption en 1931 par

Hispano-Suiza de la société Ballot, mais son origine remonte à 1924 avec le projet sans lendemain de l'Hispano-Suiza 16. En reprenant Ballot, Hispano a aussi récupéré tous les actifs de la marque, dont les usines parisiennes du boulevard Brune. Un nouveau modèle a été lancé, la "Ballot HS 26, licence Hispano-Suiza".

Suite à un désaccord avec Ernest Ballot, ce modèle va prendre le nom d'Hispano-Suiza Junior. Son moteur était un 6-cylindres conçu par Marc Birkigt sur la base du moteur 16, d'une cylindrée de 4 580 cm³ et qui développait 96 ch à 2 600 tr/mn. Il bénéficiait d'un arbre à cames en tête, d'un vilebrequin à sept paliers, de chemises nitrurées boulonnées dans le bloc en aluminium et de deux distributeurs Scintilla. En tout, 124 exemplaires d'Hispano-Suiza Junior ont été produits entre 1930 et 1934. Grâce à sa relative légèreté,

Hispano-Suiza, one of the most prestigious companies in the 1920s and 1930s, owed the quality of its cars to the genius of its Swiss chief engineer, Marc Birkigt. He ensured that all their mechanical components were painstakingly designed, developed and tested, making the cars better to drive than their competitors. Birkigt's masterpiece, the H6, was presented at the Paris Motor Show in 1919: not only comfortable and powerful, it had light steering and strong brakes, features that were rare at the time and made it the best touring car on the market. The Hispanos were the preserve of the great and the good, not least the stars who appreciated their combination of luxury, comfort and performance.

The Hispano-Suiza Junior came about from the takeover of Ballot by Hispano-Suiza in

1931, but its origins dated back to 1924 and the short-lived Hispano-Suiza 16 project. When it took over Ballot, Hispano also acquired all the company's assets, including its factories on the Boulevard Brune in Paris. A new model was launched, the 'Ballot HS26, under licence to Hispano-Suiza'.

Following a disagreement with Ernest Ballot, the model was renamed the Hispano-Suiza Junior. It had a six-cylinder engine designed by Birkigt, based on that of the 16, with a capacity of 4580 cc and developing 96 bhp at 2600 rpm. This had a crankshaft with seven main bearings, nitrided cylinder liners bolted into the aluminium block and two Scintilla distributors. Altogether, 124 Hispano-Suiza Juniors were built from 1930–1934. Thanks to its relatively

la Junior était une voiture d'une certaine vivacité et son châssis surbaissé supportait des carrosseries élégantes. Elle a profité de l'effacement progressif de sa grande sœur la H6B.

La Junior que nous présentons (châssis 7111) a été envoyée en châssis à Courbevoie chez le carrossier Vanvooren, connu pour ses travaux pour d'autres grandes marques comme Delage, Rolls-Royce ou Bentley. Sur ce châssis Junior, il a réalisé une "conduite intérieure 4 portes 4 places" particulièrement élégante, dont les portes arrière sont à peine visibles car elles ne comportent pas de poignée extérieure, ce qui donne à l'ensemble l'aspect d'un coach sportif. Cette voiture a été ensuite livrée le 29 novembre 1933 à son premier propriétaire, la Société Industrielle de Creil, puis vendue quelques années plus tard à M. Stappen Jouaud, de Chantilly. Cédée en 1964 à un M. Johnson, elle a été envoyée aux États-Unis avant de revenir en France en 2006 et de prendre place au sein d'une importante collection privée. En 2021, elle a été complètement repeinte dans sa teinte noire d'origine.

Elle présente aujourd'hui un état de présentation homogène, qui traduit une restauration de belle sobriété où ont été préservés les éléments d'origine qui pouvaient l'être. Superbe, l'intérieur en cuir beige clair est rehaussé par de belles boiseries. Le tableau de bord est complet et comporte ses instruments d'origine, le volant bois étant recouvert d'une housse en cuir usée par les ans. Le moyeu du volant porte les commandes classiques d'avance, starter et accélérateur à main. Sous le capot, l'imposant moteur affiche la sobriété de présentation propre aux Hispano-Suiza.

Aujourd'hui, seules 13 survivantes d'Hispano-Suiza Junior sont répertoriées, ce qui fait de la présente voiture une machine particulièrement rare. Accompagnée d'une copie de documents d'usine, elle constitue l'occasion rare de s'offrir une Hispano peu connue, d'une grande élégance, utilisable sur la route et éligible aux concours d'élégance les plus enviables.

light weight, the Junior was quite a lively car and its lowered chassis could be fitted with elegant bodywork. It took advantage of the gradual phasing-out of the bigger H6B.

The Junior we are presenting (chassis no. 7111) was sent as a chassis to Courbevoie, to the coachbuilder Vanvooren, known for its work for other prestigious makes such as Delage, Rolls-Royce and Bentley. Vanvooren produced a particularly elegant four-door, four-seat saloon on this Junior chassis; the rear doors were scarcely noticeable as they had no external handles, giving the car the overall appearance of a sports 'coach' model. The car was delivered on 29 November 1933 to its first owner, the Société Industrielle de Creil, then sold a few years later to M. Stappen Jouaud from Chantilly. In 1964, it was sold to a Mr. Johnson and shipped to the USA, before returning to France in 2006 and taking its place in a major private collection. In 2021, it was completely repainted in its original black.

Today, it is in consistent overall condition, reflecting the understated restoration, in which as many original parts as possible were kept. The interior is superb, with light beige leather set off by handsome wood trim. The dashboard is complete, with its original instruments, while the wood steering wheel has a leather cover which has become worn with the passage of time. The hub houses the traditional controls for the ignition advance, choke and hand throttle. Under the bonnet, the imposing engine has the unassuming presentation characteristic of the marque.

Today, only 13 surviving Hispano-Suiza Juniors are recorded, making this a particularly rare car. Sold with a copy of its factory papers, it represents a rare opportunity to acquire a little-known but very elegant Hispano, which can be driven on the road and is eligible for the best concours d'élégance.



1951 DELAHAYE 135 M COACH « GASCOGNE » PAR DUBOS

Titre de circulation danois
Danish title

Châssis n° 801652
Moteur n° 801652

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Élégante et rare carrosserie
Dubos

• Superbe état de préservation

• Nombre de propriétaires
limités

• *Rare and elegant body by Dubos*

• *Superbly preserved condition*

• *Low number of owners*



L'exemplaire présenté est un modèle 135 M, doté de son moteur d'origine, un type 6S103, parmi les plus puissants de la gamme dans cette version 3,5 litres à trois carburateurs. Elle est habillée d'une carrosserie réalisée par Dubos, carrossier installé à Neuilly-sur-Seine, puis à Puteaux, dans l'ouest parisien. Le catalogue la présentait comme un "coach grand luxe" dénommé "Gascogne". Sa forme reprend à l'avant la calandre Delahaye traditionnelle dans sa présentation d'après-guerre, avec un arrière effilé dont les courbes peuvent rappeler certaines carrosseries italiennes.

Grâce à Jean-Paul Tissot, historien du Club Delahaye France, le passé de cette 135 M a pu être retracé avec précision. Ainsi, elle a été vendue neuve le 30 janvier 1951 à M. Herman, agriculteur à Écouis, dans l'Eure, qui l'a immatriculée 238 K 27. Il en a semble-t-il apprécié l'usage car il l'a gardée près de 15 ans avant de la céder le 4 mai 1965 à Guy Lastelle, industriel à Lyons-la-Forêt, village situé dans le même département de l'Eure

et ne nécessitant donc pas de changement d'immatriculation. Trois ans plus tard, le 30 juin 1968, elle a été achetée par Denys Joannon, concessionnaire Citroën à Vernon (Eure) et collectionneur averti. Quelques mois plus tard, le 1er octobre 1968, il a effectué un changement d'adresse pour immatriculer la voiture à Gif-sur-Yvette, dans l'Essonne, sous le numéro 424 JA 91, ce qui correspond à sa deuxième immatriculation.

Ce rare Coach Dubos, dont il ne subsiste que quelques unités, est dans un état de préservation exceptionnel. Il présente une belle et sobre teinte noire qui se marie magnifiquement avec la sellerie en cuir vert amande d'origine dont les jantes à rayons rappellent la teinte. Éligible aux concours d'élégance les plus enviables et facile à utiliser pour les rallyes classiques, il s'agit d'un superbe exemplaire d'une des dernières représentantes de la belle carrosserie française, et d'un des constructeurs les plus prestigieux des années 30 à 50.

The model presented is a 135 M with its original engine, a type 6S103, in 3.5-litre guise with three carburettors, among the most powerful in the range. It is fitted with a body by Dubos, a coachbuilder based in Neuilly-sur-Seine and then Puteaux, to the west of Paris. It was presented in the catalogue as a 'coach grand luxe' called the 'Gascogne'. At the front, its styling featured the traditional radiator grille as used by Delahaye after the war, with a streamlined tail whose curves recalled some Italian bodies.

Thanks to Jean-Paul Tissot from the Club Delahaye France, it has been possible to retrace the history of this 135 M very precisely. It was sold new on 30 January 1951 to M. Herman, a farmer from Écouis in the Eure department, who registered it as 238 K 27. It appears that he enjoyed using the car, as he kept it for nearly 15 years, before selling it on 4 May 1965 to Guy Lastelle, a manufacturer from Lyons-la-Forêt, a village in the same department, meaning that no change was required to its registration number.

Three years later, on 30 June 1968, it was bought by Denys Joannon, a Citroën dealer from Vernon (Eure) and a discerning collector. A few months later, on 1 October 1968, he changed the address at which it was registered to Gif-sur-Yvette in the Essonne, with its second registration number, 424 JA 91.

This rare Dubos Coach, of which only a few remain, is in exceptional condition. It is finished in an attractive and sober shade of black, which goes perfectly with the leather upholstery in its original almond green, a colour echoed by its wire wheels. Eligible for the top concours d'élégance and easy to drive on classic rallies, this is a superb example of one of the last representatives of the great French coachbuilding tradition and of one of the most prestigious manufacturers from the 1930s to the 1950s.

1955 AC ACECA MOTEUR FORD VS 260

Carte grise française
French title

Châssis n° AEX542

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Rare Aceca, version coupé de la célèbre Ace

• Aménagement raffiné, belle présentation

• Puissant V8 Ford 4,3 litres

• *Rare Aceca, coupe version of the famous Ace*

• *Refined development, beautiful condition*

• *Powerful 4.3-litre Ford V8 engine*



Dévoilée en 1954 et nettement plus chère qu'une Jaguar Type E, l'Aceca était la version fermée du roadster AC Ace et offrait un habitacle raffiné dans la plus pure tradition des GT britanniques. Comme l'Ace, elle bénéficiait d'une suspension indépendante et d'une carrosserie en aluminium, mais sa production est restée plus limitée, avec quelque 300 exemplaires seulement.

La voiture que nous présentons a la particularité d'être équipée d'un moteur V8 Ford 260 ci (4,3 litres) qui lui procure de brillantes performances. Elle a été livrée neuve le 30 décembre 1955 à l'importateur aux États-Unis, Michell & Pauli, de couleur "Opal Blue" avec sellerie en cuir noir, mais on la perd de vue jusqu'au début des années 70 où, à la suite d'un accrochage, elle a été démontée pour être restaurée. De nouveaux pare-chocs ont même été fabriqués à l'usine AC de Thames Ditton et installés en 1976, mais ce

n'est qu'en 2012 que la voiture a refait surface en Arizona et que la restauration s'est terminée. Elle avait entretemps reçu un puissant V8 Ford et présentait la peinture "Sterling Metallic Gray" qui est toujours la sienne.

En 2015, elle a été achetée aux enchères à Monterey et son propriétaire l'a confiée à Classic Garage, dans la banlieue sud de Paris, pour des travaux de modernisation, avec pose d'une assistance de direction électrique, de freins à disque à l'avant, d'un plus grand ventilateur électrique, de deux pompes à essence et d'un réservoir de carburant de 60 litres. Les travaux ont totalisé 21 840 € et un Tripmaster a trouvé place dans l'habitacle.

Cette superbe voiture offre la puissance d'une Cobra allée à l'aménagement raffiné d'un coupé aussi discret que rare et élégant. De quoi surprendre bien des amateurs et étonner les connaisseurs.

Launched in 1954 and significantly more expensive than the Jaguar E-Type, the Aceca was the closed version of the AC Ace roadster and had a refined interior loyal to the purest British GT tradition. Like the Ace, it had an independent suspension and aluminium bodywork, but its production was more limited, with only 300 examples approximately.

This particular car has the distinctiveness of being fitted with a Ford 260 cc (4.3-litre) V8 engine which gives it amazing performance. It was delivered new on the 30th December 1955 to the importer Michell & Pauli in the United States, in Opal Blue colour with black leather upholstery. But it seemed to have then disappeared until the early 1970s when it was stripped down to be restored following a collision. New bumpers were even made at the AC factory in Thames Ditton

and equipped in 1976, but it wasn't until 2012 that the car resurfaced in Arizona and the restoration was completed. It had in the meantime benefited from a powerful Ford V8 engine and the "Sterling Metallic Grey" paint which remains the same to date.

It was then purchased at auction in Monterey in 2015 and its owner entrusted it to Classic Garage in the southern suburbs of Paris, for some modernisation work including the installation of electric power steering, disc brakes at the front, a larger electric fan, two fuel pumps and a 60-litre fuel tank. The work totalled €21,840 and a Tripmaster was also included inside the car.

This stunning car combines the performance of a Cobra with the refined development of a coupe that is discreet, rare and elegant. Enough to surprise many enthusiasts and amaze connoisseurs.

1955 TALBOT LAGO TI4 AMERICA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 0058B
Moteur n° 12592

160.000 - 200.000 €

- Ex Richard von Frankenberg
- Ligne magnifique, moteur V8 BMW
- Modèle très rare, intéressante patine

- Ex-Richard von Frankenberg
- Stunning design, BMW V8 engine
- Very rare model, attractive patina

La fiche de sortie d'usine fournie par le Club Talbot précise que cet exemplaire fut livré le 3 décembre 1957 à M. Cassiers, en Belgique. Ce document confirme que le numéro actuel de son moteur est bien celui d'origine et que la voiture était de teinte Bleu clair « Salon », avec intérieur « Cordoual matic 250 » et roues fil chromées. Le document le plus ancien lié à cette voiture est un certificat d'immatriculation datant de 1971, au nom de Richard von Frankenberg, une référence : ancien pilote automobile principalement sur Porsche (quatrième aux 24 Heures du Mans 1955 avec une 550 RS d'usine), journaliste automobile (rédacteur en chef d'Auto Motor und Sport), auteur de plusieurs livres historiques et cofondateur en 1970 du Deutsche Auto-Museum, au Schloss Langenburg, qui existe

toujours. A cette époque, cette Talbot Lago America portait l'immatriculation CR-J 877. Elle a fait ensuite une brève incursion en Hollande avant d'être achetée en 1972 par M. Manfred Kurt Giese, près du lac de Constance. Elle a changé de mains au début des années 1990 et a reçu en 1993 une carte d'identité FIVA au nom de Franz Wünstel, à Augsburg. Elle est entrée ensuite dans une importante collection basée à Memmingen, dans le sud de l'Allemagne, avant son achat par l'actuel propriétaire.

Cette voiture se présente aujourd'hui dans un état de préservation intéressant, avec une élégante peinture bicolore datant d'une trentaine d'années et une belle sellerie d'origine en cuir gris-beige, dans un habitacle à la fois sportif et luxueux.

The factory record supplied by the Talbot Club states that this example was delivered on 3 December 1957 to Mr Cassiers in Belgium. This document confirms that the current engine number is indeed the original one and that the car was painted in Light Blue "Salon", with "Cordoual matic 250" interior and chromed wire wheels. The oldest document linked to this car is a registration certificate from 1971 in the name of Richard von Frankenberg, known as a former racing driver mainly with Porsche (4th at the 24 Hours of Le Mans with a 550 RS factory car in 1955), automotive journalist (Editor-in-Chief of Auto Motor und Sport), author of several historical books and co-founder of the Deutsche Auto-Museum in 1970, located

in Schloss Langenburg and still in existence today. At the time, this Talbot Lago America was registered CR-J 877. It then made a brief appearance in Holland before being bought in 1972 by Mr. Manfred Kurt Giese near Lake Constance.

It changed hands in the early 1990s and received a FIVA identity card in 1993 in the name of Franz Wünstel in Augsburg. It then joined a major collection based in Memmingen in the south of Germany before its acquisition by the current owner.

This car is now presented in an attractive original condition, with an elegant two-tone paint from around thirty years ago and a beautiful original grey-beige leather upholstery that is part of a sporty and luxurious interior.





Avec sa superbe ligne de Carlo Delaïsse reprise de la T26 Grand Sport et réduite "au pantographe", ce modèle signe la fin de l'épopée Talbot, une des plus prestigieuses marques françaises qui s'est distinguée tant sur les circuits que dans les concours d'élégance. Cette version America présente l'avantage de son V8 BMW 2,5 litres issu de la 507, souple et fiable. Sur les 45 exemplaires de T14 produits, moins de 15 ont reçu ce moteur, ce qui fait de cette voiture une vraie rareté, qualité qui s'ajoute à sa beauté et sa séduisante finition.

With its stunning design by Carlo Delaïsse taken from the T26 Grand Sport and reduced "to the pantograph", this model marked the end of the Talbot era, one of the most prestigious French brands which stood out both on circuits and Concours of Elegance events. This America version benefited from the 2.5-litre BMW V8 engine of the 507, flexible and reliable. Out of 45 examples of the T14 manufactured, less than 15 of them had this engine which makes this car a real rarity, quality that adds to its beauty and attractive finish.



1962 CITROËN 2CV SAHARA

Carte grise française
French title

Châssis n° 0000344
Moteur avant n° 05100001
Moteur arrière n° 05100002

60.000 - 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Deux propriétaires seulement depuis 1965 !

• État d'origine rare, sortie de grange exceptionnelle

• Modèle rare et légendaire, avec ses deux moteurs

• *Only two owners since 1965!*

• *Rare original condition, out of the barn!*

• *A rare and legendary model, with its two engines*



Il est rare qu'une 2 CV Sahara nous parvienne dans un tel état d'origine. Si les ailes ont été repeintes probablement en 1985, beaucoup d'éléments de la voiture ne semblent pas avoir été touchés : les compartiments moteurs avant et arrière ainsi que l'habitacle sont en état d'origine, de même que les sièges (les arrières étant manquants) la planche de bord et les planchers. Des traces de rouille superficielle apparaissent çà et là, mais l'ensemble est extrêmement sain.

Cet état rare s'explique par l'histoire de la voiture, qui n'a connu que deux propriétaires depuis 1965, dont le deuxième de 1975 à aujourd'hui, comme le montre le titre de circulation datant de cette année. Immatriculée dans le département de l'Aude depuis au moins 1965, son compteur affiche 63 937 km et une étiquette de vidange nous apprend que, le 14 mars 1970, il indiquait 54 887 km. Dix ans après son achat, l'actuel propriétaire a

permis à la voiture de bénéficier d'un rafraîchissement, avec la volonté de la remettre sur la route, comme en témoignent deux factures qui sont au dossier. Il n'a ensuite pratiquement plus roulé, laissant la Sahara dans son garage à côté de sa Traction.

Cette voiture est complète avec les attributs propres à cette étrange 2 CV : deuxième moteur à l'arrière, levier de vitesse au plancher, réservoir supplémentaire sous le siège passager, pneus plus larges, ailes arrière échanquées, ouïes d'aération dans le montant arrière, roue de secours sur le capot avant...

La 2 CV Sahara a été produite à moins de 700 exemplaires et l'on estime à une centaine le nombre de survivantes. Celles qui sont en état d'origine sont encore plus rares : l'attrait du présent exemplaire n'échappera pas aux passionnés de la marque. Il représente une belle occasion d'acquiescer ce modèle mythique.

It is rare for a 2 CV Sahara to reach us in such original condition. Although the wings were repainted, probably in 1985, many parts of the car appear to have never been touched: the front and rear engine compartments and the passenger compartment are in original condition, as are the seats (the rear ones are missing), the dashboard and the floorboards. Traces of surface rust appear here and there, but the overall condition is extremely sound.

This rare condition is explained by the history of the car, which has only had two owners since 1965, the second of whom has owned it from 1975 to the present day, as shown by the registration document dating from that year. Registered in the department of Aude since at least 1965, its odometer shows 63,937 km and an oil change label tells us that, on 14 March 1970, it showed

54,887 km. Ten years after its purchase, the current owner allowed the car to benefit from a refresh, with the intention of putting it back on the road, as evidenced by two invoices on file. He then hardly drove it anymore, leaving the Sahara in his garage alongside his Traction.

This car is complete with all the attributes typical of this strange 2 CV: second engine at the rear, floor-mounted gear lever, extra fuel tank under the passenger seat, wider tyres, notched rear wings, air vents in the rear pillar, spare wheel on the front bonnet...

Fewer than 700 of the 2 CV Sahara were produced, and it is estimated that around a hundred survived. Those that are in original condition are even rarer: the appeal of the present example will not escape enthusiasts of the marque. It represents a great opportunity to acquire this legendary model.

1958 CITROËN DS 19

Carte grise française
French title

Châssis n° 37562
Moteur n° 20608600

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

- Superbe teinte jaune jonquille
- Historique connu
- Importante restauration en 2008

- **Superb daffodil yellow hue**
- **Known history**
- **Extensive restoration in 2008**



Immatriculée pour la première fois le 23 avril 1958, cette belle DS du millésime 58 à la combinaison de couleurs remarquable fut ensuite enregistrée dans le Territoire de Belfort en 1967. Elle changea ensuite de titulaire en 1985 pour rester dans la même famille jusqu'en 2007 lorsque son actuel propriétaire a pu en faire l'acquisition auprès d'un concessionnaire Citroën en Bourgogne. La mécanique était bloquée et le système hydraulique à restaurer. Dès 2008, il s'est lancé dans une importante restauration avec démontage complet et sablage de la carrosserie, puis remise en état des parties qui le nécessitaient. La voiture fut ensuite repeinte dans sa teinte d'origine, jaune

jonquille, avec pavillon gris argent. L'intérieur en tissus bleu fut refait à la même occasion. Du point de vue mécanique, le moteur a été remis en état, la boîte de vitesses a été contrôlée, l'embrayage, l'échappement, et l'allumage remplacés. Le circuit hydraulique fut, quant à lui, entièrement restauré et converti au liquide vert, avec remplacement de la pompe basse pression par un régulateur centrifuge.

Les DS des premiers millésimes sont recherchées, d'autant plus lorsqu'elles disposent de teintes originales qui préfigurent la gaieté de la décennie à venir, cet exemplaire retiendra donc l'attention des amateurs.

First registered on April 23, 1958, this beautiful 1958 DS with its remarkable color combination was then registered in the Territoire de Belfort in 1967. It changed ownership in 1985, remaining in the same family until 2007, when its current owner was able to purchase it from a Citroën dealer in Burgundy. The mechanics were blocked and the hydraulic system in need of restoration. Starting in 2008, he embarked on a major restoration, including complete dis-mantling and sandblasting of the bodywork, followed by refurbishment of the parts that needed it. The car was then repainted in its original

shade of daffodil yellow, with a silver roof. The blue cloth interior was redone at the same time. Mechanically, the engine was overhauled, the gearbox checked and the clutch, exhaust and ignition replaced. The hydraulic system was completely restored and converted to green fluid, with the low-pressure pump replaced by a centrifugal regulator.

Early DS are sought-after, especially when they feature original color schemes that foreshadow the cheerfulness of the decade to come, so this example will hold the attention of enthusiasts.

Seulement 15 exemplaires produits avec boîte hydraulique pour le millésime 70

1970 CITROËN DS 21 ie CABRIOLET

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 00FA8601
Moteur n° 0580002163

200.000 - 250.000 €

• Rare version injection
électronique

• Historique limpide et
documenté

• Moteur et couleurs d'origine

• *Rare electronic injection
version*

• *Clear, well-documented
history*

• *Original engine and colors*



Ce cabriolet DS21 est exceptionnel, puisqu'il s'agit d'un des rares exemplaires équipés d'origine du moteur à injection électronique, dont la puissance fait un bond à 125cv DIN et en améliore considérablement les performances et l'agrément de conduite. Seules 15 unités furent produites avec cette motorisation associée à la boîte hydraulique pour le millésime 70. Vendu neuf en Allemagne, il fut immatriculé le 26 mars 1970 au nom d'une dame qui résidait à Hambourg et qui le céda le 23 juillet 1971 à un habitant de Moosbach. C'est ensuite un berlinois qui en fit l'acquisition le 17 juillet 1974 et le conserva jusqu'en 1984, année de son achat par un médecin de Fribourg, amateur de DS. Le beau cabriolet continua à circuler jusqu'en 2010, ainsi qu'en témoigne un dossier de factures qui couvre la

période 1989 / 2006 durant laquelle il a couvert plus de 13 000km, totalisant 88 917 km en mars 2006. En 2016, le fils du propriétaire le fit remettre en route par son actuel propriétaire, et accepta de lui céder en mars 2023. En bel état de conservation, il avait pendant toutes ces années conservé sa mécanique d'origine, ainsi que la combinaison de couleurs de sortie d'usine : Blanc Cygne (AC093) avec intérieur cuir rouge. Dès lors, une importante restauration fut entreprise, avec démontage complet, décapage de la peinture avant de recevoir une nouvelle peinture conforme à l'origine. Les soubassements, très sains, furent également repeints en noir. Le moteur fut démonté, la chaîne de distribution remplacée, tout comme la pompe à huile, les roulements changés... La boîte de

This DS21 cabriolet was exceptional in that it was one of the rare examples to be fitted as standard with the electronic fuel injection engine, which boosted power to 125hp DIN and considerably improved performance and driving pleasure. Only 15 units were produced with this engine and hydraulic gearbox in the 70s. Sold new in Germany, it was registered on 26 March 1970 in the name of a lady living in Hamburg, who sold it on 23 July 1971 to a resident of Moosbach. It was then purchased by a resident of Berlin on 17 July 1974, and remained in his possession until 1984, when it was bought by a doctor from Freiburg who was a DS enthusiast. The beautiful cabriolet continued to be driven until 2010,

as evidenced by a file of invoices covering the period 1989 to 2006, during which it covered more than 13,000 km, totaling 88,917 km in March 2006.

In 2016, the owner's son had it put back on the road by its current owner and agreed to sell it to him in March 2023. In beautiful condition, it had retained its original mechanicals over the years, as well as the factory color scheme: Swan White (AC093) with red leather interior. A major restoration was then undertaken, involving complete dismantling and paint stripping before the car was repainted in its original form. The very sound underbody was also re-painted black. The engine was dismantled, the timing chain replaced, as was the oil pump, and the bearings changed. The



vitesses hydraulique a été nettoyée, l'embrayage changé, le système d'injection révisé chez Bosch. Le faisceau électrique a été refait, ainsi que le système hydraulique. Les trains roulants ont fait l'objet des mêmes soins. La boulonnerie d'origine a été préservée au maximum, sablée puis galvanisée. A bord, la sellerie en cuir a été refaite dans le respect de la teinte d'origine, tout comme la capote. 4 pneus Michelin neuf achèvent cette belle restauration dans le respect de l'origine, permise par un véhicule à l'historique limpide, soigneusement conservé tout au long de son existence. Cette version 2lie offrira à son nouveau propriétaire, avec discrétion, l'assurance d'avoir la version cabriolet usine la plus exclusive, la plus performante et sans aucun doute possible sur son authenticité. Un choix de connaisseur !

gearbox was cleaned, the clutch changed, and the injection system overhauled at Bosch. The electrics and hydraulics have been rebuilt. The same care has been given to the running gear. The original nuts and bolts have been preserved to the maximum, sand-blasted, and then galvanized. On board, the leather upholstery has been redone to match the original color, as has the soft top. 4 new Michelin tires round off this fine restoration, which respects the originality of a vehicle with a clear history that has been carefully preserved throughout its existence. This 2lie version will discreetly offer its new owner the assurance of having the most exclusive, high-performance factory cabriolet version, with no possible doubts about its authenticity. A connoisseur's choice



1968 MERCEDES-BENZ 280 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 113044-10-000007

120.000 - 160.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Prototype ayant servi à l'homologation en France !

• La 7^{ème} 280 SL produite !

• Importante restauration récente

• *Prototype used for type approval in France!*

• *The 7th 280 SL built!*

• *Major recent restoration*



Ainsi que le détermine son numéro de série, cette exceptionnelle 280 SL est la 7^{ème} produite. Sa datenkarten, datée du 10 janvier 1968, précise qu'elle est sortie d'usine avec une teinte « Tunis beige metallic » (ref. 462) avec une sellerie en cuir noir (ref.131). Ce précieux document indique également son numéro de moteur d'origine, dont le bloc accompagne toujours la voiture. L'autre élément historique majeur de cette Pagode est qu'il s'agit du prototype qui servit de modèle d'homologation pour la France, présenté par Royal Elysées SA le 2 février 1968 au service des Mines, ainsi que le confirme le PV de réception édité le 16 février suivant. Moins d'un mois plus tard, la voiture fut immatriculée en France, le 8 mars.

La voiture aurait été la propriété d'un entrepreneur de la région parisienne, puis transmise à son fils avec d'autres automobiles de sa

collection lors de son décès. Elle est immatriculée en 1981 en Seine et Marne, puis aurait été conservée par ce dernier jusqu'en 2007. La 280 va alors bénéficier d'une première restauration, puis est vendue 10 ans plus tard. Les propriétaires suivants la vendent à l'actuel en mai 2018, alors que les freins ont été refaits, la boîte révisée et les boiseries sont neuves. Ce dernier décide alors de la faire entièrement repeindre dans sa teinte d'origine et la capote est restaurée, puis entre 2022 et 2023, près de 45 000€ sont dépensés pour achever la remise en état et refaire le moteur à neuf en utilisant un bloc M130 conforme, mais provenant d'une 280 SE (980). Le bloc moteur d'origine sera fourni avec la voiture. Véritablement exceptionnelle cette 280 SL, encore en rodage, a bénéficié de nombreux travaux amplement mérités par son aspect historique !

As its chassis number confirms, this exceptional 280 SL was the seventh car built. Its 'Datenkarte', dated 10 January 1968, states that it left the factory in 'Tunis beige metallic' (ref. 462) with a black leather interior (ref. 131), and also specifies the number of its original engine, the block for which is still with the car. The other major historical interest of this 'Pagoda' is that it was used to homologate the model in France and was presented by Royal Elysées SA to the authorities on 2 February 1968, as the type approval report dated 16 February that year confirms. Less than a month later, on 8 March, the car was registered in France.

It is understood that the car belonged to a businessman from the Paris area and passed to his son, with the other cars in his collection, when he died. It was registered in the Seine-et-Marne

in 1981 and kept by the son until 2007. The 280 then underwent its first restoration, before being sold ten years later. Its next owners sold it to its current owner in May 2018; the brakes had then been restored, the gearbox serviced and new woodwork fitted. The current owner then decided to have the car entirely repainted in its original colour, and the hood was restored. Then, from 2022–2023, nearly 45,000 € were spent to finish the restoration and completely rebuild the engine, using a correct M130 block, but taken from a 280 SE (980). The original engine block will be supplied with the car. Still running in, this truly exceptional 280 SL has benefitted from the extensive work carried out, which is amply justified by its historical interest!

1963 PORSCHE 356 B 1600 SUPER CABRIOLET

Carte grise française en cours
Attestation FFVE

French title in progress
FFVE Certificate

Châssis n° 158127
Moteur n° P*703734*

90.000 - 130.000 €

• Magnifique et rare état de
préservation

• Historique limpide

• Attestation Porsche

• *Magnificent and rare original
condition*

• *Clear history*

• *Porsche certificate*



Version recherchée, la 356 B 1600 Super combine les joies du cabriolet avec une version évoluée du 4-cylindres à plat de 1600 cm³ qui développe 75cv et permet d'atteindre 175 km/h en pointe.

Ainsi que le confirme son attestation Porsche, cet exemplaire est sorti d'usine le 8 mars 1963, commandé de couleur gris héron avec sellerie en cuir noir. Il fut livré 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. Cette dernière a conservé son élégant cabriolet jusqu'en 1979, date à laquelle son précédent propriétaire, collectionneur et amateur de Porsche, en a fait l'acquisition. En 1981, il fit repeindre la carrosserie dans sa teinte actuelle et réparer les parties des soubassements qui le nécessitaient. Ensuite, pendant 28

ans, il en a pris grand soin, préservant au maximum son état d'origine et la sortant l'été pour se rendre dans sa maison de vacances du sud de l'Allemagne. Aujourd'hui propriété d'Artcurial SAS, cette intéressante version se trouve dans un état de conservation rare et 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. Le moteur a été remplacé à l'époque de sa première propriétaire, probablement chez le constructeur, puisque son numéro désigne un moteur de cabriolet de 1963 en version 75cv comme à l'origine. La magnifique patine que présente cette voiture lui procure un charme irrésistible, qui correspond à son histoire peu banale. Il est devenu bien rare de trouver un tel exemplaire dans cet état.

This 356 B 1600 Super combines the thrill of a convertible with an evolved version of the 1,600cc flat 4-cylinder engine, which produces 75hp and can reach a top speed of 175 km/h.

As evidenced by its Porsche certificate, this example left the factory on the 8th March 1963 in its heron grey colour with black leather upholstery. Thanks to the distribution company Mahag based in Munich, it was delivered on the 9th April 1963 to its first owner, Mrs von Redwitz from Neuburg-an-der-Donau. The latter kept her elegant convertible until 1979, when a collector and Porsche enthusiast acquired it. In 1981, he had the bodywork repainted in its current colour and got the substructure repaired which was necessary.

He then took great care of it for 28 years, preserving its original

condition as much as possible and driving it in the summer to go to his holiday home in southern Germany. Now owned by Artcurial SAS, this interesting version is in rare original condition and getting onboard feels like a real journey through time; the leather of the upholstery remains the one since new, as well as the soft top fabric (this one still bearing the Porsche number 79420)

The engine was replaced at the time of its first owner, probably by the manufacturer since its number matches with an engine from a 1963 convertible 75hp version, as per the original one. The magnificent patina on this car is irresistibly charming, which correlates well with its unusual history. It's become very rare to find such an example in this condition.

1962 PORSCHE 356 CARRERA 2000 GS

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 121542
Moteur n° P97231

350.000 - 450.000 €

• Deux propriétaires seulement
depuis 40 ans

• Rarissime exemplaire livré
neuf en Italie

• Modèle exclusif et performant

• *Only two owners for the past
40 years*

• *Extremely rare example
delivered new in Italy*

• *Powerful and exclusive model*



Cette voiture présente plusieurs caractéristiques exceptionnelles qui ne manqueront pas d'attirer l'attention des amateurs. Tout d'abord, sur les 204 coupés 356 2000 GS produits, elle fait partie des 103 exemplaires de la version B, selon les chiffres des archives

Porsche. Ensuite, au cours de ces 40 dernières années, elle n'a connu que deux propriétaires.

Son histoire est connue grâce à son "Kardex", ainsi qu'au document délivré par l'Automobile Club d'Italia récapitulant la chaîne de propriétaires.>>>

This car has several outstanding features that are sure to attract the attention of enthusiasts. Firstly, this particular car was one of 103 examples in the B version out of the 204 coupe 356 2000 GS examples produced, according to figures

from the Porsche archives. Also, it's had only two owners in the last 40 years.

Its history is known thanks to its "Kardex", as well as the document issued by the Automobile Club d'Italia which specified the chain of ownership. >>>





>>> Ainsi, cette voiture a été vendue neuve à Gènes au Dr Leo Biaggi de Blasys, comme cadeau pour sa fille Marina, âgée de 20 ans. Industriel et philanthrope Italo-suisse, le Dr Biaggi était aussi numismate et sa collection de pièces antiques a été l'une des plus importantes du monde.

A l'origine de couleur blanc ivoire avec intérieur rouge, cette Porsche a reçu sa première immatriculation le 8 octobre 1962. Elle a ensuite changé six fois de mains, tout en restant dans la même région d'Italie, entre la Ligurie et la Lombardie.

En 1979, elle a été achetée par Michael Lederman, spécialiste américain des 356 Carrera résidant à Parme. Connue dans le monde entier pour sa passion pour le modèle, il a créé à la fin des années 1970 le premier club italien de propriétaires de Porsche et a été en 1982 membre fondateur du Registre italien des 356. Entre les mains de Lederman, cette voiture a été repeinte en noir et l'intérieur a été refait dans la même couleur, avec des sièges en cuir et une sellerie conforme au modèle d'origine. La combinaison de couleurs d'origine étant moins en vogue à cette époque. Par ailleurs, le moteur d'origine a été remplacé par un moteur du même type, portant le numéro 97251 et entièrement rénové avec des composants d'origine.

En 1988, cette voiture a été achetée par l'actuel propriétaire, qui l'a mise à l'abri dans un lieu sec et loin des regards indiscrets. En 2015, une révision mécanique complète a été effectuée et, depuis, la voiture a parcouru moins de 1 000 km.

Elle a fait récemment l'objet d'une restauration cosmétique discrète, au cours de laquelle la peinture noire a été refaite et l'intérieur déshabillé pour poser une nouvelle moquette et hydrater les cuirs. A noter que l'habitacle est équipé du système de chauffage auxiliaire Eberspacher d'origine. Détail amusant, la roue de secours Dunlop qui équipe la voiture date de l'année de sa sortie ce qui est assez rare sur une voiture de plus de 60 ans. Enfin, l'ensemble de la mécanique a été vérifié pour que cette voiture puisse être utilisée en toute sérénité.

Rappelons que la 356 Carrera était nettement plus performante que la version de base, grâce en particulier à son moteur à quatre ACT et double allumage. Son appellation est née de la victoire d'une 550 Spyder en 1953 à la Carrera Panamericana et, depuis, il est attribué aux Porsche les plus sportives. Née "1500 GS", la 356 Carrera ajoutait l'endurance à la puissance, ce qui lui a permis de remporter en 1954 le redoutable marathon Liège-Rome-Liège. Elle a ensuite régulièrement évolué jusqu'à la Carrera 2 à moteur 2 litres apparue en 1961, puis l'ultime 2000 GS version C.

Dans la voiture que nous présentons, le compteur gradué jusqu'à 250 km/h rappelle justement que l'on se trouve dans un modèle spécial, le plus performant de la gamme 356, juste avant son remplacement par la 911. Dans un bel état, avec sa sellerie à peine patinée, elle correspond à l'un des modèles de 356 les plus rares, les plus emblématiques et les plus

>>> This car was therefore sold new in Genoa to Dr. Leo Biaggi de Blasys as a gift to his 20-years old daughter Marina. As an Italo-Swiss industrialist and philanthropist, Dr. Biaggi was also a numismatist and his antique coin collection was known as one of the most important in the world.

Originally Ivory white with red interior, a rather classy specification and a perfect fit for a young wealthy woman, this Porsche had its first registration on the 8th October 1962. It then changed hands six times while remaining in the same region of Italy, between Liguria and Lombardy.

It was then purchased in 1979 by Michael Lederman, an American specialist in 356 Carrera living in Parma. Renowned for his passion throughout the world for this model, he created the first Italian Porsche owners club in the late 1970s and was the founding member of the Italian 356 Registry in 1982. While in Lederman's possession, this car was repainted in black, possibly because white on red interior wasn't anymore fashionable at the time and the interior was redone in the same colour, with leather seats and upholstery consistent with the original model. Furthermore, the original engine was replaced by one from the same type (bearing number 97251) and fully restored with original components.

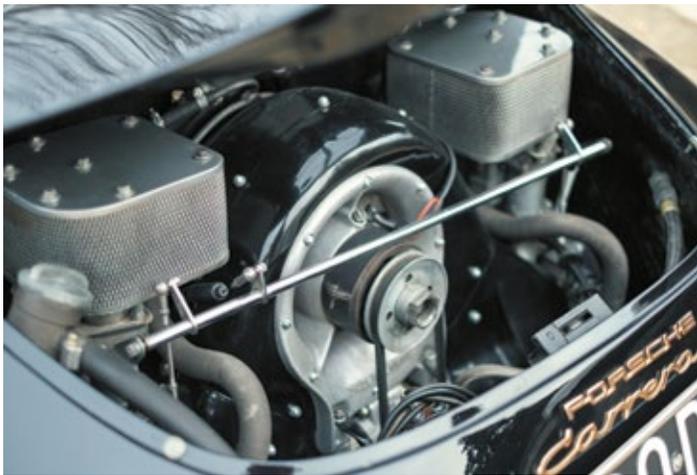
This car was then acquired in 1988 by its current owner, who stored it in a dry place and far away from prying eyes. In 2015, a complete mechanical service was carried out and since then, the car has only travelled 1,000 km. It recently benefited from a discreet cosmetic restoration, during which it was repainted in black and the interior was stripped down to lay new carpets and moisturise its leathers. It's worth mentioning that the interior is equipped with the original Eberspacher auxiliary heating system and the car retains its original Dunlop 165/65/15 spare tire, from the year of registration, a nice touch and, itself, a rare element to be found in a 60 year old car. Finally, all mechanical elements have been checked in order for this car to be used with complete peace of mind.

The 356 Carrera was significantly more powerful than the base version, thanks in particular to its four DOHC and dual ignition engine. Its name was born from the victory of a 550 Spyder in 1953 at the Carrera Panamericana and since then, it had been attributed to the sportiest Porsche cars. Arised as the "1500 GS", the 356 Carrera added endurance to performance, which enabled it to win the incredible "Liege-Rome-Liege" marathon in 1954. It then consistently evolved until the Carrera 2 with a 2-litre engine which emerged in 1961, then the ultimate 2000 GS version C.



recherchés. Les opportunités d'en acheter ne sont guère fréquentes, surtout avec une voiture qui présente l'état et l'historique sans ombre de celle qui est proposée ici.

In this particular car, the speedometer graduated up to 250 km/h is a good reminder that we are in the presence of a special model, the most powerful in the 356 range just before its replacement by the 911. In beautiful condition and with its upholstery barely patinated, this is one of the rarest, most iconic and most sought-after 356 models. Opportunities to buy one of those are very rare, especially for a car like this one in such unblemished condition and with a solid history.



1963 FERRARI 250 GTE SÉRIE 3

Carte grise française
French title

Châssis n° 4865
Moteur n° 4865

290.000 - 340.000 €

- Excellent état de fonctionnement
- Très bon entretien régulier avec factures
- Superbe dans cette robe noire/ intérieur rouge
- Une 2+2 élégante et performante

- *First-class working order*
- *Excellent regular maintenance (with bills)*
- *Magnificent black paintwork and red interior*
- *One of the quickest and most elegant 2+2s*



Signée Pininfarina, elle est la première voiture de la marque à offrir quatre places. Ce 2+2 appartient à la célèbre et mythique famille des 250, équipées du moteur 3L de Gioacchino Colombo qui va se révéler flexible et adaptable aussi bien à un usage touristique qu'à la compétition. La 250 GTE est utilisée comme "pace-car" aux 24 Heures du Mans 1960 avant sa présentation officielle au Salon de Paris, au mois d'octobre 1960. D'emblée, elle rencontre le succès et atteindra jusqu'en 1964 une production qui frôle le millier d'exemplaires et va largement contribuer au renom de Ferrari dans le monde entier.

Cet exemplaire est vendu neuf par le Garage Vari Gioacchino de Rome en juillet 1963. Elle est alors rouge, intérieur beige. En 1989, la voiture est acquise par Olivier Delafon, collectionneur de renom pour avoir réuni un Musée de voitures de Chefs d'Etat. Il la fera repeindre en noir et changera le cuir beige en cuir rouge, ce qui lui offre une élégance exceptionnelle. Il la fera entretenir chez Ch. Pozzi (importateur Ferrari) dont on retrouve plusieurs factures dans le dossier fourni. Elle passera entre les mains d'un certain Philippe Rouyer, demeurant sur les Champs-Élysées, qui continuera de l'entretenir chez l'importateur de la

Designed by Pininfarina, the 250 GTE was Ferrari's first four-seater. The 2+2 belongs to the legendary 250 family, powered by Colombo's 3-litre engine, which proved flexible and could be adapted for road use or competition. The 250 GTE was used as the pace car for the 24 Hours of Le Mans in 1960 before its official presentation at the Paris Motor Show in October that year. It was an immediate success, and with nearly 1000 cars built until 1964, it made a huge contribution to Ferrari's worldwide reputation.

This car was sold new by the

Vari Gioacchino garage in Rome in July 1963. At the time, it was red, with a beige interior. In 1989, it was bought by Olivier Delafon, a collector who was well known for the museum of the cars of heads of state he created. He had it repainted in black and changed the leather interior from beige to red, giving it an exceptionally elegant look. He had the car maintained by Pozzi (the Ferrari importer) and several invoices from them are present in its history file. It was then bought by a certain Philippe Rouyer, who lived on the Champs-Élysées and continued to have the car



marque à Levallois. En 2010, elle est acquise par le propriétaire actuel, un fervent connaisseur de Ferrari et grand passionné d'automobile. Il n'aura de cesse de la faire parfaite pour rouler, incluant la réfection du moteur chez l'Atelier des Sportives, spécialiste Ferrari. Au total, en 2010 et cette année, il aura dépensé près de €80 000 de travaux. La peinture sera également refaite. On retrouve la voiture entre les mains de son propriétaire dans diverses sorties du Club Ferrari France et diverses sorties. Il n'a jamais hésité à prendre le volant pour parcourir 1000 km en un week-end. Nous avons d'ailleurs pu constater son excellent état en

roulant dans les rues de Paris le jour de la séance photo.

Il s'agit d'un modèle, surtout dans sa teinte noire, sur laquelle tous les passants lèvent le pouce sur son passage. Elle est élégance et racée, dotée d'une mécanique noble et d'un intérieur pouvant accueillir 3 passagers en plus du pilote, dans un confort absolu. Un incontournable en collection qui sera livré avec son dossier de factures, les photos des nombreux travaux réalisés et l'attestation de production par Ferrari Classiche.

maintained by Pozzi at Levallois. In 2010, it was acquired by its current owner, a tremendous car enthusiast and ardent Ferrari connoisseur. He was untiring in his efforts to make the car perfect to drive, including having the engine rebuilt by the Ferrari specialist, L'Atelier des Sportives. Altogether, in 2010 and this year, he had work costing more than 80,000 € done on the car. It was also repainted. The car could be seen with its owner at the wheel on various outings, including some with the Club Ferrari France. He never hesitated to drive 1000km in a weekend. We were

able to confirm the car's excellent condition when we drove it in Paris for the photoshoot.

Especially when finished in black, it is a car which gets a thumbs-up from every passer-by as it drives past. It is elegant and stylish, with a noble engine and room inside for the driver and three passengers in absolute comfort. An essential model for collectors, it will be supplied with a file of invoices, photos of the many jobs carried out and a production certificate from Ferrari Classiche.

1965 ASTON MARTIN DB6 MK I

Carte grise française
French title

Châssis n° DB6/2352/R
Moteur n° 400/2318

250.000 - 350.000 €

- La deuxième DB6 produite !
- Même propriétaire depuis 1988
- Travaux récents
- Superbe intérieur d'origine

- The second DB6 produced!
- Same owner since 1988
- Recent works
- Superb original interior

Présentée au London Motor Show en octobre 1965, l'Aston Martin DB6 marquait une nette évolution avec les DB4 et DB5 : son empattement s'allongeait de près de 10 cm tandis que sa ligne s'élevait légèrement. La face avant était redessinée et la malle de coffre formait un petit becquet qui améliorait sa stabilité à grande vitesse.

Le premier exemplaire de DB6, le châssis 2351/R, est sorti des ateliers de New Pagnell en octobre 1965, suivi de peu par la voiture que nous présentons : le châssis 2352/R qui n'est autre que le deuxième produit sur les 1504 unités assemblées !

Immatriculée en Angleterre LPP88C, ainsi que l'on en retrouve le marquage au crayon, à côté du numéro de série, au dos de la sellerie, la voiture est retrouvée par notre collectionneur en juillet 1988 à Londres chez The Autodrome sous le même numéro. Elle vient de bénéficier d'une remise en état dont témoigne une facture et est toujours équipée de son moteur d'origine. En 1994, la DB6 est confiée à la carrosserie Ervéa pour

une remise en état complète de la carrosserie. A la même époque, la mécanique est confiée à Philippe Harper pour une réfection complète, incluant le remplacement du bloc moteur d'origine, qui a été conservé et sera fourni avec la voiture. C'est toujours chez P. Harper que les trains roulants seront également restaurés. Un important dossier de factures témoigne de ces travaux et de l'entretien courant qui en a suivi. Il y a quelques années, la carrosserie a été de nouveau décapée pour être repeinte dans sa teinte d'origine : le mythique « Silver Birsch ». Homme de goût, son propriétaire a toujours tenu à conserver la belle sellerie en cuir d'origine, qui donne le sentiment que la voiture a gardé son âme. En bon état de fonctionnement, elle vient de bénéficier des vérifications d'usage. Cette Aston Martin DB6 historique a passé les 36 dernières années entre les mêmes mains attentionnées, le fait qu'elle soit aujourd'hui de nouveau disponible sur le marché est une occasion exceptionnelle qui ne se représentera pas de sitôt !

Presented at the London Motor Show in October 1965, the Aston Martin DB6 marked a clear evolution from the DB4 and DB5: its wheelbase was lengthened by almost 10cm while its lines were raised slightly. The front end was redesigned, and the boot lid formed a small spoiler to improve stability at high speeds.

The first example of the DB6, chassis 2351/R, left the New Pagnell work-shops in October 1965, shortly followed by the car we are presenting here: chassis 2352/R, which was only the second to be produced out of the 1504 units assembled!

Registered in England as LPP88C and marked in pencil next to the serial number on the back of the upholstery, the car was found by our collector in July 1988 in London at The Autodrome under the same number. It had just undergone a refurbishment, as evidenced by an invoice, and was still fitted with its original engine. In 1994, the DB6 was entrusted to the

Ervéa bodyshop for a complete overhaul of the coachwork. At the same time, the powertrain was entrusted to Philippe Harper for a complete overhaul, including the replacement of the original engine block, which was retained and will be supplied with the car. The running gear was also restored by P. Harper. A large file of invoices bears witness to this work and the subsequent routine maintenance. A few years ago, the body was stripped again and repainted in its original colour: the legendary 'Silver Birsch'. A man of taste, its owner has always been keen to retain the beautiful original leather upholstery, which gives the impression that the car has kept its soul. In good working order, it has just undergone the usual checks. This historic Aston Martin DB6 has spent the last 36 years in the same attentive hands, and the fact that it is now back on the market is an exceptional opportunity that won't come around again any time soon!





1958 PEERLESS GT PHASE 1

Carte grise française
French title

Châssis n° GT200076

35.000 - 50.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Plusieurs participations au
Mans Classic

• Modèle exotique, seulement
250 exemplaires

• PTH à jour

• **Several participations in Le
Mans Classic**

• **Exotic model, only 250 units**

• **Up-to-date PTH**



En 1958, la marque anglaise Peerless engageait son modèle GT lors des 24 Heures du Mans et terminait à une remarquable 16^{ème} place au général et 4^{ème} de sa catégorie. Reprenant des éléments de trains roulants et la mécanique de la Triumph TR3, mais équipée d'un pont De Dion, elle dispose d'un châssis tubulaire sur lequel repose une élégante carrosserie en fibre de verre. Ce succès retentissant en course attire les commandes, et dès 1959, une carrosserie redessinée (phase 2) est proposée, sans que la production ne parvienne à suivre. Seuls 325 exemplaires seront finalement produits dont 250 en phase 1.

L'exemplaire présenté, châssis 76, appartient à la première série, éligible au Mans Classic. C'est en 2008 que son actuel propriétaire a pu en faire l'acquisition, alors que la voiture avait été importée d'Ecosse,

ainsi que le relate un article d'Auto-Passion dédié à cet exemplaire. Elle fut ensuite remise en état et préparée pour prendre part à des courses historiques, en particulier au Mans Classic, en 2010 : « Notre Peerless passait en glisse partout en nous procurant un plaisir toujours plus grand. Lorsque l'on vit l'épreuve de l'intérieur, il est agréable de constater qu'il n'y a pas de barrière entre les participants » témoigne un des pilotes. La voiture prendra ensuite part à la Coupe Florio et à la Course de Côte du Mont Ventoux en 2011, puis à toutes les éditions du Mans Classic jusqu'en 2018. Aujourd'hui, elle dispose d'un PTH à jour et est accompagnée d'un important dossier de factures, après les vérifications d'usage pour une voiture de course, elle constituera un ticket d'entrée accessible, rare et original pour participer à la célèbre course mancelle. Une occasion unique !

In 1958, Peerless entered its GT model in the 24 Hours of Le Mans, finishing a remarkable 16th overall and 4th in class. Based on the Triumph TR3's running gear and mechanics, but equipped with a De Dion axle, it features a tubular chassis on which rests an elegant fiberglass body. This resounding racing success attracted orders, and in 1959 a redesigned body (phase 2) was offered, but production failed to keep pace. In the end, only 325 examples were produced, including 250 in phase 1.

The example presented, chassis 76, belongs to the first series, eligible for Le Mans Classic. It was acquired by its current owner in 2008, when the car was imported from Scotland, as reported in a dedicated Auto-Passion article. It was then reconditioned and prepared to take part in historic

races, in particular Le Mans Classic, in 2010: "Our Peerless glided everywhere, giving us ever greater pleasure. When you see the event from the inside, it's great to see that there are no barriers between participants," says one of the drivers. The car will then take part in the Florio Cup and the Course de Côte du Mont Ventoux in 2011, then in every edition of Le Mans Classic until 2018. Today, it has an up-to-date PTH and is accompanied by an extensive file of invoices. After the usual checks for a race car, it will be an accessible, rare and original ticket to take part in the famous Le Mans race. A unique opportunity!

1986 BENZ TRICYCLE « DREIRAD » RÉPLIQUE PAR JOHN BENTLEY & SONS

Sans titre de circulation
Unregistered

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

- Réplique de grande qualité
- Ex-musée de la Colline de l'Automobile
- La première automobile !

- *High-quality replica*
- *Ex-Musée de la Colline de l'Automobile*
- *The very first motorcar!*



Le 29 janvier 1886, Karl Benz déposait sous le n°37 435 le brevet de son 1er « tricycle propulsé par un moteur à gaz ». Le 3 juillet suivant était présenté de manière officielle le « Dreirad » Patent Motorwagen, aujourd'hui considéré comme la première automobile à moteur à combustion interne.

L'original de ce véhicule ayant disparu, Mercedes-Benz décida à l'occasion de son centenaire, en 1986, d'en produire une série de répliques réalisées par John Bentley & Sons, en Angleterre, en vue de les diffuser auprès de musées, concessionnaires et clients de la marque. L'exemplaire présenté fut acheté lors d'une vente Sotheby's en 1991 par le

célèbre Musée de l'Automobile de la Colline puis passa aux mains de notre collectionneur lors de la dispersion de cette collection aux enchères en 2004. Il était alors décrit comme référencé sous le numéro 19 et fonctionnel. Depuis, cette belle réplique fut exposée un temps au Musée des 24 Heures du Mans et est demeurée en excellent état de conservation et complète. Un carburateur plus moderne a été habilement dissimulé dans l'élément initialement prévu. La qualité de sa réalisation force l'admiration et rend accessible à tous le premier jalon de l'histoire de l'automobile, qui a sa place parmi les plus belles collections que compte la planète.

On 29 January 1886, Karl Benz filed the patent (no. 37435) for his first "tricycle propelled by a gas engine". The 3rd of July that year saw the official presentation of the 'Dreirad Patent-Motorwagen', today considered the first car with an internal combustion engine.

The original car having disappeared, for its centenary in 1986, Mercedes-Benz decided to create a series of replicas produced by John Bentley & Sons in England, to be sent to museums and Mercedes' dealers and customers. This example was bought at a Sotheby's auction by the famous Musée de la Colline

de L'Automobile in 1991 and acquired by our client when the collection was sold off at auction in 2004. It was described at the time as having the reference number 19 and being in working order. After this, this fine replica was displayed for a time at the 24 Hours of Le Mans Museum; it has remained complete and in excellent condition. A more recent carburetor has been fitted in the inside part of the original one. The quality of its execution commands admiration and makes this first milestone in the history of the car accessible to all; it is worthy of a place in the world's greatest collections.

1938 DELAHAYE 135 SPÉCIAL RÉPLIQUE

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° 60181

100.000 - 150.000 €

- Réalisation de qualité
- Carrosserie en aluminium
- Prête à prendre la route

- *Built to a high standard*
- *Aluminium bodywork*
- *Ready to be driven*



Fin-connaisseur des 24 Heures du Mans pour y avoir été commissaire technique entre 1968 et 2006, Bernard Hunault rêvait d'une puissante Delahaye telle que celle qui remporta l'édition 1938 de la célèbre course. Il pu concrétiser son rêve en achetant un lot de pièces spéciales auprès de Claude Reboulet. Un châssis neuf à l'empattement spécifique de 2m70 fut réalisé, puis habillé d'une belle carrosserie biplace course très soignée, confectionnée en aluminium. Grâce à un ingénieux système, les ailes peuvent se déposer en quelques minutes, ainsi que les phares, transformant instantanément la voiture d'endurance en modèle de Grand Prix. Le 6 cylindres 3.5L 20cv est équipé de 3 carburateurs Solex 44HD, et lors de sa remise en état complète, la culasse a été convertie au sans plomb et un filtre à huile a été adapté ainsi qu'un allumeur Vertex. La transmission est confiée à une boîte Cotal 35m/kg, et le réservoir est en aluminium. La superbe planche

de bord en aluminium bouchonné comporte, outre l'instrumentation classique, un chronographe Jaeger. Achevée en 2014, la Delahaye a depuis parcouru plus de 7600 km, prouvant sa fiabilité et sa capacité à parcourir de grandes distances avec d'autant moins de fatigue qu'une direction assistée électrique a été installée. L'espace derrière les sièges permet de loger facilement une valise de bonne taille, détail appréciable pour les voyages au long cours. En parfait état de fonctionnement, cette 135 a été réalisée avec goût et sans considération de coût. Elle est accompagnée d'un dossier de factures et d'un récapitulatif des frais qui totalise plus de 99 000€. Sa sonorité est grisante, et son propriétaire nous a confié que c'était avec cette voiture qu'il avait le plus de plaisir, le puissant 3.5L permettant des accélérations à couper le souffle.

A connoisseur of the 24 Hours of Le Mans, where he was a scrutineer from 1968–2006, Bernard Hunault dreamt of a powerful Delahaye like the one which won the famous race in 1938. He was able to fulfil his dream when he bought a set of special parts from Claude Reboulet. A new chassis with a wheelbase of 2.70m was built and then fitted with an attractive two-seat racing body, made from aluminium. Thanks to an ingenious system, the wings and headlamps can be removed in a few minutes, instantly transforming this endurance racer into a Grand Prix car. The 3.5-litre 20CV six-cylinder engine is fitted with three Solex 44HD carburetors, and during its overhaul the cylinder head was modified to run on unleaded fuel and an oil filter and Vertex ignition adapted to fit it. Transmission is by means

of a Cotal 35m/kg gearbox, and the fuel tank is made from aluminium. The superb engine-turned aluminium dashboard features a Jaeger chronograph in addition to the usual instruments. Since its completion in 2014, the Delahaye has covered more than 7600km, proving its reliability and ability to cover long distances, with less fatigue thanks to the installation of electric power steering. The space behind the seats can easily accommodate a decent-sized suitcase, a welcome detail on long journeys. In perfect running order, this 135 has been created in good taste, regardless of cost. It comes with a file of invoices and a summary of the expenditure amounting to more than 99,000€. Its owner admitted to us that it was this car, with its exhilarating soundtrack, that he most enjoyed driving, its 3.5-litre engine ensuring breathtaking acceleration.



1914 AMÉDÉE BOLLÉE TYPE F

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° 423

80.000 - 120.000 €

- Ex- Paul Jamin, achetée auprès de la famille Bollée
- Parfait état de fonctionnement
- Performances élevées, moteur 4 cylindres 6,3L !

- Ex-Paul Jamin, bought from the Bollée family
- Perfect running order
- High performance, with its four-cylinder 6.3L engine!



Ainsi qu'en témoigne la copie d'une attestation du constructeur, le châssis type F n° 423 fut déclaré conforme au PV. des mines le 31 mars 1914. Autre document exceptionnel : la copie de son bon de commande du 24 mars 1919, au nom du célèbre Paul Jamin, pilote automobile sarthois de la première heure, instigateur du Grand Prix de France 1906 et qui deviendra Président de l'ACO en 1947. Ami des frères Bollée, il semble qu'il ait fait reprendre le châssis 423 que l'on retrouve dans les locaux du constructeur dans les années 30, équipé d'une carrosserie berline probablement adaptée autour de 1930. C'est dans cette configuration que Bernard Hunault fit l'acquisition de cette automobile en 1988, directement auprès de la famille Bollée (Société des segments Amédée Bollée). La carrosserie anachronique fut retirée et le châssis intégralement restauré avant d'être

habillé d'une sportive carrosserie biplace avec réservoir derrière les sièges. Le résultat est spectaculaire, le type F étant le plus gros modèle produit par Amédée Bollée, avec son 4 cylindres bi-blocs de 6.3L et une boîte à 4 rapports ! Son propriétaire nous a précisé que la voiture était capable de plus de 100 km/h. Admirée dans de nombreux rallies depuis sa restauration, cette rarissime Bollée regorge de détails techniques originaux : système d'air comprimé embarqué pour gonfler les pneus, double allumage, pipette à essence intégrée au carburateur... En parfait état de fonctionnement, nous avons été impressionnés par la simplicité de sa mise en route et de son utilisation ; le pare-brise, amovible, apporte un grand confort à la conduite. Rare, riche d'un historique exceptionnel et prête à prendre la route, cette Bollée séduira les amateurs d'automobiles d'avant 1914 performantes.

As the copy of a certificate from the manufacturer shows, Type F chassis no. 423 was declared to conform to the official type approval document on 31 March 1914. The copy of the order form dated 24 March 1919 is also exceptional, as it is in the famous name of Paul Jamin from the Sarthe, one of the very first racing drivers, who instigated the Grand Prix de France in 1906 and became President of the ACO in 1947. A friend of the Bollée brothers, it appears that he had chassis no. 423 rebuilt: it showed up in the manufacturer's premises in the 1930s, fitted with a saloon body probably modified around 1930. The car was in this specification when Bernard Hunault bought it in 1988, directly from the Bollée family. The newer body was removed and the chassis fully restored before being fitted with a sporty

two-seat body with the fuel tank behind the seats. The result was spectacular, as the Type F was the biggest model produced by Amédée Bollée, with a twin-block four-cylinder 6.3-litre engine and four-speed gearbox! Its owner told us that the car could exceed 100kph. Admired on numerous rallies since being restored, this extremely rare Bollée is full of original technical details: an on-board compressed air system to inflate the tyres, dual ignition, a fuel pipette integrated into the carburettor... In perfect running order, we were impressed by how simple the car was to start and operate, while the removable windscreen adds to the comfort of driving it. A rare model with an exceptional history and ready to take to the road, this Bollée will appeal to all fans of fast pre-1914 cars.

1958 MERCEDES-BENZ 190 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° 1210427502581
Moteur n° 1219217502615

110.000 - 160.000 €

- Superbe combinaison de couleurs
- Restauration de haut niveau
- Equipée d'une direction assistée

- *Superb colour combination*
- *High-quality restoration*
- *Fitted with power steering*



Ainsi que le confirme son numéro de série, cette 190 SL est sortie des usines Mercedes-Benz en 1958. C'est auprès d'un amateur de la Loire qui la possédait depuis 1996 que notre collectionneur en a fait l'acquisition en 2001. En amateur exigeant, il décida de la confier aux Etablissements Provost au Mans, afin de lui faire bénéficier d'une restauration complète entamée en 2007. La voiture fut entièrement démontée, la carrosserie mise à nue, traitée, puis repeinte dans une seyante livrée « Rouge Fraise » (DB 3546RD). Le travail de tôlerie est d'excellente qualité, avec des ouvrants alignés et une peinture réalisée dans les règles de l'art. Le moteur d'origine, fut intégralement démonté et refait, bénéficiant au passage d'un léger accroissement de sa puissance, du montage de carburateurs Weber, et d'un allumage électronique. La

boîte de vitesses, le pont et les trains roulants furent également démontés et refaits. La belle sellerie crème légèrement patinée fut conservée, tandis que les moquettes furent remplacées, et sont aujourd'hui protégées par des sur-tapis. Pour davantage de confort et d'agrément de conduite, une direction assistée fut installée et un volant de plus petit diamètre adapté (l'élément d'origine sera fourni), tout comme un filet anti-remous. Un important dossier de factures accompagne ce superbe exemplaire, et un tableau récapitulatif des frais engagé totalise près de 94.000€. Equipée d'un hard-top et n'ayant que peu roulé depuis cette restauration de haut niveau, cette 190 SL est prête à prendre la route pour de nombreux kilomètres, rendus plus agréables à parcourir grâce à quelques améliorations techniques judicieuses.

As its chassis number confirms, this 190 SL left the Mercedes factory in 1958. Our client bought it in 2001 from an enthusiast in the Loire who had owned it since 1996. A demanding enthusiast, he decided to take the car to Provost Automobiles in Le Mans for a complete restoration, which began in 2007. The car was completely stripped down, the body taken back to bare metal, treated and then repainted in a flattering shade of 'Strawberry Red' (DB 3546RD). The work on the body is of excellent quality, with well aligned panels and paintwork to the highest standards. The original engine was completely stripped down and rebuilt, receiving in the process a slight increase in power as well as Weber carburetors and electronic ignition. The gearbox, rear axle

and running gear were also stripped down and rebuilt. The attractive, lightly patinated cream upholstery was kept, while the carpets were replaced and are now protected by over mats. To make the car more comfortable and pleasant to drive, power steering was fitted, together with a smaller diameter steering wheel (the original will also be supplied), a wind deflector. This superb example comes with a substantial file of invoices, with a summary of the expenditure amounting to nearly 94,000 €. Equipped with a hardtop and little used since this high-quality restoration, this 190 SL is ready to cover many miles on the road, which will be all the more enjoyable thanks to these judicious technical improvements.

1930 BUGATTI TYPE 40 GRAND SPORT

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° 681 / 40655
(voir texte)

160.000 - 240.000 €

- Réalisation de qualité
- Nombreuses pièces d'origine
- Fiabilisée pour rouler sur de longues distances

- *Built to a high standard*
- *Numerous original parts*
- *Reliability improved to cover long distances*



C'est au début des années 60 qu'un collectionneur du sud de la France pu faire l'acquisition auprès du frère du célèbre pilote Charles Martin, d'un lot de pièces de Bugatti type 40 qui comprenait un châssis, des éléments des trains roulants, un moteur incomplet, ainsi qu'une boîte de vitesses et divers autres éléments d'origine. Ce lot fut échangé tel que quelques années plus tard, puis cédé à un collectionneur bien connu de la région d'Avignon vers 1976. Ce dernier s'attacha alors au remontage de la voiture avec grand soin, ainsi qu'il nous l'a confirmé, prévoyant la possibilité du montage d'un compresseur lors de la restauration du moteur, bien que celui-ci ne fut jamais finalisé. Superbe, la voiture achevée passa ensuite entre les mains d'un autre grand collectionneur d'Avignon qui l'immatricula en 1998, puis c'est en 2005 que Bernard Hunault en fit l'acquisition. Ce

dernier a ensuite participé à de nombreux rallies à son volant, y ajoutant un ventilateur électrique pour faire face aux conditions de circulation modernes. Souhaitant rouler sur de grandes distances à son volant, tout en abaissant le régime moteur, il commanda un overdrive chez le spécialiste Bugatti Ivan Dutton en avril 2007. Ce dispositif a été adapté mécaniquement, mais son branchement sera à finaliser, ce qui n'empêche en rien la voiture de fonctionner. Un examen minutieux de celle-ci révèle les éléments suivants : le châssis est authentique et porte le numéro de cadre 681, qui doit appartenir à une voiture au-dessus de 40750, produite autour du printemps 1929. Le carter inférieur moteur est authentique et a été refrappé du numéro 40655, bien que l'on distingue une frappe ancienne dessous, qui semble être 4044?. Le couvercle de boîte de vitesses

At the start of the 1960s, a collector from the south of France was able to buy a collection of parts for a Bugatti Type 40 from the brother of the famous racing driver Charles Martin: they included a chassis, some of the running gear, an incomplete engine, gearbox and various other original parts. They were ex-changed untouched a few years later, then sold to a well-known collector from Avignon around 1976. As he confirmed to us, he set about rebuilding the car with great care, making provision to fit a supercharger when the engine was restored, although this was never actually done. The splendid complete car moved on to another collector from Avignon, who registered it in 1998, and then, in 2005, it was bought by Bernard Hunault. He took part in numerous rallies with it,

adding an electric fan to cope with modern traffic. As he wanted to drive the car over long distances and reduce the engine speed, he ordered an overdrive from the Bugatti specialist Ivan Dutton in April 2007. This equipment was adapted mechanically to fit, but still needs to be connected up, which in no way prevents the car from being driven. A detailed examination of the car shows the following: the chassis is genuine, with the frame number 681, which must belong to a car with a number above 40750, built around spring 1929. The lower part of the crankcase is also genuine and has been restamped with the number 40655, although an older stamping, which appears to be 4044?, can be made out beneath it. The gearbox cover is genuine and numbered 538; the gearbox housing appears

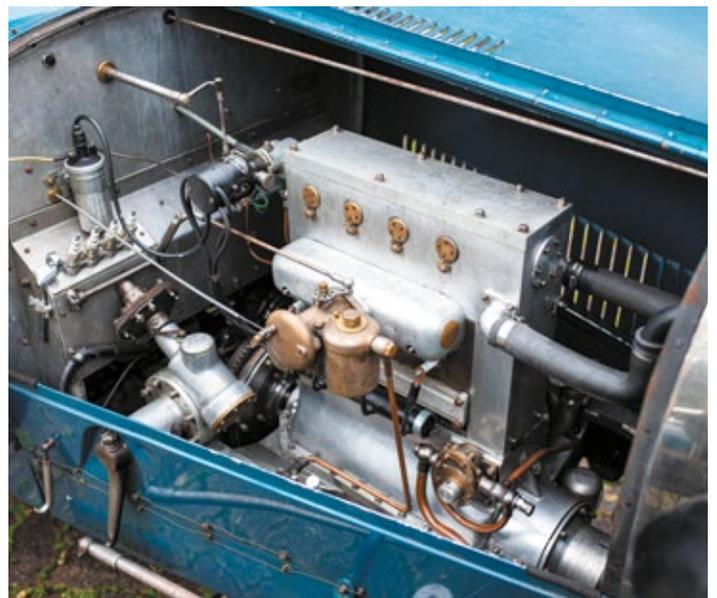


est authentique et porte le n°538, le carter de boîte semble d'époque mais a été refrappé du même numéro 538 ultérieurement. Le carter de pont est vierge de tout numéro. L'identité 40655 que l'on retrouve sur une plaque constructeur et la carte grise correspond quant à elle à un type 40 livré le 30 mai 1930 à Grenoble.

Ce type 40 en configuration Grand Sport est donc un remontage dont on peut aujourd'hui apprécier la qualité d'exécution, à partir d'une partie de pièces authentiques. En bel état de présentation et patiné par les kilomètres, il a été entretenu pour rouler, et la capote a été refaite il y'a deux ans. Avec son allure particulièrement sportive, mêlée d'élégance grâce à sa teinte de carrosserie, cette Bugatti séduira les amateurs désireux d'entrer dans l'univers de la marque.

to be from the period but has been restamped later with the same number 538. There is no number on the axle housing. The identification number 40655 found on a manufacturer's plate and the registration document correspond to a Type 40 delivered in Grenoble on 30 May 1930.

This Type 40 to Grand Sport specification is therefore a rebuild, produced to a high standard, partly using genuine components. Attractively presented and with the patina of the miles it has covered, it has been maintained to be driven, and the hood was restored two years ago. With its particularly sporty appearance and an added touch of elegance thanks to the colour of its paintwork, this Type 40 is sure to appeal to enthusiasts keen to enter the Bugatti world.



1939 GUIDOBALDI 'GUIDOMOBILE' MONOPLACE

Non-immatriculé
Modèle unique
*Unregistered
Unique model*

260.000 - 360.000 €

- Projet incroyablement inventif
- Voiture créée de toutes pièces par François Guidobaldi
- Historique suivi et connu, dossier très fourni
- Documentation historique importante avec de multiples brevets déposés

- *Incredibly creative project*
- *Car built from scratch by Francois Guidobaldi*
- *Consistent and known history, highly extensive file*
- *Major historical documentation with multiple patents filed*

La Guidomobile fait partie de ces machines artisanales nées de l'esprit foisonnant d'inventeurs imaginatifs et passionnés, prêts à poursuivre leurs idées au risque de se ruiner.

C'est le cas de François Guidobaldi, un natif d'Antibes qui, champion cycliste au début des années 1900, s'est passionné très tôt pour la mécanique. Tout en s'occupant de l'entretien de moteurs de bateaux, il a tout au long de sa vie déposé plusieurs brevets, en particulier pour l'alimentation des moteurs thermiques, avec entre autres un carburateur en 1912, un dispositif pour gazogènes en 1940, un générateur à gaz pour moteurs en 1947 et même un système de réduction de la pollution atmosphérique en 1970.

Mais sa réalisation la plus étonnante est sans aucun doute la Guidomobile, une monoplace entièrement conçue et fabriquée par lui, à partir de 1939, dans son atelier de la rue Mirabeau, à Antibes. Peut-être à cause de son expérience de cycliste, il a considéré que, pour améliorer la tenue de route, il serait préférable que les roues de la voiture s'inclinent vers l'intérieur du virage et il a donc mis au point

une épure de suspension pendulaire qui provoque cette inclinaison, la suspension elle-même étant assurée par des éléments en caoutchouc. Ce n'est pas tout : pour propulser sa machine, François Guidobaldi a créé un moteur 8-cylindres en étoile de 1 357 cm³ deux-temps, à double allumage, alimenté par un carburateur de sa conception associé à deux compresseurs type Roots et dont il affirmait pouvoir obtenir 180 ch à 6 500 tr/mn. Il était placé en position centrale, derrière le pilote et permettait un centre de gravité très bas.

Les travaux réalisés artisanalement par Guidobaldi sont ahurissants : il a ainsi créé lui-même les moules en bois pour la fonderie des pièces moteur, dont seules les bougies provenaient du commerce. Il a progressivement amélioré sa voiture (qui est restée en châssis), et a fait l'objet d'articles de presse encourageants comme en 1955 et 1957 dans L'Automobile Magazine.

Malheureusement, son créateur n'a pu voir son projet aboutir et, à la suite de son décès en août 1971, la monoplace a été vendue en 1980 par son fils Virgile à Antoine Raffaëlli. Lui-même l'a cédée en 1984 à

The Guidomobile is one of those artisanal machines created from abundant minds of imaginative and passionate inventors, ready to pursue their ideas at the risk of total failure. This is the case of Francois Guidobaldi, a native from Antibes and a cycling champion in the early 1900s, who developed a passion for engineering very early on. While he was servicing boat engines, he also filed several patents throughout his life, in particular for the power supply of heat engines and among others a carburettor in 1912, a device for gasifiers in 1940, a gas generator for engines in 1947 and even a system for reducing air pollution in 1970.

But his most astonishing achievement is undoubtedly the Guidomobile, a single seater entirely designed and manufactured by him from 1939 in his workshop based on the Mirabeau road in Antibes. Perhaps due to his experience as a cyclist, he thought it would be better for the wheels of the car to tilt towards the inside of the bend in order to improve its

handling; he therefore developed a pendulum suspension design which generated this inclination, the suspension itself being provided by rubber components.

That's not all: to power this machine, Francois Guidobaldi built an 8-cylinder star-shaped 1,357 cc two-stroke engine, with dual ignition, powered by a carburettor designed by him associated with two Roots-type compressors which he claimed it could produce 180 hp at 6,500 rpm. It was placed in a central position, behind the driver and was able to have a very low centre of gravity.

The work carried out by Guidobaldi by hand is incredible: he created the wooden moulds himself for the foundry of the engine parts, of which only the spark plugs came from another source. He gradually improved his car (which remained on the chassis) and was the subject of encouraging articles in the press, like the ones in 1955 and 1957 in L'Automobile Magazine.

Unfortunately, its creator was unable to see his project come to fruition and following his death in





Adrien Maeght pour qu'il l'expose dans le Musée de L'Automobiliste de Mougins ouvert près de Cannes. Selon lui, "l'ingénieur qui l'a conçue s'est quasiment ruiné en tentant de la mettre au point."

La Guidomobile est restée exposée plusieurs années jusqu'à son achat en février 2009 par l'actuel propriétaire, lors de la fermeture du musée. Celui-ci s'est lancé dans la restauration de la voiture en créant une carrosserie en aluminium inspirée d'un croquis de la main de François Guidobaldi. Il en résulte une monoplace bien équilibrée et très bien fabriquée. Elle n'est pas sans évoquer le dessin et l'architecture des Auto-Union Type D.

Elle a ensuite été exposée en 2010 au Festival d'Avignon, au Monaco Motor Show et a même été réunie avec la fille de François Guidobaldi, Louise. En 2014, elle a remporté le premier prix "Technologie" au Monaco Motor Legend et, en 2014, a fait un séjour au musée Schlumpf de Mulhouse. En 2022, elle a fait l'objet d'une réfection mécanique complète par la société Bistrella,

avec Marek Foltis, spécialiste des moteurs en étoile deux-temps. Il sera d'ailleurs présent lors de l'exposition à Rétromobile. En octobre 2023, elle était prête pour les dernières mises au point et essais routiers.

Cette machine extraordinaire à tous les sens du terme constitue un témoin émouvant d'une époque où la création automobile était encore accessible à des artisans inventifs, et il est heureux qu'un amateur passionné ait pu achever le projet de François Guidobaldi. Cette voiture unique, sans équivalent, accompagnée d'une riche documentation historique, fera le bonheur de son nouveau propriétaire qui sera à coup sûr accueilli chaleureusement au sein de nombreux événements où sa voiture ne manquera pas d'intriguer un public ébahi.

August 1971, the car was sold in 1980 by his son Virgile to Antoine Raffaëlli. The latter then sold it in 1984 to Adrien Maeght so he could exhibit it in the Mougins Automobile Museum which opened near Cannes. According to him, "the engineer who designed it almost bankrupted himself when he was trying to develop it."

The Guidomobile remained on display for several years until its purchase in February 2009 by the current owner when the museum closed. He began restoring the car by creating an aluminium bodywork inspired from a sketch by Francois Guidobaldi. The result was a well-balanced and very well built single-seater car. It was reminiscent of the design and architecture from the Auto-Union Type D.

It was then exhibited in 2010 at the Avignon Festival, at the Monaco Motor Show and was even reunited with Francois Guidobaldi's daughter, Louise. And in 2014, it won the first

"Technology" prize at the Monaco Motor Legend and that same year, spent time at the Schlumpf museum in Mulhouse. In 2022, it had a full engine rebuild by the Bistrella company with Marek Foltis, a specialist in two-stroke star-shaped engines. He will also be present during the exhibition at Retromobile. In October 2023, it was ready for final tune-ups and test drives.

This extraordinary machine is like a moving witness from a time when automotive creation was actually accessible to only a few creative craftsmen and, it is great to see that a passionate enthusiast was able to complete Francois Guidobaldi's project. Accompanied by a rich historical documentation, this unique and incomparable car will delight its new owner, who will certainly be welcomed with open arms at numerous events where the car will not fail to intrigue an amazed audience.

1930 ROLLS-ROYCE PHANTOM II EXPÉRIMENTALE "DUAL COWL SPORTS PHAETON" PAR WHITTINGHAM & MITCHEL

Carte grise française
French title

Châssis n° 25EX
Moteur n° 21

160.000 - 240.000 €

- Histoire exceptionnelle
- Superbe carrosserie sportive
- Très bien préservée

- *Exceptional history*
- *Stunning sporty bodywork*
- *Very well preserved*



L'allure extraordinaire de cette voiture est aussi peu conventionnelle que son histoire, ce qui s'explique par son numéro de châssis : "25 EX", pour "Experimental". Désignée en interne comme modèle "Super Sports", cette Rolls-Royce Phantom II est sortie en châssis en juillet 1930 et confiée à Park Ward pour qu'il l'habille d'une carrosserie limousine. Immatriculée CH 9378, elle a été embarquée à bord du navire Homeric pour se rendre aux États-Unis et se mesurer en particulier aux Rolls Phantom Springfield de fabrication américaine. Elle est ensuite revenue en Europe et, basée à Châteauroux sous la supervision de George Hancock, s'est pliée à 15 000 km de tests, suivis de voyages en France et en Suisse ayant porté ce kilométrage à 25 000 km. Ces essais, qui se sont ensuite poursuivis en Angleterre, ont porté notamment

sur l'analyse des vibrations, le silence de fonctionnement, l'efficacité des freins, la légèreté de la direction, le confort de suspension, les performances... pour faire de la Phantom une voiture qui soit à la hauteur de ses concurrentes européennes ou américaines.

Au début de l'année 1933, elle est rentrée à l'usine où elle a été révisée et modifiée pour être conforme aux spécifications de Phantom II standard. Elle a été vendue le 28 mars 1933 à son premier acheteur privé, J. Eskdale Fishburn, fils d'un important marchand d'art, amateur de voyages menant grande vie entre l'Angleterre et les États-Unis et dont l'adresse à Londres se situait dans le quartier en vogue de Piccadilly. Cet original ne s'est pas satisfait de la carrosserie Barker initialement envisagée et a confié la voiture à l'atelier londonien de

The extraordinary appearance of this car is as unconventional as its history, explained by its chassis number: "25 EX" for "Experimental". Referred internally as a "Super Sports" model, this Rolls-Royce Phantom II was released as a chassis in July 1930 and entrusted to Park Ward in order to fit a limousine bodywork. Registered CH 9378, it was taken aboard the Homeric ship in destination to the United States and competed particularly against the American-made Rolls-Royce Springfield. It then returned to Europe at Chateauroux more precisely and under the supervision of George Hancock, 15,000 km of tests was carried out, followed by trips to France and Switzerland which brought this mileage to 25,000 km. These tests were

continued in England and were focused in particular on the analysis of vibrations, the silence of its operation, the effectiveness of the brakes, the lightness of the steering, the suspension's comfort, performances... in order for the Phantom to live up to its European or American competitors.

At the beginning of 1933, the car went back to the factory where it was serviced and modified according to standard Phantom II specifications. It was sold on the 28th March 1933 to its first private buyer J. Eskdale Fishburn, son of an important art dealer and travel lover leading a high-life between England and the United States, with his London residence address in the fashionable Piccadilly area. The original was not up to satisfaction with



Whittingham & Mitchel, qui a réalisé une carrosserie "Dual Cowl Sports Phaeton" dont l'allure sportive était assez atypique pour une Rolls-Royce : long capot, portes à découpe oblique et échanquées à l'avant, ouïes de bas de caisse, jupes d'ailes arrière, pare-brise bas, le but étant de donner une impression de vitesse. L'originalité de cette voiture lui a même valu en juillet 1933 les colonnes du magazine anglais Autocar.

En 1934, elle était enregistrée au nom de Bell Punch Co, de Londres, puis à nouveau Fishburn en 1946. Elle est ensuite répartie aux États-Unis et, en 1950, Roland Blackway, de Williamsville (Vermont) l'a achetée au New-Yorkais William Kramer. Elle est restée dans la famille Blackway jusqu'en 1971, puis vendue à Frank Cooke, qui l'a équipée d'un overdrive et a gardé la voiture jusqu'à son décès en 2005.

Lors d'une vente aux enchères, elle a été achetée par le professionnel Ivor Bleaney qui a procédé à une remise en état mécanique complète et à une révision cosmétique. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire, grand passionné de voitures anglaises et patron d'une des dernières briqueterie à côté de Toulouse, en a fait l'acquisition en août 2010. Depuis, elle a fait en 2018 l'objet d'un

article sur le site Drive-my.com, sous la signature de Dale Marran Drinnon.

Cette voiture est accompagnée d'une précieuse documentation dont une expertise et surtout les fiches de fabrication et d'entretien Rolls-Royce, qui confirment le statut très spécial de cette automobile et mentionnent des interventions à l'usine jusqu'en 1938. Elle se présente aujourd'hui dans un superbe état, avec sa belle sellerie rouge vif, sa carrosserie impressionnante dans sa teinte gris clair avec capote blanche, son compartiment moteur impeccable accueillant le puissant 6-cylindres 7,7 litres des Phantom II... Un essai sur les petites routes du Gers nous a permis de constater un état de fonctionnement optimal, avec démarrage immédiat, très bonne pression d'huile et de vives accélérations. Cette voiture aussi spectaculaire que son histoire est originale mérite les attentions d'un passionné qui saura l'apprécier sur la route autant que sur les pelouses des concours d'élégance où elle ne manquera pas d'être particulièrement remarquée.

the Barker bodywork initially intended; the car was therefore entrusted to the London workshop of Whittingham & Mitchel, who produced a "Dual Cowl Sports Phaeton" bodywork with a sporty appearance quite unconventional for a Rolls-Royce: long bonnet, slanted and indented doors at the front, lower body vents, rear wing skirts, low windshield - with the aim of giving the impression of speed. The originality of this car was even featured in the English magazine Autocar in July 1933.

In 1934, it was registered to Bell Punch Co of London, then again to Fishburn in 1946. It then returned to the United States and in 1950, Roland Blackway from Williamsville (Vermont) purchased it from New-Yorker William Kramer. It remained in the Blackway family until 1971, then sold to Frank Cooke who equipped it with an overdrive and kept the car until his death in 2005.

It was purchased at an auction by professional Ivor Bleaney who carried out a full mechanical and cosmetic restoration. It was from him that the current owner acquired it in August 2010, a serious enthusiast of English

cars and owner of one of the last brickyards near Toulouse. Since then, it was featured in an article on the Drive-my.com website in 2018, written by Dale Marran Drinnon.

This car is complemented with valuable documentation, including an expertise and especially the Rolls-Royce manufacturing and servicing records, which evidence the special status of this automobile and mention some work done at the factory until 1938. It is now in superb condition with its beautiful bright red upholstery, its impressive bodywork in light grey colour with white bonnet, its impeccable engine bay housing the powerful 7.7-litre 6-cylinder Phantom II... A test on Gers' small roads enabled us to witness an optimal operating condition, with an immediate start, very good oil pressure and quick acceleration. As spectacular as its history, this car is original and deserves the attention of an enthusiast who will appreciate it on the road as much as on the lawns of concours of elegance events, where it will not fail to attract the eyes of visitors.

1954 TALBOT LAGO T26 GSL

Titre de circulation Belge
Belgian title

Châssis n° 111010
Moteur n° 211

200.000 - 260.000 €

- Modèle rare et exclusif
- Très bel état d'origine, moteur d'origine
- Entre les mêmes mains pendant près de 50 ans

- *Rare and exclusive model*
- *Very fine original condition, original engine*
- *In the same hands for almost 50 years*



D'après la fiche de fabrication usine, cette Talbot Lago Grand Sport a été commandée neuve par la carrosserie Marcel Oblin, de Bruxelles, à qui elle a été livrée le 6 août 1954. La fiche précise aussi qu'elle était équipée d'un système de chauffage-dégivrage et de roues Syntoflor en aluminium. Elle était de couleur noire avec intérieur en cuir "beige 64".

On la retrouve plus tard, dans les années 1960, chez un grand collectionneur d'Anvers, M. Jan Verswyver, qui a possédé par ailleurs une Talbot Grand Sport Saoutchik, une Bentley 4,25 litres et une Minerva 40 CV. Elle était alors bleu clair, comme en témoignent des photos d'époque et, dans les années 80, elle a bénéficié d'une restauration au cours de laquelle elle a reçu une élégante peinture rouge, l'intérieur d'origine étant heureusement

conservé car en bel état. Cette Talbot GSL a plus tard participé à divers concours d'élégance et en particulier celui de Bagatelle, sous l'égide de Louis Vuitton. Selon son ancien propriétaire, la voiture avait parcouru à cette époque environ 85 000 km depuis l'origine, ce qui est cohérent avec les 94 932 qu'affiche aujourd'hui le compteur.

En 2019, cette rare Talbot a été achetée par un carrossier d'Anvers, passionné de voitures d'avant-guerre, qui travaillait sur les voitures de M. Verswyver et avait donc remarqué le séduisant coupé. Une fois l'achat effectué, il a confié la voiture au grand spécialiste flamand LMB chez qui les travaux suivants ont été effectués : réfection de la boîte de vitesses Wilson, nettoyage et réfection des carburateurs, révision des freins et réfection des chromes, pour un total dépassant 20 000 €. Rappelons que

According to the factory production sheet, this Talbot Lago Grand Sport was ordered new by Brussels-based coachbuilder Marcel Oblin, to whom it was delivered on August 6, 1954. The sheet also specifies that it was equipped with a heating-defrost system and aluminum Syntoflor wheels. It was black with "beige 64" leather interior.

Later, in the 1960s, it was owned by a major Antwerp collector; Mr. Jan Verswyver, who also owned a Talbot Grand Sport Saoutchik, a Bentley 4.25-liter and a Minerva 40 CV. It was then light blue, as period photos testify, and in the 1980s underwent a restoration during which it received an elegant red paint job, the original interior fortunately being preserved as it was in fine condition. This Talbot

GSL later took part in various concours d'élégance, most notably the Bagatelle Concours sponsored by Louis Vuitton. According to its former owner, the car had covered some 85,000 km since new, which is consistent with the 94,932 the odometer reads today.

In 2019, this rare Talbot was purchased by an Antwerp coachbuilder with a passion for pre-war cars, who worked on Mr. Verswyver's cars and had therefore noticed the attractive coupe. Once the purchase was made, he entrusted the car to the great Flemish specialist LMB, where the following work was carried out: rebuilding the Wilson gearbox, cleaning and rebuilding the carburetors, overhauling the brakes and rebuilding the chromes, for a total of over €20,000. The number 211 engine



le moteur numéro 211 qui l'équipe est bien celui d'origine.

Ces interventions ont permis de rendre la voiture utilisable et, depuis, elle a parcouru quelques centaines de kilomètres. Le dossier qui l'accompagne comporte un ensemble de courriers, photos, documentation et factures des travaux récents.

Avec sa peinture extérieure bien conservée et son intérieur d'origine qui témoigne du luxe de la fabrication artisanale de cette voiture, avec ses beaux sièges en cuir, son tableau de bord complet et son grand volant à quatre branches en acier, cette noble machine est une des rares survivantes d'une des dernières représentantes de la marque Talbot, magnifique chant du cygne d'un constructeur dont le palmarès sportif est riche de victoires aux plus grandes courses d'époque, dont les 24 Heures

du Mans.

Rappelons que, dessinée par Carlo Delaïsse et dévoilée au Salon de Paris 1953, la Lago Grand Sport était équipée du 6-cylindres 4,5 litres des T26, mais ici à trois carburateurs et dont les 210 ch en faisaient un des moteurs les plus puissants du marché. Dotée de portes et capots en aluminium, elle restait produite de façon très artisanale, ce qui se répercutait sur son prix : elle était vendue 2 775 000 francs, alors qu'une 4CV Renault coûtait 479 000 francs. Cette exclusivité explique sa rareté, avec une production totale estimée à 22 exemplaires.

La voiture que nous présentons représente donc une très rare occasion d'acquiescer ce superbe modèle classique et rare, emblématique de l'époque des grandes marques française.

is the original one.

These interventions have made the car usable again, and it has since covered several hundred kilometers. The accompanying file contains letters, photos, documentation and invoices for recent work.

With its well-preserved exterior paintwork and original interior that testifies to the luxury of this car's craftsmanship, with its fine leather seats, full dashboard and large four-spoke steel steering wheel, this noble machine is one of the rare survivors of one of the last representatives of the Talbot marque, a magnificent swan song from a manufacturer whose sporting record is rich with victories in the greatest races of the era, including the 24 Hours of Le Mans.

Designed by Carlo Delaïsse and unveiled at the 1953 Paris Motor Show, the Lago Grand Sport was equipped with the T26's 4.5-liter 6-cylinder engine, but here with three carburetors, whose 210 hp made it one of the most powerful engines on the market. Equipped with aluminum doors and hoods, it was still produced in a very artisanal way, which had repercussions on its price: it was sold for 2,775,000 francs, while a 4CV Renault cost 479,000 francs. This exclusivity explains its rarity, with total production estimated at 22 examples.

The car we're presenting therefore represents a rare opportunity to acquire this superb, classic and rare model, emblematic of the era of the great French marques.

1936 BUGATTI TYPE 57 STELVIO PAR GANGLOFF ○

Titre de circulation Suisse
Véhicule en importation
temporaire
Swiss title
Temporary import in the EU

Châssis n° 57395
Moteur n° 275

600.000 - 800.000 €

- Superbe et rare dessin Gangloff
- Historique suivi et connu
- Importants travaux récents

- *Superb, rare design by Gangloff*
- *Long and well-documented history*
- *Extensive recent work*



Ce très beau cabriolet a connu une histoire intéressante, retracée par les historiens P. Y. Laugier et K. Jansen, qui mérite d'être détaillée. Elle commence en janvier 1936, quand les châssis Type 57 dotés des moteurs 273 à 283 sont assemblés à l'usine. Le 28 février 1936, le

châssis 57395 / moteur 275 qui nous intéresse ici est acheminé par la route chez le carrossier Gangloff de Colmar.

Comme en atteste le registre des ventes Bugatti de février 1936, il a été commandé par l'agent Bugatti de Toulouse, Ets Leyda, pour le >>>

This most attractive cabriolet has an interesting history, traced by historians P.Y. Laugier and K. Jansen, which deserves to be told. It began in January 1936, when the Type 57 chassis fitted with engine numbers 273-283 were assembled at the factory. On 28

February 1936, chassis 57935/ engine 275, which concerns us here, was sent by road to the coachbuilder Gangloff in Colmar.

As Bugatti's sales records for February 1936 confirm, it was ordered by the Bugatti agent in Toulouse, Ets Leyda, on behalf >>>



57395 dans les Pyrénées, Hiver 1936 © DR



57395 à Paris en 1938 © Archives P.Y. Laugier

>>>compte de son client, M. José Soler-Puig. Il est facturé 46 630 francs à l'agent toulousain.

Un autre cabriolet Type 57 est confié à la carrosserie Gangloff pour un autre client de Leyda : c'est le châssis 57403, aujourd'hui conservé au musée Schlumpf de Mulhouse. Avec leur découpe latérale et leurs moulures identiques, les deux caisses sont réalisées à la même période et portent les numéros de fabrication 228 pour le châssis 57395, et 231 pour le n°57403, entré en carrosserie une semaine plus tard.

Le carrossier alsacien met environ un mois à réaliser la carrosserie. Ainsi, le cabriolet Gangloff de José Soler-Puig est immatriculé neuf le 31 mars 1936 sous le numéro 2499 FS 4, au nom de la « Société de Tricotages de l'Ariège et Bonneterie de la Garonne réunis ».

Immigré espagnol arrivé en France en 1915, Jose Soler a progressivement bâti un petit empire textile dans le sud-ouest de la France. Amateur de belles voitures, il a été propriétaire de deux Renault 40 CV, deux Hispano-Suiza H6B et H6C, une Bugatti Type 46 cabriolet, une Bugatti 5 litres remarquée sur le stand Vanvooren en 1933, une Alfa Romeo 1750 pour les 18 ans de son fils... Malheureusement, José Soler ne peut guère profiter du cabriolet Gangloff car il s'éteint le 3 juillet 1936 des suites d'une courte maladie. Son épouse, sa fille et son fils poursuivent l'activité de l'entreprise, mais se séparent de la Bugatti Gangloff, vendue à Paris et réimmatriculée sous le numéro 7924 RL 1.

L'historien Pierre-Yves Laugier a rencontré au début des années 90 la fille de Fernande Roux, ancienne compagne de Maurice Mestivier. Dans les archives de ses parents se trouvait une photo de la Bugatti à Paris vers 1938, avec son immatriculation RL 1. Elle était à cette époque bicolore, alors que la peinture d'origine était bleu nuit. De plus, elle était équipée de marchepieds qui ne sont plus présents sur une photo prise à Bruxelles vers 1956.

Le personnage qui apparaît sur le cliché de Paris ne semble pas être Maurice Mestivier, propriétaire supposé de la Bugatti en 1937-1938 et qui fait à l'époque carrière chez Amilcar.



Le beau cabriolet Gangloff reste à Paris pendant la guerre et échappe à toute réquisition. Un second propriétaire parisien inconnu l'immatricule à son nom le 5 juin 1945, avant qu'elle ne parte à Lyon pour y être confiée à un garage où elle est découverte par Pierre Cros, originaire de la région de Bergerac. Amateur de Bugatti, il en fait l'acquisition le 12 décembre 1945 et l'immatricule 6006 EG 4. Logé au château de Panisseau qui appartient à son beau-père Noël Quennesson, homme d'affaires engagé en politique, Pierre Cros fait entretenir sa Bugatti soit par le garage parisien de Charles de Cortanze, soit par celui d'Ernest Friderich, à Nice où il réside parfois. C'est à ce dernier que, en avril 1948, il revend 57395, quand il achète à de Cortanze une autre Bugatti Type 57, cette fois de 1937 et habillé en coach par Gangloff, qu'il gardera jusqu'en 1953.

Pour ce qui est du cabriolet, arrivé sur la Côte d'Azur en 1948 chez Friderich, il réapparaît à la fin de l'année en Wallonie entre les mains de l'architecte belge Georges Dedoyard, domicilié à Liège. Dans le numéro de janvier 1949 du bulletin Bugantics du Bugatti Owners Club, la légende d'une photo où il pose à côté de son cabriolet Type 49 précise qu'il possède aussi une Type 57. Dedoyard est à l'époque un architecte et urbaniste en vue, figure de la tendance moderniste.

>>>of its customer, José Soler-Puig. The agent was invoiced for 46,630 francs.

Another Type 57 cabriolet was sent to Gangloff for another of Leyda's customers: chassis 57403, which is now kept at the Schlumpf museum in Mulhouse. With their identical mouldings and side styling, the two bodies were produced at the same time and assigned the build numbers 228 for chassis 57935 and 231 for chassis 57403, which went into the body shop a week later.

Gangloff took a month or so to produce the body. Soler-Puig's car was registered new on 31 March 1936 with the number 2499 FS 4, in the name of his company, the 'Société de Tricotages de l'Ariège et Bonneterie de la Garonne réunis'.

A Spanish immigrant who arrived in France in 1915, Soler-Puig gradually built up a small textile empire in south-west France. A lover of fine cars, he had owned two Renault 40 CVs, two Hispano-Suizas (H6B and H6C), a Bugatti Type 46 cabriolet, a 5-litre Bugatti which drew attention on Vanvooren's stand in 1933, and an Alfa Romeo 1750 bought for his son's 18th birthday ... Sadly, Soler-Puig was scarcely able to enjoy his Gangloff cabriolet as he died on 3 July 1936 after a short illness. His wife, son and daughter continued to run the business, but parted with the Type

57, which was sold in Paris and re-registered as 7924 RL 1.

At the start of the 1990s, the historian Pierre-Yves Laugier met the daughter of Fernande Roux, Maurice Mestivier's former partner. In her parents' archives was a photograph of the Bugatti in Paris around 1938, with its RL 1 registration. At this time, it had duotone paintwork, whereas it had originally been dark blue. It was also fitted with running boards, which were no longer present in a photo taken in Brussels around 1956.

The person who can be seen in the photograph from Paris appears not to be Mestivier, the supposed owner of the Bugatti in 1937-38, who was working for Amilcar at the time.

The handsome Gangloff cabriolet remained in Paris during the war and escaped being requisitioned. A second, unknown Parisian owner registered the car in his name on 5 June 1945, before it left for Lyon to be consigned to a garage where it was discovered by Pierre Cros, who was originally from Bergerac. A Bugatti enthusiast, he bought it on 12 December 1945 and registered it as 6006 EG 4. Cros lived at the Château de Panisseau, which belonged to his father-in-law Noël Quennesson, a businessman and politician. He had the Bugatti maintained either by Charles de Cortanze's garage in Paris, or by Ernest Friderich in Nice, where he sometimes stayed. It was to Friderich that he sold 57935 in April 1948, when he bought another Type 57 from de Cortanze, this time a 1937 model with 'coach' bodywork by Gangloff, which he kept until 1953.

As for the cabriolet, which had arrived at Friderich's garage on the Côte d'Azur in 1948, it turned up again at the end of the year in Wallonia, in the hands of the Belgian architect Georges Dedoyard, who lived in Liège. In the January 1949 issue of Bugantics, the Bugatti Owners' Club magazine, the caption of a photo showing him next to his Type 49 cabriolet states that he also owned a Type 57. Dedoyard was a prominent architect and



Il semble que ce soit quand la voiture était en sa possession que le moteur a été remplacé par un Type 101 renuméroté 57395 / 275 et que l'essieu avant a laissé place en 1952 à un élément de Type 57 S non-numéroté.

En 1956, ce cabriolet Gangloff a été cédé au garage de Jean de Dobbeleer, à Bruxelles, qui l'a immatriculé 11879 avant qu'il ne soit exporté aux États-Unis chez Julian Sano, mécanicien Bugatti basé dans le New Jersey. Une note de de Dobbeleer indique : « Achat en Belgique, vendue Sano. Moteur type 101 sauf les tubulures ».

Il a appartenu ensuite à M. Becker, puis à partir de 1962 à Henry Schafer, de Princeton (New Jersey). Celui-ci l'a gardé 44 ans et l'a utilisé pour participer à de nombreux rallies sur la Côte Est des États-Unis. Il a fait complètement restaurer la voiture, qui a été ensuite vendue à Gene Cesari en 2006 puis à Evan McMullen, de Cosmopolitan Motors.

C'est grâce à son actuel propriétaire, fin connaisseur et collectionneur de Bugatti, que 57395 est revenue de ce côté de l'Atlantique. Il lui a fait bénéficier d'une restauration achevée en 2023. La carrosserie a été entièrement décapée afin de retrouver sa belle livrée bleu nuit d'origine, qui met en valeur un dessin élancé aux ailes arrière fuyantes, dont les pointes se séparent de la caisse avec élégance. La capote fut refaite par la même occasion. Le moteur, avec ses carters de Type 101 qui permettent, le cas échéant, le montage d'un compresseur qui améliorerait ses performances, déjà excellentes, a été révisé et fonctionne parfaitement. Les roulements et pignons de boîte de vitesses qui le nécessitaient furent remplacés. Tous les équipements ont été vérifiés, le freinage revu et les pneumatiques changés.

Cette voiture de grande classe à la sonorité envoûtante fera le plaisir de son nouveau propriétaire pour participer avec succès aux concours d'élégance les plus prestigieux, prendre part aux plus beaux rallies et sillonner les plus belles routes.

town planner at the time, and a key figure in the modernist movement.

It was apparently during his ownership of the car that its engine was replaced by a Type 101, re-numbered 57395/275, and that the front axle was changed in 1952 for an unnumbered Type 57 S component.

In 1956, the Gangloff cabriolet was sold to the garage in Brussels run by Jean de Dobbeleer, who registered it as 11879 before it was exported to the USA, to Julian Sano, a Bugatti mechanic in New Jersey. A note from de Dobbeleer states: "Bought in Belgium, sold to Sano. Type 101 engine except for manifolds".

It next belonged to a Mr Becker, and then, from 1962, to Henry Schafer from Princeton (New Jersey). Schafer kept the car for 44 years and took part with it in many rallies on the East Coast of the States. He had the car completely restored, after which it was sold to Gene Cesari in 2006 and then to Evan McMullen of Cosmopolitan Motors.

It is thanks to its current owner, a Bugatti connoisseur and collector, that 57935 returned to this side of the Atlantic. He carried out a restoration of the car which was completed in 2023. The bodywork was stripped bare to return it to its original shade of dark blue, which sets off its elongated design with sweeping rear wings, the ends of which are elegantly set apart from the body. The hood was also restored. The engine was serviced and runs perfectly. Its Type 101 sumps would, if needed, allow a supercharger to be fitted, improving its already excellent performance. The gear wheels and gearbox bearings were replaced as necessary. All the car's equipment was checked, the brakes overhauled and the tyres replaced.

This noble motorcar with its enthralling sound will delight its new owner as he successfully competes in the most prestigious concours d'élégance, takes part in the greatest rallies and drives along the most beautiful roads.

1938 JAGUAR SS100 2,5L ROADSTER

Titre de circulation Suisse
Véhicule en importation
temporaire
Swiss title

Temporary import in the EU

Châssis n° 49044

200.000 - 300.000 €

- Seulement 198 exemplaires en 2 1/2 L

- Dans la même famille de 1991 à 2022

- Jolie restauration ancienne

- Only 198 examples in 2 1/2 L version

- In the same family between 1991 and 2022

- Beautiful traditional restoration

Archétype du roadster sportif des années 30 avec son long capot, ses ailes élancées, ses deux gros phares encadrant une calandre ramassée et la sonorité profonde de son 6-cylindres, la SS100 est une invitation à prendre la route. Son nom en témoigne, le "100" signifiant "100 mph", soit 160 km/h, sa vitesse maximale : une performance brillante à son époque. Proposée en version 2^{1/2}L et 3^{1/2}L, sa production s'est limitée en à peine plus de 300 exemplaires toutes versions confondues.

Ainsi qu'en témoigne son attestation Jaguar Heritage, le châssis 49044 est sorti d'usine le 28 juin 1938 et fut vendue neuve le 19 juillet 1938 par l'intermédiaire du distributeur londonien Henlys à H.J. Pye. Sa belle carrosserie était gris canon de fusil métallisé, associée à

une sellerie rouge. Après-guerre, la voiture fut exportée aux USA où l'on retrouve sa trace entre les mains du Dr. M. R. Springer dans l'Arkansas où la voiture est enregistrée en août 1982 auprès du Classic Jaguar Register. Elle passe ensuite en Arizona avant d'être vendue à Chris Williams. Au milieu des années 80, la voiture revient en Angleterre et un début de restauration est entrepris entre 1988 et 1989 pour le châssis et le moteur, de la bonne cylindrée, mais remplacé à l'époque par un élément d'après-guerre. Un dossier témoigne de ces travaux.

La voiture est ensuite achetée par un professionnel qui la propose à vendre avec une restauration qui sera achevée selon les goûts du nouveau propriétaire. C'est ainsi qu'elle reçoit son actuelle teinte noire, avec intérieur tan afin de satisfaire au

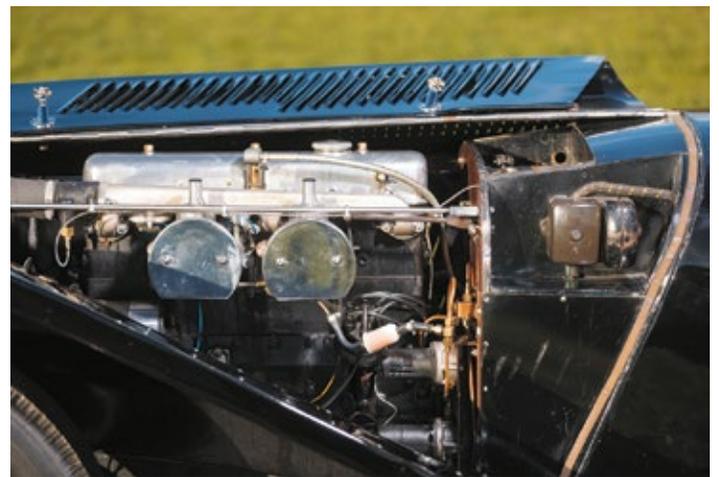
Prototype of the 1930s sports roadster with its long bonnet, its slender wings, its two large headlights framing a compact grille and the deep sound of its 6-cylinder engine, the SS100 is an invitation to take the road. Its name says it all, the "100" meaning "100 mph" (or 160 km/h) being its top speed: a brilliant performance during that era. Offered in 2^{1/2}L and 3^{1/2}L versions, its production was limited to just over 300 examples, all versions combined.

As evidenced by its Jaguar Heritage certificate, the chassis 49044 left the factory on the 28th June 1938 and was sold new on the 19th July 1938 to a H.J. Pye through London distributor Henlys. Its lovely bodywork was in gunmetal grey metallic, combined

with red upholstery. After the war, the car was ex-ported to the USA and owned by Dr. M. R. Springer in Arkansas, where the car was registered with the Classic Jaguar Register in August 1982. It then moved to Arizona before being sold to Chris Williams. In the mid-1980s, the car came back to England and the beginning of a restoration was carried out between 1988 and 1989 for the chassis and the engine, the latter being the right displacement, but replaced at the time by a post-war one instead. A file bears witness to this work.

The car was then purchased by a professional who offered it at the time with a restoration which would be completed according to the new owner's tastes. That's how it got painted in black colour





choix de M. Perkins, collectionneur Suisse qui en fait l'acquisition en juin 1991. Conservée dans la famille jusqu'en 2022, elle n'a parcouru que 2353 miles en 30 ans ! Durant cette période, son entretien s'est poursuivi totalisant plus de 27 000 Francs Suisses et près de 2 000.£. En août 2021, la voiture a satisfait au contrôle technique Suisse pour les véhicules anciens, réputé exigeant et valable 6 ans. Cette Jaguar SS100 ne manque pas d'allure ; son entretien suivi, mêlé à la restauration ancienne dont elle a bénéficié lui confèrent un charme sans pareil qui donne envie de prendre la route immédiatement.

with tan interior; in order to satisfy the choice of Mr. Perkins, a Swiss collector who acquired it in June 1991. Kept in the family until 2022, it only covered 2,353 miles in 30 years! Its servicing was consistent during this period, totalling over 27,000 Swiss Francs and al-most £2,000. In August 2021, the car passed the Swiss technical inspection for classic cars, known as a strict one and valid for 6 years. This Jaguar SS100 does not lack in style; its regular servicing combined with its traditional restoration, gives it an unrivalled charm that makes you want to drive on the road instantly.

C.1912 DELAUNAY BELLEVILLE HB6 COUPÉ-CHAUFFEUR

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 3468V
Moteur n° 3468V

150.000 - 250.000 €

- Même famille depuis l'origine
- Etat d'origine exceptionnel
- Puissant moteur 6 cylindres

- *Owned by the same family since new*
- *Exceptional original condition*
- *Powerful six-cylinder engine*



« Delaunay Belleville – La voiture qui dure ». Ce n'est pas cet exemplaire qui démentira cette publicité des années 20.

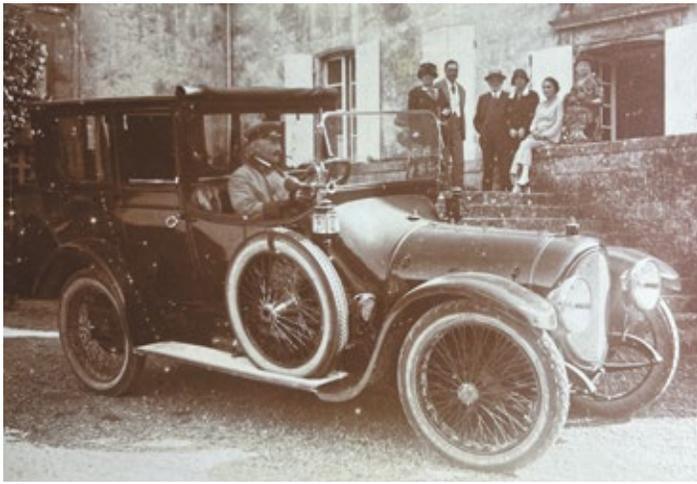
Unaniment reconnue, Delaunay Belleville fut le fleuron de l'automobile française, grâce à une importante expérience industrielle antérieure à son arrivée sur le marché des automobiles en 1904. Les premiers types à quatre cylindres se firent remarquer par leur qualité de fabrication (meilleurs alliages disponibles, usinages précis, montage manuel à l'unité) et rapidement la marque acquiert la notoriété auprès des amateurs (très fortunés) de belles automobiles, puissantes, silencieuses et rapides. Le passage au moteur six cylindres se fit tout naturellement en 1908 pour obtenir davantage de couple et de silence et moins de vibrations. Le Type HB6,

avec son puissant moteur de près de 4.5L, traduit cette tendance et fut produit entre 1911 et 1914 à 1308 unités. D'après l'excellent ouvrage de Messieurs Richer, le châssis 3468 fait partie d'une série de 34 voitures qui suivait une première de 3 unités, puis une seconde de 25. Il s'agirait d'un 38^{ème} châssis HB6 assemblé, très certainement en 1912 bien que les registres ne le confirment pas. Probablement resté invendu, il fut acheté au lendemain de la 1^{ère} Guerre mondiale par le grand-père des propriétaires actuels. Il bénéficie à ce titre du nouveau radiateur en coupe-vent, adopté à partir de 1919, et dispose d'une luxueuse carrosserie coupé-chauffeur, très certainement réalisée par Audineau et Cie. Conduite par un chauffeur, comme il se doit, et ainsi qu'en témoignent des photos d'époque devant la propriété

“Delaunay-Belleville – the car built to last”. This example, for one, will not disprove this slogan from the 1920s.

Universally recognised, Delaunay-Belleville was the jewel of the French car industry, thanks to its substantial industrial experience before it began producing cars in 1904. Its first four-cylinder models stood out for their build quality (using the best alloys available, precise machining and individual hand assembly) and the company quickly gained a reputation among (wealthy) lovers of fine cars that were powerful, silent and fast. The move to six-cylinder engines in 1908 was a natural step to achieve greater torque and quieter running with fewer vibrations. The HB6, with its

powerful engine of nearly 4.5 litres, followed this trend, and 1308 cars were built from 1911–1914. According to the excellent book by the Richer family, chassis no. 3468 was part of a series of 34 cars which followed a first run of 3 cars and then a second run of 25. It is thought to be the 38th HB6 built, most likely in 1912, although the records do not confirm this. It probably remained unsold and was bought just after the First World War by its current owners' grandfather. It therefore has the new style of radiator grille adopted from 1919 and a luxurious 'coupé-chauffeur' body most likely made by Audineau et Cie. Driven, as intended, by a chauffeur, and as can be seen in photographs from the time in front of the family's



La Delaunay et son chauffeur devant la propriété © DR



familiale, la Delaunay sera utilisée pour le mariage de son premier propriétaire en 1923. Puis, passée de mode, elle est remise au début des années 30 dans les écuries, aux côtés de voitures hippomobiles. C'est là, que plus de 90 ans plus tard, nous l'avons découverte, dans un état de conservation exceptionnel. La carrosserie est dans un état de préservation rare, avec sa peinture d'origine et complète de ses accessoires. Le luxueux habitacle, électrifié, comporte deux strapontins, les garnitures et boiseries d'origine. Seuls deux compteurs manquent au tableau de bord. Le moteur d'origine n'est pas bloqué et dispose de son carburateur d'origine, rarissime. Il est évident que les amateurs ressentiront la même émotion que nous à la découverte de cette pièce exceptionnelle, qui mérite une remise



en état éclairée, visant à conserver au maximum les marques du temps qu'elle porte. Une opportunité comme il n'en existe plus !

property, the Delaunay was used for its first owner's wedding in 1923. Then, when it had become old-fashioned, it was laid up in the stables, next to some horse-drawn carriages. It was there,

more than 90 years later, that we found it, in exceptional condition. The body has been extraordinarily well-preserved, with its original paint and all its accessories. The luxurious interior with electric fittings has two folding occasional seats and its original trim and woodwork. Only two dials are missing from the dashboard. The original engine will turn over and has its original – and very rare – carburettor. Enthusiasts will naturally feel the same emotion as we did when we found this exceptional car; which deserves a sympathetic restoration, keeping as many of the traces of its history as possible. An opportunity the likes of which no longer exist!

1934 PEUGEOT 301 CR ROADSTER

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 578844/S

30.000 - 40.000 €

Sans réserve / No reserve

- Historique exceptionnel
- Etat d'origine unique
- Concours d'élégance de Royan 1935 et 1936

- *Exceptional history*
- *Unique original condition*
- *1935 and 1936 Royan Concours of Elegance*



La version « Roadster » (code TR4 ou TR5) est assurément la carrosserie usine la plus exclusive que pouvait recevoir la Peugeot 301, dont la version CR ne fut produite qu'entre août 1933 et août 1934.

Une copie du bordereau de livraison d'origine de cet exemplaire indique qu'il sortit d'usine le 19 mars 1934 et fut facturé 2 jours plus tard à Mme Mareuse célèbre pilote qui courut à 2 reprises les 24 heures du Mans sur Bugatti 40, mais également le Monte Carlo 1933 et 1934 sur Peugeot 301. Amie de la famille des propriétaires actuels, il semble qu'elle ait cédé rapidement le roadster puisque l'on retrouve leur grande-tante, qui avait participé à plusieurs rallyes de l'ACFF, inscrite au concours d'élégance de Royan au volant de l'exemplaire présenté en août 1935, puis en août 1936, avec une immatriculation dans la Seine datant de 1934. Plusieurs clichés témoignent de cette époque. Depuis, la voiture est demeurée dans la famille, adoptant une nouvelle immatriculation à Paris en 1955. Elle fut rapatriée dans la propriété



Concours d'élégance de Royan, août 1935 © DR

familiale au cours des années 70, puis remise en route au milieu des années 80, et continua de circuler de temps en temps autour du parc avant de rejoindre la Delaunay Belleville dans les remises. C'est avec un plaisir non dissimulé que nous avons découvert cette rareté, dans un état de préservation exceptionnel, avec sa carrosserie de 2 teintes de rouge, et son habitacle assorti. Complète et saine, elle mérite une remise en état mécanique qui lui permettra de reprendre la route sans toucher à cette patine impossible à reproduire, car il s'agit très certainement du dernier roadster existant dans un tel état de conservation.

The "Roadster" version (code TR4 or TR5) is undoubtedly the most exclusive factory bodywork to be fitted on the Peugeot 301, of which the CR version was

only produced between August 1933 and August 1934.

A copy of the original delivery slip for this example states that it left the factory on 19th March 1934 and was invoiced 2 days later to Mrs Mareuse, a famous racing driver who raced twice at the 24 Hours of Le Mans in a Bugatti 40, as well as the Monte Carlo 1933 and 1934 with a Peugeot 301. As a family friend of the current owners, it appears she quickly sold the roadster, since their grand-aunt, who at taken part in several ACFF rallies, entered the Royan concours of elegance at the wheel of the car

presented in August 1935 and August 1936, registered in Seine in 1934. Several pictures bear witness to this period. Since then, the car has remained in the family with a new registration in Paris in 1955.

It returned to the family property during the 1970s, then restarted in the mid-1980s and continued to circulate from time to time around the park, before joining the Delaunay Belleville in storage. It is with undisguised pleasure that we discovered this rarity in exceptional original condition, with its bodywork in 2 shades of red and its matching interior. This car is complete, healthy and deserves a mechanical restoration, which would then enable it to take the road again without the need of touching this patina that is impossible to reproduce, as it is most certainly the last existing roadster in such original condition.

1966 CITROËN HY CAMPING-CAR PAR CURRUS AVEC SON VELOSOLEX

Carte grise française
French title

Châssis n° 5144699

35.000 - 45.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Exemple probablement
unique

• Historique limpide

• Prêt à partir à l'aventure

• *Likely to be a unique example*

• *Clear history*

• *Ready for adventure*



Cet exceptionnel camping-car fut réalisé à la demande de son premier propriétaire par le célèbre carrossier parisien Currus, spécialisé dans la transformation et l'aménagement des utilitaires. Ainsi qu'en témoigne sa première carte grise, il fut immatriculé le 3 mars 1966 en Haute-Savoie, et en tant que type HY72, il dispose du moteur essence 9cv plus puissant que sur les premières versions. Avec le soin qui fit sa réputation, Currus a rallongé puis aménagé sur mesure ce superbe exemplaire peint de couleur « Blanc Paros » (AC102). Il comporte tous les équipements d'époque pour faire du camping dans le confort : salle de bain avec WC, cuisine aménagée avec gazinière, frigo et évier. La partie arrière est modulable soit en une table pour 8, soit en lit 2 personnes. Un chauffage indépendant a été installé, ainsi qu'une réserve d'eau. Des placards avec penderie et de nombreux rangements complètent

sa panoplie de baroudeur. Resté entre les mains de son premier propriétaire jusqu'en 1999, il a changé de mains alors qu'il affichait environ 50 000 km d'origine. Il fut ensuite acheté par un passionné en 2005 qui s'attacha à le restaurer, tout en préservant la partie arrière avec tous ses équipements d'origine. Son actuel propriétaire est tombé sous le charme de ce beau camping-car qui dispose d'un Solex 3800 de 1966 fixé à l'arrière, et a parcouru plus de 2000 km à son bord, sans aucun problème. Totalisant 63 500 km d'origine, son exceptionnel état de présentation, la qualité de sa réalisation à l'époque et ses nombreux accessoires en font une occasion unique qui vous permettra de passer des vacances originales et confortables.

This exceptional camper van was made at the request of its first owner by the famous Parisian coachbuilder Currus, specialised in the transformation and fitting out of utility vehicles. As evidenced by its first registration document, it was registered on the 3rd March 1966 in Haute-Savoie. And as a type HY72, it had a more powerful 9^{hp} petrol engine than the ones fitted on first versions.

With the level of care that made its reputation, Currus extended and then custom-fitted this superb example, which was painted in "Paros White" colour (AC102). It has all the original equipment for camping in comfort: bathroom with WC, fitted kitchen with gas stove, fridge and sink. The rear compartment is modular and can turn into a table for 8 people or into a double bed. Independent heating was installed, as well as a water

storage. Cupboards with hanging space and plenty of storage space complement its adventurer's set.

In possession of its first owner until 1999, it changed hands when it had approximately 50,000 km from new. It was then acquired by an enthusiast in 2005 who decided to restore it, while preserving the rear part with all its original equipment. Included with a 1966 Solex 3800 attached to the rear, its current owner fell in love with this beautiful motorhome and has travelled more than 2,000 km on board, without any problem. With a genuine mileage of 63,500 km from new, its exceptional current condition, the quality of its manufacturing at the time and its numerous accessories, this is a unique opportunity which will enable you to take an original and comfortable holiday.

1970 DE TOMASO MANGUSTA

Carte grise française
French title

Châssis n° 8MA1074
Moteur n° 302-201

240.000 - 300.000 €

- Un des 64 exemplaires produits avec phares escamotables

- Matching numbers

- Nombreux travaux récents

- One of 64 examples built with retractable headlights

- Matching numbers

- Numerous recent works

Le dessin à couper le souffle de la Mangusta est dû au talentueux Giorgetto Giugiaro qui travaillait alors chez Ghia. Initialement destiné à la marque Iso qui le déclina, le projet fut mené par de Tomaso qui avait séduit immédiatement la force de ce dessin qui inspirait puissance et modernité. Comme de nombreux constructeurs d'automobiles sportives, il retient le V8 Ford, proposé en 289ci pour le marché européen, et 302 ci pour les productions destinées à l'Amérique du Nord, avant que le 302 ne soit généralisé sur la fin de production. L'exemplaire présenté a été vendu neuf au Canada et dispose à ce titre, du puissant V8 302ci. Il s'agit d'un des 64 exemplaires commercialisés

avec des phares escamotables sur une production totale de 401 exemplaires. Régulièrement utilisée durant 30 ans, elle a ensuite été importée en Belgique, et c'est là que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition, en état d'usage. Il s'est alors attaché à restaurer la carrosserie, tout en conservant les soubassements d'origine, qui étaient très sains. Le travail réalisé est d'excellente qualité, tant pour les ajustements de carrosserie que la qualité de la peinture, de cette teinte orange qui transforme la voiture en véritable pièce de design. Les joints de carrosserie furent remplacés, la sellerie fut remise en état en cuir nappa noir,

The breath-taking design of the Mangusta is thanks to the talented Giorgetto Giugiaro who was working at Ghia at that time. Initially intended for the Iso manufacturer who rejected it, the project was led by De Tomaso who immediately attracted the strength of this design, which inspired performance and modernity. Like many sports car manufacturers, it retained the Ford V8 engine, offered in 289cc for the European market and 302cc for the North American production. (prior to the 302 becoming standard at the end of the production)

This particular example was sold new in Canada and therefore

has the powerful 302cc V8 engine. This is one of 64 examples sold with retractable head-lights, out of a total production of 401 examples. Regularly used for 30 years, it was then imported to Belgium, where the current owner acquired it in used condition. He then got a bodywork restoration carried out, while retaining the original substructures which were very healthy. The work undertaken was of excellent quality, both for the bodywork adjustments and the quality of the paint, presented in this orange shade which transforms the car into a true piece of design.

Body seals were replaced, the





et la mécanique fut déposée. Les compressions étant excellentes, seule l'étanchéité et les périphériques furent refaits ou remplacés (carburateur, alternateur, pompe à eau, radiateur avec double ventilateur...). Bien évidemment le système de freinage a été entièrement remis à neuf par la même occasion, si bien que cette superbe Mangusta est prête à prendre la route. Son esthétique hors normes ne manquera pas de susciter l'admiration sur son passage, tandis que le puissant V8 procurera des sensations de conduite jouissives à son propriétaire. Ce n'est pas tous les jours que l'on pilote une œuvre de design !

upholstery was restored in black nappa leather and the engine was taken out. Since the compressions were in excellent condition, only the sealing and peripherals were redone or replaced. (carburettor, alternator, water pump, radiator with double fan, etc.) Naturally, the braking system was completely refurbished at the same time, which makes this superb Mangusta ready for the road. Its incredible looks will definitely be a head turner as it passes by, while the powerful V8 will provide enjoyable driving thrills to its owner. It's not every day that you get to drive a design masterpiece!



1973 ISO GRIFO SÉRIE 2

Carte grise française
French title

Châssis n° 350410
Moteur n° 3510-4V

300.000 - 400.000 €

- Un des 34 exemplaires produits avec le V8 Ford
- Matching numbers, matching colors
- Historique limpide, nombreux travaux récents

- One of 34 examples built with the Ford V8 engine
- Matching numbers, matching colours
- Clear history, numerous recent works

L'approche de cette Iso Griffo ne laisse pas indifférent, car à la beauté sculpturale de sa carrosserie Bertone s'ajoute une combinaison de couleurs qui transfigure l'aspect brutal propre aux créations de Giotto Bizzarrini : une association esthétique très réussie.

Cet exemplaire de la deuxième série, sorti d'usine le 8 octobre 1973 ainsi qu'en témoignent les registres de production, est l'avant dernier produit. Il fait partie des 34 unités qui furent motorisées par le V8 351cc Ford Cleveland, réputé pour sa fiabilité et son faible coût d'entretien. Ce puissant V8 est associé à une boîte automatique (10 exemplaires produits dans cette configuration)

et un pont avec un rapport de 3.07 :1. Son premier propriétaire, un italien du Sud-Tyrol, avait retenu l'époustouflante teinte « Blue Green » pour la carrosserie, associée à un intérieur en cuir bleu clair. De superbes jantes Campagnolo identiques à celles montées sur les Iso Grifo A3/C et les Bizzarrini 5300 GT complétaient l'ensemble, ainsi qu'une climatisation, la direction assistée et un autoradio. La belle Iso fut ensuite vendue le 7 octobre 1975 à un Italien qui la conserva jusqu'en 2012 et la fit repeindre en bleu nuit. C'est un marchand américain qui en fit ensuite l'acquisition et la voiture fut présentée aux enchères en 2014 par Gooding & Co. lors du

The perspective of this Iso Grifo would most certainly not leave anyone indifferent, thanks to the sculptural beauty of its Bertone bodywork: added to its combination of colours, which transfigures the brutal characteristic specific to Giotto Bizzarrini's creations: a very successful aesthetic pairing.

Out of the factory on the 8th October 1973 as stated by its production records, this example from the second series is the penultimate one produced. It was one of 34 units powered by the 351cc Ford Cleveland V8 engine, renowned for its reliability and low maintenance

costs. This powerful V8 is linked to an automatic gearbox (10 examples produced in this configuration) and an axle with a 3.07:1 ratio. Its first owner (an Italian from South Tyrol) chose the stunning Blue Green colour for the bodywork, combined with a light blue leather interior. The package also included gorgeous Campagnolo rims (identical to those fitted on the Iso Grifo A3/C and the Bizzarrini 5300 GT), as well as air conditioning, power steering and a car radio.

This beautiful Iso was then sold on the 7th October 1975 to an Italian who kept it until 2012 and had it repainted in midnight





Concours d'élégance d'Amelia Island. Elle y était décrite en état d'origine remarquable, avec environ 50 000 kilomètres d'origine. De retour en Europe en 2016 aux Pays Bas, la voiture fut achetée par son actuel propriétaire français la même année, puis revendue... ce qu'il regretta profondément et le poussa à s'en porter de nouveau acquéreur dès que ce fut possible. Depuis, la carrosserie a été restaurée et a retrouvé sa couleur d'origine. Les alignements de tôlerie sont excellents, tout comme la qualité de la peinture. Les joints de carrosserie ont été remplacés et le moteur, matching numbers, a été révisé. A bord, la superbe sellerie est d'origine et sa faible usure

corrobore le faible kilométrage affiché au compteur. Prête à prendre la route, cette magnifique Iso mêle une combinaison de couleurs et de mécanique très certainement unique, on ne se lasse pas de l'admirer, tout en ayant à l'esprit le plaisir que l'on éprouvera à son volant, avec cette mécanique débordante de puissance !

blue. It was then acquired by an American dealer and the car was offered at auction in 2014 by Gooding & Co. during the Amelia Island Concours of Elegance. It was described there in amazing original condition, with approximately 5,000 genuine kilometres. Returning to Europe in 2016 (Netherlands more precisely), the car was purchased by its current French owner the same year, then resold... which he deeply regretted and that led him to buy it again as soon as possible. Since then, the bodywork has been restored and returned to its original colour. The sheet metal alignments are excellent and so is

the quality of the paint.

Bodywork seals were replaced and the engine (matching numbers) was serviced. On board, the superb upholstery is original and its slight wear substantiates the low mileage displayed on the odometer. Ready to hit the road, this magnificent Iso blends a combination of colours and engineering that is certainly unique. It doesn't get boring to admire it, while having in mind the pleasure that one can experience at the wheel, with this overwhelmingly powerful engine!

2010 FIAT 695 ABARTH TRIBUTO FERRARI #249 / 1199

Carte grise française
French title
Châssis n° ZFA312000*00586952
25.000 - 35.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Série limitée à 1199 exemplaires
- 8600 km d'origine
- Révisée en 2022

- *Limited series to 1,199 examples*
- *8,600 km since new*
- *Serviced in 2022*

Véritable hommage à la marque au cheval cabré, la 695 Abarth Tributo Ferrari est un véritable collector qui bénéficiait d'une puissance de 180cv, soit 45 de plus que la version normale, de freins améliorés, de suspensions retravaillées, et d'une boîte de vitesses robotisée avec commandes au volant. Esthétiquement, ses attributs aérodynamiques sont exacerbés, les coques de rétroviseurs sont en carbone et les jantes de 17" inspirée de Ferrari. A bord, l'ambiance est également tournée vers Maranello avec des sièges baquets en cuir et carbone et une instrumentation spécifique. L'exemplaire présenté porte le numéro 249 sur une série limitée à 1199 exemplaires dans la fameuse teinte « Rosso Corsa », ainsi que le rappelle une plaque fixée dans l'habitacle. Immatriculé le 16 septembre 2010, cet exemplaire fut vendu neuf en Italie, puis acheté en

février 2011 par un collectionneur français. Un relevé de l'évolution du kilométrage témoigne de sa faible mais régulière utilisation, si bien qu'il affichait 7100 km lors de son achat par son actuel propriétaire en 2019. La voiture a bénéficié du rappel constructeur pour l'embrayage (qui a été remplacé) la même année, à 7150km. Totalisant aujourd'hui 8 600 km, elle a bénéficié d'une révision incluant le remplacement de la distribution fin 2022. Scrupuleusement préservée, elle est en superbe état, dispose de ses carnets, du double des clés et même des trousses à outils au marquage spécifique. Pour les amateurs de collectors, il est grand temps de se pencher sur ce modèle, dont les exemplaires aussi peu kilométrés sont devenus introuvables.

As an authentic tribute to the prancing horse manufacturer, the 695 Abarth Tributo Ferrari is a genuine collector's item which has 180 hp (45 more than the normal version), better brakes, amended suspensions and an automated gearbox with steering wheel controls. Aesthetically, its aerodynamic attributes are exacerbated, lateral mirror covers are in carbon and the 17" rims are in-spired by Ferrari. Inside, the vibe also revolves around Maranello with bucket seats in leather and carbon, as well as specific instrumentation.

This particular example is number 249 out of a limited series of 1,199 examples in the famous "Rosso Corsa" colour; as showcased on a plate fitted in-side the car. Registered on the 16th September 2010, this car was sold new in Italy and then

purchased in February 2011 by a French collector. A record highlighting the evolution of its mileage demonstrates its low but regular usage; so much so that it only had 7,100 km on the odometer when it was purchased by its current owner in 2019. The car benefited from the manufacturer's recall for the clutch (which was replaced) that same year at 7,150 km. With now a total mileage of 8,600 km, it was serviced at the end of 2022 which included the replacement of the distribution. Meticulously preserved, it is in superb condition and includes its logbooks, double the keys and even tool kits with specific markings. For enthusiasts of collectors, this is the ideal timing to look into this model, as examples with such a low mileage have become impossible to find.



1983 PORSCHE 911 SC 3.0L TARGA

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ91ZDS140837
Moteur n° 63D3865

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Matching numbers, coloris d'origine
- Dans la même famille pendant plus de 30 ans
- Nombreux travaux récents

- Matching numbers, original colour
- Owned by the same family for more than 30 years
- Much recent work

Ainsi que le confirme son carnet d'entretien d'origine, cette 3.0L Targa a été vendue neuve en Suisse par le Garage Olympic Antille de Sierre. La voiture fut livrée le 3 mars 1983 à sa première propriétaire. A sa demande, la voiture qui était blanche, fut repeinte en gris. La voiture fut ensuite régulièrement utilisée jusqu'en 2001, alors que la voiture totalisait environ 180 000 km, ainsi qu'en témoignent les nombreux tampons d'entretien, toujours auprès du garage qui l'avait vendue neuve. Au décès de sa propriétaire, la voiture fut conservée par la famille sans circuler, et ce n'est qu'en 2017 qu'elle fut achetée et bénéficia d'une révision alors qu'elle affichait 180 030km. Sa première immatriculation en France remonte à 2019, et c'est en 2022 que notre collectionneur en a fait l'acquisition au Creusot, alors que la sellerie et le toit amovible avaient été restaurés. Depuis, il s'est attaché à la

remettre dans sa teinte d'origine, le blanc, avec démontage complet de la carrosserie, et remplacement de tous les joints. A la même occasion, le moteur a été contrôlé, ainsi que l'embrayage, les compressions furent relevées et satisfaisantes, et l'étanchéité refaite. Les freins furent restaurés avant changement des disques et des joints d'étriers. Des pneus neufs furent installés à la même occasion. Une expertise réalisée en octobre 2022 concluait au très bon état général du véhicule et confirmait, après vérification chez Porsche, que le moteur et la boîte de vitesses étaient matching numbers. Les 3.0 SC Targa produites pour l'Europe en 1983 sont rares, cet exemplaire, qui dispose des vitres électriques et de l'essuie-glace arrière en option, offre un historique suivi et a bénéficié de travaux récents faisant qu'il est prêt à prendre la route.

As its original service book confirms, this 3.0 Targa was sold new in Switzerland by the Olympic Antille garage in Sierre. It was delivered to its first lady owner on 3 March 1983. At her request, the car, which was white, was resprayed in grey. It was then used regularly until 2001, by which time it had covered about 180,000km, as is corroborated by the numerous service stamps, always from the garage which sold the car new. When the owner died, her family kept the car without driving it, and it was only in 2017 that it was bought and serviced, with the odometer then reading 180,030km. It was registered in France for the first time in 2019 and bought by our client at Le Creusot in 2022, when the upholstery and removable roof panel had been restored. Since then, he has had the car repainted in its original

white, with the body completely stripped down and all the seals replaced. At the same time, the engine and clutch were checked over, the compression of each cylinder tested and confirmed as satisfactory, and the oil seals replaced. The brakes were overhauled and the discs and calliper seals changed. New tyres were also fitted at this time. A valuation report prepared in October 2022 concluded that the car was in very good overall condition and confirmed, after checking with Porsche, that the engine and gearbox were 'matching numbers'. 3.0 SC Targas were built for Europe in 1983 are rare. This example, which has the optional electric windows and rear wiper, has a well-documented history and has received recent attention, ensuring it is ready to take to the road.



1995 LAMBORGHINI DIABLO SV

Carte grise française
French title
Châssis n° ZA9DE07A0SLA12368

200.000 - 300.000 €

- Seulement 346 exemplaires
- A peine plus de 40 000 km d'origine
- Superbe teinte « Fly Yellow », équipements carbone

- Only 346 built
- Just over 40,000km from new
- Magnificent 'Fly Yellow' colour, optional carbon-fibre equipment



À la fin de l'année 1994, les ventes de la Diablo étaient en baisse, tant pour la version à propulsion, que pour la VT à 4 roues motrices. La série limitée SE30 (150 exemplaires) lancée pour l'anniversaire de la marque avait connu le succès, et l'on s'en inspira pour relancer les ventes. Ainsi naquit la SV (Sport Veloce), en clin d'œil à la mythique Miura. Elle se distinguait au premier coup d'œil par son aileron réglable de la SE30, une paire d'écoques naissant sur l'arrière du pavillon pour apporter de l'air frais au V12 5.7L dont la puissance était portée à 510cv, tandis que la transmission demeurait une propulsion. Les marquages SV optionnels qui barraient ses flancs achevèrent d'en faire un véritable collector dont la production se limita à 346 exemplaires.

La voiture présentée compte parmi les premiers produits puisqu'il

fut livré le 17 mai 1995 à l'agent Lamborghini Auto Kremer de Bonn, en Allemagne, qui le vendait dès le lendemain à une société allemande basée à Alfier, ainsi que le confirme son carnet d'entretien d'origine. Elle retenait la teinte la plus spectaculaire pour ce modèle : le « Fly Yellow », avec sellerie en cuir noir. La voiture fut entretenue en 1997 et 1999 chez Auto Kremer, puis en 2001 chez un autre agent Lamborghini. C'est en 2016 que son actuel propriétaire, grand amateur de la marque, en fit l'acquisition auprès d'un particulier français de Metz, et la confia à l'agent Lamborghini de Menton afin de faire une vérification générale et la prise des compressions qui se révéla satisfaisante, confirmant par la même occasion les 37 100 km d'origine qu'elle affichait au compteur. La voiture venait de bénéficier d'une belle peinture poli/

At the end of 1994, sales of the Diablo were declining, both for the RWD version and the AWD VT. The limited-edition SE30 (150 cars) introduced to mark the company's anniversary proved a success, and spurred on Lamborghini to revive the model's sales. And so the SV (Super Veloce) was born, its name a nod to the legendary Miura. It was immediately recognisable thanks to its adjustable spoiler from the SE30 and a pair of scoops running from the rear of the roof to bring fresh air to the 5.7-litre V12, which was uprated to produce to 510bhp, while drive remained to the rear wheels. The optional SV decals along its sides finished off a true model for the collector, of which just 346 were built.

The car presented here was

among the first off the line, as it was delivered on 17 May 1995 to the Lamborghini dealer Auto Kremer in Bonn, Germany, who sold it the next day to a German firm in Alfier, as its original service book confirms. It was finished in the most spectacular colour for the model, 'Fly Yellow', with black leather upholstery. The car was serviced by Auto Kremer in 1997 and 1999, then in 2001 by another Lamborghini dealer. Its current owner, a tremendous Lamborghini fan, bought the car in 2016 from a private French owner in Metz and took it to the Lamborghini dealer in Menton for a general check-over and compression test, which proved satisfactory; at the same time, the recorded mileage of 37,100km from new was confirmed. The car had just been repainted with



lustré dans sa teinte d'origine, et disposait de nombreux équipements optionnels en carbone : capot, écopes, entourages de feux arrière et bandeau arrière, entourages des compteurs et console centrale. En 2019, à 38 687 km, la voiture a bénéficié d'une nouvelle révision chez Lamborghini à Menton, et elle totalisait 40 141 km lors de notre examen. La SV est aujourd'hui particulièrement recherchée, ce superbe exemplaire peu kilométré et d'une teinte parmi les plus désirables mérite de rejoindre une collection de haut niveau.

a high-gloss finish in its original colour, and had numerous items of optional equipment in carbon fibre: the bonnet, air scoops, rear light surrounds and trim strip, as well as the instrument surrounds and centre console. In 2019, at 38,687km, the car was given another service by Lamborghini in Menton, and it had covered a total of 40,141km when we inspected it. The SV is particularly sought after today, and this superb low-mileage example in one of the most desirable colours deserves to join a top-flight collection.



1966 LAMBORGHINI 400 GT 2+2 PAR TOURING

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 0646
Moteur n° 0594

350.000 - 450.000 €

Sans réserve / No reserve

- Superbe restauration, matching numbers
- 247 exemplaires seulement
- Modèle 4 places alliant performances et beauté

- Stunning restoration, matching numbers
- Only 247 examples
- 4-seater model combining performance and beauty

La Lamborghini 400 GT 2+2 correspond à l'ultime évolution de la première Lamborghini commercialisée. Elle faisait suite à la 350 GT dévoilée au Salon de Genève de 1964 et pour laquelle Ferruccio Lamborghini avait fait appel aux meilleurs ingénieurs et spécialistes italiens pour la concevoir. Le bouillant constructeur, connu jusque-là pour son usine de tracteurs modernes, souhaitait en effet rivaliser avec Ferrari et s'est donc donné les moyens de le faire. Il en est résulté une voiture aussi élégante que brillante grâce au V12 à quatre ACT et 6 carburateurs Weber conçu par Giotto Bizzarrini, ancien ingénieur Ferrari ayant notamment travaillé sur la 250 GTO.

En 1965, le modèle a évolué en 400 GT, puis en 1966 en 400 GT 2+2 qui, plus spacieuse, accueillait deux petites places à l'arrière. À l'avant, les phares ovales laissaient place à des doubles optiques rondes et les modifications par rapport à la 350 GT portaient sur un abaissement du plancher, une légère réhausse du

pavillon et une modification de la suspension arrière pour dégager de la place dans l'habitacle, plus spacieux. De plus, son moteur est passé à 4 litres sur la 400 GT et développait désormais 320 ch, ce qui en faisait une des machines les plus puissantes de sa catégorie. Avec ses quatre freins à disque, sa suspension triangulée et sa boîte Lamborghini à 5 rapports remplaçant la précédente ZF, elle ne craignait aucune rivale et pouvait filer à 250 km/h.

Dans un article de 1986, le magazine Autoweek indiquait : "À l'époque où elle était produite, la 400 GT 2+2 était peut-être la meilleure GT du monde." Au total, seulement 247 exemplaires de 400 GT 2+2 ont vu le jour.

Selon les informations obtenues à l'usine Lamborghini, la 400 GT 2+2 que nous présentons est sortie des chaînes d'assemblage le 8 juin 1966, avec une peinture "Grigio Argento" et une sellerie en cuir noir. Il est également précisé que cette voiture a été préparée pour le marché suisse avec un pare-brise teinté et un feu

The Lamborghini 400 GT 2+2 is known to be the ultimate evolution of the first marketed Lamborghini. It succeeded the 350 GT unveiled at the 1964 Geneva Motor Show and for which Ferruccio Lamborghini called upon the best Italian engineers and specialists to design it. Known until then for his modern tractor factory, the determined manufacturer wanted to compete against Ferrari and consequently gave himself the means to do so. The result led to an elegant and brilliant car, also thanks to its V12 engine with four ACT and 6 Weber carburetors designed by Giotto Bizzarrini, a former Ferrari engineer who notably worked on the 250 GTO.

In 1965, the model progressed into the 400 GT, then in 1966 into the 400 GT 2+2 which was more spacious and was able to accommodate two small seats at the back. At the front, the oval headlights were replaced with double round headlights and

modifications done from the 350 GT involved a lowering of the underflooring, a slight raise of the roof and a modification of the rear suspension in order to free up space inside and make it more spacious. Furthermore, the engine on the 400 GT increased to a 4-litre and was producing 320 hp, making it one of the most powerful machines in its category. With its four disc brakes, its triangulated suspension and its 5-speed Lamborghini gearbox replacing the previous ZF, it had no fear against any rival and could reach 250 km/h.

In a 1986 article, Autoweek magazine stated: "At the time it was produced, the 400 GT 2+2 was probably the best GT in the world." In total, only 247 examples of the 400 GT 2+2 were produced.

According to information acquired at the Lamborghini factory, this particular 400 GT 2+2 left the assembly lines on the 8th June 1966, with "Grigio





de recul. Elle a été livrée neuve le 8 novembre 1966 au garage Foitek de Zurich.

C'est en 2015 qu'elle a été achetée par l'actuel propriétaire pour rejoindre sa collection de Lamborghini incluant à l'époque une Miura SV, des Countach et nombres de modèles de Santa Agata. Ayant bénéficié d'une restauration complète peu avant, elle offre encore aujourd'hui une présentation extrêmement attrayante dans sa couleur d'origine. La peinture est impeccable et les panneaux de carrosserie bien alignés, avec de belles jantes Borrani à rayons fixées par leur papillon à trois branches et chaussées de pneus Pirelli P4000. Le compartiment moteur est en bon état et, à l'intérieur, la sellerie en cuir beige, le beau volant à jante bois et le tableau de bord ne souffrent aucun reproche.

La voiture est équipée de son moteur d'origine, avec ses six carburateurs Weber. Un expertise datant de 2019 ne détecte aucun défaut notable, y compris dans le fonctionnement de la voiture.

C'est donc un très bel exemplaire d'une des Grand Tourisme les plus rares et emblématiques de sa génération, brillante autant esthétiquement, par sa carrosserie Touring, que techniquement, par son moteur mis au point par le créateur de la Ferrari 250 GTO. Peut-on imaginer meilleures références ?

Argento" paint and black leather upholstery. It also specified that his car was prepared for the Swiss market with a tinted windshield and a reversing light. It was delivered new on the 8th November 1966 to the Foitek garage in Zurich. It was purchased by its current owner in 2015 with a mileage of 2040 km on the odometer following its magnificent full restoration to join his collection of Lamborghini cars, which at the time included a Miura SV, Countach and numerous Santa Agata models. Having benefited from a full restoration shortly before, the car is still in an extremely attractive condition in its original colours to date. The paintwork is immaculate and bodywork panels are very well aligned, with beautiful spoked Borrani rims fitted with three-spoke butterfly and new Pirelli P4000 tyres. The engine compartment is in

excellent condition and there is nothing to complain about in the interior either; the tobacco leather upholstery, the beautiful original wooden steering wheel and the dashboard with the original instruments.

The car is fitted with its original engine and with its six Weber carburetors. An inspection in 2019 and 2021 did not show any sign of defect and the car is in full working order. The vehicle is accompanied by an classic car report and a certificate for its originality from the Lamborghini factory in Sant Agata (Archivio Storico).

It is therefore a gorgeous example – one of the rarest and most iconic Grand Touring cars of its generation, brilliant as much aesthetically thanks to its Touring bodywork as mechanically due to its engine developed by the creator of the Ferrari 250 GTO. Can it get better than this in terms of references?



1967 LAMBORGHINI 400 GT SPYDER CONVERSION PAR JERRY FANDYTIS

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 01267
Moteur n° 1439

250.000 - 500.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Une des deux conversions de Lamborghini 400 GT
- Réalisation de très grande qualité
- Combine performances élevées et plaisir de conduite à l'air libre

- *One of only three Lamborghini 400 GT conversions*
- *Very high quality manufacturing*
- *Combining high performance and driving pleasure in open-air*



À la suite du lancement au Salon de Genève 1964 de la Lamborghini 350 GT, le carrossier Touring, à qui Ferruccio Lamborghini avait confié la réalisation de la carrosserie, a pensé que proposer une version découvrable serait peut-être une bonne idée. C'est ainsi que, avec l'accord de l'usine, il a réalisé deux 350 GTS, ou 350 GT Spyder, exposées toutes les deux au Salon de Turin de 1965. L'une, de couleur noire, était sur le stand du carrossier et l'autre, de teinte bronze métallisé, sur le stand Lamborghini. Malgré son allure extrêmement séduisante, ce projet n'a pas eu de suite, peut-être à cause d'un manque d'intérêt du public, ou de la réticence de Lamborghini à lancer un nouveau modèle alors qu'il n'était encore qu'un tout jeune constructeur.

En 1982, Automobili Lamborghini SpA a réalisé une transformation en 350 GTS sur une base de 350 GT, pour un client français, ce qui portait

à trois le nombre d'exemplaires de 350 GTS "officielles".

Pour ceux que cette carrosserie séduisait et qui souhaitaient en acheter une, il ne restait que les yeux pour pleurer ou... créer une conversion. C'est exactement ce qu'a fait Jerry Fandytis, restaurateur basé à Scottsdale, en Arizona et qui, dans les années 90, en a réalisé deux. Il est parti d'une base de 400 GT 2+2 dont il a déposé le pavillon et qu'il a aménagé en cabriolet, en créant également une capote adéquate qui s'escamotait à l'arrière.

C'est une de ces deux voitures que nous présentons ici. Portant le numéro de châssis 01267, elle avait été livrée neuve le 6 novembre 1967 à Lamborcar Milano, puis vendue à son premier propriétaire le Dr. Sampietro. Elle a plus tard servi de base pour la conversion de Jerry Fandytis. En 1999, elle a participé au Concorso Italiano et a été vue par la suite au concours d'élégance

Following the launch of the Lamborghini 350 GT at the Geneva Motor Show in 1964, the coachbuilder Touring (to whom Ferruccio Lamborghini had entrusted the creation of the bodywork) thought that offering a convertible version was maybe a good idea. Following an agreement with the factory, this is how he produced two 350 GTS (aka 350 GT Spyder) which both was exhibited at the Turin Motor Show in 1965. The black one was on the coachbuilder's stand and the other metallic bronze one was on the Lamborghini stand. Despite its extremely attractive appearance, this project did not go ahead perhaps due to the lack of public interest or maybe due to Lamborghini's reluctance to launch a new model at a time when it was still a new manufacturer on the market.

In 1982, Automobili

Lamborghini SpA carried out a transformation of a 350 GT into a 350 GTS for a French customer, which brought the number of "official" 350 GTS examples to three. For those who were seduced by this bodywork and wanted to buy one, there was no more hope unless... if a conversion was created. And that's exactly what the Scottsdale - Arizona-based restaurateur Jerry Fandytis did when he made two of them in the 1990s. He started from a 400 GT 2+2 base, removed the roof and then converted it into a convertible, alongside creating a suitable convertible top which was able to retract at the rear. This particular example is one of these two cars. Bearing chassis number 01267, it was delivered new on the 6th November 1967 to Lamborcar Milano who sold it to its first owner Dr. Sampietro. It was then used as a foundation



de Pebble Beach et au 50^{ème} anniversaire Lamborghini en Italie.

En 2010, Harbor Auto Restauration, de Rockledge, en Floride, a procédé à un rafraîchissement de l'intérieur, au remplacement de la pompe à eau tout en effectuant une grande révision.

En 2014, elle est acquise par l'actuel propriétaire qui voit en cette voiture le complément parfait à sa collection de Lamborghini qui compte quasiment tous les modèles de la production de Santa Agata. Ce spyder va donc intégrer son garage au milieu d'une 350/400 GT Interim, une 400 GT coupé et d'une 350 GT coupé, ce qui lui permet de réunir le quatuor des GT Lamborghini. Aujourd'hui, cette voiture se présente dans un état remarquable, la conversion ayant été effectuée selon un standard supérieur aux exigences de l'usine. La peinture ne présente pas de défaut, l'intérieur

est magnifiquement préservé (que ce soit les cuirs, le volant Nardi ou la moquette en laine Wilson), et les chromes sont impeccables. Sur le plan mécanique, cette voiture est équipée de son moteur d'origine, le célèbre V12 de 4 litres à 6 carburateurs Weber conçu par Giotto Bizzarrini et qui lui permet d'atteindre 250 km/h en pointe.

Combinant le plaisir de la conduite à l'air libre avec une mécanique de haut niveau, cette voiture de grande classe y ajoute une incroyable rareté, puisque le total de Lamborghini 350 et 400 GT bénéficiant d'une telle carrosserie s'élève à cinq exemplaires. C'est une porte ouverte à tous les événements historiques les plus en vue, ainsi que la perspective du plaisir de conduite pour une simple balade ou un voyage longue distance.

for Jerry Fandytis' conversion. In 1999, it took part in the Concorso Italiano and was subsequently seen at the Pebble Beach Concours of Elegance and the Lamborghini 50th anniversary in Italy.

In 2010, Harbor Auto Restauration based in Rockledge (Florida) carried out an interior refresh, replaced the water pump and completed a major service.

It was acquired in 2014 by the current owner who saw this car as the perfect addition to his Lamborghini collection, which included most of the Santa Agata production models. This spyder was therefore included in its garage next to a 350/400 GT Interim, a 400 GT coupe and a 350 GT coupe, which resulted in bringing together the quartet of Lamborghini GT cars. This car is today in remarkable condition, especially considering that this conversion was carried out to a standard exceeding factory requirement. The black paint has no flaws, the interior is magnificently preserved (including the leather, Nardi steering wheel or the Wilson wool carpet) and the chrome is impeccable. Mechanically this car

is equipped with its original and famous 4 liter V12 engine and 6 Weber carburetors, which were designed by Giotto Bizzarrini and can reach a top speed of 270 km/h (350 GTS only 250 km/h). Since this restoration in the 90s, the car has been driven around 6000 km. The speedometer currently shows 20 km after replacing the mileage speedometer in 2015.

This high-end car combines outdoor driving fun with a powerful engine and is incredibly rare, as there are only five examples of the Lamborghini GTS models in total (2 from the 60s, 1 from the 80s and 2, the best, from the 90s) with such a body. This stunning and meticulously maintained Lamborghini GTS Spyder offers a comprehensive history and a unique opportunity that connoisseurs of the world's best and most distinctive exotic Italian cars cannot miss. This car will be welcomed with open arms at most prestigious historic events and will also provide great driving pleasure for both short journeys or long-distance road trips.

1965 LAMBORGHINI 350 GT PAR TOURING

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 0154
Moteur n° 0132

400.000 - 500.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- 25^{ème} Lamborghini de série produite
- Moteur et boîte de vitesses d'origine
- Modèle fantastique par son design et sa mécanique
- Carrosserie en aluminium

- 25th production Lamborghini car manufactured
- Original engine and gearbox
- Fantastic model mechanically and design-wise
- Aluminium body



La Lamborghini 350 GT est particulièrement importante dans l'histoire de la marque car il s'agit de la première voiture de série commercialisée par le jeune constructeur. Dévoilée au Salon de Genève de 1964, elle avait reçu de la part de Ferruccio Lamborghini, dont la fortune reposait sur son activité de production de tracteurs agricoles, les soins les plus attentifs car il voulait en faire une concurrente sérieuse des Ferrari. Il avait donc fait appel aux meilleurs spécialistes : Touring pour la carrosserie "Superleggera" issue du dessin initial de Franco Scaglione, Gianpaolo Dallara pour le châssis et Giotto Bizzarrini pour le moteur. Ce dernier, ancien ingénieur Ferrari ayant notamment travaillé sur la 250 GTO, avait mis au point un magnifique V12 de 3,5 litres à quatre ACT, dont la puissance de 270 ch permettait à la 350 GT d'atteindre

250 km/h. De quoi tenir tête sans rougir aux Jaguar Type E, Aston Martin DB5 et bien sûr Ferrari 250 et 330 GT.

Selon le registre Lamborghini, la 350 GT que nous présentons a été livrée neuve le 22 mars 1965 à Lamborcar Milano, de couleur "Grigio St Vincent" avec intérieur rouge. Il s'agit de la 25^{ème} 350 GT produite, et donc de la 25^{ème} voiture sortie de l'usine de Sant'Agata puisque la 350 GT est le tout premier modèle de la marque et constitue donc une des premières pierres d'une fabuleuse histoire.

C'est en 2018 que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, après l'avoir remarquée au sein de la collection d'un passionné britannique du nom d'Alexander Oet. Celui-ci l'avait achetée en 2009 pour sa collection d'une centaine de voitures qu'il parquait

The Lamborghini 350 GT is particularly important in the history of the brand, as it was the first ever production car marketed by the young manufacturer. Launched at the Geneva Motor Show in 1964, it had the most attentive care from Ferruccio Lamborghini (whose fortune was based on his business of producing agricultural tractors) mainly because he wanted this car to become a serious competitor to the Ferrari ones. He therefore hired the best specialists: Touring for the "Superleggera" bodywork from the initial design by Franco Scaglione, Gianpaolo Dallara for the chassis and Giotto Bizzarrini for the engine. As a former Ferrari engineer who notably worked on the 250 GTO, the latter had developed a stunning 3.5-litre V12 engine with four ACT, which

produced 270 hp and enabled the 350 GT to reach 250 km/h. Enough to stand up to the Jaguar E-Type, Aston Martin DB5 and of course Ferrari 250 and 330 GT without blushing.

According to the Lamborghini record, this particular 350 GT was delivered new on the 22nd March 1965 to Lambocar Milano in "Grigio St Vincent" colour with red interior. This is the 25th 350 GT produced and therefore the 25th car to leave the Sant'Agata factory, since the 350 GT was the manufacturer's first ever model and constituted one of the very first milestones in its fabulous history. The car presents some special features and original details as shown in pre-production models. These are, for example, the perforated and brushed Helleboure steering



dans un garage souterrain de quatre étages situé à Anvers, en Belgique. Cette Lamborghini était revenue en Europe en septembre 2007 chez un amateur de Bournemouth (Angleterre), Leslie Terence, après un séjour aux États-Unis où, en 1978, elle faisait partie de la collection du Français Jacques Harguindeguy, un passionné d'origine basque dont la Delahaye 135 M Figoni 1937 avait remporté en 2000 le "Best of Show" au concours d'élégance de Pebble Beach.

La très belle 350 GT est aujourd'hui dédicacée par Valentino Balboni, ancien chef des essais chez Lamborghini où il est resté 40 ans, et un dossier historique l'accompagne. De teinte bronze métallisé avec intérieur rouge, cette voiture a fait l'objet il y a une vingtaine d'années d'une restauration à haut niveau qui lui permet aujourd'hui de se

trouver dans un très bel état, avec une peinture et des chromes bien préservés. La voiture a peu roulé depuis mais a régulièrement été entretenue par les mécaniciens maison du vendeur, grand passionné de Lamborghini. L'intérieur est impeccable et elle est équipée de son moteur et de sa boîte de vitesses d'origine ("matching numbers"). Elle repose sur des jantes Borrani à rayons.

S'agissant d'une des premières Lamborghini fabriquées, elle est à l'origine d'une fabuleuse lignée qui se poursuit encore de nos jours. Une caractéristique qui la différencie des autres modèles de la marque et qui ne saurait échapper aux spécialistes.

wheel, the sun visors made of dark glass, the round tank cap flaps with the chrome-plated borders, the fans above the fenders for interior ventilation, the interior ventilation outlets in the footwell and the chrome surrounds of the headlights.

The current owner acquired it in 2013, after noticing it in the collection of a British enthusiast named Alexander Oet. He bought it in 2009 for his collection of around a hundred cars which he stored in a four-story underground garage located in Antwerp, Belgium. This Lamborghini returned to Europe in September 2007 to an enthusiast from Bournemouth (England) called Leslie Terence, after a trip to the United States in 1978, where it was part of a Frenchman's collection named Jacques Harguindeguy, an enthusiast originally from Basque. It was this same enthusiast whose 1937 Delahaye 135 M Figoni won the "Best of Show" at the Pebble Beach Concours of Elegance in 2000.

This stunning 350 GT is today autographed by Valentino Balboni, former head of testing at Lamborghini for 40 years. A history file is included with the car. Presented in metallic bronze colour (bronzoscuero) with burgundy interior, this car was the subject of a high-level restoration around twenty years ago which enabled it to be in very good condition today, with very well preserved paint and chrome. The car has hardly been driven since but was regularly serviced by in-house mechanics of the seller, who is a great Lamborghini enthusiast. The interior is immaculate and is equipped with its original engine and gearbox ("matching numbers"). It also has Borrani spokes rims with new tires.

Being one of the first Lamborghini cars manufactured, it represents the source of many more descendants that have been built until now. A characteristic which makes it stand out from other models of the brand and a model that cannot be ignored by specialists.

1958 LAMBORGHINI TRACTEUR AGRICOLE DL 30C

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 2059/30

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / No reserve

• Modèle très rare avec son kit
trois roues

• Pièce intéressante de
l'histoire de Lamborghini

• Engin à chenilles se
démarrant des tracteurs
Lamborghini conventionnels

• Very rare model with its
three-wheel kit

• Special piece of Lamborghini
history

• Tracked machine, very
different to conventional
Lamborghini tractors



Ce tracteur à chenilles est particulièrement intéressant car il ferait partie d'une dizaine de prototypes produits avec un kit à trois roues lui permettant de circuler sur route publique. Une roue tirée amovible était installée à l'avant alors que, à l'arrière, deux jantes de grande taille chaussées de pneus à profondes sculptures venaient se fixer sur le moyeu des roues dentées entraînant les chenilles. L'engin pouvait alors se mouvoir normalement sans crainte que les chenilles n'abîment la chaussée.

Le modèle de base était le DL 30C, chenillard qui succédait au DL 25C et qui était animé par un bicylindre diesel de 1 810 cm³ développant 30 ch. Selon un certificat de Klima-Lounge, qui a repris les droits sur "Ferruccio Lamborghini Cento" correspondant aux trois lettres du logo triangulaire créé en 1948, et qui s'occupe de répertorier les tracteurs existants, ce DL 30C a été fabriqué en

1958 et présente la couleur jaune caractéristique du modèle d'origine. Il est doté de son moteur d'origine.

Pièce rare, originale et de présentation impeccable suite à sa restauration, ce chenillard rappelle la première activité de la marque de supercars, qui était de produire des tracteurs. Fils d'agriculteurs aisés, Ferruccio Lamborghini s'est en effet lancé en 1948 dans cette activité, pour répondre à la forte demande consécutive au redémarrage d'après-guerre. Cet engin particulier est plus rare que les tracteurs Lamborghini conventionnels et mérite, à ce titre, l'attention des collectionneurs qui apprécieront d'exposer, à côté d'une Lamborghini de sport, un engin d'une grande originalité, lié aux origines d'une des marques les plus prestigieuses du monde.

This tracked tractor is particularly interesting, as it was one of around ten prototypes produced with a three-wheel kit which enabled it to travel on public roads. A removable mounted wheel was fitted at the front while two large rims fitted at the rear with deep treaded tyres were attached to the hub of the toothed wheels, which then made the tracks progress. The machine was then able to move normally without having to worry about damaging the road.

The DL 30C was the basic model, a crawler tractor which succeeded the DL 25C and powered by a 1,810 cc twin-cylinder diesel engine producing 30 hp. According to the certificate from Klima-Lounge, who took over the rights of "Ferruccio Lamborghini Cento" (related to the three letters of the triangular logo created in 1948) and who's responsible for listing existing

tractors, this DL 30 C was manufactured in 1958 and bears the yellow colour, characteristic of the original model. It also has its original engine.

A rare piece, original and in impeccable condition following its restoration, this tracked machine reminds us of the first business activity conducted by the supercar brand, which was to build tractors. As the son of wealthy farmers, Ferruccio Lamborghini began this business in 1948 in order to meet the demand following the post-war recovery. This particular machine is rarer than conventional Lamborghini tractors; It therefore deserves the attention of collectors, who would appreciate exhibiting a machine of great originality next to their Lamborghini sports car. Not to forget that this machine is linked to the origins of one of the most prestigious brands in the world.

1964 LAMBORGHINI TRACTEUR AGRICOLE IR

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 13808

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Excellent état
- Moteur d'origine, couleurs d'origine
- Emblématique de la célèbre marque de supercars

- *Excellent condition*
- *Original engine, original colours*
- *Emblematic of the famous supercar brand*



Si la marque Lamborghini est connue pour ses voitures de sport et supercars extrêmement performantes, Ferruccio Lamborghini a commencé son activité par la fabrication de tracteurs. En utilisant des équipements militaires réformés, il a réalisé ses propres engins agricoles qui, devant la demande importante d'après-guerre, ont rencontré un succès rapide. Profitant aussi des aides octroyées aux agriculteurs par le gouvernement italien pour l'achat de matériel fabriqué en Italie, Lamborghini a fait progresser sa gamme et pris petit à petit une dimension industrielle pour devenir le troisième fabricant de tracteur du pays.

Le modèle IR dont il est question ici est équipé d'un moteur bicylindre diesel refroidi par air et développant 26 ch, relié à une boîte à quatre

rapports et réducteur. Selon un certificat de Klima-Lounge, qui a repris les droits sur "Ferruccio Lamborghini Cento" correspondant aux trois lettres du logo triangulaire initial créé en 1948, et qui s'occupe de répertorier les tracteurs existants, ce IR sorti d'usine en 1964 est équipé de son moteur d'origine, et arbore ses couleurs d'origine, orange et bleu, caractéristiques de la marque.

Ayant fait l'objet d'une restauration de qualité, il se présente en excellent état et viendra utilement enrichir toute collection de Lamborghini, pour rappeler l'origine d'une marque qui, par un étrange contraste, est passée au cours de son histoire des véhicules les plus lents et les plus laborieux (au sens noble du terme) aux supercars les plus performantes.

If the Lamborghini brand is known for its extremely high-performance sports car and supercars, it is worth reminding that Ferruccio Lamborghini started his business by manufacturing tractors. Using reformed military equipment, he produced his own agricultural machines which were successful very quickly, mainly due to significant post-war demand. Also taking advantage of the aid granted to farmers by the Italian government for the purchase of equipment made in Italy, Lamborghini expanded his range and gradually scaled up to an industrial dimension to become the third tractor manufacturer in the country.

This particular IR model is equipped with twin-cylinder, air cooled diesel engine developing

26hp, linked to a four-speed gearbox and a reduction gear. According to a certificate from Klima-Lounge, who took over the rights of "Ferruccio Lamborghini Cento" (related to the three letters of the initial triangular logo created in 1948) and who's responsible for listing existing tractors, this IR left the factory in 1964 fitted with its original engine and with its original colours (orange and blue), characteristic of the brand.

Since it was subject to a quality restoration, it is today in excellent condition and will usefully enrich any Lamborghini collection, in order to commemorate the origins of this manufacturer who has gone from producing the slowest and most plodding vehicles (in the most respectful way) to the most powerful supercars in history.

1984 LAMBORGHINI JALPA P350 GT PAR BERTONE

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° ZA9J00000ELA12147

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Modèle rare, superbe alternative aux Ferrari 308 et 328 GTS

• Très belle présentation
• Excellentes performances

• *Rare model, stunning alternative to the Ferrari 308 and 328 GTS*

• *Great condition, original engine*
• *Excellent performance*



Après une présentation du prototype de la Jalpa en 1981 au Salon de Genève, la production démarre en 1982 et le modèle aide la société Nuovo Automobili Ferruccio Lamborghini à remonter lentement la pente. En 1987, les frères Mimran cède Lamborghini à Chrysler, qui met fin un an plus tard à la production de la Jalpa. Ce modèle intéressant mais mal connu aura été produit à 410 exemplaires environ, sur une durée de six ans.

Immatriculé pour la première fois le 26 août 1984, l'exemplaire que nous présentons a été acheté

en 2019 par son actuel propriétaire pour intégrer sa très belle collection de Lamborghini. De couleur blanche avec une sellerie en cuir rouge dans un état proche du neuf, cette Jalpa est superbe avec ses 66 607 km d'origine. Elle se présente dans un superbe état et constitue une fantastique occasion d'acquérir une Lamborghini rare, performante et dont le style particulier la différencie des autres voitures de sport de son époque. Une parfaite alternative aux 308 et 328 GTS Ferrari, avec ce style si caractéristique des années 80.

After a presentation of the Jalpa prototype in 1981 at the Geneva Motor Show, production began in 1982 and the model helped the Nuovo Automobili Ferruccio Lamborghini company to gradually climb up the hill. In 1987, the Mimran brothers sold Lamborghini to Chrysler, who ended the production of the Jalpa a year later. This interesting but yet little-known model was produced in approximately 410 examples over a period of six years.

This special original and very well-preserved example was delivered on August 20, 1984 to the then largest Lamborghini dealer in Switzerland, Max Bobnar (MB Sportcars) in Hägendorf (Solothurn) and was sold for the first time by Mr. Pioggia Alfredo, a large Italian style furniture store owner, on August 23rd. Approved in 1984. Exactly 30 years later in 2014, it was purchased by its current owner who has continually maintained and maintained it to add it to his fantastic Lamborghini collection. The

vehicle still has the original Swiss vehicle registration document from 1983 with the first owner entry and the original service booklet with all entries and the leather folder. In its original white color, the original Bordeaux red leather upholstery is in almost new condition and the perfect detailing. This Jalpa is breathtaking with its original mileage of 66,607 km. This Lamborghini Jalpa is purchased as a full set, with the Carrello additional headlight covers, with the original spare wheel and the black leather tool bag, which is also part of the equipment on the Lamborghini Countach super sports car. This equipment alone is worth €15,000. It is presented in excellent condition, drives fabulously and represents a fantastic opportunity to own a rare and powerful Lamborghini, not to mention its distinctive style that sets it apart from other sports cars of its time. A perfect and exclusive alternative to the Ferrari 308 and 328 GTS, with such a characteristic 1980s style.

1987 FIAT 126 GIANNINI GP 650

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFA126A00*09019324

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / No reserve

- Authentique version Gianniini
- Restauration de qualité
- Mécanique préparée

- Genuine Gianniini version
- High-quality restoration
- Uprated engine



Plus confidentiel que le nom d'Abarth, celui de Gianniini résonne pourtant dans le cœur des passionnés de sport automobile, notamment en Italie, où ce préparateur s'est beaucoup illustré avec des Fiat 500. C'est tout naturellement qu'il s'est penché sur le berceau de sa remplaçante, la 126, lors de sa sortie. L'exemplaire proposé présente l'intérêt d'avoir été préparé chez Gianniini avant d'être vendu neuf à Catane, en Sicile, si bien que son homologation particulière est reportée sur son titre de circulation et ne laisse aucun doute sur son authenticité. La préparation consistait à accroître la puissance du 652 cm³ à 30cv, au montage d'un échappement spécifique, à l'élargissement des ailes, l'adaptation de suspensions renforcées et de freins à disques à l'avant tandis que des jantes spécifiques en alliage étaient montées. En 2018, son

actuel propriétaire, collectionneur de Fiat 500 Abarth et Gianniini a convaincu Marco Andronico, autre spécialiste en la matière, de lui vendre cet exemplaire qu'il détenait depuis 2010. Très saine, la 126 fut entièrement démontée et repeinte avec passage au four. L'intérieur fut restauré dans le respect de l'origine, à l'exception du compteur et du compte-tour siglés Abarth. La mécanique, confiée au spécialiste renommé Enzo Barbagallo, fut portée à 698 cm³ comme sur la GP 700 et atteint environ 35cv grâce à un nouvel arbre à cames et le montage d'un carburateur Weber de 40. Achevée en 2019, elle n'a depuis parcouru que 142 km. Rares par nature, souvent usées et maltraitées en compétition, les réalisations de Gianniini sont convoitées, cet authentique exemplaire restauré avec soin séduira les connaisseurs.

Less well known than Abarth, the name Gianniini nonetheless fills the hearts of motorsport fans, especially in Italy, where the tuner enjoyed great success with the Fiat 500. He naturally turned his attention to its successor, the 126, when it came out. The car offered here has the advantage that it was prepared by Gianniini before being sold new at Catania in Sicily, with the result that its special type approval is recorded on its registration certificate, leaving no doubt as to its authenticity. The tuning work consisted in increasing the power of the 652cc engine to 30bhp, widening the wings, fitting a special exhaust, stiffened suspension, front disc brakes and special alloy wheels. In 2018, its current owner, a collector of Abarth and Gianniini Fiat 500s, persuaded Marco Andronico, a

fellow 500 specialist, to sell him this car, which he had owned since 2010. In very sound condition, the 126 was entirely stripped down, then repainted and oven baked. The interior was restored to its original specification, except for the speedometer and rev counter, which have Abarth logos. The engine was entrusted to the renowned specialist Enzo Barbagallo and increased in capacity to 698cc, as on the GP 700; it now develops about 35bhp, thanks to a new camshaft and Weber 40 carburettor. Completed in 2019, the car has since covered only 142km. Rare by definition, often used and abused in competition, Gianniini's cars are sought after, and this genuine, carefully restored example will appeal to connoisseurs.

1996 FERRARI F355 GTS

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFXR42B000105734

90.000 - 140.000 €

• Première main, vendue neuve par Pozzi SA

• 29 130 km d'origine !

• Avec ses carnets et manuels

• *First owner car, sold new by Pozzi SA*

• *29,130 km from new!*

• *Manuals and service book*



L'actuel propriétaire de cette exceptionnelle F355 GTS en a fait l'acquisition, neuve, auprès de l'importateur Pozzi à Levallois. Il avait retenu la traditionnelle teinte « rosso corsa » pour la carrosserie, associée à un intérieur cuir « Nero ». Ainsi que l'indique le carnet d'entretien, il en prit possession le 5 août 1996. Depuis, la belle Ferrari n'a été utilisée que scrupuleusement, essentiellement pour se rendre en villégiature à la campagne. Toujours garée au sec, elle a bénéficié d'un entretien suivi au sein du réseau, ainsi qu'en témoigne son carnet tamponné, qui indique une dernière révision qui incluait le remplacement de la distribution en juin 2021 alors que la voiture totalisait 28 332 km ; elle en affichait un peu moins de 29 130 lors de notre essai ! Nous

avons été impressionnés par l'état de conservation de la voiture, qui n'a jamais été repeinte, dont les plastiques de l'habitacle ne collent pas, et qui dispose toujours de sa pochette contenant tous les carnets, du double des clés, ou encore de la trousse à outils complète. Au volant, nous avons relevé un embrayage progressif, un freinage puissant et équilibré, et une mécanique en pleine santé, dont la sonorité devient symphonie au-delà de 4000 tours/min. L'agrément du toit amovible ne fait que renforcer le plaisir de conduite de cette 355 dont seulement 2048 exemplaires furent produits. Il est devenu rare de dénicher un aussi bel exemplaire, avec un historique si limpide sur le marché actuel, sachez en profiter !

The current owner of this exceptional F355 GTS bought it new from the importer Pozzi in Levallois. He chose the traditional colour of 'Rosso Corsa' for the bodywork, with a 'Nero' leather interior. As its service book shows, he took delivery of it on 5 August 1996. Since then, the Ferrari has been used with great care, mainly for trips on holiday in the country. It has always been garaged in the dry and has been regularly maintained in the dealer network, as can be seen from its stamped-up service book. This shows its last service, including the replacement of the timing belt, in June 2021, when the car had covered 28,332 km; the odometer was reading just under 29,130 km when we tested

it. We were impressed by the condition of the car, which has never been repainted; the plastic trim inside has not become sticky and it still has its document wallet with all its books, both sets of keys and its complete tool kit. Behind the wheel, we found the clutch to be progressive, the brakes powerful and well balanced, and the engine in rude health, its sound building to a symphony above 4000 rpm! The removable roof only adds to the pleasure of driving this 355, of which only 2048 were built. It is rare today to find a fine example like this with such a clear history for sale, so make the most of this opportunity!

1995 FERRARI 348 SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFRG43A5S0099580
Moteur n° 37019

80.000 - 110.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Près de 15 000 € de frais récents

• Un des 1146 exemplaires

• La « baby Testarossa », cheveux au vent !

• *Nearly €15,000 in recent costs*

• *One of 1146 examples*

• *The "baby Testarossa", hair in the wind!*



La 348 dispose du V8 en position longitudinale, à l'instar des 288 GTO et F40, c'est la première berlinette déclinée en Spider mais également la dernière à être équipée de la boîte mécanique à 5 rapports avec la première en bas, de la capote manuelle et offrant l'atmosphère typique des années 80.

Cette 348 Spider présente une très élégante configuration avec sa teinte "nero tropicale", sa capote noire et couvre capote beige assorti à l'intérieur en cuir beige. Elle est assemblée en mai 1994, très certainement à destination du marché américain. Sa première immatriculation date du 30 juin 1995. Elle change de main aux Etats-Unis en mai 2002, avant de rejoindre l'Angleterre en novembre 2014 où un V5 est édité à ce moment-là. Elle est révisée en 2015 chez The Ferrari Centre.

Elle bénéficie ensuite d'une autre révision chez Ferrari Francorchamps Motors Luxembourg en février 2018, avant de rejoindre la collection d'un homme d'affaire français en avril 2019. En novembre dernier, la 348 bénéficie de la grosse révision pour près de 15 000 €, tant sur le plan mécanique qu'esthétique. Les travaux comprennent notamment : le remplacement de la distribution, la pompe à eau, le compresseur de climatisation, ainsi qu'une peinture partielle et n'a parcouru que 250 km depuis. Lors de son importation, le compteur d'origine a été remplacé par un modèle en kilomètres qui affiche aujourd'hui 21 550 km. Elle sera livrée avec sa pochette en cuir contenant les manuels Ferrari. Il s'agit d'une 348 Spider prête à emprunter les plus belles routes sous les premiers rayons de soleil du printemps.

Like the 288 GTO and F40, the 348 features the V8 in a longitudinal position. It was the first Spider berlinetta, but also the last to be equipped with the 5-speed manual gearbox with first gear down, the manual soft top and the typical 80s atmosphere.

This 348 Spider presents a very elegant configuration with its "tropical nero" color, black soft top and beige soft top cover matching the beige leather interior. It was assembled in May 1994, almost certainly for the American market. First registration is June 30, 1995. It changed hands in the USA in May 2002, before moving to the UK in November 2014, where a V5 was issued at that time. It is serviced in 2015 at The Ferrari Centre. It then benefits from another overhaul at Ferrari Francorchamps Motors

Luxembourg in February 2018, before joining the collection of a French businessman in April 2019. Last November, the 348 benefited from a major overhaul costing almost €15,000, both mechanically and aesthetically.

The work included replacing the timing gear, water pump and air-conditioning compressor, as well as a partial paint job, and the car has since covered just 250 km. When imported, the original odometer was replaced by a kilometer model, which now reads 21,550 km. It will be delivered with its leather pouch containing the Ferrari manuals. This is a 348 Spider ready to take to the most beautiful roads under the first rays of spring sunshine.

1994 FERRARI 456 GT

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFSD44B000098469

80.000 - 120.000 €

- 1^{ère} main, vendue neuve par Charles Pozzi SA
- 6300 km d'origine
- Tous carnets et manuels, état quasi-neuf
- Entretien à jour par Ferrari Pozzi

- 1st hand, sold new by Charles Pozzi SA
- 6300 km since new
- All books and manuals, almost new condition
- Serviced by Ferrari Pozzi

La 456 a des réminiscences de la Daytona surtout quand on la voit de l'arrière mais tout en offrant des performances hors du commun, c'est aussi une voiture très logeable et il n'est point besoin d'être un enfant pour accéder aux places arrière. Sous le léger capot avant, en matériaux composites, on trouve un moteur remarquable, bien dans la tradition de Ferrari, un gros V12 tout en alliage léger 4 arbres à cames, 48 soupapes de 5,5 litres de cylindrée, ne développant pas moins de 442 cv à 6250 tr/mn, régime très raisonnable. La Ferrari 456 GT est un peu plus courte et un peu plus légère que la 412, sa devancière.

La 456 GT présentée est exceptionnelle pour plusieurs raisons : elle est française d'origine, vendue neuve par Charles Pozzi à son premier et unique propriétaire, de première main donc et qu'il n'a

parcouru à son volant que 6300 km depuis sa livraison ! Sa combinaison de couleurs est d'une grande élégance, « blu Swaters Métallisé » réf. 513/C, intérieur recouvert de cuir naturel. Autre particularité, elle n'a jamais quitté le garage Pozzi de Levallois où elle est stockée depuis sa vente ! Son propriétaire la faisait préparer par le garage avant chaque voyage et revenait la confier à Pozzi SA dès son retour ! Toutes ses révisions ont été réalisées par Pozzi bien entendu, la dernière datant de décembre 2023 où une révision complète a été réalisée, si bien qu'elle se trouve dans un état quasi-neuf. Elle sera livrée avec sa pochette en cuir contenant les manuels et carnet de service. Une 456 GT, première main, n'ayant quasiment jamais quitté le stockage de l'importateur officiel Charles Pozzi SA. Ne serait-ce pas une unique opportunité ?...

The 456 is reminiscent of the Daytona, especially when viewed from the rear, but while offering outstanding performance, it is also a very roomy car, and you don't have to be a child to get into the rear seats. Under the light composite bonnet is a remarkable engine in the Ferrari tradition, a large all-light alloy V12 with 4 camshafts, 48 valves and 5.5 litres of displacement, developing no less than 442 bhp at a very reasonable 6250 rpm. The Ferrari 456 GT is slightly shorter and lighter than its predecessor, the 412.

The 456 GT presented here is exceptional for several reasons: it is French in origin, sold new by Charles Pozzi to its first and only owner, in other words, first-hand, and he has only driven it 6300 km since it was delivered! The car's colour combination is

extremely elegant: "blu Swaters Métallisé" ref. 513/C, and the interior is covered in natural leather. Another special feature is that it has never left the Pozzi garage in Levallois, where it has been stored since it was sold! Its owner had it prepared by the garage before each trip and returned to entrust it to Pozzi SA as soon as he got back! All its overhauls have been carried out by Pozzi, of course, the last one dating from December 2023, when a complete overhaul was carried out, so that it is in almost new condition. It will be delivered with its leather pouch containing the manuals and service book. A first-hand 456 GT that has hardly ever left the storage of official importer Charles Pozzi S.A. Wouldn't this be a unique opportunity?



1985 FERRARI 400i

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFEB06B000055521
Moteur n° 1327

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Deux propriétaires seulement, matching numbers

- Aux couleurs 'Grand Marnier', manuels complets, carnet et factures, état optimal

- Entretien Pozzi et Sampaio Automobiles,

- *Only two owners, matching numbers*

- *'Grand Marnier' colour combination, manuals, service book and invoices*

- *Scrupulously maintained by Pozzi and then Sampaio Automobiles*



Cette 400i est l'avant-dernière Ferrari 400i produite et la toute dernière 400i livrée neuve en France par Charles Pozzi SA. Son premier propriétaire n'est autre que Monsieur Marnier-Lapostolle, PDG de la 'Société des Produits Marnier-Lapostolle', fabriquant, entre autres, du célèbre alcool le Grand Marnier. Il en prend livraison le 5 juin 1985 dans sa version équipée de la boîte automatique, pour un usage plus confortable dans les rues de Paris.

Ce grand patron la commande aux couleurs du 'Grand Marnier', prune, intérieur cuir Cognac, en superbe état d'origine aujourd'hui. Son carnet d'entretien tamponné et les copies de l'ensemble des factures Ferrari Pozzi prouvent un entretien très régulier et méticuleux. Il conserve sa voiture pendant 30 ans avant de la vendre en 2015 à un collaborateur de la Maison Artcurial. Dès son achat et alors qu'elle avait à peine 80 000 km, il l'envoie chez le spécialiste Alfredo Sampaio à côté du Mans. Tout est revu sur la belle italienne : suspensions refaites

ainsi que la réfection complète du haut moteur et des injecteurs, la double-climatisation avant-arrière, le chauffage, la direction assistée, de nombreux détails électriques, le radiateur et le refroidissement, la ligne d'échappement, le changement des pneus Michelin TRX (facture de 35 000€). La Belle est toujours envoyée chez Sampaio pour une révision complète annuelle. La voiture vient également de bénéficier d'une très belle peinture complète dans sa teinte d'origine pour ôter les éclats et les quelques rayures dus à sa vie parisienne.

Avec ses 91 000 km d'origine, il s'agit d'une Ferrari d'une grande fiabilité, où le moindre détail a toujours été réparé, dans un état optimal aussi bien mécanique que cosmétique. Fournie avec le double des clés, la pochette Ferrari d'origine contenant la totalité des manuels d'origine et le carnet d'entretien, l'historique des factures ainsi que la trousse à outils complète, cette Ferrari 400i est prête à prendre la route sur n'importe quelle distance.

This 400i is the last but one Ferrari 400i built and the very last 400i delivered new in France by Charles Pozzi. Its first owner was none other than M. Marnier-Lapostolle, the CEO of the 'Société des Produits Marnier-Lapostolle', the company which produced the famous Grand Marnier liqueur. He took delivery of the car on 5 June 1985; it was equipped with automatic transmission to make it more comfortable to use in the streets of Paris. This great entrepreneur ordered it in the colors of 'Grand Marnier', plum, Cognac leather interior; in superb original condition today.

The stamped-up service book and copies of all the bills from Pozzi prove that it was regularly and meticulously maintained. He kept the car for 30 years before selling it in 2015 to an Artcurial employee. As soon as its current owner bought the car, which had covered only 80,000km and needed some work doing, he decided to send it to Alfredo Sampaio near Le Mans. Everything was gone over on this Italian beauty: the suspension was

rebuilt, along with the complete top end of the engine, the fuel injectors, dual air-conditioning system (front and rear), heating, power steering, exhaust system, radiator and cooling system, as well as attending to numerous electrical issues and replacing the Michelin TRX tyres. Since this major work costing a total of 35,000 €, the car has always been sent to Sampaio. The car has also just benefited from a beautiful complete repaint in its original hue to remove the chips and scratches from its Parisian life.

With 91,000km from new at the time this catalogue went to press, it is a highly reliable car; where the slightest fault has always been put right, to keep it in perfect mechanical and cosmetic condition. Supplied with both sets of keys, its original Ferrari document wallet with the service book and all the original manuals, the invoice history and its complete tool kit, this Ferrari 400i is ready to be driven any distance.



1965 FERRARI 275 GTB BERLINETTA

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 07579
Moteur n° 07579

2.200.000 - 2.700.000 €

• Française d'origine, Passé sportif exceptionnel

• Historique suivi, moteur d'origine, certifié par Ferrari

• État superbe, dans sa configuration du Rallye du Var 1966

• *Original French car, exceptional history in competition*

• *Documented history, original engine, certified by Ferrari*

• *Superb condition, in its specification for the 1966 Rallye du Var*



Cette Ferrari 275 GTB est exceptionnelle : c'est une des rares qui a été engagée à l'époque en rallye par son propriétaire, prouvant ainsi que ses qualités routières pouvaient s'adapter aux conditions difficiles de la course sur route.

Comme le rappelle un certificat de Ferrari Classiche, elle a été vendue en juin 1965 par l'intermédiaire de Franco-Britannic Autos, importateur Ferrari en France dont on retrouve d'ailleurs la plaque sous le capot. Elle est alors de teinte "Grigio argento 106-E-1" avec intérieur "Pela nera VM 8500". Le premier propriétaire est un M. Belon, qui immatricule la voiture à Nice, "958 PU 06". Après un peu moins d'une année de prise en main qui lui permet de se familiariser >>>

As the certificate from Ferrari Classiche reminds us, it was sold in June 1965 through Ferrari's importer in France, Franco-Britannic Autos, whose plate can be found under the bonnet. It was finished in 'Grigio argento 106-E-1' with a 'Pela nera VM 8500' interior. Its first owner was a M. Belon, who registered the car in Nice as 958 PU 06. After getting to know how the powerful car behaved for just under a year, he decided to enter it on 4/5 June 1966 in the Rallye des Roses at Antibes, under the pseudonym of 'Noleb' (an anagram of his name), teamed up with Tivoli. As the rally was held partly at night, the car was equipped with additional driving lights attached to a bar around the radiator grille. >>>



Noleb et son copilote, dans le parc fermé, Rallye du Var 1966
© Archives Maurice Louche





>>>avec le comportement de sa puissante machine, il décide de s'inscrire les 4 et 5 juin 1966 au Rallye des Roses, à Antibes, sous le pseudonyme "Noleb" (anagramme de son nom), en équipe avec Tivoli. Le rallye se déroulant en partie de nuit, la voiture est équipée de phares additionnels fixés sur une barre qui entoure la calandre. Il lui est attribué le numéro de course 1. Quelques mois plus tard, le 9 octobre, M. Belon l'engage à la course de côte de Saint-Cézaire-sur-Siagne, dans l'arrière-pays niçois, sous le numéro 88. Sa rampe de phares, dans ce cas inutile, est déposée. Une semaine après, les 15 et 16 octobre, elle retrouve pour le Rallye du Var ses projecteurs additionnels, son numéro 1 et son coéquipier Tivoli. Il faut rappeler que dans la catégorie GT, les belles sportives italiennes s'illustrent dans des rallyes de premier plan. L'édition 1965 du rallye du Var a été remportée dans la catégorie GT par Jean Rolland et Gabriel Augias avec une Alfa Romeo TZ. L'équipage Noleb/Tivoli ne finira pas l'épreuve et c'est la dernière apparition en compétition de cette 275 GTB.

Il est probable qu'elle reste ensuite sur la côte d'Azur et, en 1980, elle est entre les mains de Jean-Jacques Bailly, passionné et important négociant niçois qui la cède en 1985 à M. Leimer, qui l'immatricule au Liechtenstein. Il la garde plusieurs années et participe

même au Tour Auto Historique en avril 1999, avec le numéro de course 219. En 2008, elle est achetée par un collectionneur suisse. Elle est repeinte en noir avec une sellerie refaite en cuir rouge, avant de recevoir une certification par Ferrari Classiche qui mentionne cette nouvelle présentation ainsi que son immatriculation dans le Var.

En mai 2011, elle prend part au "Ferrari Tribute to 1000 Miglia", à Maranello, sous le numéro 508. Elle est alors immatriculée "300 BZX 06", un numéro français de la région de Nice. Deux ans plus tard, en 2013-2014, elle fait l'objet d'une restauration de carrosserie par la Carrozzeria Cognolato, à Padoue, qui la repeint "Grigio ferro" (ce qui est une peu plus sombre que sa couleur de sortie d'origine "Grigio Argento"), en préservant la sellerie rouge. A cette occasion, un livre retraçant les étapes de la remise en état est publié pour souligner l'importance des travaux.

En avril 2014, elle est exposée à Techno Classica Essen sur le stand d'un des négociants les plus en vue du monde des automobiles de collection, et c'est à lui que l'actuel propriétaire, collectionneur suédois, l'achète. Il ne tarde pas à l'envoyer en Italie chez Toni Auto pour une révision complète et pour lui rendre sa configuration du Rallye du Var 1966.>>>

>>>It was assigned the racing number 1. A few months later, on 9 October, Belon entered the car in the hill climb at Saint-Cézaire-sur-Siagne in the hills behind Nice, with the number 88. The row of extra lights, unneeded on this event, was removed. A week later, on 15/16 October, for the Rallye du Var, its extra lights and racing number 1 were reinstated, with Tivoli again Belon's co-driver. It should not be forgotten that Italian sports cars often did well in the GT category of major rallies. The GT category of the 1965 edition of the Rallye du Var was won by Jean Rolland and Gabriel Augias with an Alfa Romeo TZ. Noleb and Tivoli did not finish the rally and it was this 275 GTB's last appearance in competition.

It is likely that it remained on the Côte d'Azur afterwards. In 1980, the car was owned by Jean-Jacques Bailly, an enthusiast and important dealer in Nice, who sold it in 1985 to M. Leimer, who registered it in Liechtenstein. Leimer kept the car for several years and even took part in the Tour Auto Historique in April 1999, with the number 219. In 2008, it was bought by a Swiss collector. It was repainted in black and reupholstered in red leather, before receiving a certificate from Ferrari Classiche which mentioned its revised appearance

and its registration in the Var.

In May 2011, it took part in the 'Ferrari Tribute to the Mille Miglia' at Maranello, with the number 508. At this time, it was registered as 300 BZX 06, a French number from the area around Nice. Two years later, in 2013-2014, its body was restored by the Carrozzeria Cognolato in Padua, who repainted it in 'Grigio ferro' (a slightly darker shade than its original 'Grigio argento'), while keeping the red upholstery. At this stage, a book was published relating the different stages in its restoration, to emphasise the importance of the work carried out.

In April 2014, it was displayed at Techno Classica Essen on the stand of one of the top classic car dealers, from whom its current owner, a Swedish collector, bought it. He quickly had the car sent to Toni Auto in Italy for a complete overhaul and to return it to its specification for the 1966 Rallye du Var.

It is therefore now equipped with a chrome bar fixed to the front bumpers with four Carello driving lamps attached to it, as it originally had, as well as the racing number 1 on a removable sticker, giving it an attractive sporting look, further set off by the light-alloy wheels identical to those fitted in period. For safety reasons, a small black roll cage>>>





>>> Aujourd'hui, cette voiture est donc équipée d'une barre chromée fixée sur les pare-chocs avant et portant quatre projecteurs Carello, comme à ses débuts, en plus du numéro 1 de course sur un autocollant amovible, ce qui lui donne une séduisante allure sportive réhaussée par les jantes en alliage léger identiques à celles dont elle était dotée à l'époque. Pour des raisons de sécurité, un petit arceau de sécurité noir et discret a été installé à l'intérieur de la voiture.

La peinture réalisée en 2013 est de très belle facture et la carrosserie présente des ouvrants très correctement alignés. L'habitacle très soigné est dans une élégante teinte rouge sombre, le cuir des sièges étant légèrement patiné, avec des moquettes rouges et un volant bois dont la jante a été revernie. Le

compartiment moteur est en bon état et le V12 de 3,3 litres est celui d'origine ("matching numbers"). Cette voiture est accompagnée d'une documentation historique, de sa trousse à outils ainsi que d'une housse de protection.

Cette Ferrari 275 GTB se détache des autres exemplaires par son histoire qui fait honneur à la tradition Ferrari intimement liée à la compétition. De plus, elle bénéficie d'un passé connu et d'une présentation proche de l'état concours, dans sa configuration du Rallye du Var. Certifiée, elle représente une opportunité rare d'acheter une des GT les plus réussies de Maranello ayant participé à l'époque à un rallye de premier plan.

>>> *has been discreetly fitted inside the car.*

The paintwork from 2013 is to a very high standard and the panel gaps are very well aligned. The interior, in an elegant shade of dark red, has been very well cared for: the leather seats have a slight patina, and it has red carpets and a wooden steering wheel with a revarnished rim. The engine compartment is in good condition and the 3.3-litre V12 is original (matching numbers). The car comes with historical documents, its tool kit and a protective cover.

This Ferrari 275 GTB stands out from other examples on account of its history, which is a credit to Ferrari's traditional close links to motorsport. In addition, it has a known history and is presented in near-concours condition, in its specification from the Rallye du Var. Certified by Ferrari Classiche, it represents a rare opportunity to buy one of the best GTs from Maranello which took part in period in a major rally.



1962 FERRARI 250 GT CABRIOLET PININFARINA SÉRIE 2 AVEC HARD-TOP

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 3783
Moteur n° 3783

1.600.000 - 1.800.000 €

- Restauration sans limite de coût pas les meilleurs ateliers italiens

- Mécanique entièrement d'origine ("matching numbers")

- Certifiée par Ferrari Classiche

- Niveau de présentation Exceptionnel

- *Restoration with no budget restrictions by the best Italian workshops*

- *Original engine and gearbox ("matching numbers")*

- *Ferrari Classiche certified*

- *Exceptional condition*



Avec le moteur 250 apparaît une vaste gamme qui va faire passer Ferrari de marque confidentielle produisant des automobiles sur commande, à celui de constructeur de voitures de sport fabriquées en série. Cette famille s'appuie sur un moteur conçu par Gioacchino Colombo, un V12 de 3 litres puissant, souple et adaptable aussi bien à un usage touristique qu'à la

compétition. La première 250 est dévoilée en 1952 sous une forme plutôt sportive, bientôt suivie des 250 Ellena et 250 GT Europa. Confortables et bien équipés pour les voyages, capables d'atteindre 240 km/h grâce à leurs 240 ch, ces modèles séduisent une clientèle plus large. Ce développement se confirme avec l'arrivée en 1957 du cabriolet 250 GT PF, les deux>>>

The emergence of the 250 engine led into a vast range which would take Ferrari from a confidential brand producing made-to-order automobiles to a mass-produced sports car manufacturer. This range is based on an engine designed by Gioacchino Colombo, a powerful 3-litre V12, flexible and adaptable to both touring and motorsport

use. The first 250 was unveiled in 1952 in a rather sporty form, soon followed by the 250 Ellena and 250 GT Europa. Comfortable, well equipped for road trips and capable of reaching 240 km/h thanks to their 240 hp, these models appealed to a wider customer base.

This development was consolidated with the arrival >>>





>>> dernières lettres correspondant à Pinin Farina (qui ne sera écrit en un seul mot qu'à partir de 1961), à qui est confié le dessin et la fabrication de la carrosserie. C'est ce même Pinin Farina qui assure aussi la réalisation du coupé 250 GT présenté en 1958 et qui va faire définitivement passer Ferrari du stade artisanal à celui de la fabrication en série. Après une production de quelque 40 exemplaires de ce premier cabriolet, Ferrari présente au Salon de Paris 1959 le cabriolet 250 GT deuxième série, qui adopte sa forme définitive, plus proche de celle du coupé. A l'attrait de sa mécanique d'exception, cette voiture ajoutait le plaisir de la conduite décontractée, capote baissée. Ce cabriolet fait partie des modèles les plus "glamour" des années 1960, voire de l'histoire de l'automobile et, sous cette forme Série 2, il est resté en production de 1959 à 1962, avec un total de 200 exemplaires (précédés de deux prototypes) dans la série des

numéros de châssis 1537 GT à 3807 GT.

La voiture présentée est un des derniers exemplaires de Série 2 produits. Portant le numéro de châssis 3783 GT, elle n'a été suivie que de deux autres cabriolets 250 GT, numéros de châssis 3803 GT et 3807 GT.

La plateforme de 3783 GT aurait été livrée en mai 1962 à Pininfarina, qui a fabriqué la voiture sous le numéro P129998 avec une peinture "Grigio Notte" (gris foncé), une sellerie noire et un hard-top en option. Selon les archives Ferrari, cette voiture était de retour à l'usine le 27 octobre 1962 et il s'agissait d'un modèle aux spécifications européennes. Parallèlement, Ferrari a reçu une commande pour un cabriolet 250 GT de la part de Luigi Chinetti, aux États-Unis, pour un client souhaitant une couleur spécifique du nuancier Fiat, "Giallo/Arancio" (jaune orange, code Italver 6450), avec une sellerie

>>> of the 250 GT PF convertible in 1957, with the last two letters corresponding to Pinin Farina (which would only be written in one word from 1961) and to whom the bodywork design and manufacturing was entrusted. It was the same Pinin Farina who also led the creation of the 250 GT Coupe presented in 1958 and who definitely transformed Ferrari from an artisanal builder to a mass production manufacturer. After producing around 40 examples of this first convertible, Ferrari launched the second series of the 250 GT convertible at the 1959 Paris Motor Show which adopted its final form, closer to the coupe version. As well as its appealing and exceptional engine, this car also had the pleasure of a relaxing drive with the roof down.

This convertible is one of the most "glamorous" models of the 1960s, even of the history

of automobiles. It remained in production from 1959 to 1962 in its Series 2 form, with a total of 200 examples (preceded by two prototypes) in the series of chassis numbers 1537 GT to 3807 GT. This particular example is one of the last Series 2 produced. Bearing the chassis number 3783 GT, it was followed by only two other 250 GT convertibles, chassis number 3803 GT and 3807 GT.

The chassis 3783 GT was delivered in May 1962 to Pininfarina who manufactured the car under number P129998 with "Grigio Notte" (dark grey) paint, black upholstery and an optional hardtop. According to Ferrari records, this car was back at the factory on the 27th October 1962 and had European specifications. Simultaneously, Ferrari received an order for a 250 GT convertible from Luigi Chinetti in the United States, for a customer who wanted a specific colour from the Fiat colour chart,



en cuir bleu (code Connolly VM 3015). Dans un courrier daté du 12 janvier 1963, Ferrari demande à Pininfarina un devis pour modifier la couleur de 3783 GT en faveur du "Giallo/Arancio" demandé par Luigi Chinetti. Comme il n'est pas fait mention d'un changement de couleur de sellerie, nous pouvons raisonnablement supposer que la voiture était à l'origine blanche avec intérieur en cuir bleu, malgré ce qui avait été enregistré auparavant. Dans un courrier du 23 janvier envoyé à Ferrari, Luigi Chinetti fait état d'une autre demande de son client, la présence d'un monogramme à ses initiales, "T.W.L", sur les portes. Une

fois revenue de chez Pininfarina avec sa nouvelle couleur, la voiture a été convertie aux spécifications américaines, ce qui se limitait surtout à un remplacement du compteur par un élément gradué en miles, et des feux arrière par des cabochons rouges au lieu du rouge/orange des versions destinées au marché européen. De plus, la voiture a été livrée avec deux roues de secours, au lieu de l'unique roue habituelle.

Une fois prête, elle a été envoyée aux États-Unis en mars 1963, en même temps qu'une 250 GTE pour un autre client et que trois >>>

"Giallo/Arancio" (orange yellow, Italver code 6450), with blue leather upholstery (Connolly code VM 3015). In a letter dated 12th January 1963, Ferrari asked Pininfarina for a quote to modify the colour of the 3783 GT to "Giallo/Arancio" as requested by Luigi Chinetti.

As there was no mention of change in upholstery colour, we can therefore assume that the car was originally white with blue leather interior, despite what was previously stated. In a letter dated 23rd January sent to Ferrari, Luigi Chinetti mentioned another request from his client,

the presence of a monogram with his initials "T.W.L" on the doors. Once returned from Pininfarina with its new colour, the car was converted to American specifications, which was mostly about replacing the speedometer to one graduated in miles and taillights in red cabochons instead of red/orange versions intended for the European market. Additionally, the car came with two spare wheels, instead of the usual single one.

Once ready, it was sent to the United States in March 1963, along with a 250 GTE for another customer and three cars>>>

>>>voitures prévues pour le Salon de New York : une autre 250 GTE, une 250 GT Lusso et une 400 SA. Cette 250 GT cabriolet a été ensuite livrée à son premier propriétaire, M. TW Lippert, dans le Michigan, où elle a reçu sa toute première immatriculation, NC 5439. Elle est ensuite passée entre les mains de plusieurs propriétaires américains, dont deux membres connus du Ferrari Club of America (FCA), à commencer par Manfred Lampe (aujourd'hui spécialiste des Ferrari 512 S/M). Rédacteur en chef du bulletin du club, "Prancing Horse", entre 1968 et 1984, il a acheté 3783 GT en 1978. Son activité principale était de travailler pour le studio de style de Ford et, quand son activité professionnelle l'a amené en 1981 en Europe, il a vendu 3783 GT à Ernest Beutler, président du club de 1973 à 1977. Ce dernier a gardé la voiture quatre ans, avant de la mettre en vente sous la forme d'un "projet de restauration". Elle a été achetée par un autre membre du FCA, R. Shimmell, lui aussi résidant dans le Michigan, qui s'est lancé dans la restauration de la voiture et dans un démontage soigneux accompagné de l'étiquetage et du rangement de toutes les pièces dans des boîtes adéquates. Mais, comme de nombreux projets du même genre, celui-ci n'est pas arrivé à son terme. Après quelques travaux de nettoyage et peinture du châssis, la restauration en est restée là et 3783 GT est restée en pièces pendant 30 ans. Puis le propriétaire a finalement décidé de la remonter telle quelle et de la proposer aux enchères. Ce remontage partiel a été effectué par Auto Turismo, à New Milford, dans le Connecticut, et a permis de présenter une voiture roulante mais nécessitant une remise en état, et dont un certain nombre de pièces étaient encore dans leurs boîtes. Cette 250 GT cabriolet a été proposée aux enchères en août 2017 à Pebble Beach, où elle a été achetée par l'actuel propriétaire.

A la suite de cette acquisition, 3783 GT a été transportée dans sa ville natale, Maranello, pour une restauration complète supervisée par Toni Auto. Les aspects mécaniques de la remise en état (moteur, transmission,



suspension, freins et direction) ont été pris en charge par Toni Auto, alors que les travaux de carrosserie ont été confiés à l'atelier Brandoli, à Montale, la peinture à Cremonini, à Modène, et l'intérieur à Interno Auto Maieli, à Mantoue, autant d'entreprises à la réputation irréprochable en matière de restauration de voitures de collection et, en particulier, de Ferrari. Un film a même été réalisé sur les établissements Brandoli à l'occasion de cette restauration.

Le moteur "Numero Interno" (numéro interne d'usine) 570/62E, la boîte de vitesses 674/B et le pont arrière 100/CA (démultiplication 7x32) ont été vérifiés par le département Ferrari Classiche, qui a confirmé qu'il s'agissait des composants d'origine de 3783 GT lors de sa livraison neuve par l'usine.

A partir de la fin de 2017 et au cours de 2018, la voiture a été complètement mise à nu, des travaux de rectification de carrosserie ont été effectués, les éléments mécaniques ont été démontés et remis en état, la peinture a été refaite de couleur gris foncé métallisé. L'intérieur a été restauré en cuir beige, une capote a été refaite sur l'armature d'origine et le hard-top a été remis en état. Malgré l'importance des

>>> planned for the New York Motor Show: another 250 GTE, a 250 GT Lusso and a 400 SA. This 250 GT convertible was then delivered to its first owner, Mr. TW Lippert in Michigan, where it was first registered as NC 5439. It was then passed into the hands of several American owners, including two well-known members of the Ferrari Club of America (FCA), starting with Manfred Lampe (now a Ferrari 512S/M specialist). Editor of the club's newsletter "Prancing Horse" between 1968 and 1984, he acquired 3783 GT in 1978. His main occupation was at the Ford styling studio but when his professional career took him to Europe in 1981, he then sold 3783 GT to Ernest Beutler, President of the club from 1973 to 1977. The latter kept the car for four years, before putting it up for sale as a "restoration project". It was then purchased by another FCA member, R. Shimmell (also a Michigan resident), who carried out a restoration of the car including a meticulous disassembly, along with labelling and storing all parts in relevant boxes. But like many similar projects, this one did not come to fruition. After a bit of cleaning and painting of the chassis, the

restoration did not progress and 3783 GT remained in pieces for 30 years.

Then, the owner finally decided to put it back together as is and offered it at auction. This partial reassembly was carried out by Auto Turismo in New Milford (Connecticut), who put it back into working order but in need of repair, with a certain amount of parts still in their boxes. This 250 GT convertible was offered at auction in August 2017 at Pebble Beach, where it was purchased by the current owner.

Following its acquisition, 3783 GT was shipped to its hometown Maranello for a full restoration supervised by Toni Auto. All mechanical elements of this restoration (engine, transmission, suspension, brakes and steering) were done by Toni Auto, while the bodywork was entrusted to the Brandoli workshop in Montale, the paint work to Cremonini in Modena and the interior to Interno Auto Maieli in Mantua; all these companies have an impeccable reputation when it comes to the restoration of classic cars and more particularly, Ferrari cars. A documentary was even made about the Brandoli establishments on this restoration.

The "Numero Interno" (Factory internal number) 570/62E engine, the gearbox 674/B and rear axle 100/CA (7x32 gear ratio) were checked by the Ferrari Classiche department who confirmed that these were the 3783 GT original components when the car was delivered new from the factory.

From the end of 2017 and during 2018, the car was completely stripped down. Bodywork correction work was carried out, mechanical elements were dismantled and restored, as well as the paintwork which was redone in metallic dark grey. The interior has been restored in beige leather, the hood was rebuilt on the original frame and the hardtop was restored. Despite the importance of the work, it was carried out in a relatively short timeframe, thanks to the competence and motivation of teams involved, who all knew



travaux, ils ont été effectués dans un temps relativement limité, grâce à la compétence et à la motivation des équipes impliquées, sachant que l'objectif était d'atteindre un résultat irréprochable, en ne tolérant aucun compromis pour y parvenir. Tout a été effectué dans les règles de l'art et selon les standards les plus élevés possibles, en s'assurant que la voiture reste conforme, à part le changement de couleurs (qui restent correctes d'époque), à ses spécifications lors de sa sortie d'usine.

Dans sa présentation actuelle, resplendissante dans sa teinte gris foncé, elle incarne une élégance discrète et raffinée, avec la touche de luxe apportée par sa superbe sellerie en cuir beige. Cette voiture est accompagnée de sa certification Ferrari Classiche et d'un livre spécialement édité pour mettre en valeur les travaux de restauration. Dans sa présentation actuelle, il s'agit sans doute d'une des plus belles Ferrari 250 GT cabriolets

disponibles sur le marché. A ce titre, elle offre le bonheur autant de sa simple contemplation que de sa conduite, et elle recevra un excellent accueil dans tout évènement historique, qu'il soit statique ou dynamique, local ou international.

Rappel de la chaîne de propriété :
1962 – Importée aux États-Unis par Luigi Chinetti Motors, à New York.

1962-1969 – TW Lippert, Michigan, USA. La voiture a reçu sa première immatriculation sous le numéro NC 5439 du Michigan.

1969 - 1977 – Turner Woodward, Carmel, Indiana, USA.

1977 - 1978 – William Peters, Sarasota, Floride, USA.

1978 - 1981 – Manfred Lampe, Detroit, Michigan, USA.

1981 - 1985 – Ernest Beutler, Southfield, Michigan, USA.

1985 - 2017 – Roger Shimmell, Detroit, Michigan, USA.

2017 – Propriétaire actuel, collection suédoise.

that the objective was to achieve a flawless result without having to cut any corners. Everything was done to the highest possible standards, while ensuring that the car remains consistent, except for the change of colours (which remains the same as the original), with its specifications when leaving the factory.

Glowing in its dark grey colour in its current condition, it exemplifies a discreet and refined elegance, with a touch of luxury provided by its stunning beige leather upholstery. This car comes with its Ferrari Classiche certification and a book especially published to highlight the restoration work. In its current condition, it is undoubtedly one of the most beautiful Ferrari 250 GT convertibles available on the market. It will therefore give a lot of happiness thanks to both its simple contemplation and its driving pleasure. It will also receive an excellent welcome in

any classic car event, whether static or dynamic, local or international.

*Reminder of ownership chain:
1962 – Imported into the United States by Luigi Chinetti Motors, New York*

1962 – 1969 – TW Lippert, Michigan, USA. The car got its first registration under Michigan number NC 5439

1969 – 1977 – Turner Woodward, Carmel, Indiana, USA

1977 – 1978 – William Peters, Sarasota, Florida, USA

1978 – 1981 – Manfred Lampe, Detroit, Michigan, USA

1981 – 1985 – Ernest Beutler, Southfield, Michigan, USA

1985 – 2017 Roger Shimmell, Detroit, Michigan, USA

2017 – Current owner, Swedish collection

1955 MERCEDES-BENZ 300 SL "PAPILLON"

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 198.040 5500130

1.100.000 - 1.500.000 €

- Dans la même famille de 1955 à 2000
- Equipée des Jantes Rudge à fixation centrale d'origine
- Réfection partielle chez Paul Russell
- Couleur intérieur et extérieur d'origine

- *Owned by the same family from 1955-2000*
- *Fitted with its original Rudge centre-lock wheels*
- *Partial restoration by Paul Russell*
- *Original interior and exterior colours*



Comme nous l'a confirmé Eric Lemoine, responsable du 300 SL Register, une des particularités de cette voiture est que, livrée neuve à New York en mars 1955, elle est restée dans la même famille jusqu'à 2000. Elle était équipée d'origine des rares roues Rudge à fixation

centrale : sur les 1 400 exemplaires de 300 SL "papillon" produits de 1954 à 1957, seuls 400 en ont bénéficié. Finie à l'usine le 8 mars 1955, elle était de couleur gris clair métallisé (Silbergrau DB180), avec un intérieur en tissu à carreaux bleus (Blaugrau LI Fabric), ce qui >>>

As Eric Lemoine of the 300 SL Register confirmed, one of this car's noteworthy features is that, after being delivered new to New York in March 1955, it remained with the same family until 2000. It was fitted from new with the rare centre-lock Rudge wheels:

of the 1400 300 SL 'Gullwings' built from 1954–1957, only 400 had these. Finished at the factory the 8th March 1955, it was in light grey metallic (Silbergrau DB180) with a blue chequered-pattern cloth interior (Blaugrau LI Fabric) and remains in this >>>





>>>correspond encore à sa présentation actuelle. Cette voiture a été ensuite vendue à M. Nick Soprano, de Motor Classic & Competition à Bedford Hills (New York), puis à un collectionneur qui ne l'a gardée que peu de temps avant de la céder en 2004 à son précédent propriétaire. Celui-ci l'a confiée en 2008 à Paul Russel, un des meilleurs spécialistes mondiaux de ce type de voiture, pour une restauration partielle avant qu'elle ne soit importée en Europe au début des années 2020 par son propriétaire actuel, un grand collectionneur suédois.

Aujourd'hui, sans être "concours", cette Mercedes 300 SL "papillon" est dans un bel état général. La peinture gris métallisé est préservée malgré quelques marques discrètes sur le coffre arrière. Les planchers aérodynamiques ont été démontés pour un meilleur confort d'usage et refroidissement de l'habitacle mais sont présents et livrés avec la voiture. A l'intérieur, les travaux de Paul Russel ont très bien résisté au temps, avec ses sièges en cuir et tissu dont le thème tartan à carreaux est typique du modèle. Les passages de portes, souvent marqués, sont ici intacts et le beau volant Nardi, dont la jante en bois vernis ajoute une touche de chic, présente le système de basculement facilitant l'accès à bord. Le compteur gradué en miles affichait 54 630 miles au moment d'écrire ce catalogue.

A l'arrière, un jeu de valises en cuir bleu, fixé par des lanières en cuir, apporte un parfum de Grand Tourisme à cette Mercedes taillée pour la route. Le coffre arrière abrite la roue de secours Rudge datant de janvier 1955, ainsi que le cric et le maillet de démontage. Le compartiment moteur, dans un état d'usage satisfaisant, affiche le numéro de carrosserie sur la joue d'aile avant gauche. Il est probable que le numéro de moteur ait été refrappé à l'époque si bien qu'on ne peut pas confirmer si la voiture est équipée de son moteur d'origine.

Rappelons que, avec son châssis tubulaire, son six-cylindres à injection, ses freins ailetés Alfin, ses roues indépendantes et sa carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Les portes "papilles" faisaient de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route où elle dépassait 230 km/h et passait de 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes.

L'exemplaire que nous présentons rend justice aux qualités de cette grande classique. Restée 45 ans dans la même famille, refaite partiellement par un spécialiste reconnu, dotée d'origine des rares jantes Rudge, affichant sa couleur d'origine pour la carrosserie et l'intérieur, cette Mercedes 300 SL a le charme d'une voiture de grande classe. Son nouveau propriétaire saura en apprécier la présentation autant que les qualités routières.

>>>specification today. The car was then sold to Nick Soprano of Motor Classic & Competition in Bedford Hills (New York) and next to a collector who only kept it for a short time, before selling it in 2004 to its previous owner. In 2008, he sent the SL to Paul Russell, one of the top specialists in the world for this model, for a partial restoration, before it was imported into Europe at the start of the 2020s by its current owner, a major Swedish collector.

Today, without being 'concours', this 'Gulwing' is in very good general condition. The grey metallic paint has been well preserved, despite a few inconspicuous marks on the boot lid. The aerodynamic floor pans have been removed to make the car more comfortable and the interior cooler but will be supplied with the car. Inside, Paul Russell's work has stood the test of time, with the seats in leather and cloth with the chequered tartan pattern typical of the model. The sills, which are often marked, are undamaged, and the attractive Nardi steering wheel, with its vanished wood rim adding a touch of elegance, has the hinged mechanism for easier access. Reading in miles, the odometer was showing 54,630 miles when this catalogue went to press.

Behind the seats, a set of blue leather suitcases, secured with leather straps, lends this Mercedes the air of a GT. The boot houses

the Rudge spare wheel from January 1955, as well as the jack and knock-off hammer. In the engine compartment, which is in satisfactory used condition, the body number is displayed on the inner panel of the left front wing. It is likely that the engine number was re-stamped in period and it is therefore impossible to confirm whether the car has its original engine.

It should not be forgotten that the Mercedes 300 SL, with its tubular chassis, fuel-injected six-cylinder engine, finned Alfin brakes, independent suspension and streamlined body, had its origins in racing. The 'gulkwing' doors which gave the car its name were not just for show, but a necessity, given the structure of the chassis, which extended up the sides to maximise its strength. These characteristics made the 300 SL absolutely dominant on the road, where it topped 230kph and could get from 0-100kph in under 9 seconds.

The car we are presenting does justice to the qualities of this great classic. Owned by the same family for 45 years, partially restored by a renowned specialist, fitted with the rare Rudge wheels since new, and in its original interior and exterior colours, this Mercedes 300 SL has all the charm of a very classy motorcar. Its new owner will delight in its appearance as much as its behaviour on the road.



1962 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER AVEC HARD-TOP

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 198.042.10.003042
Moteur n° 198.980.10.002843

1.200.000 - 1.400.000 €

- Livré neuf avec freins à disques en janvier 1963 aux USA
- Livré avec son hard-top dans sa caisse bois d'origine
- Matching numbers
- Seulement quatre propriétaires depuis sa sortie d'usine
- Un des plus beaux cabriolets de l'Histoire de l'Automobile

- *Delivered new with disc brakes in the USA in January 1963*
- *Supplied with its hardtop in its original wooden crate*
- *Matching numbers*
- *Only four owners since leaving the factory*
- *One of the most beautiful cabriolets in the history of the car*



En 1951, Max Hoffman est agent de Daimler-Benz aux Etats-Unis. Cet homme d'affaires avisé, qui a vendu aux Américains quelques-unes des plus prestigieuses voitures de l'après-guerre (Jaguar, Lancia, Porsche, Lagonda, Abarth, Cisitalia, Allard...), éprouve quelques difficultés à écouler le modèle 170. Aussi, avec un bel optimisme, il part à Stuttgart et réussit à obtenir la fabrication

de deux voitures dont il pressent le besoin : la 190 SL, confortable et solide mais trop peu sportive, et une version des voitures de course qui s'illustrèrent à la Panaméricaine, la 300 SL, mise au point par Rudy Uhlenhaut. Pour obtenir gain de cause, Hoffman achète ferme et comptant les mille premiers coupés 300 SL. >>>

In 1951, Max Hoffman was the Daimler-Benz agent in the United States. An astute businessman, he had sold some of the most prestigious post-war cars to the Americans (Jaguar, Lancia, Porsche, Lagonda, Abarth, Cisitalia, Allard ...) but was having difficulty shifting the Mercedes 170. Ever the optimist, he travelled to Stuttgart and succeeded in getting two models

built for which he perceived a need: the 190 SL, comfortable and strong, but not sporty enough, and a version of the racing cars which became famous through the Carrera Panamericana, the 300 SL, developed by Rudolf Uhlenhaut. In order to succeed, Hoffman placed a firm order, paying cash, for the first thousand 300 SL coupés. >>>





>>>Le 6 février 1954, au Salon de New-York, il présentait en première mondiale la 190 SL et la 300 SL de pré-série qui ne différaient que très peu des voitures qui suivront. Le moteur, incliné sur la gauche, comme sur les voitures de compétition, était équipé, pour la première fois sur une voiture de série, de l'injection directe dans les chambres de combustion et non dans les conduits d'admission. Les freins à tambours ailetés étaient les mêmes que sur les voitures de compétition de la marque. Le châssis multitubulaire était très moderne. La caisse de série, dessinée par Karl Wilfert, était en acier avec les panneaux de portes et de coffre en aluminium. En 1955, vingt-neuf voitures entièrement en aluminium furent construites pour des clients sportifs et furent livrées avec un moteur de 240 chevaux. Ces voitures gagnèrent de nombreuses courses en 1955 (4^e aux Mille Miglia, 1^{ère} en Suède, 1^{ère} au Rallye des Tulipes, 1^{ère} au Liège-Rome-Liège, etc.) et en 1956 (Mont-Ventoux, Liège-Rome-Liège, 2^e au Rallye de Monaco...).

En 1956, une 300 SL, pilotée par Stirling Moss associé à Georges Houel, termina 2^e du Tour de France Automobile de la grande époque, derrière la Ferrari du Marquis de Portago et devant la Ferrari Europa GT de Gendebien # 0357GT. C'était une parfaite voiture compétition client qui permettait de courir le

dimanche et de faire son marché la semaine ; heureuse époque ! 1400 coupés "Papillon" furent construits en quatre ans. Mais la dernière année, la demande baissait quand, pour relancer les ventes, fut présentée la version roadster à Genève, en mars 1957. La voiture était allongée de cinq centimètres. Le moteur était équipé de l'arbre à cames le plus performant, disponible seulement en option sur le coupé, et surtout le train arrière fut amélioré. Le point d'articulation des deux demi-arbres de roues fut abaissé et un original troisième ressort compensateur fut placé transversalement. Le châssis fut bien sûr transformé et renforcé.

Le roadster 300 SL fait partie des voitures les plus fascinantes des années 1950/1960. Si la 300 SL coupé aux portes "papillon" offre une allure spectaculaire, elle souffre d'une utilisation moins aisée à cause de son habitacle fermé, difficile à ventiler. Le roadster permet de combiner la sophistication mécanique de cette voiture très en avance sur son époque avec le plaisir d'une conduite décapotée et décontractée. Son six-cylindres à injection issu de la compétition lui procure des performances de premier ordre, ces qualités techniques étant accompagnées d'un luxe et d'un confort dont seules bénéficiaient à l'époque les voitures de haut niveau.

Cette 300 SL Roadster sort

>>>On 6 February 1954, at the New York Auto Show, he presented the world première of the 190 SL and 300 SL in pre-production form, which differed only slightly from the cars that would follow. The engine of the 300 SL, canted over to the left, as on the racing cars, was fitted, for the first time on a production model, with direct fuel injection into the combustion chambers rather than the intake ports. The finned drum brakes were the same as on the company's racing cars. The multi-tube chassis was very modern. The production body, designed by Karl Wilfert, was made from steel, with aluminium door panels and boot lid. In 1955, 29 all-aluminium cars were built for Mercedes' most sporting customers and were supplied with 240bhp engines. These cars won many events in 1955 (finishing 4th on the Mille Miglia, 1st in Sweden, 1st on the Tulip Rally, 1st on the Liège-Rome-Liège etc.) and 1956 (Mont Ventoux, Liège-Rome-Liège, 2nd on the Rallye de Monaco ...).

Also in 1956, a 300 SL driven by Stirling Moss and Georges Houel came home 2nd on the Tour de France Automobile, then in its heyday, behind the Marquess of Portago's Ferrari but ahead of Gendebien's Ferrari Europa GT (# 0357GT). It was the perfect

racing car for private customers, who could race on Sundays and then go shopping with it during the week. O happy days! 1400 'Gulwing' coupés were built over four years. During the final year, however, demand dropped off, after the roadster version was presented at Geneva in March 1957 to boost its sales. The new version was 5cm longer. The engine had the high-performance camshaft, only available as an option on the coupé, and, above all, the rear suspension was improved. The pivot point of the two half-shafts was lowered and an original third compensating spring installed transversely. The chassis was naturally strengthened and transformed.

The 300 SL Roadster was one of the most fascinating cars of the 1950s and '60s. Although the 300 SL coupé looked spectacular with its gulwing doors, it was less comfortable to use because of its closed cockpit, which was hard to ventilate. The Roadster made it possible to combine the mechanical sophistication of the 300 SL, which was way ahead of its time, with the pleasure of a relaxed drive with the hood down. Its fuel-injected six-cylinder engine developed from competition gave the car first-rate performance, and its technical



des usines fin 1962 pour traverser l'Atlantique et être livrée neuve à Max Hoffmann, importateur américain multi-marques européennes. Elle y est vendue à son premier propriétaire, un médecin new-yorkais qui la conservera trois ans avant d'entrer entre les mains de Robert E. English dans le Colorado. Elle restera dans cette famille pendant les vingt années suivantes et elle sera entretenue par un ancien mécanicien de l'usine, Heinz Nichol (voir correspondance dans le dossier). La voiture est ensuite acquise par l'avant-dernier propriétaire en janvier 1989 qui l'importe en Angleterre. Elle avait alors parcouru 70 500 miles depuis sa sortie d'usine et son propriétaire anglais ajoutera 7000 miles de plus au compteur en 28 ans. Ce dernier s'en séparera en 2017 au profit du propriétaire actuel, fin connaisseur de la marque et grand amateur de voitures d'avant-guerre de premier plan également. La voiture est alors repeinte dans un teinte bleu ciel, tout en conservant son superbe intérieur cuir noir. Il s'agit d'une rare opportunité de pouvoir acquérir un des derniers roadsters construits, toujours équipé de son moteur d'origine, équipés des précieux freins à disques et de son hard-top d'origine.

attributes were accompanied by a level of comfort and luxury which only the most exclusive cars could claim at the time.

This 300 SL Roadster left the factory at the end of 1962 to cross the Atlantic for delivery to Max Hoffman, the American importer of several European makes. It was sold to its first owner, a doctor from New York, who kept the car for three years before it was bought by Robert E. English in Colorado. It stayed with his family for the next 20 years and was maintained by a former works mechanic, Heinz Nichol (see correspondence on file). The car was then purchased in January 1989 by its last but one owner, who imported it into England. By then, it had covered 70,500 miles since leaving the factory, and its English owner added another 7000 miles over 28 years. In 2017, he sold it to its current owner, a connoisseur of the make and also a leading enthusiast for pre-war cars. The Mercedes was then repainted sky blue, while keeping its magnificent black leather interior. This is a rare opportunity to acquire one of the last Roadsters built, which still has its original engine and hard top, and the prized disc brakes.



1987 MERCEDES-BENZ 420 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title
 Châssis n° WDB1070471A041105
 40.000 - 60.000 €
 Sans réserve / **No reserve**

- Même famille depuis 1988 !
- Vendue neuve en France, 58 650 km d'origine
- La plus rare des R107, seulement 2148 exemplaires

- *Same family since 1988*
- *Sold new in France. 58,650km genuine mileage*
- *The rarest of the R107 models, only 2,148 examples*



Dans l'univers des Mercedes R107, la 420 SL fait figure de licorne. En effet, seuls 2 148 exemplaires furent produits avec cette évolution du V8 M116 portée à 4.2L.

L'exemplaire présenté est remarquable à plusieurs titres. Tout d'abord, il compte parmi le peu d'exemplaires commercialisés en France. Il fut vendu neuf le 17 avril 1987 par l'agent Mercedes de la Courneuve. Il associait une carrosserie « Diamond blue metallic » (code 355) avec un intérieur cuir noir (271) et disposait au titre des options du cruise control, d'un accoudoir central à l'avant, d'une climatisation automatique, des vitres électriques, et d'un thermomètre extérieur, ainsi que le confirme sa datenkarte. Ce n'est que l'année suivante qu'il fut acheté par le père de l'actuel propriétaire qui en fit une utilisation scrupuleuse,

essentiellement pour les vacances. Le carnet d'entretien, tamponné jusqu'en 2008, témoigne de la faible évolution du kilométrage, qui totalise aujourd'hui 58 650 km d'origine, ce qui exceptionnellement peu pour un tel modèle. Depuis 2008, d'autres factures montrent un entretien courant. En très bel état de conservation, cette 420 SL dispose de ses carnets, de la trousse à outils, et même de la boîte à pharmacie complète. L'essai que nous avons réalisé nous a permis d'apprécier l'excellent compromis du V8 4.2, plus coupleux et puissant que le 6 cylindres de la 300, et donnant une sensation plus raffinée que la mécanique de la 500. Cette pièce de collection retiendra l'attention des connaisseurs par sa rareté, son historique limpide et son faible kilométrage.

In the world of Mercedes R107 models, the 420 SL was known as the uni-corn. In fact, only 2,148 examples were produced with the M116 V8 evolution, increased to 4.2L.

This particular example is remarkable for several reasons. First of all, it was one of very few examples sold in France. It was sold new on the 17th April 1987 by the Mercedes of Courneuve dealership. It combined a diamond blue metallic bodywork (code 355) with a black leather interior (271) and had cruise control options, a central armrest at the front, automatic air conditioning, elec-tric windows and an external thermostat, as stated in its specification card. It was only the following year that it was purchased by the current owner's fa-ther, who used it

scrupulously and mainly during holidays. Stamped until 2008, the service logbook bears witness to the low mileage which now dis-plays a total 58,650 km from new, exceptionally low for such a model. Since 2008, other invoices show a consistent servicing. This 420 SL is in very good condition and still has its logbooks, the tool kit and even the first aid box. A road test enabled us to appreciate the excellent compromise of the 4.2L V8 engine, torquier and more powerful than the 6-cylinder version of the 300 and giving a more refined sensation than the 500 engine. This collector's item will appeal to connoisseurs due to its rarity, its clear history and its low mileage.

1971 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5L COUPÉ

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° WDB111 026-12-001049
Moteur n°116 980-12-000882

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

• Seulement 3025 exemplaires en conduite à gauche

• Matching numbers and colors

• Nombreux travaux récents

• Climatisation, vitres électriques

• *One of only 3025 left-hand drive cars*

• *Matching numbers and colours*

• *Extensive recent work*

• *Air-conditioning, power windows*



Cet élégant coupé 280 SE fut vendu neuf aux USA en 1971. Il retenait déjà son élégante combinaison de couleurs alliant un gris bleu métallisé (906) à un intérieur cuir bleu (245). Richement équipé, il dispose de 4 vitres électriques, d'un système de climatisation Behr, ainsi que d'un autoradio Becker, avec antenne automatique, ainsi que le confirme sa datenkarte originale.

Retrouvé en Californie, il fut exporté en 2005 aux Pays-Bas, et c'est en 2009 que son actuel propriétaire a pu en faire l'acquisition. Collectionneur exigeant, il a fait refaire le moteur en Allemagne en 2017. A cette occasion, le vilebrequin fut équilibré, les cylindres déglacés, la segmentation remplacée et les culasses rectifiées. La mécanique est bien évidemment compatible

au sans-plomb. Plus récemment, les soubassements ont été sablés et traités, tandis que la peinture a été refaite dans sa teinte d'origine. La sellerie a également été restaurée dans le respect de sa couleur initiale. L'essai que nous avons réalisé nous a donné satisfaction, le véhicule est bien suspendu, sans jeu dans la direction, et le freinage est équilibré. Un prise jack a astucieusement été ajoutée dans l'habitacle où tout est fonctionnel, à l'exception de la climatisation que devra être rechargée. Accompagné de la pochette contenant ses manuels d'origine, ce beau coupé ne demande qu'à prendre la route, son confort, sa mécanique puissante et son comportement sécurisant son autant d'atouts qui invitent au voyage au long cours.

This elegant 280 SE coupé was sold new in the USA in 1971. It was already finished in the elegant combination of grey-blue metallic (906) and a blue leather interior (245). Lavishly equipped, it has four electric windows, Behr air-conditioning and a Becker radio with an automatic aerial, as its original 'Datenkarte' confirms.

After turning up in California, it was exported to the Netherlands in 2005 and bought by its current owner in 2009. A demanding collector, he had the engine rebuilt in Germany in 2017. At this time, the crankshaft was balanced, the cylinders deglazed, the piston rings replaced and the cylinder heads resurfaced. Naturally, the engine can run on unleaded fuel. More recently, the underbody has been sandblasted and treated,

while the body was repainted in its original colour. The upholstery was also restored in its original colour. The car performed well when we tested it: it is well sprung, there is no play in the steering and the brakes are well balanced. An audio jack has been neatly added to the interior, where all the equipment works, with the exception of the air-conditioning, which will need to be recharged. Supplied with its document wallet containing its original manuals, this handsome coupé asks only to be driven: its comfort, powerful engine and reassuring handling will encourage you to set off on a long trip.

1967 MERCEDES-BENZ 600

Carte grise française
French title

Châssis n° 100012-12-000983

80.000 - 100.000 €

- Options intéressantes et recherchées
- Dossier historique important, carnet de service d'origine
- Entretien chez le spécialiste du modèle

- *Interesting and sought-after options*
- *Substantial history file, original service book*
- *Maintained by the specialist for the model*



Cette Mercedes-Benz 600 a été livrée neuve au Comte Chandon de Briailles, héritier de Moët & Chandon, le 18 décembre 1967, elle fut alors immatriculée 6812 UM 75. Elle est alors équipée d'options désirables comme le toit ouvrant, le mini-bar réfrigéré, la climatisation, l'autoradio Becker Grand Prix et les magnifiques sièges en velours bleu. La présence du carnet d'entretien d'origine nous indique qu'elle a ensuite été entretenue dans le réseau Mercedes-Benz. En 1969, la voiture aura déjà parcouru pratiquement 35.000 km. En 1985, elle est cédée à M. Ginisty qui continua à rouler avec la voiture, et par conséquent à l'entretenir sérieusement. Et pour cause, un nombre impressionnant de factures dans le réseau Mercedes-Benz puis chez le spécialiste Branthomme est présent dans le dossier. Le total dépensé entre 1985 et 2007 s'élève à 217.000 francs (soit 33.000€ environ). C'est en

2015 que le propriétaire actuel fait l'acquisition de cette superbe 600 lors d'une vente aux enchères. En 2018, il renvoie alors la voiture au garage Branthomme afin de l'amener à un état de fonctionnement sans reproche. Passionné d'automobiles et possesseur d'une importante collection, le propriétaire n'a parcouru qu'environ 600 km avec cette voiture depuis 2015. La voiture affiche aujourd'hui un kilométrage total d'environ 142.000 km. Nous avons eu le plaisir d'effectuer un essai routier de cette superbe 600 et avons pu profiter de son fonctionnement impérial !

Véritable fleuron de l'automobile des années 1960, la 600 représente encore aujourd'hui un prestige et une élégance inégalables. Luxueuse, confortable et puissante, elle n'aura pas de mal à se mêler au trafic contemporain en gardant toute sa classe.

This Mercedes-Benz 600 was delivered new to the Count Chandon de Briailles, heir to Moët & Chandon, on 18 December 1967 and registered as 6812 UM 75. It was fitted with several desirable options, including the sunroof, refrigerated mini-bar, air-conditioning, Becker Grand Prix radio and the magnificent blue velour seats. The original service book shows that it was subsequently maintained in the Mercedes-Benz dealer network. By 1969, the car had already covered almost 35,000km. In 1985, it was sold to M. Ginisty, who continued to drive the car and therefore maintained it properly. And for good reason, an impressive number of files from the Mercedes-Benz dealer network and then with the 600 specialist Branthomme are present in its history file. The total expenditure from 1985–2007 amounted to

217,000 francs (about 33,000 €). Its current owner bought this magnificent 600 at auction in July 2015. In 2018, he took the car back to Branthomme for work to ensure that it would perform faultlessly. A car enthusiast and the owner of a large collection, he has covered only about 600km with the Mercedes since 2015. Today, the car is showing a total of about 142,000km. We had the pleasure of taking this superb 600 out on test and revelled in the majestic manner in which it drove!

A true flagship among cars of the 1960s, even now the 600 represents an incomparable level of prestige and elegance. Luxurious, comfortable and powerful, it will have no difficulty holding its ground in modern traffic while remaining as classy as ever.



1987 PORSCHE 930 TURBO 3.3L

Titre de circulation autrichien
Austrian title

Châssis n° WPOZZZ93ZHS000403
Moteur n° 67H00434

170.000 - 280.000 €

- Matching numbers and colors !
- 105 000 km d'origine
- Configuration probablement unique !

- Matching numbers and colours!
- 105,000 km from new
- Probably unique specification!

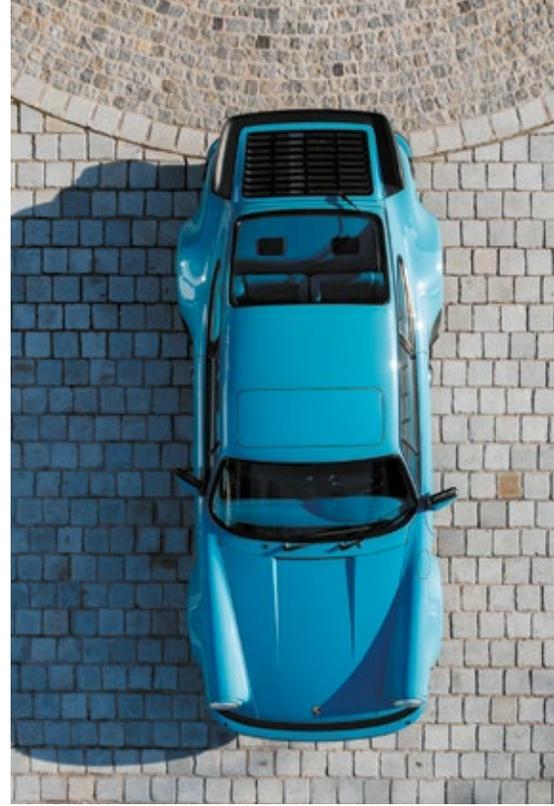


Ainsi que le confirme son attestation Porsche, cette exceptionnelle 930 de l'année-modèle 1987 fut délivrée à destination de l'Arabie Saoudite avec la spectaculaire couleur turquoise (ref. M7) associée à un intérieur cuir turquoise code 99, propre au programme de commandes spéciales. Elle disposait en outre du toit ouvrant électrique optionnel et du différentiel à glissement limité. Elle fut ensuite exportée au Canada, où son Carfax indique qu'elle totalisait 88 796 km en 2005, puis en 2016, elle revenait en Europe aux Pays-Bas, avec 104 705 km au compteur. Son actuel propriétaire n'a que peu roulé avec puisqu'elle affiche à peine plus de 105 100 km à ce jour. En décembre 2023, la voiture a bénéficié d'une révision afin de satisfaire aux exigences du contrôle technique

autrichien. La carrosserie a reçu un voile de peinture dans sa teinte d'origine il y'a quelques années, et seule la peinture du pavillon semble n'avoir jamais été refaite. A bord, la superbe sellerie, rehaussée par des moquettes bleu marine conformes à l'origine, est en excellent état et confère à l'habitacle une luminosité remarquable. Sous le capot avant, l'on retrouve l'étiquette collée en usine rappelant les spécifications d'origine de la voiture, et les différents stickers sont également toujours présents. Le moteur, matching numbers, tout comme la boîte de vitesses, fonctionnent de manière satisfaisante ; un examen sur un pont n'a révélé aucune fuite. Nous avons été subjugués par la combinaison de couleurs probablement unique de cet exemplaire, qui ferait presque oublier le côté bestial du comportement des 930 !

As its Porsche certificate confirms, this exceptional 1987 model year 930 was supplied to Saudi Arabia in the spectacular shade of turquoise (ref. M7) with a turquoise leather interior (code 99), reserved for the special order programme. In addition, it had the optional electric sunroof and limited-slip differential. It was then exported to Canada, where its Carfax record shows that it had covered 88,796km in 2005. After this, it returned to Europe in 2016, to the Netherlands, with 104,705km on the odometer. Its current owner has driven it very little, as it has only just over 105,100km on the clock today. In December 2023, the car was serviced in order to meet the requirements of the Austrian safety inspection. The body was resprayed in its original

colour a few years ago, and only the roof appears never to have been repainted. Inside, the magnificent upholstery, set off by navy blue carpets to the original specification, is in excellent condition and makes the interior remarkably light and airy. Under the front bonnet, the label applied at the factory listing the car's original specification is still present, as are the various other stickers. The engine and gearbox are both 'matching numbers' and operate satisfactorily, with no leaks apparent when the car was inspected on a lift. We were blown away by this car's probably unique combination of colours, which almost make you forget the brutal side to the 930's handling!



1982 LAMBORGHINI COUNTACH 5000 S

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° ZA9C00500CLA12514

Moteur n° 12514

N° de production 428

550.000 - 750.000 €

- Matching numbers
- Entretenu par le spécialiste de la marque TS Automobiles
- Look inimitable avec une combinaison unique de couleurs

- *Matching numbers*
- *Serviced by TS Automobiles, a specialist of the brand*
- *Distinctive look with unique colour combination*



Dans les années 70, il y a Paco Rabanne, le mobilier plastique, les hippies et la Lamborghini Countach ! Cette supercar fut présentée au Salon de Genève en 1971 et avait pour mission de remplacer la mythique Miura. C'est à Marcello Gandini, pour Bertone, que l'on doit cette ligne spectaculaire, plus proche de l'OVNI à quatre roues que de

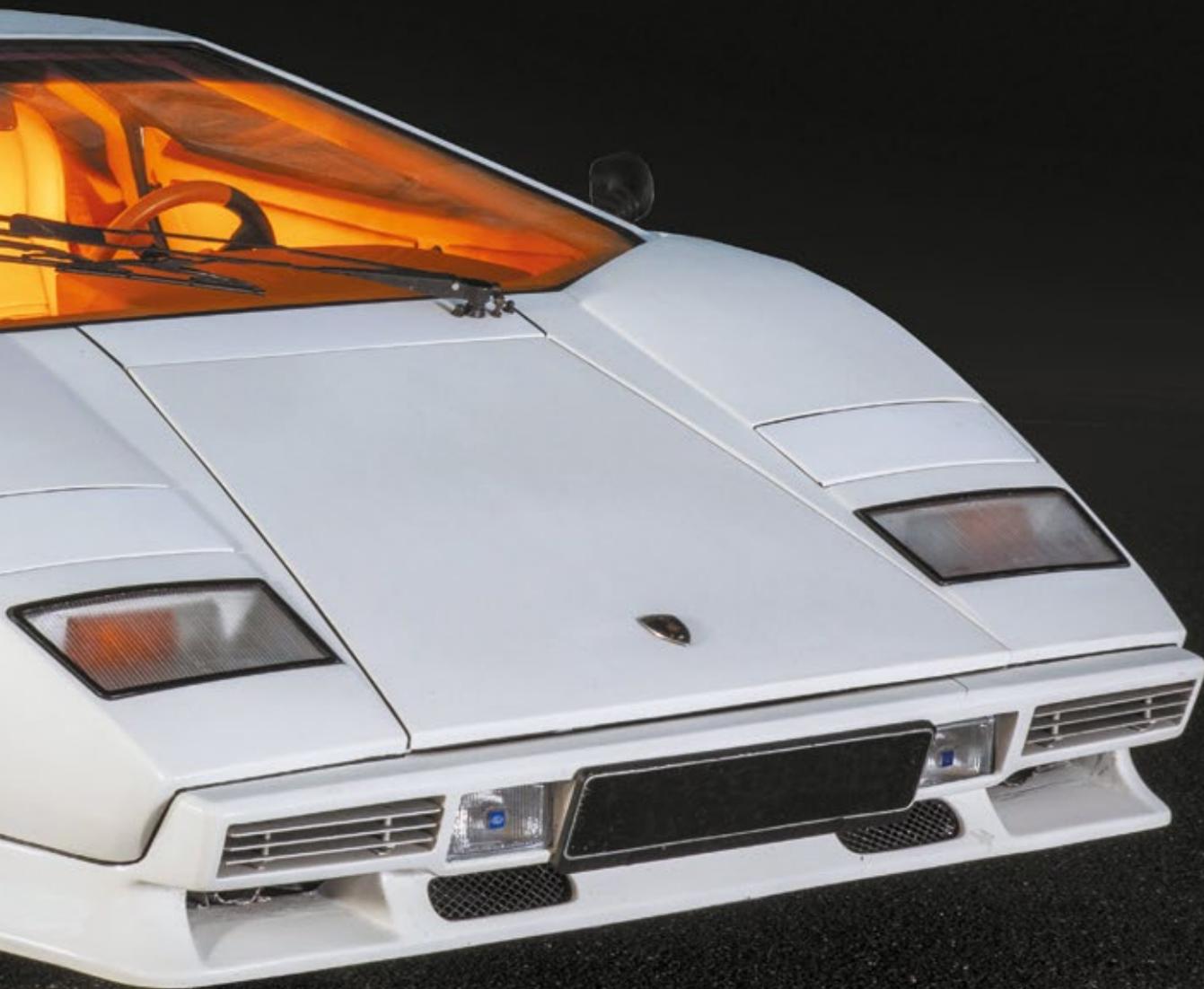
l'automobile. Ses lignes tendues sont impressionnantes, ses performances encore plus ! Elle est évidemment équipée d'un moteur V12 de 4L, puis 4,8L et 5,2L allant de 355ch à 455ch pour la dernière version en 1990.

Le modèle que nous présentons est une 5000 S équipée du magnifique moteur 4,8L développant 375ch. Celle-ci est>>>

In the 1970s, there was Paco Rabanne, plastic furniture, hippies and the Lamborghini Countach! This supercar was unveiled at the Geneva Motor Show in 1971 and was intended to replace the legendary Miura. Marcello Gandini was the one credited for this spectacular design (for Bertone), more similar

to a UFO four-wheeled machine than the automobile. Its stretched lines are impressive and its performances are even more so! It is obviously fitted with a 4L V12 engine, then 4.8L and 5.2L ranging from 355 hp to 455 hp for the last version in 1990.

This particular model is a 5000 S, equipped with >>>



>>> vendue neuve par Lamborghini SA en Suisse le 30 juillet 1982 ; elle est alors très sobre : noire, intérieur noir. En 1994, elle est entre les mains de Eduard Greve. Elle sera photographiée par Marcel de Lange et Paul Clemence, deux passionnés de la marque, à un rassemblement à Oostende en Belgique. En 1996, elle est acquise par la Tramm Inn, Bed & Breakfast et repeinte en violet. Elle participera au 40^e anniversaire de Lamborghini à Sant'Agata en 2003. En 2014, elle est achetée par le marchand Friso Peeters qui était sur le point de remettre la voiture dans sa couleur d'origine lorsque le nouvel acquéreur, et actuel propriétaire lui demande de la repeindre en blanc. Ce dernier, un homme enthousiaste et passionné, va également faire refaire tout l'intérieur de couleur orange. Le résultat est absolument extraordinaire avec une qualité de cuir remarquable. Le look est unique et spectaculaire. La voiture est également entièrement révisée par TS Automobiles, l'excellent Toni Sisinni, qui est plébiscité par le Club Lamborghini France. Les pneus sont alors changés, la climatisation entièrement refaite ainsi que la boîte de vitesses et embrayage en 2023 (facture de 30 000€). Un test de compressions a été réalisé et est à disposition des acquéreurs potentiels.

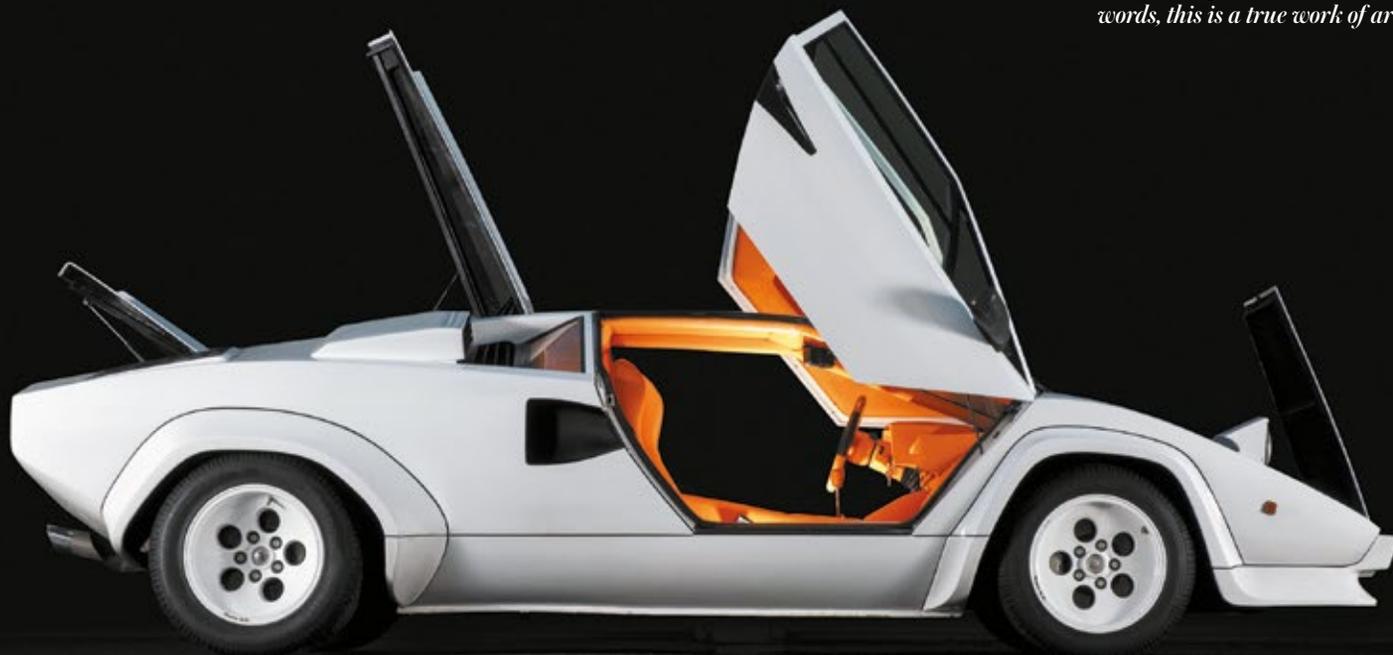
La segmentation sera probablement à revoir. (relevé des compressions dans le dossier). Le propriétaire a participé au 50^e anniversaire Countach au mois de juin dernier, organisé par Lamborghini, en parcourant 3000 km entre l'Angleterre, la France, l'Allemagne, la Suisse pour finir en Italie. Elle sera livrée avec son aileron que l'actuel propriétaire a fait ôter pour conserver la pureté de la ligne de Gandini. La Countach est un véritable OVNI de la route grâce à un coup de crayon de génie et sa combinaison de couleur lui offre un surplus d'originalité et une luminosité intérieure incomparable ; bref, une véritable œuvre d'art.

>>> *the magnificent 4.8L engine developing 375 hp. It was sold new by Lamborghini SA in Switzerland on the 30th July 1982; it was very dark at that time: black with black interior. It was then acquired by Eduard Greve in 1994. The car was photographed by two enthusiasts of the brand, Marcel de Lange and Paul Clemence, at a gathering in Oostende, Belgium. It was acquired in 1996 by the Tramm Inn – Bed & Breakfast and repainted purple. The car was included in the 40th anniversary of Lamborghini in Sant'Agata in 2003. It was then purchased in*

2014 by the dealer Friso Peeters who was about to restore the car to its original colour when the new buyer (the current owner) asked him to repaint it in white.

As an enthusiastic and passionate man, the current owner also had the full interior redone in orange. The result is absolutely incredible with remarkable leather quality. The look is unique and spectacular. The car was also completely serviced by TS Automobiles, more precisely by Toni Sisinni who is acclaimed by the Lamborghini France Club. Tyres were changed, the air conditioning fully redone as well as the gearbox and clutch in 2023 (invoice of €30,000)

A compression test has been carried out and is available to potential buyers. The segmentation will probably have to be reviewed (compression test in the file). The owner took part in the Countach 50th anniversary last June organised by Lamborghini, driving 3,000 km through England, France, Germany and Switzerland to end up in Italy. It will be delivered with its spoiler which was removed by the current owner in order to preserve the purity of the Gandini design. The Countach is a real UFO of the road thanks to a stroke of genius and its colour combination gives it extra originality and incomparable interior brightness. In other words, this is a true work of art.





2008 PORSCHE 997 GT3 RS

Titre de circulation Italien
Italian title

Châssis n° WP0ZZZ99Z8S791392

175.000 - 225.000 €

- 6 000 km seulement, état proche du neuf
- Un seul propriétaire depuis l'origine
- Modèle extrêmement performant, diffusion limitée

- Only 6,000 km, near-new condition
- One owner since new
- Extremely high-performance model, limited distribution

Faisant partie de "The Orange GT3 RS Collection", cette voiture a été achetée neuve par un grand designer international qui l'a gardée jusqu'à aujourd'hui. De plus, elle n'affiche qu'un kilométrage très limité, à peine 6 000 km d'origine. Destinée au marché italien, (code C07), elle a été livrée le 20 mars 2008 par Porsche Torino et bénéficiait de plusieurs options, dont une bande supérieure de pare-brise teintée (code 567) et le package Sport Chrono (code 639) qui permet, grâce à une touche "Sport", d'obtenir un comportement plus sportif avec meilleure réactivité de l'accélérateur, amortissement plus ferme et présence d'un chronomètre, ici à face noire grâce à l'option code 25. Bien que peu utilisée, cette voiture a été révisée à intervalles réguliers comme le mentionne son carnet d'entretien : le 23 mars 2010 à 2 583 km, le 22 octobre 2012 à 3 789 km et le 27 mars 2018 à 5 570 km. Le 27 novembre 2020, une petite fuite à

la boîte de vitesse a été réparée et le démarreur a été remplacé. C'est une voiture rare puisque seulement 1106 exemplaires ont été construits, et notre exemplaire n'a jamais été conduit sur circuit.

Par rapport à la GT3, la RS faisait l'objet d'un traitement plus sportif pour être parfaitement adaptée aux circuits, tout en étant capable d'évoluer dans la circulation en toute sérénité. Elle était plus légère et présentait des voies plus généreuses, une carrosserie plus large l'arrière, des sièges baquets allégés, un arceau de sécurité, des harnais six points, une prise d'air supplémentaire à l'avant, des jantes 19 pouces à cinq trous... Avec son 6-cylindres 3,8 litres de 415 ch, elle passait de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes et atteignait 310 km/h. Cet exemplaire ayant très peu roulé constitue une pure machine à sensations ou l'opportunité pour un collectionneur pointilleux de conserver un exemplaire dans un état rare.

Part of "The Orange GT3 RS Collection", this car was bought new by a leading international car designer who has kept it to this day. What's more, it has very limited mileage - just 6,000 original km. Destined for the Italian market (code C07), it was delivered on March 20, 2008 by Porsche Torino, with a number of options, including a tinted windscreen top strip (code 567) and the Sport Chrono package (code 639) which, thanks to a "Sport" button, provides a sportier driving experience with improved throttle response, firmer damping and the presence of a stopwatch, here with a black face thanks to option code 25. Although little used, this car has been serviced at regular intervals, as mentioned in its service book: on March 23, 2010 at 2,583 km, on October 22, 2012 at 3,789 km and on March 27, 2018 at 5,570 km. On November 27, 2020, a small

leak in the gearbox was repaired and the starter replaced. It is a very rare collectors auto, since only 1106 were produced world wide. The car has never been raced or driven hard in its life. Compared to the GT3, the RS was given a sportier treatment to make it perfectly suited to the racetrack, while still being able to move around in traffic in complete serenity. It was lighter and featured wider tracks, a wider rear body, lightened bucket seats, a roll bar, six-point harnesses, an additional front air intake, 19-inch five-hole rims... With its 415 hp 3.6-liter 6-cylinder engine, it accelerated from 0 to 100 km/h in 4.1 seconds and reached 310 km/h. This little-travelled example is a pure thrill machine, or an opportunity for a discerning collector to keep an example in rare condition.



2015 PORSCHE 991 GT3 RS ◆ ▲

Titre de circulation Italien
Italian first title

Châssis n° WP0ZZZ99ZGS188336

190.000 - 250.000 €

- Première main, 257 km d'origine
- Spécification intéressante, couleur de lancement de la voiture
- Avec son moteur de 500 ch et ses équipements de sécurité, idéale pour les journées circuits

- *First hand, 257 km since new*
- *Interesting specification, launch color of the car*
- *With its 500 hp engine and safety equipment, ideal for track days*

La particularité de cette voiture, qui fait partie de "The Orange GT3 RS Collection", est son kilométrage incroyablement faible : 257 km d'origine quand nous avons préparé ce catalogue. Ce chiffre vient de ce que son propriétaire, designer international en vue, qui voyage fréquemment et n'a guère le temps de profiter de ses voitures. La voiture était stationnée afin d'être admirée depuis son salon.

Cette voiture a été livrée neuve à son premier et seul propriétaire le 18 juin 2015 par Centro Porsche Torino. Elle était de couleur "Arancio lava" avec intérieur noir agrémenté de coutures, d'un arceau de sécurité et de harnais teinte carrosserie. Cette voiture était riche en options, telles que bande de pare-brise, phares à LED avec Porsche Dynamic Light

System Plus, réservoir de 90 l, double embrayage Porsche (PDK), système de réhausse de l'avant (lift), Pack Sport Chrono incluant l'App Porsche Track Precision, jantes de 20 pouces de GT3 RS, package Light Design, Package Sound Plus, pré-installation téléphone portable et Porsche Communication Management (PCM) comprenant le système de navigation.

Non seulement cette voiture est pratiquement neuve, mais en plus elle se présente dans une enviable configuration. Avec son 6-cylindres de 4 litres développant 500 ch, c'est l'arme idéale pour profiter en toute confiance et sérénité de journées circuit où son pilote pourra exploiter pleinement son potentiel exceptionnel.

The special feature of this car, part of "The Orange GT3 RS Collection", is its incredibly low mileage: 257 km since new when we prepared this catalog. This figure is since its owner, a prominent international car designer travels frequently and has little time to enjoy his cars. The car was sitting next to his living room, enjoying its perfect sculpture and its unique dynamic visual appeal.

This car was delivered new to its first and only owner on June 18, 2015 by Centro Porsche Torino. It was in "Arancio lava" color with black interior embellished with stitching, roll bar and body-tone harnesses. This car was rich in options, such as windscreen band, LED

headlights with Porsche Dynamic Light System Plus, 90 l fuel tank, Porsche dual clutch (PDK), front lift system, Sport Chrono Pack including Porsche Track Precision App, 20-inch GT3 RS wheels, Light Design package, Sound Plus package, cell phone pre-installation and Porsche Communication Management (PCM) including navigation system.

Not only is this car practically brand-new, it also comes in an enviable configuration. With its 4-liter, 6-cylinder, 500 hp engine, it's the ideal weapon for enjoying circuit days with confidence and serenity, where its driver can exploit its exceptional potential to the full.



1968 PORSCHE 911S EX-JEAN-CLAUDE KILLY

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 11800709
Moteur n° 901/02-4080855
Boîte de vitesses n° 901/02-4280831

200.000 - 300.000 €

- La Porsche du triple champion olympique de ski alpin en 1968 à Grenoble
- Matching numbers, couleur et intérieur
- Restauration complète de haut niveau
- Historique limpide, livrée neuve par Sonauto

- *The Porsche of the three-time Olympic alpine skiing champion in 1968 in Grenoble*
- *Matching numbers, color and interior*
- *Complete top-level restoration*
- *Continuous history, delivered new by Sonauto*



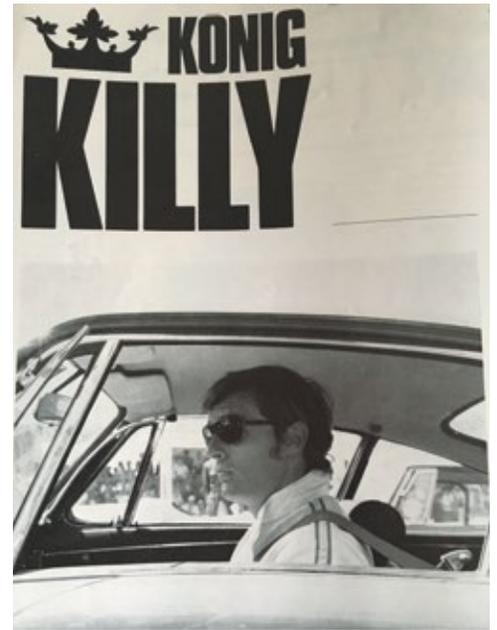
Les 911S diffèrent des 911 essentiellement par leur moteur affichant une puissance au litre de 80cv, exceptionnelle pour l'époque. La puissance de 160cv à 6600tr/mn était obtenue grâce à des pistons forgés permettant un taux de compression de 9,8 à 1, des bielles niturées, des culasses modifiées avec des soupapes d'échappement et d'admission de plus grand diamètre et de nouveaux arbres à cames. Les carburateurs Weber se différenciaient par leurs gicleurs et leurs diffuseurs plus grands. La nouvelle 911S était équipée d'amortisseurs Koni, de barres stabilisatrices à l'avant et à l'arrière ainsi que de freins à disques ventilés. Le poids de la voiture n'était plus que de 1030 kg, soit 50 kg de moins que la version normale. Pour la première fois, un limiteur de régime était monté sur une 911, la

zone rouge du compteur se situait entre 7200tr/mn et 7400tr/mn qu'il ne fallait pas dépasser.

La voiture de la vente fut livrée à l'importateur français, Sonauto, le 21 février 1968 et vendue à Jean-Claude Killy, skieur émérite, champion national, pour avoir remporté dès 1966 des épreuves de la coupe du monde de ski alpin puis en 1967 la coupe du monde de descente, de géant et de slalom et en 1968, la coupe du monde de géant et enfin, il rapporta à la France trois médailles d'or aux jeux Olympiques d'hiver de Grenoble. Mais parallèlement à ses exploits alpins, il existe une facette cachée de cet équilibriste hors pair. C'est sans doute le parcours de son aîné, le célèbre skieur et pilote automobile, Henri Oreiller, également originaire de Val d'Isère, qui aiguisa sa passion

The 911S differs from the 911 primarily in its engine, which boasts 80hp per liter, exceptional for its time. The 160hp at 6,600 rpm was achieved by forged pistons with a compression ratio of 9.8:1, nitrided connecting rods, modified cylinder heads with larger-diameter exhaust and intake valves, and new camshafts. Weber carburetors featured larger nozzles and diffusers. The new 911S was equipped with Koni shock absorbers, front and rear stabilizer bars and ventilated disc brakes. The car weighed just 1030 kg, 50 kg less than the normal version. For the first time, a rev limiter was fitted to a 911, the red zone of the speedometer being between 7200 rpm and 7400 rpm, which should not be exceeded.

The car for sale was delivered to the French importer, Sonauto, on February 21, 1968, and sold to Jean-Claude Killy, amazing skier and national champion, who won the Alpine Skiing World Cup in 1966, the Downhill, Giant and Slalom World Cups in 1967, the Giant World Cup in 1968, and three gold medals for France at the Winter Olympics in Grenoble. But alongside his Alpine exploits, there's a hidden side to this peerless balancing act. It was undoubtedly the career of his elder brother, the famous skier and racing driver Henri Oreiller, also from Val d'Isère, who sharpened his passion for motor sport. In 1967, JC Killy won the hotly contested Targa Florio in the Grand Tourism category with Bernard Cahier, one lap behind



© DR

pour le sport automobile. En 1967, JC Killy remporta la très disputée Targa Florio en catégorie Grand Tourisme avec Bernard Cahier, à un tour du vainqueur et 7^e au général sur une Porsche 911. En 1968, il termina 2^e des 1000 km de Monza en GT, 10^e au général, toujours sur Porsche aux côtés de Jean Guichet et 3^e en GT des 1000 km du Nürburgring et 26^e au général toujours avec Jean Guichet et toujours sur Porsche 911. Enfin en 1969, il participa aux 24 heures du Mans sur Alpine A 210 avec un autre skieur de talent de l'équipe de France, l'alsacien Bob Wollek. C'est dire si notre 911 S a été en de bonnes mains, utilisée par notre champion pour son usage personnel pendant 10000 km, il la céda à son meilleur ami de l'époque de Val d'Isère Jean Pierre Guiral, qui ensuite l'exporta à Tahiti où il résidait. Il l'a repeignit en blanc et des années plus tard, alors qu'elle devait être fatiguée, elle termina sa mission comme enseignante, accrochée à trois mètres de hauteur devant l'entrée de sa société, Impex, distributeur des biscuits Cadbury et repeinte cette fois en mauve. En 2014, le propriétaire actuel, grand amateur de Porsche, en vacances avec sa femme en Polynésie française, remarqua cette curieuse enseignante et l'acheta à l'ami d'enfance de King Killy, l'a fit redescendre de son perchoir et la rapatria en France. L'auto était complète avec tous ses éléments d'origine. C'est alors que la cure de jeunesse commença, dans

les moindres soucis du détail et à grand frais. La carrosserie fut confiée à Benoît Goin de Classic Collectors à Meung-sur-Loire, elle fut décapée à blanc et tous les éléments abîmés furent remplacés ou réparés. La teinte orange sanguine # 6809 d'origine a bien été conservée et la peinture est irréprochable. La mécanique fut confiée à Tonio Ribeiro chez Porsche Ravé à Arpajon où tous les éléments ont été scrupuleusement refaits, traités ou remplacés par des pièces d'origine Porsche. La sellerie de très belle facture en Vinyl noir a été confiée à Jean-Philippe Duval à Epernay. Un important dossier de factures accompagne la voiture ainsi que tous les documents historiques et photos d'époque et de restauration. Cette Porsche 911 S a bénéficié d'une restauration professionnelle de très haut niveau, commanditée par un couple de propriétaires connaisseurs et exigeants, ne regardant pas à l'économie. Commandée avec une boîte de vitesses à cinq rapports, un siège conducteur sport et un chauffage à essence supplémentaire Webasto, toujours en place dans la malle avant, avec son cric et sa trousse à outils d'origine, cette Porsche historique, ayant appartenu à un des plus grands sportifs du XX^e siècle, restaurée dans les règles de l'art, conforme à sa sortie d'usine en tous points, devrait entrer dans la collection d'un amateur avisé de la marque.

the winner and 7th overall in a Porsche 911. In 1968, he finished 2nd in the 1000 km of Monza in GT, 10th overall, still on a Porsche alongside Jean Guichet, and 3rd in GT in the 1000 km of Nürburgring and 26th overall, still with Jean Guichet and still on a Porsche 911. Finally, in 1969, he took part in the 24 Hours of Le Mans on an Alpine A 210 with another talented skier from the French team, Alsatian Bob Wollek.

It's clear that our 911 S was in good hands, used by our champion for his personal use for 10,000 km, he sold it to his best friend at the time from Val d'Isère, Jean Pierre Guiral, who then exported it to Tahiti where he lived. He repainted it white and years later, when it must have been getting tired, it completed its mission as a sign, hanging three meters high in front of the entrance to his company, Impex, distributor of Cadbury cookies and repainted this time in mauve. In 2014, the current owner, a Porsche enthusiast on vacation with his wife in French Polynesia, noticed this curious sign and bought it from King Killy's childhood friend, brought it down from its perch and repatriated it to France. It was then that the rejuvenation began, with the utmost attention to detail and at great expense. The bodywork

was entrusted to Benoît Goin of Classic Collectors in Meung-sur-Loire, stripped down to its bare metal and all damaged parts replaced or repaired. The original tangerine color #6809 has been preserved, and the paintwork remains flawless. The mechanics were entrusted to Tonio Ribeiro from Porsche Ravé in Arpajon, where all components were scrupulously rebuilt, treated and replaced with original Porsche parts. The beautifully crafted black vinyl upholstery was entrusted to Duval in Epernay.

An extensive file of invoices accompanies the car, together with all the historical documents and photos of the period and restoration. This Porsche 911 S has benefited from a professional restoration of the highest standard, commissioned by a discerning and demanding owner couple with no regard for economy. Ordered with a five-speed gearbox, a sports driver's seat and an additional Webasto fuel heater, still in place in the front trunk with its original jack and tool kit, this historic Porsche, which belonged to one of the greatest sportsmen of the twentieth century, has been expertly restored to its original factory condition in every respect, and should enter the collection of any discerning Porsche enthusiast.

1997 PORSCHE 993 CUP 3.8 RSR

Véhicule de compétition
Racing car

Châssis n° WPOZZZ99ZVS398089
Moteur n° 62P85724

475.000 - 575.000 €

- Version RSR très rare et performante
- État d'origine exceptionnel pour une voiture de compétition
- Historique clair et complet, propriétaires peu nombreux et connaisseurs
- Eligible dans les plus beaux évènements

- *Extremely rare and powerful RSR version*
- *Exceptional original condition for a racing car*
- *Clear and full history, only a few knowledgeable owners*
- *Eligible at the most prestigious events*



Introduite en 1994, la Porsche 911 de génération 993 est considérée comme la dernière Porsche "classique", encore équipée d'un 6-cylindres à plat refroidi par air. Comme ses devancières, elle a servi de base à plusieurs dérivés sportifs qui ont pu courir en série monarque ou en catégorie GT. Porsche a commencé par mettre au

point la 993 Cup 3.8, sous l'autorité de Roland Kussmaul, plus légère et plus puissante que la 993 standard. Mais la version ultime était la 993 Cup 3.8 RSR, réalisée dans les ateliers du département course de Weissach, et qui est beaucoup plus rare puisqu'il n'en a été produit que 45 exemplaires en 1997 et 1998. Elle était conçue pour la compétition>>>

Launched in 1994, the 993 generation of the Porsche 911 was considered as the last "classic" Porsche still equipped with an air-cooled flat 6-cylinder engine. Like its predecessors, it was used as the foundation for several sports derivatives which were able to race in the single-make series or in the GT category. Under the

leadership of Roland Kussmaul, Porsche began by developing the 993 Cup 3.8, which was lighter and more powerful than the standard 993. But the ultimate version was the 993 Cup 3.8 RSR, much rarer and manufactured in the workshops of the Weissach racing department, since only 45 examples were built in 1997 >>>





© DR



© DR



© DR



© DR



>>> IMSA ou GT en Europe, dont les courses de 24 heures comme Daytona, Spa et Le Mans.

Elle était basée sur la coque de la 993 Carrera 2 et recevait notamment un arceau-cage Matter, un capot en aluminium, une barre antirapprochement Matter, un spoiler avant spécial, un aileron arrière réglable, des amortisseurs Bilstein réglables en compression et en détente, des extensions d'ailes rapportées et des freins avant 380 mm. Le moteur de la RSR était le M64/75 de 3,8 litres modifié pour l'endurance, avec un équipement mobile spécial, une distribution revue, de même que l'alimentation et l'échappement, ce qui permettait à la puissance de passer à 350 ch. Le moteur était relié à une boîte G50/34 à six rapports, spécifique à la RSR.

La Porsche 993 Cup 3.8 RSR que nous proposons a été produite à la fin de la série des RSR de 1997, équipée d'origine du réservoir Matter de 100 litres, de la rare option de désengagement de l'ABS depuis l'habitacle et des freins avant de 380 mm. Elle a été livrée à Porsche Motorsport Asia, qui l'a fait courir entre les mains de Kevin Wong, Membre fondateur du Porsche Club Hong Kong. Kevin Wong a obtenu de beaux succès en Asie avec cette

voiture, signant la victoire à Macao en 1997 et 1998, au Porsche Club Hong Kong Championship en 1998, avec une deuxième place à Macao en 1999.

En 2000, cette 993 Cup 3.8 RSR a été utilisée en course par Dick Lau qui a terminé cette même année troisième de la "Deutsche Bank Private Banking Super Car Race" à Macao. On note également une troisième place au Porsche Asia Challenge, sur le circuit de Johor, en Malaisie, le 18 mai 2001.

En 2002, la voiture a été achetée par l'Australien Don Tryhorn, ancien dirigeant de Porsche Asia, collectionneur et pilote amateur. Il connaissait bien la voiture et l'a engagée en course : des photos le montrent par exemple à Bathurst en octobre 2001, et son carnet de notes et de réglages de la voiture fait partie de son dossier historique. Don Tryhorn a par ailleurs déposé le capot et les portes d'origine pour les remplacer par des éléments en carbone qui l'équipent encore. Le capot (qui porte encore le sticker affichant le numéro de série et le code couleur de la voiture) et les portes d'origine ont été conservés et sont livrés avec la voiture.

Au début de 2007, elle a été achetée à Tryhorn par Paul

>>> and 1998. It was designed for racing in IMSA or GT in Europe, including 24-hour races like Daytona, Spa and Le Mans.

It was built based on the shell of the 993 Carrera 2 and notably had a Matter roll cage, an aluminium bonnet, a Matter strut bar, a special front spoiler, an adjustable rear wing, Bilstein shock absorbers with adjustable compression and rebound, additional front wings and 380 mm front brakes. The RSR had a 3.8-litre M64/75 engine modified for endurance, along with a special mobile assembly, the revised timing component, intake and exhaust which enabled it to produce 350 hp. The engine was linked to a six-speed G50/34 gearbox, specific to the RSR.

This particular Porsche 993 Cup 3.8 RSR was manufactured towards the end of the 1997 RSR series, originally fitted with the 100-litre Matter tank, the rare option of switching off the ABS from inside and the 380 mm brakes. It was delivered to Porsche Motorsport Asia, who raced it with Kevin Wong at the wheel. As a founding member of the Porsche Club Hong Kong, Kevin Wong achieved great success in Asia

with this car, winning in Macau in 1997 and 1998, at the Porsche Club Hong Kong Championship in 1998 and a second place in Macau in 1999.

In 2000, this 993 Cup 3.8 RSR was used in racing by Dick Lau who finished third that same year in the "Deutsche Bank Private Banking Supercar Race" in Macau. There was also a third place finish at the Porsche Asia Challenge, on the Johor circuit in Malaysia on the 18th May 2001.

The car was purchased in 2002 by Australian Don Tryhorn, former head of Porsche Asia, collector and racing enthusiast. He knew the car well and entered it in races: Pictures of him at Bathurst in October 2001 for instance and his notebook highlighting his settings for the car are included in this example's historical file. Don Tryhorn also removed the original bonnet and doors in order to replace them with carbon ones, which are still on the car to date. The original bonnet (which still has the sticker displaying the car's serial number and colour code) and doors have been preserved and will be delivered with the car.

In 2007, it was acquired from



Howells, pilote amateur Porsche, collectionneur basé en Angleterre et secrétaire du 993 RS Register du Porsche Club UK. Il a couru épisodiquement pendant trois ans avec cette 993 RSR lors des Porsche UK Open Series, ainsi que pour trois courses de la série Endurance Legends (maintenant gérée par Peter Auto) à Silverstone Classic, Portimao et Estoril.

En tant qu'organisateur du "RS Owners Track Day" à Oulton Park, il y a régulièrement participé. Maniaque de l'originalité, il a longtemps gardé la voiture, séduit par son état d'origine extrêmement bien préservé. L'intérieur semble ne jamais avoir été repeint et l'arceau-cage Matter comporte ses autocollants d'origine avec dates.

Quand Howells a acheté la voiture à Don Tryhorn, elle était accompagnée de deux moteurs RSR : celui d'origine, n° 62P58729, et celui qui l'équipe actuellement, n°62P85724. Le moteur d'origine a cassé par la suite mais il est vendu avec la voiture. Entretenu avec soin, le deuxième moteur a été reconstruit en 2015 par CTR Developments, avec des bielles neuves Carillo et, depuis, n'a tourné que pour une séance de rodage.

Équipée d'échappements libres, cette 993 RSR est accompagnée d'un système d'échappement avec silencieux, utilisé pour les journées circuits. Elle est dotée d'un réservoir de carburant plus petit, mais le réservoir d'origine de grande capacité, numéroté, l'accompagne, de même qu'un jeu de jantes de rechange.

Cette voiture a été récemment achetée par un "gentleman-driver" américain qui souhaitait l'utiliser en Europe, mais son travail l'en empêche, ce qui explique qu'il s'en sépare.

Alors que la demande pour les Porsche GT rares et significatives ne cesse d'augmenter, il est intéressant de proposer un exemplaire dans un tel état d'origine aussi bien préservé. Faisant partie des 45 exemplaires de Porsche 993 Cup 3.8 RSR produits, livrée neuve avec le désirable réservoir d'endurance et la rare option de désengagement de l'ABS, équipée de sa coque d'origine et présentant un historique clair et complet, cette voiture est une véritable rareté. Déclouannée dans l'Union Européenne, idéale pour Le Mans Classic ou les 24 Heures de Daytona Historique, elle fait partie des rares Porsche pouvant se targuer de l'appellation magique RSR.

Tryhorn by Paul Howells, Porsche racing enthusiast, collector based in England and secretary of the Porsche Club UK's 993 RS Register. He occasionally raced this 993 RSR for three years in the Porsche UK Open Series, as well as three races in the Endurance Legends series (now run by Peter Auto) at Silverstone Classic, Portimao and Estoril.

As well as being the organiser, he regularly took part in the RS Owners Track Day at Oulton Park. Loving anything to do with originality, he kept the car for a long time, attracted by its extremely well-preserved original condition. The interior appears to have never been repainted and the Matter roll cage has its original stickers with dates. When Howells bought this car from Don Tryhorn, it came with two RSR engines. The original one #62P58729 and the one that is fitted on it now #62P85724. The original subsequently broke but it will be sold with the car. Carefully serviced, the second engine was rebuilt in 2015 by CTR Developments (with new Carillo connecting rods) and has since then run only for a break-in session.

Fitted with free type exhausts, this 993 RSR is accompanied by an exhaust system with silencer, used for track days. It has a smaller fuel tank and the original one with large fuel capacity (numbered) will be included, as well as the spare set of rims.

This car was recently acquired by an American gentleman driver who wanted to use it in Europe, but his work prevented him from doing so, which is the reason why he's now selling it.

As the demand for rare and notable Porsche GT cars continues to increase, it is exciting to offer an example in such well-preserved original condition. This car is a true rarity and is part of only 45 examples produced of the Porsche 993 Cup 3.8 RSR, delivered new with the desirable endurance fuel tank and the rare ABS switch option, equipped with its original shell and highlighting a clear and complete history. Cleared from customers in the European Union, ideal of Le Mans Classic or the Classic 24 Hours of Daytona, it is one of the rare Porsche cars that can claim the magical RSR title.

1999 FERRARI 550 MARANELLO

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFZR49B000117416

60.000 - 80.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• V12 de 485 ch. associé à une boîte mécanique

• Ensemble des manuels et carnet

• Excitant projet

• **485hp V12 with mechanical gearbox**

• **Manuals and booklet**

• **Exciting project**



Présentée à la presse au Nürburgring en juillet 1996, la 550 Maranello incarne la digne héritière la Daytona avec son long capot avant abritant un V12 atmosphérique, un arrière court portant 4 feux ronds et un habitacle accueillant deux occupants. Les ouïes latérales logées dans les ailes avant évoquent elles la 275 GTB.

La 550 Maranello proposée est livrée neuve le 28 octobre 1999 par la concession Ferrari Testarossa Cars, à Madrid. Elle aurait séjourné au Maroc avant de rejoindre la collection française de son actuel propriétaire, un amateur de la marque, en octobre 2012. Elle est depuis entretenue par LDO Racing à Triel-sur-Seine, établissement bien

connu des amateurs de la marque. Son dernier entretien date de mi 2023 mais nous ne disposons pas des factures. La Maranello arbore la livrée iconique Rosso Corsa, dont le verni a subi par endroit les affres du soleil. L'habitacle se pare de cuirs beige et noir sur le tableau de bord. Pour parfaire l'ensemble, la sellerie au niveau du maintien latéral du siège conducteur ainsi que la casquette du tableau de bord serait à revoir. Elle affiche aujourd'hui 55 700 km au compteur.

Cette 550 Maranello, avec son V12 atmosphérique associé à une boîte de vitesses manuelle, est une opportunité devenue rare d'acquérir une légende du cheval cabré à un prix très accessible.

Introduced to the press at the Nürburgring in July 1996, the 550 Maranello is a worthy heir to the Daytona, with its long hood housing a naturally-aspirated V12, a short rear featuring 4 round lights and a cabin accommodating two occupants. The side gills in the front fenders are reminiscent of the 275 GTB.

This 550 Maranello was delivered new on October 28, 1999 from Ferrari's Testarossa Cars dealership in Madrid. It is said to have spent time in Morocco before joining the French collection of its current owner, a Ferrari enthusiast, in October 2012. Since then, it has been maintained by LDO Racing in

Triel-sur-Seine, an establishment well known to Ferrari enthusiasts. It was last serviced in mid-2023, but we don't have the invoices. The Maranello sports the iconic Rosso Corsa livery, the varnish of which has been sun-damaged in places. The interior features beige and black leather on the dashboard. To complete the picture, the upholstery on the driver's seat side support and the dashboard cap need to be revised. It now has 55,700 km on the clock.

This 550 Maranello, with its naturally-aspirated V12 and manual gearbox, is a rare opportunity to acquire a legend of the prancing horse at a very affordable price.

2005 FERRARI 612 SCAGLIETTI FI

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFAY54B000139566

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

- Livrée neuve en France par Pozzi
- Même propriétaire depuis plus de 17 ans
- Carnet d'entretien et livrets Ferrari
- V12 de 540 ch à partager en famille

- *Delivered new in France by Pozzi*
- *Same owner for over 17 years*
- *Ferrari service history and booklets*
- *540 hp V12 to share with the family*



Son carnet d'entretien nous confirme que cette Scaglietti est livrée neuve le 16 décembre 2004 par la concession Ferrari Pozzi à Lyon, avant d'être immatriculée le mois suivant. Son actuel propriétaire, un collectionneur de Ferrari, s'en porte acquéreur en octobre 2006, séduit par cette configuration sobre et élégante avec cette teinte argentée. L'habitacle spacieux peut accueillir confortablement 4 occupants dans les sièges aux multiples réglages électriques et chauffants à l'avant, sublimés par la sellerie « Daytona » noire, réhaussée par les passepoils et surpiqures argent. Les deux premiers entretiens sont réalisés par les établissements Pozzi en août 2005 à 10 341 km, à Lyon et le second

en septembre 2007 à 31 549 km, à Paris. Elle est depuis entretenue par LDO Racing à Triel-sur-Seine, établissement bien connu des amateurs de la marque. Son dernier entretien date de fin 2023 mais nous ne disposons pas des factures. En état d'usage, tant sur le plan esthétique que mécanique, cette 612 affiche un kilométrage raisonnable de 74 900 km au compteur.

Dans la collection d'un amateur de la marque depuis plus de 17 ans, cette Scaglietti incarne l'un des derniers V12 Ferrari, aux performances actuelles et pouvant accueillir confortablement 4 occupants, encore accessible avant que la côte ne s'envole.

Its service booklet confirms that this Scaglietti was delivered new on December 16, 2004 by the Pozzi Ferrari dealership in Lyon, before being registered the following month. Its current owner, a Ferrari collector, purchased it in October 2006, seduced by its sober, elegant configuration and silver paintwork. The spacious interior comfortably accommodates 4 occupants in the multi-adjustable electric and heated front seats, sublimated by black "Daytona" upholstery, enhanced by silver piping and stitching. The first two services were carried out by Pozzi in August 2005 at 10,341 km in Lyon, and the second in September

2007 at 31,549 km in Paris. Since then, it has been serviced by LDO Racing in Triel-sur-Seine, an establishment well known to enthusiasts of the marque. It was last serviced at the end of 2023, but we don't have the invoices. In used condition, both aesthetically and mechanically, this 612 boasts a reasonable 74,900 km on the odometer.

In the collection of a Ferrari enthusiast for over 17 years, this Scaglietti embodies one of the last V12 Ferraris, with its current performance and comfortable seating for 4 occupants, still accessible today.

1976 FERRARI 308 GTB VETRORESINA

Carte grise française
French title

Châssis n° F106AB18773
Moteur n° F106A021*0003*

110.000 - 140.000 €

- La plus rare et performante des 308
- Historique Français intéressant depuis l'origine
- Moteur récemment refait

- *The rarest and fastest 308*
- *Interesting history in France since new*
- *Engine recently rebuilt*

Cette 308 GTB fut livrée neuve en février 1976 par les établissements Charles Pozzi. Des copies de factures nous indiquent qu'en octobre 1976, la voiture avait déjà parcouru pratiquement 35 000 km, elle portait alors l'immatriculation 690 BGB 75. On peut supposer que c'était une voiture utilisée quotidiennement ainsi que pour de longs trajets par un passionné parisien. En juin 1978, elle cumule alors 64.000 km et porte le numéro d'immatriculation 9269 EQ 33. La facture suivante date de 1984 et indique un kilométrage de 93.000 km environ, celle qui suit en 1985 indique 6.000 km, nous pouvons alors deviner que le compteur à cinq chiffres a « fait un tour ». Une copie de la carte grise datée de 1993 présente dans le dossier nous apprend qu'elle réside alors dans le Jura, immatriculée 672 RJ 39 au nom de M. Rambaud. En 2016, elle passe entre les mains du spécialiste Wilmi Motorsport en Belgique qui lui prodigue une

réfection moteur incluant de nouveaux pistons et de nouvelles soupapes pour un total d'environ 28.000€ !

La voiture resta dans les mains de la famille Rambaud jusqu'en janvier 2020, date à laquelle elle est cédée à un professionnel de l'automobile (et collectionneur) qui en est encore propriétaire aujourd'hui. En juin 2022, elle est confiée au garage Pouchelon à Naves pour des travaux de carburation et d'allumage. Le vendeur confiera la voiture à un spécialiste pour le remplacement de la courroie de distribution et des pneumatiques avant la vente afin que la voiture soit prête à prendre la route avec son futur propriétaire. La voiture aurait vraisemblablement roulé un peu plus de 140.000 km. Aujourd'hui dans un état cosmétique ne manquant pas de charme, avec ses cuirs d'origine patinés, et un état mécanique satisfaisant, cette Ferrari sera parfaite pour un passionné souhaitant l'utiliser sans retenue,

This 308 GTB was supplied new by Charles Pozzi in February 1976. Copies of the bills show that by October 1976, the car had already covered almost 35,000 km and was then registered 690 BGB 75. It may be assumed that the car was used every day, as well as for long trips, by a Parisian enthusiast. By June 1978, it had racked up a total of 64,000km and had the registration number 9269 EQ 33. The next bill is dated 1984 and shows a mileage of about 93,000km, followed by one from 1985 showing 6000km; we can therefore deduce that the five-digit odometer had been around the clock. A copy of the registration certificate from 1993 in the car's history file tells us that it was then living in the Jura and was registered 672 RJ 39 in the name of M. Rambaud. In 2016, it went to the specialist Wilmi Motorsport in Belgium for an engine rebuild

including new pistons and valves for a total of some 28,000 €!

The car remained with the Rambaud family until January 2020, when it was sold to a professional car dealer (and collector), who still owns the car today. In June 2022, it was sent to the Pouchelon garage in Naves for work on the carburetors and ignition. The seller will have the timing belt and tyres replaced by a specialist before the auction so that the car is ready to be driven by its new owner. The car has probably covered a little over 140,000km. Today, the cosmetic condition of this 308, with its original, patinated leather, has a charm of its own, and it is in satisfying mechanical order, making it the perfect Ferrari for an enthusiast who wants to use it with no holds barred.



1989 ASTON MARTIN V8 VOLANTE

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° 15669
Moteur n° V/585/5669

150.000 - 250.000 €

- Superbe état général, 3 propriétaires seulement
- Moteur d'origine, sellerie d'origine
- Superbe couleur *Burnham green*
- Vendue avec ses quatre valises d'origine

- *Superb overall condition, only 3 owners*
- *Original engine, original upholstery*
- *Superb Burnham green color*
- *Sold with its four original suitcases*

Cette voiture a été achetée en 2018 par son actuel propriétaire, séduit par son élégante couleur Burnham Green et son très bon état de préservation qui s'expliquait par son kilométrage limité, d'à peine 27 000 km. La voiture était une deuxième main et avait été livrée neuve en Suède pays où elle était encore immatriculée.

Esthète monégasque, et important collectionneur, notre vendeur a d'abord fait immatriculer la voiture en Suisse et a dû pour cela procéder à une révision complète pour que la voiture soit impeccable et réponde aux exigences de la réglementation helvétique. Une expertise atteste de ces travaux.

Ce n'est que plus tard qu'il a rapatrié cette V8 Volante sous le soleil de Monaco. Aujourd'hui, elle présente un état superbe dans cette rare teinte verte (Burnham

green. L'intérieur d'origine en cuir beige (Natural) avec passepoils verts est somptueux et correspond au niveau de standing de ce modèle, un des plus chers du marché à l'époque. La capote est de la même couleur. Elle est équipée d'une boîte automatique et de son moteur d'origine, le célèbre V8 quatre arbres mis au point par Tadek Marek, ici alimenté par injection Weber-Marelli. Cette voiture fait donc partie des dernières 216 V8 Volante produites. Développant plus de 300 ch, il procurait à ce bolide, des performances de haut niveau.

Cet exemplaire vendu avec ses quatre valises d'origine qui n'a connu que trois propriétaires est dans un état remarquable. Affichant moins de 30 000 kilomètres, il fait honneur à la personnalité et à l'aura de ce modèle rare.

This car was purchased in 2018 by its current owner, seduced by its elegant Burnham Green color and its very good state of preservation, which was explained by its limited mileage of just 27,000 km. The car was second-hand and had been delivered new in Sweden, where it was still registered.

A Monegasque enthusiast and important collector, our vendor first registered the car in Switzerland, and to do so had a complete overhaul to ensure that the car was impeccable and met the requirements of Swiss regulations. An expert's report attests to this work.

Only later did he repatriate this V8 Volante to sunny Monaco. Today, it is in superb condition in this rare shade of Burnham Green, which is both deep and

vibrant, perfectly underlining its chic yet discreet personality. The original interior in beige (Natural) leather with green piping is sumptuous, in keeping with the high standards of this model, one of the most expensive on the market at the time. The soft top is in the same color. It is equipped with an automatic gearbox and its original engine, the famous four-shaft V8 developed by Tadek Marek, here powered by Weber-Marelli fuel injection. This is one of the last 216 V8 Volante cars produced. Developing over 300 hp, it gave this car top-level performance.

With less than 30,000 kilometers on the clock, it is a tribute to the personality and aura of this rare model.



1968 FERRARI 365 GTC

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° 11989
Moteur n° 11989

450.000 - 650.000 €

- Une des plus élégantes Ferrari de route
- Modèle très rare, seulement 150 exemplaires produits
- Historique connu, livrée neuve à Rome
- Moteur d'origine

- One of the most elegant Ferrari road cars
- Very rare model, only 150 examples manufactured
- Known history, delivered new in Rome
- Original engine



La 365 GTC est considérée comme une des meilleures Ferrari de route jamais produites. Elle combine en effet une ligne Pininfarina d'une grande élégance, au pavillon lumineux, avec une finition luxueuse et un des moteurs les plus puissants proposés par la marque dans cette catégorie. Ce V12 de 4,4 litres, proche de celui de la berlinette Daytona dont il diffère surtout par son simple ACT par banc de cylindres et son carter humide, développait 320 ch et il était relié à une boîte-pont qui, placée à l'arrière, contribuait à un bon équilibre des masses. Capable d'atteindre 250 km/h en toute sérénité, c'était une voiture à la fois performante, confortable et d'un chic inimitable.

Un historique du spécialiste Marcel Massini permet de confirmer que la voiture que nous

proposons est sortie des ateliers en novembre 1968, elle était Argento avec un intérieur Nero Franzi a été livrée neuve en décembre au concessionnaire Ferrari Motor S.a.S. di Carla Allegretti.

Celui-ci l'a transmise en janvier 1969 à son premier propriétaire, Bruno Caccamo, créateur d'Autoservice Fratelli Caccamo et domicilié à Rome. Dans les années 70, elle a été exportée aux États-Unis et, en 1987, elle appartenait à Syd Levethan, de Stamford. Elle a fait l'objet au début des années 90 d'une restauration, et fut repeinte en rouge, et a changé de mains à la même époque. En 2011, elle était décrite comme en très bon état, avec une excellente mécanique et une très bonne suspension. Elle bénéficiait alors d'un entretien régulier chez François Sicard, du garage Sport Auto à Ridgefield, dans le Connecticut, et a fait l'objet

The 365 GTC is considered one of the best road Ferrari cars ever produced. It combines a highly elegant Pininfarina design with a bright banner, a luxurious finish and one of the most powerful engines made by the manufacturer in this category. Similar to the one on the Daytona Berlinetta from which it differs mainly by its simple ACT bank of cylinders and its wet sump, this 4.4-litre V12 engine developed 320 hp and was connected to a transaxle which (placed at the back) contributed to a good balance of masses. Capable of reaching 250 km/h with complete peace of mind, it was a reliable, comfortable and uniquely chic car.

A history by Marcel Massini confirms that this particular car left the factory in November 1968 with a Nero Franzi interior and delivered new in December to

the Ferrari Motor S.a.S di Carla Allegretti dealership. It was then purchased in January 1969 by its first owner, Bruno Caccamo, founder of Autoservice Fratelli Caccamo residing in Rome. It was then exported in the 1970s to the United States and by 1987, the car was owned by Syd Levethan from Stamford. A restoration was carried out in the early 1990s and the car was repainted red; it also changed hands during that period.

It was described as being in very good condition in 2011, with excellent mechanics and very good suspension. It benefited at the time from regular servicing at Francois Sicard at the Sport Auto garage in Ridgefield, Connecticut and was the subject of a cosmetic restoration shortly after, including retaining its Rosso Corsa colour. In 2017, the previous owner



peu après d'une restauration cosmétique, conservant sa teinte Rosso Corsa. En 2017, le précédent propriétaire a décidé de s'en séparer et l'a proposée aux enchères aux États-Unis. C'est là que le propriétaire actuel, qui serait donc le cinquième depuis l'origine, en a fait l'acquisition. Grand collectionneur monégasque et connaisseur d'automobile, il souhaitait un exemplaire Argento pour circuler dans Monaco avec discrétion mais finalement, séduit par le rouge de cette 365 GTC et sa condition générale, il n'a rien modifié. Tout en la confiant à son mécanicien personnel et aux ateliers Cavallari pour un entretien suivi, il ne l'a utilisé que très épisodiquement.

Aujourd'hui, cette voiture est dans un état enviable, avec une carrosserie bien ajustée dont la peinture a bien résisté au temps, de superbes jantes Borrani à rayons,

un habitacle impeccable dont les confortables sièges en cuir noir délicieusement patinés invitent au voyage, avec son levier de vitesse émergeant de la célèbre grille en acier et son tableau de bord très complet à cinq cadrans ronds. Cette voiture est équipée d'un système de climatisation, d'une trousse à outils et de son cric. Elle est vendue avec un dossier historique incluant de nombreuses factures lorsque la voiture était aux USA.

Aujourd'hui le compteur affiche un peu plus de 46 000 km ce qui pourrait être le kilométrage d'origine, compte tenu de l'état de la voiture. Elle fait partie des 150 exemplaires produits de ce modèle (selon Marcel Massini) aussi rare que discret et rapide : des qualités que ne peuvent que séduire les passionnés de la marque ou de voitures de sport de grande classe.

decided to part with it and offered it at auction in the United States. This is where the current owner acquired, known as the fifth proprietor since new.

As a great enthusiast Monegasque and automotive connoisseur, he wanted an Argento example to drive discreetly around Monaco but he ended up not modifying anything, as he was seduced by the red colour of this 365 GTC and its overall condition. While entrusting it to his personal mechanic and the Cavallari workshop for regular servicing, he only used it occasionally.

The car is today in a desirable condition, with a well-fitted bodywork (including a paint that has stood the test of time), superb Borrani spoked rims, an impeccable interior with comfortable and deliciously

patinated black leather seats, as well as its gear lever emerging from the famous steel grille and its very complete dashboard with five round dials. This car is equipped with an air conditioning system, a tool kit and its jack. It is sold with an historical file including numerous invoices from where the car was in the USA.

It now displays a mileage of just over 46,000 km on the odometer which could well be the original mileage, given the condition of the car. It is one of 150 examples produced for this model (according to Marcel Massini). This is a rare, discreet and fast car: qualities which can only appeal to enthusiasts of the brand or high-end sports cars.

1973 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 16507
Moteur numéro Interno B2250

450.000 - 550.000 €

- Restauration ancienne bien préservée
- Historique suivi, en Allemagne pratiquement toute son existence
- Couleur d'origine, moteur d'origine

- *Well-preserved traditional restoration*
- *Documented history, in Germany for almost its entire existence*
- *Original colour, original engine*

Comme l'a confirmé le spécialiste Marcel Massini, cette voiture a été livrée neuve en 1973 en Allemagne, chez le distributeur Auto Becker, spécialiste des marques de prestige basé à Düsseldorf. Elle était alors de la belle teinte rouge qui est encore la sienne aujourd'hui, avec une sellerie noire, et a passé toute son existence en Allemagne, à part une brève incursion en Belgique.

Son premier propriétaire, Karl-Heinz Muller, l'a immatriculée K-NL 335 et l'a gardé 15 ans avant de la vendre le 2 juin 1988 à M. G. Flaskämper, de Celle, par l'intermédiaire du garage Schaffrath, de Cologne. Elle a reçu l'immatriculation CE-D 365 et a été confiée à Modena Motorsport, à Langenfeld, pour une restauration complète dans ses couleurs d'origine. Une expertise datant de 1989 affirme qu'elle est alors dans un état irréprochable.

En avril 1989, elle est entreposée

chez Rothe Automobile, à Hambourg, puis vendue le 12 janvier 1991 à ER Sportwagen, à Mülheim-Kärlich. Elle change à nouveau de main le 16 avril 1993 et rejoint le garage de Dietmar Schröder, d'Aix-la-Chapelle, qui l'immatricule AC-X 793. En 1998, Schröder déménage juste de l'autre côté de la frontière, à Eupen en Belgique où elle est immatriculée JUT 691 le 21 août 1998.

En 2001, elle repart en Allemagne après son achat par F. Schneider, de Drolshagen où elle est immatriculée CE-SF 25. Peu après, en 2002, sa sellerie est refaite en cuir Connolly. En septembre 2005, elle est achetée par le négociant Ralph Birwe, d'Andernach, la voiture aurait alors 33 000 km au compteur. Ce dernier la cède le 30 septembre 2005 au Comte Döpfer von Hirschberg, important collectionneur de Luthe-Wildenau, en Bavière, qui l'immatricule NEW-07777. Treize

As confirmed by specialist Marcel Massini, this car was delivered new in 1973 in Germany to the Auto Becker dealership, specialist in prestige brands based in Dusseldorf. It was then in red colour (which is still the same colour today) with black upholstery and spent its entire life in Germany, apart from a brief period in Belgium.

Its first owner Karl-Heinz Muller registered it K-NL 335 and kept it for 15 years before selling it on the 2nd June 1988 to Mr. G. Flaskämper from Celle, through the Schaffrath garage in Cologne. It was then registered CE-D 365 and was entrusted to Modena Motorsport in Langenfeld for a full restoration in its original colours. An inspection report from 1989 stated that it was in impeccable condition.

In April 1989, it was stored at Rothe Automobile in Hamburg,

then sold on the 12th January 1991 to ER Sportswagen in Mulheim-Karlich. It changed ownership again on the 16th April 1993 and joined the garage of Dietmar Schroder from Aachen who registered it AC-X 793. In 1998, Schroder moved just across the border in Eupen (Belgium) where it was registered JUT 691 on the 21st August 1998.

The car returned to Germany in 2001, after being purchased by F. Schneider from Drolshagen, where it was registered CE-SF 25. Shortly after in 2002, its upholstery was redone in Connolly leather. It was then purchased in September 2005 with 33,000 km on the clock by Ralph Birwe, a dealer based in Andernach. The latter sold it on the 30th September 2005 to Count Döpfer von Hirschberg, a major collector from Luthe-Wildenau in Bavaria who registered the car NEW-





ans plus tard, le 6 septembre 2018, Döpfer von Hirschberg s'éteint à l'âge de 56 ans et, l'année suivante, la Daytona est vendue par ses héritiers à son actuel propriétaire qui tombe en arrêt lorsqu'il découvre la voiture.

Ce dernier possède plusieurs GT des années 1970, et pour que la voiture soit utilisable sans souci, il fait effectuer des travaux de remise à niveau pour une somme de plus de 20 000 €, avec notamment une révision avec réglage moteur et une réfection des freins par les ateliers Formula GT à Munich. La voiture développe 268 cv et elle est prête à prendre la route.

Aujourd'hui cette Ferrari Daytona se présente dans un état d'usage satisfaisant, la restauration ancienne ayant bien supporté la course inexorable du temps. Elle affiche sa belle teinte rouge d'origine et l'intérieur refait se présente bien, avec ses sièges percés typiques du modèle. Les jantes Borrani à rayons lui apportent un certain panache, la

roue de secours étant, elle, une jante en alliage plus classique. Sous le capot, l'on découvre l'impressionnant V12 de 4,4 litres à quatre ACT d'origine (matching numbers). Ses 352 ch faisaient à l'époque de la Daytona une des voitures les plus performantes du marché (elle était annoncée pour 280 km/h), et la fidélité de la marque au moteur avant lui permettait d'afficher une stabilité à grande vitesse que ne pouvait égaler sa rivale de Lamborghini, la Miura. La forme de la Daytona, surnom donné après le triplé Ferrari aux 24 Heures de Daytona 1967, reste très impressionnante avec son capot interminable et son arrière ramassé, selon le dessin de Leonardo Fioravanti pour Pinfarina.

07777. Thirteen years later on the 6th September 2018, Döpfer von Hirschberg died at the age of 56 and the Daytona was sold by his heirs the following year to its current owner

The latter added the car to his collection of Italian GTs from the 1970s and to ensure that the car can be used with total peace of mind, he carried out a technical restoration for an amount exceeding €20,000 including a major service with engine adjustment and repair of the brakes. The engine service was done by marque specialist FormulaGT in Munich. A dyno test was carried out showing 268hp. The car is ready to drive and enjoy.

Today, this Ferrari Daytona is in acceptable used condition, with the previous restoration making it withstand well the inexorable test of time. It is presented in its beautiful red colour and the

refurbished interior is in good condition, with its perforated seats typical of this model. The spoked Borrani rims give it a certain panache, whilst the spare wheel is the standard Daytona alloy rim. Under the bonnet, it contains the impressive 4.4-litre V12 DOHC engine (matching numbers). Its 352 hp made the Daytona one of the most powerful cars on the market at the time (capable of reaching 280 km/h). And the brand's faithfulness when it comes to the front engine enabled it to have greater stability at high speeds, unmatched by its rival the Lamborghini Miura. The shape of the Daytona, nickname given after the Ferrari hat-trick at the 24 Hours of Daytona in 1967, remains very impressive with its endless bonnet and its compact rear end, according to Leonardo Fioravanti's design for Pinfarina.

1964 FERRARI 250 GT/LUSSO BERLINETTA ○

Titre de circulation suisse
Véhicule en importation
temporaire
Swiss title
In temporary import in the UE

Châssis n° 5497
Moteur Tipo 168 U n° 5497
Numéro interne 2172/62E

1.600.000 - 2.000.000 €

- Vendue neuve en Suède
- Restauration complète en 1998 par Joe Macari Classics
- Certifiée par Ferrari Classiche, matching numbers
- Combinaison de couleurs d'origine, état exceptionnel
- Un des plus beaux modèles Grand Tourisme de Maranello

- *Sold new in Sweden*
- *Full restoration in 1998 by Joe Macari Classics*
- *Certified by Ferrari Classiche, matching numbers*
- *Original colour combination, exceptional condition*
- *One of the most beautiful GTs from Maranello*



Au tout début des années 60, Pininfarina était occupé à la production de la 250 GTE 2+2 et seule une version routière (Lusso) de la 250 GT SWB continuait d'être produite en très petite série par Scaglietti. Ferrari, dont l'effort en compétition coûtait cher, voulait doubler sa production de voitures routières utilisables. Aussi,

à Paris, en Octobre 1962, Ferrari et Pininfarina présentaient la 250 GTL berlinetta « Lusso ». Un deuxième prototype apparut peu après au salon de Turin, œuvre de la Carrozzeria Scaglietti de Modène. Les deux voitures reçurent un traitement un peu différent du toit et se démarquaient toutes deux par des détails de la version de série qui >>>

At the start of the 1960s, Pininfarina was involved with the production of the 250 GTE 2+2 and the Lusso was the only road-going version of the 250 GT SWB still being built, in small numbers, by Scaglietti. Ferrari, with racing commitments that were proving expensive, wanted to double the production of usable road-going

cars. In October 1962 in Paris, Ferrari and Pininfarina therefore presented the 250 GTL Berlinetta "Lusso". A second prototype appeared shortly afterwards at the Turin Motor Show, built by Carrozzeria Scaglietti from Modena. The two cars had slightly different roofs and features from both appeared in the>>>



>>> fut cataloguée en Janvier 1963 et resta en production jusqu'en Septembre 1964.

La « Lusso » avait été construite pour être la plus désirable possible et elle le fut.

Ce nouveau dessin fut et reste une parfaite réussite. Le châssis adoptait un empattement létiche chez Ferrari, 2400 mm, et ressemblait beaucoup à celui de la GTO, partageant avec elle des éléments mécaniques et l'arrière tronqué à la manière de l'aérodynamicien Kamm. Sur cette voiture, Ferrari commençait réellement à prendre en compte les problèmes de confort et de fiabilité d'une voiture faite pour la route, cependant, les pare-chocs étaient purement décoratifs et les sièges de type baquet.

Le Comte Lurani, après un essai-marathon, concluait dans Auto Sport Italiana ses impressions sur celle qu'il appelait « La Più bella del mondo ! » : « La berlinette 250 GT dessinée par Pininfarina a pleinement confirmé ses droits à être considérée comme la plus exceptionnelle des voitures sportives de hautes performances existant aujourd'hui. Elle révèle l'excellence de sa base mécanique distillée par une tradition sportive incomparable et une conception esthétique remarquablement réussie qui porte

la signature du plus grand carrossier du monde ».

La voiture présentée # 5497 est l'un des 350 exemplaires de 250 GT/L produits, et chose encore plus rare, livrée neuve par l'importateur officiel Ferrari suédois Tore Bjurström, le 7 avril 1964 dans sa configuration actuelle, Grigio Argento, intérieur en cuir Connolly rouge. Après avoir été exposée au Circuit Västkuistloppet de Falkenberg, elle est vendue à son premier propriétaire, Siverson Bil puis à Pelle Lundberg qui la conservera jusqu'en 1969. Elle restera en Suède entre les mains de trois autres propriétaires dont le dernier en 1978 la repeindra en rouge, avant de partir en 1997 en Angleterre et d'être complètement restaurée par le réputé atelier Joe Macari Classics, alors agent officiel Ferrari à Londres. Un impressionnant dossier de restauration montre le travail réalisé aussi bien sur la mécanique que sur la carrosserie qui retrouve sa couleur d'origine et l'intérieur refait à neuf dans sa teinte d'origine également. A cette occasion, elle est certifiée Ferrari Classiche et reçoit son Red Book prouvant qu'elle est bien dans sa configuration telle que sortie d'usine. Le collectionneur actuel en fait l'acquisition à l'issue

>>> production version that was built between January 1963 and September 1964.

The "Lusso" was designed to be irresistibly attractive, and it certainly achieved that objective.

The styling of this new model was and still is a perfect success. The chassis had Ferrari's favoured 2400 mm wheelbase and shared many similarities with the GTO, including mechanical elements and the truncated rear tail in the style of the aerodynamicist Kamm. Ferrari began to take the issues of comfort and reliability seriously in this road-going model. The bumpers, however, were purely decorative and the car retained bucket seats.

Count Lurani, following a marathon test session, recorded in Auto Sport Italiana his impressions of what he called "La Più bella del mondo!": "The 250 GT berlinetta designed by Pininfarina has earned its right to be seen as the most exceptional, high performance sports car in existence today. It displays an excellent mechanical base distilled from unrivalled sporting heritage and a remarkably successful aesthetic design carrying the signature of the greatest coachbuilder in the world."

This car, no. 5497, is one of the 350 examples of the 250 GT/L built, and, even more unusually, was supplied new by the official Ferrari importer in Sweden, Tore Bjurström, on 7 April 1964 in its current specification of Grigio Argento with a red Connolly leather interior. After being displayed at the Västkuistloppet circuit at Falkenberg, it was sold to its first owner, Siverson Bil, and then to Pelle Lundberg, who kept it until 1969. It stayed in Sweden with three other owners, the last of whom in 1978 had it repainted in red, before it left for England in 1997, where it was completely restored by the renowned workshop of Joe Macari Classics, then an official Ferrari agent in London. An impressive restoration file shows the mechanical work done and that carried out on the body, which was returned to its original colour; the interior was also restored as new in its original colour. At this point, it was certified by Ferrari Classiche and received its 'Red Book', proving that it is in the same specification as when it left the factory. Its current owner bought the car following the restoration and it joined his very fine collection of





de la restauration et elle rejoint sa très belle collection de Ferrari. Le dossier de restauration et le Red Book sont à votre disposition sur simple demande auprès de notre équipe

Il s'agit d'une Lusso dans un état impressionnant, dans sa combinaison de couleur d'origine d'une grande élégance. Elle allie performances et beauté du dessin, tout en rondeur, doté de ce tableau de bord si caractéristique avec le compteur au centre du tableau de bord.

Ferraris. The restoration folder and 'Red Book' are available on request from our team.

This Lusso is in impressive condition, in its extremely elegant original colour combination. It combines high performance and curvaceous good looks, with its distinctive dashboard



1958 FERRARI 250 GT CALIFORNIA SPYDER LWB ○

Titre de circulation suisse
Véhicule en importation
temporaire
Swiss title
In temporary import in the UE

Châssis n° 1011GT
Moteur n° 1011
Tipo 128D n° 014D

8.500.000 - 11.500.000 €

- Certification Ferrari Classiche
- Restauration totale en Angleterre (dossier complet)
- Matching numbers, phares carénés
- Un des plus beaux cabriolets de l'Histoire de l'Automobile
- Grande rareté, un des 47 exemplaires, la 10^e construite

- *Ferrari Classiche certification*
- *Complete restoration in England (comprehensive file)*
- *Matching numbers, faired-in headlamps*
- *One of the most beautiful cabriolets in the history of the car*
- *Extremely rare, the 10th of 47 cars built*



Avec la 250, le destin de Ferrari va changer. De constructeur marginal, il va prendre une dimension industrielle et acquérir l'aura mondiale qu'on lui connaît aujourd'hui. Autour du fameux V12 3 litres, dont les qualités de puissance et de souplesse ne sont plus à démontrer, naissent deux familles d'automobiles : des Ferrari exclusivement destinées à la piste, et

d'autres plutôt réservées à un usage routier et offrant donc un confort et un équipement dont étaient jusque-là dépourvues les voitures de la marque. La branche course donnera naissance à des légendes sur roues comme les Testa Rossa, berlinettes Tour de France, 250 GTO ou 250 LM alors que la famille des voitures de route produira de merveilleux coupés ou cabriolets que se>>>

With the 250, Ferrari's destiny would change. From being a minor car maker, it would take on an industrial dimension and acquire the worldwide reputation we associate with it today. Two families of cars grew up based on the famous 3-litre V12, whose power and flexibility are now well proven: one line of Ferraris destined to be driven on track,

the other reserved for use on the road, with a level of comfort and equipment which the company's cars had not previously enjoyed. The racing arm gave birth to legends on wheels such as the Testa Rossa, Tour de France berlinetta, 250 GTO or 250 LM, while the range of road cars gave rise to some wonderful coupés and cabriolets which film stars, >>>





>>> disputeront stars, sportifs de haut niveau et gros industriels. Mais ce qui caractérise aussi le constructeur de Maranello, ce sont les "passerelles" constantes qui relient les deux familles, et qui fait que les voitures de route ne sont jamais très loin de la piste... Le spyder 250 GT California est le fruit de ce mariage idéal. En effet, alors que le cabriolet 250 GT Pinin Farina est directement dérivé du coupé grand tourisme, le spyder California s'appuie sur les berlinettes destinées à la compétition. A tel point d'ailleurs que, sur un dessin magistral de Pinin Farina, il est carrossé chez Scaglietti, à qui Ferrari confie la réalisation de ses voitures de compétition. Le spyder reprend le même châssis de 2,60 m d'empattement que la berlinette Tour de France, son moteur offre des caractéristiques comparables et sa forme adopte le décrochement d'aile arrière caractéristique de la version fermée. Comme il est moins systématiquement orienté compétition, il accuse sur la balance quelques dizaines de kilos de plus que son homologue, mais reste malgré tout plus léger que le cabriolet. D'ailleurs, certains modèles plus spécialement préparés pour les joies du chronomètre

ont se distinguer sur circuits : ainsi, Ginther et Hively terminent premiers de la catégorie Grand Tourisme et neuvièmes au classement général des 12 Heures de Sebring 1959 et Grossman et Tavano décrochent la cinquième place aux 24 Heures du Mans de la même année, au volant d'un spyder engagé par l'écurie du NART de l'enthousiaste Luigi Chinetti. Ledit Chinetti n'est d'ailleurs certainement pas étranger à l'appellation "California" du spyder 250 GT : d'origine milanaise, ami intime d'Enzo Ferrari, il participe largement et efficacement à la diffusion de Ferrari en Amérique du Nord, qui devient pour le constructeur italien un marché avec lequel le modèle va connaître une évolution parallèle à celle des versions compétition et un grand succès commercial auprès des plus exigeants amateurs fortunés. En tout, quarante sept exemplaires sont vendus en moins de deux ans dont curieusement 6 seulement en Californie. En réalité deux California de plus sont sorties des ateliers de Scaglietti à la même époque, un coupé « Boano » et un cabriolet Pinin Farina, rhabillés à la suite d'accidents. Et il convient bien sûr de ne pas oublier les 52 >>>

>>> *top-level sportsmen and leading industrialists competed to own. But what also distinguished Ferrari were the constant bridges linking the two branches, ensuring that the road cars were never far removed from the racetrack ... The 250 GT California Spyder was the result of this perfect marriage. Whereas the 250 GT Pinin Farina cabriolet was directly derived from the GT coupé, the California Spyder was based on the berlinettas intended for competition. To the point in fact where – starting from a masterful design by Pinin Farina – its body was built by Scaglietti, who produced Ferrari's cars for competition. The Spyder used the same chassis with a 2.60m wheelbase as the Tour de France berlinetta, its engine had similar specifications and its styling adopted the same recess in front of the rear wheels as the closed model. As it was less systematically aimed at use in motorsport, it weighed a few dozen kilos more than its counterpart, but nonetheless remained lighter than the cabriolet. And indeed, some models which were specially prepared to face the delights of the stopwatch distinguished*

themselves on track: Ginther and Hively, for example, finished first in the GT class and ninth overall at the 12 Hours of Sebring in 1959, while Grossman and Tavano took fifth place at the 24 Hours of Le Mans the same year, driving a Spyder entered by Luigi Chinetti's NART team. Chinetti assuredly contributed to the 'California' name given to the 250 GT Spyder: originally from Milan and a close friend of Enzo Ferrari, he played an important and effective part in Ferrari's distribution in North America, which became a market where the model developed in parallel with the competition versions and was a huge commercial success with the most demanding and wealthy enthusiasts. Altogether, 47 cars were sold in less than two years, but curiously, only six in California. In actual fact, two extra Californias left Scaglietti's workshop at the same time: a 'Boano' coupé and a Pinin Farina cabriolet, which were re-bodied after accidents. And, of course, we should not forget the 52 short-wheelbase cars which followed from 1960–1962. A fast and exclusive model, the California Spyder retains a special place >>>



1011 GT Laguna Seca 1959 @ Archives Marcel Massini



1011 GT Laguna Seca 1960 @ Archives Marcel Massini



1011 GT Cotati Bev Spencer 1964 @ Archives Marcel Massini



1011 GT Hal Baud Pebble Beach 1965 @ Archives Marcel Massini





>>>exemplaires sur châssis court qui ont pris la suite entre 1960 et 1962. Modèle exclusif et performant, le spyder California garde une place à part dans la production Ferrari, car il réalise une synthèse inégalée entre les qualités des modèles de piste et ceux de route, les deux voies sur lesquelles Ferrari a appuyé son succès planétaire. De plus les carrosseries cabriolet de la marque sont particulièrement rares dans la production Ferrari, ce qui explique son succès grandissant au fil des décennies faisant aujourd'hui de la California la plus chère des Ferrari routières.

Cette Ferrari 250 GT California Spyder que nous avons le bonheur de présenter est livrée neuve à l'agent Ferrari de Hollywood en Californie, John Von Neumann le 8 octobre 1958. Elle est alors rouge, intérieur cuir noir. Elle est acquise par son premier propriétaire Hal Haub à Los Angeles fin des années 50 où elle restera jusqu'en 1990 sous le soleil californien entre les mains de Herb Gordon, entre 1970 et la fin des années 80. Plusieurs photographies montrent la voiture dans différents hauts lieux de la course automobile (Laguna Seca et Shelton Raceway en 1959 et 1964), ses propriétaires ne s'en servant pas nécessairement pour participer aux courses de club mais simplement pour se déplacer. En 1989, elle passe entre les mains de David Livingston de Seattle avant de traverser l'Atlantique en 1992 pour rejoindre le garage d'un amateur, Volker Graul en Allemagne. En

2010, elle est acquise par un suisse, Michael Willms et en 2014, vendue à un collectionneur anglais. En 2018, elle entre dans le réputé atelier de restauration Joe Macari à Londres où elle va bénéficier d'une réfection complète dans les règles de l'art des éléments mécaniques, y compris le moteur V12, et de l'ensemble de la carrosserie. Un dossier de restauration impressionnant accompagne d'ailleurs la voiture montrant le professionnalisme avec lequel les travaux ont été menés. A cette occasion, elle reçoit une superbe peinture bleue et son intérieur est tendu de cuir beige. A cette occasion, elle reçoit sa certification Red Book Ferrari Classiche dans lequel il est noté que seule la boîte de vitesses n'est pas celle d'origine mais qu'elle correspond bien au bon modèle ; celle-ci est donc frappée du logo Ferrari Classiche. Une fois la restauration complète achevée, elle rejoint l'importante collection du propriétaire actuel. Elle est depuis très régulièrement entretenue par Arnaud Gauduel, Ferrari Lyon, qui rajoutera un ventilateur additionnel sur demande du propriétaire, pour un refroidissement optimal les journées chaudes d'été. Elle vient de recevoir sa dernière révision juste avant la vente ; cette sublime California se trouve donc dans un état impressionnant. Nous invitons les personnes intéressées par cette sublime automobile à feuilleter le Red Book Ferrari Classiche ainsi que le dossier de la restauration, à disposition auprès de notre équipe.

>>>in Ferrari's production, since it achieved an unrivalled combination of the qualities of its models for the road and for the track, the two paths on which the company built its global success. In addition, cabriolet-bodied versions are particularly rare in Ferrari's production, so explaining the model's growing success over many years and making the California the most expensive roadgoing Ferrari today.

The Ferrari 250 GT California Spyder which we are delighted to present was supplied new to the Ferrari dealer in Hollywood, California, John Von Neumann, on 8 October 1958. At the time, it was red, with a black leather interior. It was acquired by its first owner, Hal Haub from Los Angeles, at the end of the 1950s, and would remain in the Californian sunshine until 1990, where it was owned by Herb Gordon from 1970 until the end of the 1980s. Several photographs show the car at various major motorsport venues (Laguna Seca and Shelton Raceway in 1959 and 1964); its owners may not necessarily have competed in club races there, but simply used the car to travel around. In 1989, it was bought by David Livingston in Seattle before crossing the Atlantic in 1992 to take its place in the garage of Volker Graul, an enthusiast in Germany. In 2010, it was acquired by a Swiss collector, Michael Willms, and then, in 2014, it was sold to

an english collector. In 2018, it entered Joe Macari's famous restoration workshop in London, where it underwent a complete mechanical restoration including the V12 engine and a complete bodywork refurbishment. The car comes with an impressive restoration folder showing the professionalism with which the work was carried out. As part of the restoration, it was repainted in blue to the highest standards and its interior retrimmed in beige leather. At this point, it received its Ferrari Classiche certification and 'Red Book', in which it was noted that only the gearbox was not original, but was of the correct type: it was therefore stamped with the Ferrari Classiche logo. Once the entire restoration was complete, the car joined its current owner's collection. It has since been regularly maintained by Arnaud Gauduel (Ferrari Lyon), who added an extra fan at the owner's request, to optimise the cooling on hot summer days. It was given its last service just before this auction; this sublime California is therefore in impressive condition. We invite all parties interested in this magnificent motorcar to consult the Ferrari Classiche 'Red Book' and the restoration folder, which are available from our team.



La California reste certainement un des plus beaux cabriolets de l'Histoire de l'Automobile, une des GT les plus performantes de son époque, dont les plus grandes stars des années 60 ont toutes été conquises par son élégance et sa sportivité. Nous ne parlons plus d'Automobile mais d'une œuvre d'art, d'un mythe.

The California undoubtedly remains one of the most beautiful cabriolets in the history of the car; and one of the quickest GTs of its time; all the great stars of the 1960s were won over by its elegance and sportiness. We can no longer speak of a car, but of a work of art, a legend.



1948 ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH « WOODY »

Carte grise française
French title

Châssis n° WCB 56

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

- Très rare version break de chasse avec séparation chauffeur !
- Plus de 63 000 € de facture chez Lecoq en 2014
- Historique connu et même propriétaire depuis plus de 40 ans

- *Very rare shooting brake version with driver separation!*
- *Invoiced at Lecoq at over €63,000 in 2014*
- *Known history and same owner for over 40 years*



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. Le châssis WCB 56 fut livré le 4 août 1948 chez Park Ward Ltd à Willesden. Cette Rolls fut par la suite transformée en break bois, offrant ainsi la possibilité de rabattre la banquette arrière et de profiter d'un important plancher plat. La documentation d'usine nous indique qu'elle fut livrée neuve le 14 décembre 1948 au colonel Sir R. A. Needham à Londres, puis acquise 3 ans plus tard par la société Short Bros & Harland Ltd. En 1952, elle devient la propriété de Miss Yule de Bricket Wood (probablement à

l'origine de la modification en break bois) et change de main à son décès au profit de Mr. Willis d'Ealing, le 14 octobre 1960. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition autour de 1978 (et l'immatricule en France en 2000) auprès d'un collectionneur qui l'avait immatriculée en mai 1977 en Angleterre. En 2014, la carrosserie Lecoq s'attèle à la restauration de la carrosserie avec notamment un nouvel ensemble de boiserie, pour plus de 63 000 €.

Cette réalisation break bois sur base de Rolls-Royce est une rare opportunité d'acquérir un modèle d'exception offrant un aspect pratique et une originalité indéniable.

The first post-war Rolls-Royce, the Silver Wraith was produced from 1946 to 1959. In keeping with the pre-war tradition, the chassis were sent to the major coachbuilders for dressing. Chassis WCB 56 was delivered on 4 August 1948 to Park Ward Ltd in Willesden. This Rolls was later converted into a wooden station wagon, allowing the rear seat to be folded down and the car to benefit from a large flat floor. Factory documentation tells us that it was delivered new on 14 December 1948 to Colonel Sir R. A. Needham in London, and acquired 3 years later by Short Bros & Harland Ltd. In 1952, it came into the ownership of Miss Yule of Bricket Wood (who was

probably responsible for modifying it to a wooden station wagon) and changed hands on her death to Mr Willis of Ealing on 14 October 1960.

Its current owner acquired it around 1978 (and registered it in France in 2000) from a collector who had registered it in May 1977 in England. In 2014 carrosserie Lecoq restoring the bodywork, including a new set of wood panelling, at a cost of over €63,000.

This Rolls-Royce-based wood station wagon is a rare opportunity to acquire an exceptional model offering undeniable practicality and originality.

1995 ROLLS-ROYCE CORNICHE IV

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° SCAZD02CXSCX50159

80.000 - 120.000 €

• Superbe combinaison de couleurs

• Rare Corniche IV

• Modèle iconique de la marque

• *Superb color combination*

• *Rare Corniche IV*

• *Iconic model*



La Rolls-Royce Corniche a marqué l'histoire de l'Automobile entre 1971, année de son lancement, et sa dernière version, la « S » avec moteur turbo en 1995. Le modèle suivant, la « V », reprend la terminologie Corniche mais n'a plus le même design alors que la première Corniche est la version coupé ou cabriolet de la berline Sliver Shadow. Elle doit son nom à l'ensemble des routes qui séparent Nice de Monaco. Dessinée par Bill Allen, elle a connu quatre appellations. Celle que nous présentons est un des modèles les plus tardifs de la production de Crewe puisqu'il s'agit d'une des dernières Corniche IV construites en 1995 et livrée neuve aux États-Unis, en Californie, en 1996. Elle traverse ensuite l'Atlantique pour entrer entre les mains d'un amateur allemand et c'est à Monaco que nous

la retrouvons chez le propriétaire actuel, un promoteur monégasque, qui s'en servira de manière limitée pour se déplacer avec élégance dans la Principauté. La combinaison de couleur est très sobre et d'une grande élégance, gris légèrement bleuté, intérieur en cuir gris clair et passepoil gris sombre ; l'état de l'intérieur est superbe, y compris les boiseries sur la console centrale et le tableau de bord qui abrite les airbags dont cette dernière version est équipée. Le compteur de cette superbe Corniche IV affichait 89 033 miles lorsque nous l'avons photographié, ce qui nous permet de dire qu'elle a toujours reçu le plus grand soin. Elle tourne très bien, dans le silence de son V8, comme il se doit sur une Rolls-Royce. Livrée avec son manuel de bord et son carnet, cette version IV est une véritable opportunité.

The Rolls-Royce Corniche marked automotive history from its launch in 1971 to its last version, the turbocharged "S" in 1995. The next model, the "V", took up the Corniche terminology but no longer had the same design, while the first Corniche was the coupé or cabriolet version of the Sliver Shadow sedan. It owes its name to the set of roads between Nice and Monaco. Designed by Bill Allen, it went through four different names. The one we're presenting here is one of Crewe's latest production models, one of the last Corniche IVs built in 1995 and delivered new to the USA, in California, in 1996. It then crossed the Atlantic to enter the hands of a German enthusiast, before arriving in Monaco at the home of its current owner, a

monegasque promoter, who will use it on a limited basis to move around the Principality in style. The color combination is very sober and elegant, light bluish gray, light gray leather interior with dark gray piping; the condition of the interior is superb, including the woodwork on the center console and the dashboard which houses the airbags this latest version is equipped with. The odometer on this superb Corniche IV showed 89,033 miles when we photographed it, which tells us that it has always received the utmost care. It runs very well, in the silence of its V8, as befits a Rolls-Royce. Supplied with its on-board manual and notebook, this IV version is a real opportunity.

1993 BMW 850 CSI

Carte grise française
French title
Châssis n° WBSEG91000CC00522
60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Vendue neuve en Belgique
- Toit ouvrant, carnet d'entretien à jour
- Boîte mécanique 6 vitesses, V12, 380 ch.

- **Sold new in Belgium**
- **Sunroof, up-to-date service logbook**
- **6-speed manual gearbox, V12, 380 hp**



Un V12 5.5L de 300 cv : voilà ce que proposait la 850i lors de sa sortie. Ces chiffres semblaient satisfaisants sur le papier, néanmoins, devant le poids élevé de son coupé haut de gamme, BMW confie à Motorsport la noble mécanique qui passe alors à 5.6 L et 380 cv, caractérisant la version CSI proposée à partir de 1992.

L'exemplaire présenté a été immatriculé pour la première fois le 30 août 1993 et livrée en Belgique, au garage Albert 1er BMW de Genval. Son carnet d'entretien montre un entretien scrupuleux et régulier, ce qui permet d'avoir aujourd'hui une voiture qui se présente dans un état impeccable à tous les niveaux, même avec 196 000 km au compteur. Son intérieur recouvert d'une sellerie en cuir noir est superbe. La richesse des équipements de base est améliorée par un toit ouvrant

électrique optionnel, des sièges électriques chauffants avec mémoire de position, ou encore une alarme. Enfin, elle est équipée de la boîte de vitesse manuelle à 6 rapports. Le propriétaire actuel, concessionnaire BMW l'a reprise tant son état était impeccable, preuve en est de son entretien et de ses 9 derniers contrôles techniques en main. Elle sera livrée avec son double des clés, quatre pneus neufs et l'embrayage vient d'être remplacé. Avec seulement 1510 versions CSI produites, ce coupé, outre son agrément de conduite et sa ligne avec phares escamotables ce qui ne gâche rien, est un excellent placement d'avenir. Déjà, d'années en années, sa cote ne cesse d'augmenter.

A 5.5L V12 engine of 300 hp: this is what the 850i had when it was launched. These figures seemed acceptable on paper however, due to the heavy weight of this high-end coupe, BMW entrusted Motorsport with this lovely engine, which then increased to 5.6L and 380 hp, hence why the CSI version was then offered in 1992.

This particular example was registered for the first time on the 30th August 1993 and delivered in Belgium to the Albert 1er BMW garage in Genval. Its service logbook evidenced a meticulous and consistent servicing, which resulted in having a car today in impeccable condition at all levels, even with the mileage of 196,000 km on the odometer.

Its interior is superb and covered with black leather upholstery. The abundance of basic equipment is enhanced by an optional electric sunroof, heated electric seats with memory programming and even an alarm. Finally, it is equipped with the 6-speed manual gearbox. The current owner (a BMW dealer) took it back since its condition was impeccable, as evidenced by its servicing and its last 9 roadworthiness inspections.

It will be delivered with both its keys, four new tyres and the clutch has just been replaced. With only 1,510 CSI versions produced, as well as its driving pleasure and its beautiful design with retractable headlights, this coupe is an excellent investment for the future. Year on year, its rating is already continuing to increase.

1975 BMW 2002 TURBO

Carte grise française
French title

Châssis n° 4291619

90.000 - 130.000 €

- Française d'origine, vendue neuve à Angoulême
- Provenant de la collection d'un concessionnaire BMW
- Important travaux récents, superbe état
- Eligible pour de nombreux événements

- *French since new, sold new in Angouleme*
- *From the collection of a BMW dealer*
- *Major recent work, superb condition*
- *Eligible for numerous events*



Voiture rare, la 2002 Turbo a été produite à moins de 1700 exemplaires et ne fut que très peu diffusée en France. Celle que nous présentons fait partie de ces rares exemplaires (guère plus d'une centaine) vendus neufs en France. Elle n'a connu que trois propriétaires après avoir été vendue neuve à Angoulême fin août 1975. De nombreuses options l'équipent : vitre teintées, boîte de vitesses 5 sport, sièges sport, jantes BBS et de rétroviseur droit. Lors de son achat par l'actuel propriétaire,

concessionnaire BMW dans l'ouest, cette 2002 Turbo fut complètement remise en état : carrosserie, peinture, amortisseurs, pneus, échappement inox, pivots et la liste est longue. Son intérieur est en simili cuir noir en très bon état, ainsi que les moquettes à peine usées, pourtant d'origine. La baie moteur démontre d'un entretien scrupuleux, ce qui lui permettra d'intégrer la collection d'un connaisseur ou de participer à de nombreux rallyes historiques auxquels elle est évidemment éligible.

The 2002 Turbo is a rare car, since only 1,700 examples were produced and a very few were distributed in France. This particular one is one of those rare examples (barely more than a hundred) sold new in France. It only had three owners after being sold new in Angouleme at the end of August 1975. It is equipped with many options: tinted windows, 5-speed sport gearbox, sports seats, BBS rims and right rear-view mirror. When it was acquired by the current owner, a

BMW dealer based in the west, this 2002 Turbo was completely restored: bodywork, paint, shock absorbers, tyres, stainless steel exhaust, swivel and the list goes on. It has a black faux leather interior in very good condition, so are the carpets which have barely been worn despite being original. The engine bay shows a meticulous servicing, which will enable it to join the collection of a connoisseur or to take part in various historic rallies for which it is naturally eligible.

1979 BMW MI

Carte grise française
French title

Châssis n° WBS00000094301068

500.000 - 600.000 €

- Vendue neuve en France, quasi-première main
- Modèle rare et performant, 66 250 km d'origine
- Le symbole de l'engagement de BMW en compétition

- Sold new in France, almost first hand
- Rare and powerful model; 66,250 km since new
- The symbol of BMW's commitment to motorsport



Inspirée du concept car BMW Turbo présentée en 1972 et dessinée par Giugiaro, la BMW MI est la première à porter le fameux "M" de BMW Motorsport. S'agissant au départ d'une spéciale d'homologation (en Groupe 4), elle est conçue sous la responsabilité du département compétition, alors dirigé par Jochen Neerspach. La carrosserie est en fibre de verre et la voiture reçoit un six-cylindres 3,5 litres central dérivé de celui des coupés CSL, avec culasse 24 soupapes et lubrification par carter sec. Dévoilée au Salon de Paris 1978, elle apparaît comme une machine de grand tourisme de haut niveau.

Cette MI est une des premières à avoir été livrée en France. Elle

est vendue par la concession BMW Pelras de Toulouse, livrée en même temps que celle de M. Pelras lui-même, et immatriculée le 5 octobre 1979 au nom de son premier propriétaire qui la gardera jusqu'en 2019 et la cédera au propriétaire actuel, concessionnaire BMW dans l'ouest. La voiture n'a que 76 560 km, possède son double de clés et son manuel de l'utilisateur. Lors de son achat, la voiture passe dans l'atelier de sa concession pour une révision complète et quelques travaux pour la remettre dans un état optimal. L'embrayage bi-disques est remplacé, ainsi que les amortisseurs, le réservoir d'huile, la courroie de distribution, les injecteurs, la pompe à essence, les pneus Pirelli identiques

Inspired by the BMW Turbo concept car presented in 1972 and designed by Giugiaro, the BMW MI is the first to bear the famous "M" of BMW Motorsport. Initially created as a special homologation (in Group 4), it was designed under the responsibility of the motorsport department, at the time headed by Jochen Neerspach. The bodywork was made of fibreglass and had a 3.5-litre six-cylinder mid-engine derived from the CSL coupe versions, with a 24-valve cylinder head and dry sump lubrication. Unveiled at the 1978 Paris Motor Show, it made its appearance as a high-level grand touring machine.

This particular MI was one of

the first to have been delivered in France. It was sold by the BMW Pelras dealership in Toulouse (delivered at the same time as the example of Mr Pelras himself) and registered on the 5th October 1979 in the name of its first owner who kept it until 2019, when he transferred it to the current owner, a BMW dealer based in the west.

The car has a mileage of only 76,560 km. It also includes both its keys and the user manual. After purchasing it, the car went to the dealership's workshop for a full service and had some work done to restore it to its optimal condition. The double-plate clutch was replaced, as well as the shock absorbers, the oil tank, the timing



à l'origine. L'intérieur est nettoyé et remis à neuf si bien que ses sièges et les moquettes se trouvent dans un état comme neufs. La voiture est livrée avec l'ensemble de ses factures d'entretien BMW Toulouse et sa trousse à outils d'origine. Il s'agit d'un exemplaire dans un état d'origine exceptionnel, comme on trouve rarement sur le marché. Construite à seulement 399 exemplaires homologués route, la M1 est une voiture rare, utilisable tous les jours tant son utilisation est polyvalente et confortable, aussi bien à basses vitesses qu'à 260 km/h (sur circuit !)

belt, the injectors, the fuel pump and the Pirelli tyres which are identical to the original.

The interior was cleaned and restored, so much so that its seats and carpets look like they are in new condition. The car is delivered with all its BMW Toulouse servicing invoices and its original tool kit. This is an example in exceptional original condition and hard to find on the market. With only 399 road-legal examples built, the M1 is a rare car which can be used every day, as it is versatile and comfortable both at low speeds and at 260 km/h (on a track!)



1980 BMW M1 PROCAR

Carte grise française
French title

Châssis n° 4301302

1.000.000 - 1.200.000 €

- Restauration d'excellente qualité, belle préparation Procar d'époque
- Important palmarès d'époque en courses IMSA
- A toujours terminé dans les 10 premiers au Tour Auto
- Idéale pour Le Mans Classic et le Tour Auto
- Fiable, performante et rare

- *Excellent quality restoration, beautiful period Procar preparation*
- *Important previous IMSA racing track record*
- *Always finished in the top 10 at the Tour Auto*
- *Ideal for Le Mans Classic and the Tour Auto*
- *Reliable, powerful and rare*



Pour faire courir les BMW M1, modèle lancé en 1978 mais qui ne peut participer au Championnat du Monde des voitures de sport à cause d'un changement de règlement, Jochen Neerpasch, directeur du département BMW Motorsport, met au point le Championnat monotype Procar. Il connaît deux éditions, en 1979 et 1980, avec des

courses qui ont lieu en ouverture des Grand Prix de Formule 1 : les pilotes de monoplaces se voient attribuer un volant de M1 en fonction de leur temps aux essais, ce qui donne lieu ensuite à des affrontements spectaculaires... BMW tourne la page en 1981 pour se concentrer sur ses moteurs de Formule 1, mais les M1 Procar >>>

As a model launched in 1978 which could not compete in the World Sports Car Championship due to a change in regulations, Jochen Neerpasch (Director of the BMW Motorsport department) developed the Procar Championship in order for BMW M1 to race. There were two editions in 1979 and 1980,

in races which took place as openers to Formula 1 Grand Prix racing events: single-seater drivers were allocated a drive in the M1 according to their time in practice, resulting in spectacular racing clashes.. BMW turned the page in 1981 to concentrate on its Formula 1 engines, but the M1 Procar machines continued their>>>





>>> peuvent poursuivre leur carrière aux États-Unis au championnat IMSA.

C'est ainsi qu'est née la voiture que nous présentons : modèle de route à l'origine vendu neuf en Italie et livrée en orange, cette M1 a été modifiée en 1982 aux spécifications Procar par Walker Brown Racing Team et a pris part de 1983 à 1986 au championnat américain, en catégorie GTO. Après quatre courses en 1983, la saison la plus intense à laquelle cette voiture a pris part a été celle de 1984, avec 13 épreuves dont les 12 Heures de Sebring. Elle a encore pris le départ de quatre courses en 1985, puis en 1986 aux 24 Heures de Daytona entre les mains d'une autre équipe, Dallas Motorsport. Elle a porté une livrée successivement blanche, noire et rouge, mais toujours avec le numéro 43 sur les portières.

Vendue en 1986 à Franco Sbarro, en Suisse, elle a fait l'objet en 2005 d'une restauration complète qui lui a permis de prendre part au Mans Classic et au CER de Patrick Peter.

En février 2018, elle a été achetée par son actuel propriétaire, homme d'affaires passionné de sport automobile, qui lui a fait bénéficier d'une remise en état complète. Elle s'est achevée en 2019 et a totalisé environ 150 000 € de travaux, la voiture retrouvant la livrée Procar traditionnelle à base des couleurs

blanc, bleu et rouge de BMW Motorsport

Une fois la restauration terminée, le propriétaire s'est engagé au Tour Auto cinq fois d'affilée, de 2019 à 2023, en catégorie compétition et en terminant systématiquement les épreuves chronométrées dans les dix premiers et même deuxième en 2023. Selon ses propos, "la voiture est performante et surtout d'une fiabilité remarquable". Lors de cette épreuve, elle a toujours été accueillie en star lors de son passage et acclamée par le public.

Aujourd'hui en très bel état grâce à sa restauration qui n'a guère vieilli, elle présente des réglages route qui peuvent être facilement modifiés pour le circuit. En attente de renouvellement de son PTH, elle sera complètement révisée avant la vente et sera livrée avec un jeu de quatre roues supplémentaires.

En plus de ses qualités routières et de son 6-cylindres 3,5 litres en position centrale, la BMW M1 est une voiture rare, dont la production s'élève à un peu plus de 450 exemplaires. Idéale pour le Tour Auto, Le Mans Classic et les courses CER de Peter Auto, la M1 que nous proposons affiche une superbe préparation Groupe 4 et ne demande qu'à poursuivre sa carrière en compétition historique où elle continuera à occuper les avant-postes.

>>> *career in the United States in the IMSA championship.*

That's how this particular car was born: a road model originally sold new in Italy and delivered in orange, this M1 was modified in 1982 to Procar specifications by Walker Brown Racing Team and competed in the American championship between 1983 and 1986, in the GTO category. After four races in 1983, the car took part in its most intense season in 1984 with 13 events including the 12 Hours of Sebring. It also competed in four more races in 1985, then in 1986 at the 24 Hours of Daytona in the hands of another team, Dallas Motorsport. It had a livery in white, then black and red consecutively but always had the number 43 on its doors.

Sold in 1986 to Franco Sbarro in Switzerland, it underwent a full restoration in 2005 which enabled it to take part in the Le Mans Classic and Patrick Peter's CER. It was then purchased by its current owner, a businessman passionate about motorsport who carried out a full restoration. The latter was completed in 2019 for a total cost of around €150,000, with the car back to its traditional Procar livery based on the BMW Motorsport's white, blue and red colours.

Once the restoration was concluded, the owner entered the Tour Auto five times in a row (from 2019 to 2023), in the motorsport category and systematically finishing in the top 10 and even second in 2023 in timed events. In his own words, "the car is powerful and above all, incredibly reliable". During this event, it was always welcomed as a star on the road and hailed by the public.

It has road settings which can be easily modified for the track and the car is today in very good condition thanks to its restoration which has hardly aged. Currently awaiting the renewal of its PTH, it will be fully serviced before the sale and will be delivered with a set of four additional wheels.

In addition to its road qualities and 3.5-litre 6-cylinder mid-engine, the BMW M1 is a rare car, with only 450 examples produced. Ideal for the Tour Auto, Le Mans Classic and Peter Auto's CER races, this particular M1 has an amazing Group 4 preparation and is just waiting to continue its career in historic racing, of which it will undoubtedly continue to be at the front.



Race History

1983:

3/7: Portland 3 Hours: P. Davey/B. Hayje, #43; 21st OA
 1/4: Mosport 6 Hours: P. Davey, #43; NR.
 2/1: Road Atlanta 500 Miles: P. Davey #43; 45th OA
 1/9: Pocono 500 Miles: P. Davey/J. Varde, #43; 24th OA

1984: Walker-Brown Racing

4-5/2: Daytona 24 Hours: P. Davey/B. Goellnicht/D. Montoya, #43; 25th OA / 5th GTO
 26/2: Miami GP: D. Montoya, #43; 21st
 24/3: Sebring 12 Hours: M. Roe/B. Goellnicht/D. Montoya #43 30th OA / 8th GTO
 08/4: Road Atlanta 500 Miles: D. Montoya/B. Goellnicht, #43; 32nd OA / 12th GTO
 29/4: Riverside 6 Hours: D. Montoya #43; 47th OA / 13th GTO
 06/5: Laguna Seca 100 Miles: D. Montoya, #43; 30th (th) * OA
 20/5: Charlotte 500 Miles: D. Montoya/B. Goellnicht, #43; 18th OA / 6th GTO
 28/5: Lime Rock 3 Hours: D. Montoya, #43; 7th GTO
 08/7: Watkins Glen 6 Hours: D. Montoya/B. Goellnicht, #43; 48th OA / 14th GTO
 05/8: Sears Point 3 Hours: D. Montoya, #43; 12th GTO
 26/8: Road America 500 Miles: D. Montoya, #43; 48th OA / 11th GTO
 30/9: Watkins Glen 500 Miles: D. Montoya, #43; 41 OA / 9th GTO
 25/11: Daytona 3 Hours: D. Montoya/B. Goellnicht, #43 32nd OA / 12th GTO

1985: Walker-Brown Racing

24/2: Miami GP: D. Montoya, #43; 12th GTO
 28/4: Riverside 6 Hours: Ed Swart/D. Christian/B. Goellnicht, #43; 33rd OA / 5th GTO
 6/10: Columbus 500 Miles: D. Walker, # 43 / 25th
 1/12: Daytona 3 Hours: Don Walker, B. Goellnicht/S. Cohen #43; 22nd OA / 5th GTO

1986: Dallas Motorsport

2/2: Daytona 24 Hours: Steve Cohen/Tom Congleton/D. Christian, #43; 56th OA



1972 LANCIA FULVIA 1600 HF LUSO

Carte grise française
French title

Châssis n° 818740*003748*
Moteur n° 818540*007870*

30.000 - 45.000 €
Sans réserve / No reserve

• Importants travaux mécaniques récents

• Modèle idéal pour les rallyes de régularité

• Belle livrée rappelant les anciennes couleurs usine

• Major recent mechanical work

• Ideal model for regularity rallies

• Beautiful livery reminiscent of the old factory colors



Grâce à la copie des anciens certificats d'immatriculation italiens, nous savons que cette Lancia Fulvia HF Lusso vendue neuve en Italie appartenait en 1983 à une passionnée de Trévise. En 1993, elle a été retirée de la circulation et mise à l'abri, jusqu'à son achat en 2000 par un amateur belge qui l'a lui-même cédée en 2007 à un collectionneur basé dans l'Hérault, dans le sud de la France. Entre les mains de ce dernier, elle a bénéficié d'une restauration de carrosserie, puis a connu un autre passionné avant d'arriver dans le garage de notre collectionneur des Alpilles. Nostalgique de la Lancia Stratos qu'il possédait dans les années 1990, celui-ci souhaitait une voiture lui permettant de prendre part aux rallyes de régularité et, avant de se lancer dans l'aventure, il a procédé avec l'aide d'un mécanicien à la retraite à d'importants travaux mécaniques dont un récapitulatif

détaillé a été effectué, ainsi que des photos. Il est consultable dans l'important dossier historique de la voiture, de même que les factures de pièces s'y rattachant. Les travaux ont eu lieu en 2020 et 2021 alors que le kilométrage était de 41 604 km. Malheureusement, le propriétaire est aujourd'hui contraint de se séparer pour raisons de santé de cette séduisante Fulvia HF qu'il n'a que très peu utilisé depuis sa restauration et la voiture affiche 42 520 km.

A part la boîte de vitesses qui réclamera un contrôle (nous avons constaté lors d'un essai que le troisième et le cinquième rapport avaient tendance à "sauter"), cette voiture se présente dans un sympathique état d'usage, avec un habitacle préservé. Avec ses harnais et son tripmaster, cette brillante machine est prête pour les rallyes de régularité où elle saura, comme à l'époque, occuper les avant-postes !

Thanks to copies of old Italian registration certificates, we know that this Lancia Fulvia HF Lusso sold new in Italy belonged to a Treviso enthusiast in 1983. In 1993, it was taken off the road and put into storage, until it was purchased in 2000 by a Belgian enthusiast, who in turn sold it in 2007 to a collector based in the Hérault region of southern France. In the hands of the latter, it benefited from a body restoration, then met another enthusiast before arriving in the garage of our Alpilles collector. Nostalgic for the Lancia Stratos he owned in the 1990s, he wanted a car that would enable him to take part in regularity rallies, and before embarking on the adventure, with the help of a retired mechanic, he carried out extensive mechanical work, for which a detailed summary and

photos have been produced. It can be consulted in the car's important history file, along with the related parts invoices. The work took place in 2020 and 2021, when the mileage was 41,604 km. Unfortunately, the owner is now obliged to part with this attractive Fulvia HF for health reasons, having used it very little since its restoration, and the car has a mileage of 42,520 km.

Except for the gearbox, which needs checking (during a test drive, we noticed that third and fifth gears tended to "jump"), this car is in very nice used condition, with a well-preserved interior. With its harness and tripmaster, this brilliant machine is ready for regularity rallies, where it will, as in the old days, occupy the front ranks!

1970 ALPINE A110 1600S MODIFIÉE GROUPE 4

Carte grise française
French title

Numéro de série 16732
Numéro de carrosserie 2622
Type moteur 807-25 ;
numéro moteur 0049

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / No reserve

- Rare 1600 S livrée neuve en Orange !
- Même propriétaire depuis 1997
- Travaux récent chez un spécialiste

- Rare 1600S supplied new in orange!
- In the same ownership since 1997
- Recent work by a specialist

Cette berlinette de type 1600VB (1600S) a été livrée le 23 avril 1970, de couleur orange Alpine (teinte numéro 12). Elle avait pour numéro de série 16732 et pour numéro de carrosserie 2622, comme nous le confirme le registre de vente du service commercial d'Alpine. Son prix était 28 714 francs hors commission de l'intermédiaire (le garage Renault de Boulogne-Billancourt) ce qui correspond à environ 33 800 francs net acheteur, le prix modèle 1970 étant à 30 400 francs il y avait donc 3 400 francs d'options, ce qui est assez élevé.

Le premier propriétaire est Monsieur Georges Bourdillat habitant rue Victor Hugo à Boulogne-Billancourt, il a seulement 24 ans : il est né à Neuilly en 1946 ! Il immatricule sa berlinette le 28 avril 1970 sous le numéro 8522 BA 92.

Georges Bourdillat aura une vie brève (il est décédé à 36 ans) mais dense car passionné par l'automobile, il aura participé 5 fois aux 24 Heures du Mans de 1976 à 1980 sur Porsche RSR et 934 ! Il parvint 4 fois à atteindre la ligne d'arrivée en 1976 (17^{ème}), 1978 (non classé), 1979 (16^{ème} et second du groupe 4), 1980

(24^{ème} et second du groupe 4).

Il n'a pas été possible de connaître la durée pendant laquelle Georges Bourdillat a utilisé sa berlinette orange : il va disparaître brutalement dans un accident de moto sur route le samedi 11 juin 1983 à Elancourt dans les Yvelines. Un « trou » historique dans les registres fait que 16732 réapparaît en janvier 1988 dans l'Ardèche sous le numéro 1320 MQ 07 dans un département où les Alpine ont brillées en rallyes, puis elle retourne en région parisienne en avril 1991 lorsque M. Boussard en fait l'acquisition et l'immatricule 7497 WY 78. Enfin, en décembre 1997 elle est achetée par le propriétaire actuel (130 MFE 75) passionné de rallye qui l'a conservée au côté de sa Lancia Stratos. Elle est restée depuis un objet de passion, dans la même famille depuis 26 ans...

Pour une description complète merci de vous reporter au catalogue en ligne

Gilles Vallerian
Elève expert auprès de la Chambre Nationale des experts spécialisés

This type 1600VB (1600S) berlinette was delivered on 23 April 1970, finished in Alpine orange (colour no. 12). It had the chassis number 16732 and body number 2622, as Alpine's sales records confirm. It was priced at 28,714 francs, excluding the commission of the sales agent (the Renault garage in Boulogne-Billancourt), giving a net price to the buyer of about 33,800 francs; the basic price of the 1970 model was 30,400 francs, so it had about 3400 francs' worth of options, which was quite high.

Its first owner was M. Georges Bourdillat, who lived on the rue Victor Hugo in Boulogne-Billancourt; born in Neuilly in 1946, he was just 24. He registered his berlinette on 28 April 1970 as 8522 BA 92.

Bourdillat's life was short (he died aged 36) but well-filled, as he had a passion for cars and took part in the 24 Hours of Le Mans five times, from 1976-1980, driving RSR and 934 Porsches! He finished four times: in 1976 (17th), 1978 (unplaced), 1979 (16th overall and 2nd in group 4)

and 1980 (24th overall and 2nd in group 4).

It has not been possible to ascertain for how long Bourdillat used his orange berlinette: he died suddenly in a motorbike accident on the road in the Yvelines on 11 June 1983. Due to a gap in the historical records, 16732 next appeared in January 1988, with the number 1320 MQ 07, in the Ardèche, a department where Alpine's cars had often shone in rallies. Then, in April 1991, it returned to the Paris region when M. Boussard acquired it and registered it as 7497 WY 78. Finally, in December 1997, it was bought by its current owner, a rally enthusiast who kept it alongside his Lancia Stratos, and registered as 130 MFE 75. It has been an object of passion ever since, with the same family for 26 years ...

For a full description please refer to the online catalogue.

Gilles Vallerian
Elève expert auprès de la Chambre Nationale des experts



2009 CITROËN DS3 WRC

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° VF7SA5FV8EW702267
Coque n°001

350.000 - 450.000 €

- Première DS3 WRC produite, instigatrice des championnes du monde 2011 et 2012
- Confiée aux pilotes Usines Bugalsky, Sordo, Loeb, Ogier, Meeke lors de nombreuses séances d'essais
- Vendue avec son passeport FIA Gold
- Ex-Rallye de Monte-Carlo 2017

- *First DS3 WRC produced, instigator of the 2011 and 2012 world champions*
- *Entrusted to drivers such as Usines Bugalsky, Sordo, Loeb, Ogier, Meeke during numerous test sessions*
- *Sold with its FIA Gold passport*
- *Ex-Monte Carlo Rally 2017*

Cette voiture est exceptionnelle, en effet il s'agit du premier châssis de DS3 WRC produit par Citroën. Elle représente donc un jalon essentiel dans la genèse de cette future reine des rallyes qui sera double championne du monde. Citroën Racing est à l'époque au sommet, avec l'arrivée en 2008 comme directeur du brillant Olivier Quesnel. Cette DS3 a pris part au début de sa carrière à de très nombreux essais effectués par l'usine, entre les mains de plusieurs pilotes officiels Citroën. Un document datant du 21 juin 2023 et signé de Jean-Marc Finot, directeur de Stellantis Motorsport, en donne la liste qui commence en décembre 2009 à Satory avec Philippe Bugalsky et Daniel Sordo. En 2010, de janvier à juillet, elle prend part à plusieurs séances de

tests à Fontjoncouse, puis près de Malaga, près d'Uméo, à Ales et Sauve, à Freneuse et dans l'Ardèche avec, en plus de Bugalsky et Sordo, Kris Meeke, Sébastien Loeb et Sébastien Ogier. En 2013, elle participe à une démonstration historique au Goodwood Festival of Speed entre les mains de Mikko Hirvonen, et à un "road show" à Moscou.

Cette voiture a contribué à la mise au point de la DS3 WRC qui a été engagée au Championnat du Monde des Rallyes en 2011 et 2012 où elle a permis à Sébastien Loeb et Daniel Elena de remporter 20 victoires ainsi que le titre mondial, pilote et constructeur, deux années de suite. Elle remplaçait la Citroën C4 WRC et répondait au nouveau règlement FIA, avec un 4-cylindres 1 598 cm³ turbo développant 325 ch et relié à

This car is exceptional as it was indeed the first DS3 WRC chassis manufactured by Citroen. It therefore represents a crucial milestone in the genesis of this future rallying queen who became double world champion. Citroen Racing was at the top during that period, with the arrival of the brilliant director Olivier Quesnel in 2008. This DS3 took part in numerous tests at the beginning of its career, in the hands of several official Citroen drivers. A document from the 21st June 2023, signed by director of Stellantis Motorsport Mr. Jean-Marc Finot, highlighted the list of drivers for these tests which began in December 2009 at Satory with Philippe Bugalsky and Daniel Sordo. Between January and July

2010, it was subject to several test sessions in Fontjoncouse, then near Malaga, near Uméo, in Ales and Sauve, in Freneuse and in Ardeche with Kris Meeke, Sebastien Loeb and Sebastien Ogier, as well as Bugalsky and Sordo.

It took part in a historic demo in 2013 at the Goodwood Festival of Speed in the hands of Mikko Hirvonen and in a road show in Moscow.

This car contributed to the development of the DS3 WRC, entered in the World Rally Championship in 2011 and 2012 which enabled Sebastien Loeb and Daniel Elena to win 20 victories as well as both the driver and constructor world title two years in a row. It replaced





une boîte séquentielle.

Comme nous le confirme son Passeport Technique FIA "gold", cette voiture a participé en 2015 à plusieurs rallyes au Moyen-Orient (Koweït, Shiraz, Oman, Dubaï) et, en 2017, elle a pris le départ du Rallye de Monte-Carlo entre les mains de Jourdan Serderidis, un des rares Gentlemen drivers s'illustrant aux volant de différentes WRC, qui a remporté la victoire en WRC Trophy. Cette même année, il s'est d'ailleurs adjugé le titre mondial en WRC Trophy, sur DS3 WRC.

De 2019 à 2023, cette même DS3 a été utilisée par Luca Pedersoli, pilote italien très expérimenté qui avait déjà couru avec une DS3 en 2012 avant de passer à la Citroën C4 de 2013 à 2018. Avec la DS3, il a participé à plusieurs rallyes en Italie où il a figuré plus qu'honorablement,

signant plusieurs victoires de catégorie.

Aujourd'hui, cette machine est conforme à sa configuration d'usine d'époque, avec ses équipements spéciaux et sa mécanique de pointe. Revêtue de la livrée Citroën officielle qu'elle portait en 2013 pour le "Forest Rally Stage" du Festival of Speed de Goodwood où elle était pilotée par Mikko Hirvonen, elle réclamera bien entendu une révision si une participation en rallye est envisagée. En tant que coque n°1, il s'agit d'une voiture dont la portée historique est indiscutable par le rôle qu'elle a joué dans la mise au point de la DS3, meilleure machine de rallye des saisons 2011 et 2012.

the C4 WRC and complied with new FIA regulations, including a 4-cylinder 1,598 cc turbo engine producing 325 hp and connected to a sequential gearbox.

As evidenced by its "gold" FIA Technical Passport, this car competed in several rallies in the Middle East in 2015 (Kuwait, Shiraz, Oman, Dubai) and in 2017, it took the start of the Monte Carlo Rally with Jourdan Serderidis at the wheel, one of the rare gentlemen drivers racing in various WRC cars, who won the WRC Trophy in a DS3 WRC.

From 2019 to 2023, this same DS3 was driven by Luca Pedersoli, a highly experienced Italian driver who had already raced with a DS3 in 2012 before switching to the Citroën C4 between 2013 and 2018.

He participated in several rallies at the wheel of the DS3 in Italy, where he achieved a very honourable performance by winning several category events.

Today, this machine is faithful to its period factory configuration with its special equipment and state-of-the-art engine. In its official Citroën livery that it had in 2013 for the "Forest Rally Stage" of the Goodwood Festival of Speed, where it was driven by Mikko Hirvonen, it will naturally require a service if a rally participation is planned. As Shell No 1, this is a car which has an undeniable historical significance by the role it played in the development of the DS3, the best rally machine of the 2011 and 2012 seasons.

1964 RENÉ BONNET DJET III COACH MULTITUBULAIRE

Carte grise française
French title

Châssis n° CRB.1/1085
Moteur n° 804-00*2947*

80.000 - 100.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Une des rares version "tubulaire", 15 exemplaires
- Restauration professionnelle par E.P.A.F.
- Le premier jalon de l'épopée de Matra
- Eligible au Tour Auto, au Mans Classic et à la Targa Florio

- *One of the rare "tubular" versions, 15 examples*
- *Professionally restored by E.P.A.F.*
- *The first milestone in the Matra saga*
- *Eligible for Tour Auto, Le Mans Classic and Targa Florio*



Cette René Bonnet Djet III est tout simplement exceptionnelle : il s'agit de la 14^e des 15 exemplaires fabriqués entre 1962 et 1963 pour la compétition, dont seulement 8 seraient encore en existence. Réalisées chez René Bonnet à Champigny, avec une carrosserie et un châssis fabriqués dans les ateliers des frères Chappe, à Brie-Comte-Robert, ces berlinettes innovaient par la position centrale du moteur (une première pour une voiture de tourisme), et leur châssis tubulaire noyé dans de la résine de fibre de verre confirmait cette nature résolument sportive. Son propriétaire la possède depuis 1982, époque à laquelle il la fit restaurer pour l'engager en compétition historique où il s'illustrera en France, en Angleterre, en Hollande et en Italie avec brio avec entre autres une 3^e

place à Brands Hatch derrière deux Lotus Elite, (fiches de résultats et photos présentes au dossier), mais en 1986, sur le circuit de Dijon, un incident mécanique provoqua une sortie de piste et l'aventure s'arrêta là. En 2007, il décida de la remettre sur route. La voiture bénéficie alors d'une restauration dans les règles de l'art. Le châssis et la carrosserie sont confiés à l'atelier E.P.A.F. Le moteur de 1148 cm³ à culasse Gordini refait par Bozon fut passé au banc où une puissance de 105 cv fut inscrite (2 heures d'utilisation, à rôder). La boîte et les trains roulants furent également refaits. Il reste à rôder le moteur, affiner les réglages, régler les trains roulants et la hauteur de caisse. Eligible au Tour Auto, au Mans Classic, à la Targa Florio et à de multiples épreuves internationales, ce Djet séduira les connaisseurs.

This René Bonnet Djet III is quite simply exceptional: it is the 14th of 15 examples built between 1962 and 1963 for competition. Built by René Bonnet in Champigny, with bodywork and chassis fabricated in the Chappe brothers' workshops in Brie-Comte-Robert, these berlinettes innovated by featuring a central engine position (a first for a touring car), and their tubular chassis encased in fiberglass resin confirmed their resolutely sporty nature.

Its owner has owned it since 1982, when he decided to restore it and enter it in historic competitions in France, England, Holland and Italy, where it performed brilliantly, including a 3rd place in Brands Hatch behind two Lotus Elites (results

and photos in the file). But in 1986, on the Dijon circuit, a mechanical incident caused the car to run off the track, and the adventure ended there. However, our driver kept it, and in 2007 decided to put it back on the road. The car underwent a state-of-the-art restoration. The chassis and bodywork were entrusted to E.P.A.F. workshop. The 1148 cm³ Gordini hemispherical cylinder head engine, rebuilt by Bozon, was dyno-tested and rated at 105 hp (2 hours of use, to be run in).

The engine still needs to be break in, the running gear and ride height adjusted. Eligible for the Tour Auto, Le Mans Classic, Targa Florio and numerous international events, this Djet will appeal to the connoisseurs.

1995 LANCIA DELTA EVO 2 BLU LAGOS

Carte grise française
French title

Châssis n° ZLA831AB0*00585107

120.000 - 150.000 €

• Une des plus désirables série spéciale Evo 2

• Deux propriétaires seulement, à peine 65 000 km

• État d'origine rare, Carnets

• One of the most desirable Evo 2 special series

• Only two owners, barely 65,000km from new

• Rare original condition, logbooks

Cette voiture présente deux particularités qui la différencient des autres Delta Intégrale : d'abord il s'agit d'une série limitée "Bleu Lagos", qui présentait une belle couleur bleue couvrant toute la carrosserie, des jantes 16 pouces argent et des sièges Recaro spéciaux en élégant cuir beige clair. Cette série aurait été limitée à 215 exemplaires, dont 20 auraient pris la destination de la France. C'est donc une voiture extrêmement exclusive.

L'autre caractéristique qui la distingue est qu'elle n'a connu que deux propriétaires depuis l'origine. Livrée neuve en 1995, elle est accompagnée de son carnet d'entretien et de factures, ce qui permet de constater que, en 1997, elle affichait 14 700 km et que, en octobre 2001, alors qu'elle appartenait toujours à son premier propriétaire, ce chiffre était de 51 000 km. Notre vendeur en a fait l'acquisition en 2004, alors qu'il résidait en Alsace. Il a ensuite

déménagé dans le Sud-Ouest mais n'a utilisé cette voiture qu'avec parcimonie si bien qu'elle affiche aujourd'hui à peine 65 000 km d'origine.

En plus du carnet mentionné plus haut, elle comporte aussi deux doubles de clés, son manuel d'utilisation et divers documents fournis quand elle était neuve. Elle est aujourd'hui dans un rare état d'origine, avec des sièges légèrement patinés dans un habitacle superbe et, à l'extérieur, une peinture qui est en état d'usage, mais notre propriétaire a préféré conserver au maximum l'état « d'époque » de la voiture.

L'Evo 2 était la version la plus évoluée de cette spéciale d'homologation et son moteur 215 ch, associé à sa transmission intégrale, lui permettait de faire des merveilles sur la route. Ce superbe exemplaire, qui est toujours resté en France, fait honneur à cette sportive légendaire au brillant palmarès en rallyes.

This car has two particularities which made it stand out from the other Delta Intégrale models: firstly, it is a limited series in "Lagos Blue", featuring a beautiful blue colour on the entire bodywork. It also has 16-inch silver rims and special Recaro seats in an elegant light beige leather. This series was limited to only 215 examples, of which 20 of them went to France. It is therefore an extremely exclusive car.

The other characteristic that sets it apart is the fact that it only had two owners since new. Delivered new in 1995, it is complemented by its service logbook and invoices which indicate that it had a mileage of 14,700 km in 1997 and 51,000 km displayed on the odometer in October 2001, while it was still in the hands of the first owner. Our seller acquired it in 2004 when he was living in Alsace. He then moved to the South West but only used this

car occasionally, hence why the mileage has barely increased to a total of 65,000 km from new.

In addition to the logbook mentioned above, it also includes both of its keys, its user manual and various documents provided when it was still new. It is now in rare original condition, with slightly patinated seats and a superb interior. As for the exterior, the paint is in used condition but bearing in mind that the owner wanted to preserve the car's original condition as much as possible.

The Evo 2 was the most advanced version of this special homologation and combined with its all-wheel drive, its 215 hp engine enabled it to perform wonders on the road. This stunning example which has always remained in France, honours the legendary sports car with a brilliant rallying record.



1975 ALFA ROMEO TIPO 33 TT12

Véhicule de compétition

Racing car

Châssis n° AR115 12 *0011*

1.200.000 - 1.600.000 €

- Ultime évolution de l'Alfa 33, qui a remporté le Championnat du Monde 1975
- Exemple comptant deux victoires en Interserie avec D.Bell et J.Mass
- Historique suivi, travaux de châssis et carrosserie récents
- Moteur fabuleux, sonorité fantastique qui rappelle l'âge d'or des Prototypes

- *Ultimate evolution of the Alfa 33, which won the 1975 World Championship*
- *Example with two wins in Interserie with D. Bell and J. Mass*
- *Documented history, recent body and chassis works*
- *Fabulous engine, fantastic sound reminiscent of the Prototypes golden age*



"Je garde un excellent souvenir de la 33 TT12," rappelait Derek Bell dans un article de 2018. "Avec Pescarolo, nous montions régulièrement jusqu'à 11 500 tr/mn, et le moteur résistait. Et le son ! Un des plus extraordinaire qui soit." De la part d'un pilote du calibre de ce champion de l'endurance, cinq fois vainqueur au Mans, ce n'est pas un mince compliment. D'autant qu'il a forgé cette opinion en partie sur la voiture que nous présentons.

L'Alfa 33 TT12 (TT pour "Telaio Tubolare", châssis tubulaire) succède en 1973 à la 33 TT à moteur V8, dont elle se différencie notamment par son 12-cylindres à plat atmosphérique de 3 litres et

48 soupapes qui, dans son ultime développement, dépasse 500 ch. A l'extérieur, elle est notamment reconnaissable à son arceau intégré sous un dôme intégrant les prises d'air.

Après de rares apparitions en 1973, elle lutte en 1974 contre Matra et c'est en 1975 qu'elle arrive à maturité et domine le Championnat du Monde d'Endurance, contre les nouvelles et très rapides Alpine A442 turbo et les Porsche 908/3 turbo. Lors de cette dernière saison, pour diverses raisons liées à la crise sociale et économique dont souffre alors l'Italie, Alfa Romeo décide de confier la gestion du Championnat à une équipe extérieure. Gianfranco>>>

"I have excellent memories of the 33 TT12", said Derek Bell in a 2018 article. "With Pescarolo, we regularly went up to 11,500 rpm and the engine kept on going. And the sound! One of the most amazing things there is". This is not a small compliment, coming from a driver of this calibre, endurance champion and five times winner at Le Mans. Especially since his opinion is partly related to this particular car.

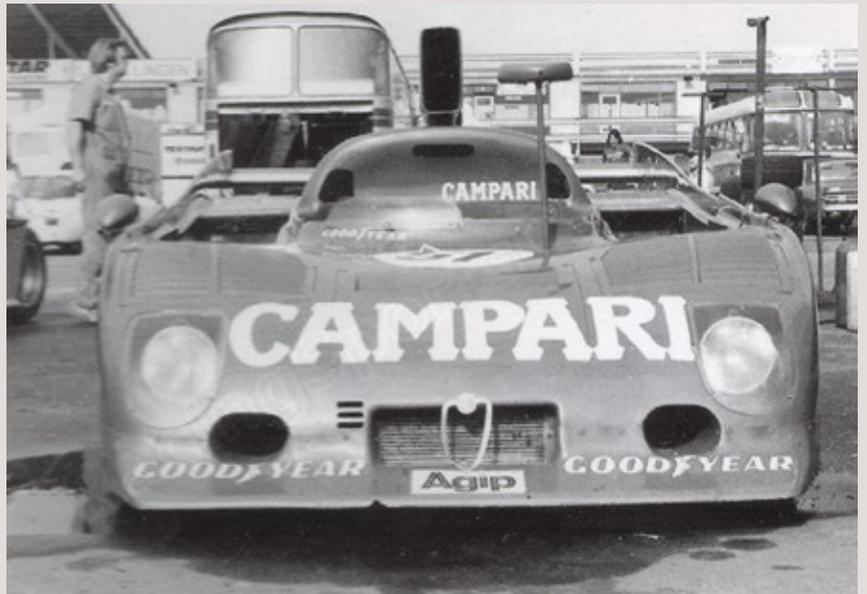
The Alfa 33 TT12 (TT for "Telaio Tubolare", tubular chassis) succeeded in 1973 to the 33 TT which had a V8 engine, from which it differentiated

notably by its natural aspirated 12-cylinder flat engine of 3 litres and 48 valves. In its ultimate development, it exceeded 500 hp. Externally, it is particularly recognizable by its arch integrated under a dome containing the air intakes.

Following rare appearances in 1973, it competed in 1974 against Matra and it was in 1975 that it reached maturity and dominated the World Endurance Championship, against the new and very fast Alpine A442 turbo and the Porsche 908/3 Turbo. During this last season and for various reasons linked to the social and economical crisis >>>



Henri Pescarolo and Willy Kauhsen © DR



Zandvoort Interserie start No 51, car N° 009 © DR



Test Paul Ricard Carlo Chitti and Willi Kauhsen © DR



Start No 21 Derek Bell all three cars in row Interseries Nürb © DR



Test Paul Ricard car N° 011 Driver Derek Bell © DR



Test Paul Ricard car N° 011 in front © DR



Interserie race July 20 1975 Jochen Maas car N° 011 Henri Pescarolo car N° 009 © DR © DR

>>> de Bona, directeur d'Alfa Romeo Europe, approche Willi Kauhsen, connu pour ses excellents résultats chez Porsche et qui est à la tête du Willi Kauhsen Racing Team (WKRT), pour lui confier cette mission. Kauhsen raconte : "Fin 1974, deux de mes mécaniciens se sont rendus à Settimo Milanese [où se trouvait l'équipe Alfa Romeo de compétition, Autodelta]. Ils devaient choisir six des meilleurs mécanos Alfa Romeo pour participer avec nous au Championnat du Monde 1975. J'ai reçu quatre voitures dans mon atelier d'Aix-la-Chapelle, ainsi que toutes les pièces nécessaires. Il s'agissait des Alfa Tipo 33 TT12 portant les numéros de châssis 008, 009, 010 et 011."

L'équipe de Kauhsen comporte certains des meilleurs pilotes de l'époque (Derek Bell, Henri Pescarolo, Jacky Ickx, Arturo Merzario, Jacques Laffite avec quelques invités comme Mario Andretti), et elle apporte dans la gestion des voitures une rigueur qui a parfois manqué à l'équipe italienne. Si bien que le Championnat 1975 est un véritable festival Alfa Romeo. Signant sept victoires en huit courses (dont quatre doublés), la marque italienne remporte le Championnat du Monde des Marques devant Porsche et Alpine. De plus, une voiture engagée par l'usine décroche la victoire à la Targa Florio avec Vaccarella et Merzario. Cet extraordinaire accomplissement est à mettre au crédit de la 33 TT12 qui, presque 10 ans après la création du modèle, a atteint son apogée.

La voiture que nous présentons est le châssis n°011. Cette voiture a l'intérêt d'avoir un historique documenté, notamment grâce à l'aide

de Willy Kauhsen qui connaissait bien un ami du propriétaire actuel ancien pilote de l'époque. Il put ainsi revoir la voiture avec un plaisir non dissimulé et fut ravi d'aider à retrouver son historique de l'époque à l'aide de ses archives personnelles.

La 33TT12 châssis 011 fut Utilisée par Kauhsen comme voiture de remplacement, elle a pris part à plusieurs séances d'essai à Balocco, au Castellet (Paul Ricard), à Zeltweg, au Nürburgring et à Hockenheim. De plus, elle a couru plusieurs épreuves du Championnat Intersérie, réservé à des voitures de type Can-Am et dont 1975 correspond à la dernière édition. Dans ce cadre, elle a remporté deux victoires, le 20 juillet à Hockenheim avec Jochen Mass et le 18 août à Kassel-Calden avec Derek Bell. Ce dernier a ensuite pris part avec ce châssis 011 à trois autres épreuves : le 24 août à Zandvoort (quatrième), le 7 septembre au Nürburgring (septième) et le 28 septembre à Hockenheim (cinquième). Il est intéressant de noter que cette même voiture a été à plusieurs reprises, et à la demande de Bernie Ecclestone, dotée de la version destinée à la Formule 1 du 12-cylindres à plat, ce qui l'a rendue particulièrement performante. C'est en effet le moteur qu'a choisi Ecclestone pour équiper ses Brabham de F1 en 1976.

À la fin de la saison, les voitures ont été rendues à Autodelta. Le châssis n°011 a été par la suite acheté par le collectionneur suédois L. Nillson qui l'a lui-même cédé, par l'intermédiaire de l'ancien pilote Toine Hezemans, au collectionneur japonais Y. Sakahara au début des années 1990. La voiture avait alors été restaurée par l'atelier Ambrosiana

>>> *that Italy suffered, Alfa Romeo decided to entrust the management of the Championship to an external team.*

As the Director of Alfa Romeo Europe, Gianfranco de Bona approached Willi Kauhsen (known for his excellent results at Porsche and as the head of the Willi Kauhsen Racing Team (WKRT)) to entrust him with this mission. Kauhsen said: "At the end of 1974, two of my mechanics went to Settimo Milanese [where the Alfa Romeo racing team Autodelta was based]. They had to choose six of the best Alfa Romeo mechanics to race with us in the 1975 World Championship. I received four cars in my workshop in Aachen, along with all necessary parts. They were Alfa Tipo 33 TT12 cars with chassis numbers 008, 009, 010 and 011."

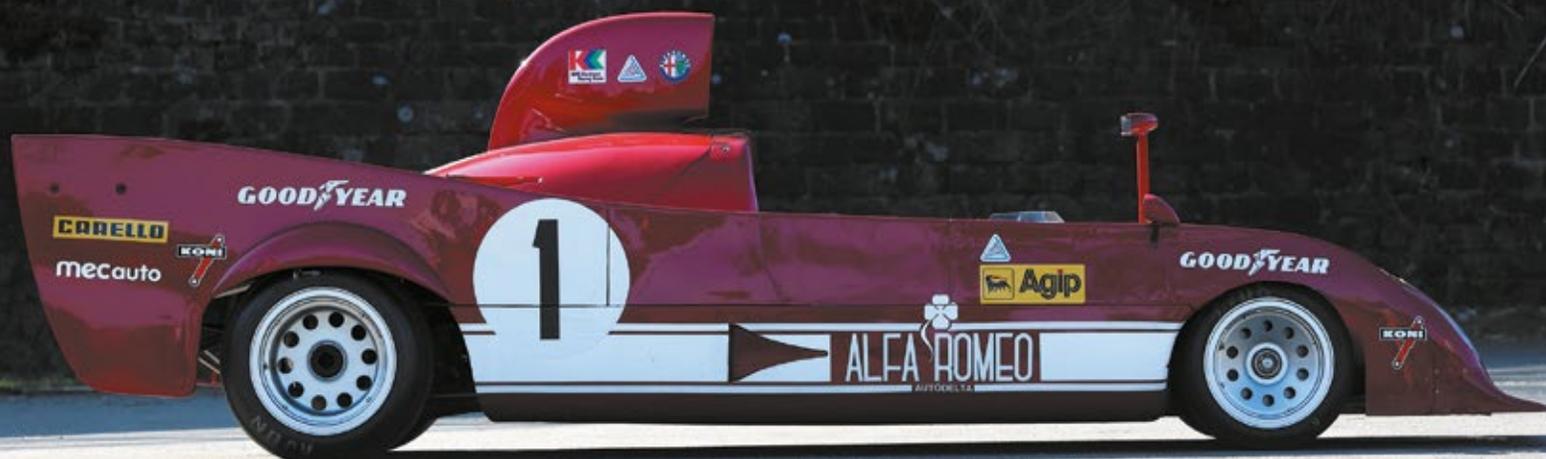
The Kauhsen team included some of the best drivers of that era (Derek Bell, Henri Pescarolo, Jacky Ickx, Arturo Merzario, Jacques Laffite and a few guest drivers like Mario Andretti) and it brought a certain discipline into the management of these cars which was sometimes lacking by the Italian team. So much so that the 1975 Championship was a real Alfa Romeo festival. Achieving seven wins in eight races (including four doubles), the Italian brand won the World Constructors Championship ahead of Porsche and Alpine. Additionally, one of the cars entered by the factory won the Targa Florio with Vaccarella and Merzario at the wheel. The 33 TT12 is to be credited for this extraordinary achievement, which

reached its peak almost 10 years after the model's creation.

This particular car is chassis No 011. This car benefits from having a documented history, in particular thanks to Willi Kauhsen's help who knew a friend of the current owner, a former driver racing at that time. He was therefore able to see the car again with undisguised pleasure and was delighted to assist in order to trace its history by using his personal archives.

The 33 TT12 chassis 011 was used by Kauhsen as a spare car and took part in several test sessions at Balocco, Le Castellet (Paul Ricard), Zeltweg, the Nurburgring and Hockenheim. It also raced at several events in the Interseries Championship, dedicated for Can-Am cars, 1975 corresponding to its last edition. It therefore had two wins on the 20th July in Hockenheim with Jochen Mass and on the 18th August in Kassel-Calden with Derek Bell. The latter raced with this chassis 011 at three other events: 24th August at Zandvoort (fourth), 7th September at the Nurburgring (seventh) and 28th September at Hockenheim (fifth). It is worth mentioning that this same car, on several occasions and at the request of Bernie Ecclestone, was fitted with the flat 12-cylinder engine version intended for Formula 1, which made it particularly powerful. It was in fact this engine that Bernie Ecclestone chose to power his Brabham F1 cars in 1976.

These cars were returned to Autodelta at the end of the season.





Motor car à Milan sous la supervision, selon Toine Hezemans, de Carlo Chiti et d'ancien mécanicien d'Autodelta. Elle fut ensuite achetée par un Gentlemen Driver Belge en 2013. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2015.

La voiture a été entièrement restaurée en châssis/carrosserie par Mécauto, à Eupen (en Belgique, près d'Aix-la-Chapelle). Nous avons des photos de l'important travail effectué. Le châssis a été entièrement mis à nu et contrôlé. A cette occasion nous avons une vidéo du moteur 12-cylindres 3 litres qui fonctionne, mais il réclamera une révision complète avant de pouvoir prendre la piste.

La présentation de la voiture est superbe, dans sa livrée rouge portant le nom du sponsor Campari. L'habitacle rappelle les grandes heures de la compétition. L'ensemble est vendu avec un moteur de rechange qui serait le moteur d'origine (état inconnu) ainsi qu'un capot avant (soit un tiers de la carrosserie).

Cette voiture fait partie des modèles les plus emblématiques du Championnat du Monde d'Endurance et le présent exemplaire peut se targuer d'avoir accueilli certains des meilleurs pilotes de l'époque. Évidemment éligible aux épreuves historiques les plus enviées ainsi qu'aux concours d'élégance internationaux, elle constitue une très rare occasion d'approcher le monde fabuleux de la compétition à haut niveau, en plus d'être une pièce exceptionnelle au sein de toute collection de machines de course.

Chassis No 011 was subsequently purchased by Swedish collector L. Nilsson who himself sold it (through former racing driver Toine Hezemans) to a Japanese collector called Y. Sakahara in the early 1990s. The car was then restored by the Ambrosiana Motor car workshop in Milan under the supervision (according to Toine Hezemans) of Carlo Chiti and a former Autodelta mechanic. It was then purchased by a Belgian Gentlemen Driver in 2013 and it was from the latter that the current owner acquired it in 2015.

The car was fully restored (chassis and bodywork) by Mecauto in Eupen (in Belgium, near Aachen). Pictures of the major work carried out are present. The chassis was completely stripped down and checked. On this occasion, we have a video of the 12-cylinder 3-litre engine working but it will still

require a full service before it can go on track.

The car is in stunning condition, with its red livery and bearing the name of sponsor Campari. The interior is reminiscent of the great racing days. The car is sold with a spare engine which seems to be the original engine (unknown condition), as well as a front bonnet (a third of the bodywork)

This is one of the most iconic models of the World Endurance Championship and this particular example has had some of the best drivers of that era at its wheel. Naturally eligible for the most desirable historic events as well as international concours of elegance, it represents a very rare opportunity to taste the fabulous world of high-performance racing, in addition to being an exceptional piece within any collection of racing machines.



Built to ensure safety in Formula 1 Grand Prix in Italy

1967 MASERATI QUATTROPORTE PICK-UP INCENDIE PAR CARROZZERIA GRAZIA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° AM107*1452*

150.000 - 250.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Transformation d'époque par la Carrozzeria Grazia, Bologne
- Restauration de très grande qualité
- Voiture rare et originale, témoignage de son époque
- Historique limpide

- *Traditional transformation by Carrozzeria Grazia, Bologna*
- *Very high standard restoration*
- *Rare and original car, testament of its era*
- *Transparent history*



© DR

Une Maserati Quattroporte transformée en pick-up anti-incendie pour les Grand-Prix de Formule 1 en Italie ? Quelle idée insolite ! C'est ce qui est arrivé à cinq exemplaires de celle qui était alors la seule berline familiale affichant les performances et le prestige du Grand Tourisme à l'italienne, à l'initiative de la société d'extincteurs CEA. Quel autre véhicule pouvait rivaliser avec les 260 ch de son V8 de 4,7 litres, pour se rendre au plus vite sur les lieux d'un accident ? CEA a confié au carrossier Grazia, de Bologne, la transformation qui ne modifiait pas la structure mais aménagait l'arrière en plateforme pouvant accueillir pompe, réserve d'eau et extincteurs.

A Maserati Quattroporte transformed into a fire-fighting pick-up for the Formula 1 Grand Prix in Italy? What a surprising idea! This was what happened to five examples, coming from a model which was the only familial saloon car with the performance and prestige of the Italian Grand Touring, at the request of the fire extinguisher company CEA. What other vehicle could compete with the 260 hp of its 4.7-litre V8 engine to get to the scene of an accident as quickly as possible?

CEA entrusted the transformation to the coachbuilder Grazia from Bologna, who did not modify

the structure but converted the rear into a platform capable of accommodating a pump, water reserve and fire extinguishers.

The internal compartment was closed behind both front seats and benefited from the luxury specific to the Quattroporte, including air conditioning. With these unusual pickups, CEA got a lot of publicity and until the end of the 1970s, they were used as guardian angels on the greatest Italian circuits. After this unique career, they were sold to someone from Modena before being recovered by a great French enthusiast Guido Bartolomeo, who saved them from being scrapped.

This particular car left the factory in July 1967, as indicated by the certificate provided by Maserati, in the form of a classic

L'habitacle se fermait derrière les deux places avant qui présentaient le luxe propre à la Quattroporte, dont une climatisation. Avec ces pick-up peu banals, CEA s'assurait une précieuse publicité et, jusqu'à la fin des années 70, ils ont servi d'anges-gardiens sur les plus grands circuits italiens. Après cette carrière originale, ils ont été cédés à un particulier de Modène avant d'être récupérés par un grand amateur français, Guido Bartolomeo, qui les a sauvés de la casse.

La voiture que nous présentons est sortie d'usine en juillet 1967, comme l'indique le certificat fourni par Maserati, sous la forme d'une Quattroporte classique à boîte manuelle, couleur "Argento Auteuil" et intérieur en cuir noir.

Vendu en 1987 à G. Bartolomeo, elle passe ensuite par le grand négociant suisse Christoph Grohe. C'est à cette époque que la voiture fait l'objet de différents articles dans la presse spécialisée française. En 2006, la voiture est acquise par un négociant de Marseille, et c'est auprès de ce dernier que l'actuel propriétaire l'achète en 2011. Il s'est lancé alors dans une restauration de très grande qualité, avec démontage complet. Au cours de six ans de travaux, tout a été fait pour préserver ce qui était d'origine ce qui est documenté par de très nombreuses photographies. Le résultat est superbe et fera fureur autant sur la route que lors des événements historiques, sur circuit ou sur les pelouses de concours d'élégance.

Cette voiture sans égale est accompagnée d'une documentation historique, de photos d'époque et des certificats d'origine et de fabrication de Maserati.

Quattroporte with a manual gearbox, colour "Argento Auteuil" and black leather interior.

Sold in 1987 to G. Bartolomeo, it was then into the hands of major Swiss car dealer Christoph Grohe. At that time, the car was featured in various articles in the French specialist press. In 2006, the car was acquired by a dealer in Marseille and this is when the current owner acquired it from the latter in 2011. A very high-quality restoration was then carried out and the car was completely stripped down. During six years of work, everything was done to preserve what was original. During the six years of work, every effort was made to preserve the original condition and all the work was documented with photographs. The result is superb and will create a lot of excitement on the road, as well as during historic events, on the circuit or on the lawns of a concours of elegance. This unparalleled car is accompanied by historical documentation, photos of that era and Maserati certificates of origin and manufacture.



© DR



1947 HRG LE MANS AERODYNAMIC LIGHTWEIGHT ○

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° W92

100.000 - 150.000 €

• 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 cm³ 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.

1959 MORETTI-BRANCA MONOPLACE FORMULE JUNIOR

Véhicule de compétition
Competition vehicle

Châssis n° 020

60.000 - 90.000 €
Sans réserve / No reserve

- Première Formule Junior à moteur central !
- Historique suivi, palmarès dans des courses internationales dont Monaco
- Belle restauration très bien préservée

- *The first mid-engined Formula Junior!*
- *Followed by a long history of successes in international races, including Monaco*
- *Beautiful, well-preserved restoration*

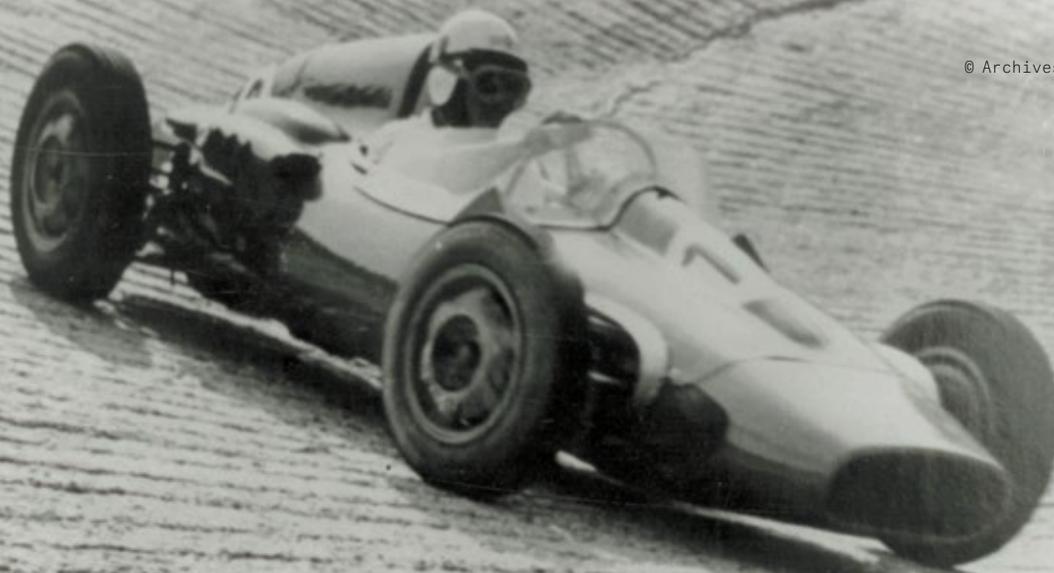
Cette monoplace de Formule Junior a ceci d'extraordinaire que c'est le premier modèle de la catégorie à avoir été équipé d'un moteur central. Nous vous conseillons de consulter notre site internet pour découvrir l'historique complet de cette fabuleuse Automobile. La voiture présentée est une des deux survivantes connues. Produite en 1959 et utilisée par le constructeur pour diverses épreuves de Formule Junior internationales, elle a été ensuite vendue au français J-M Bert qui l'a engagée en 1960/1961 à la course de Formule Junior d'ouverture du Grand Prix de Monaco (sixième) et à la course de côte du Mont-Ventoux (deuxième derrière la Lotus 20 de Jo Siffert). Un courrier d'Aquilino Branca confirme l'historique de propriété et le palmarès de cette monoplace.

Dans les années 80, elle a été achetée par D. Marty, de Toulouse, qui l'a cédée à Norbert Michel, passionné du sud de la France. En 2007, elle a été achetée par S. Rosina, grand pilote italien, qui l'a entièrement restaurée conformément au règlement FIA avant de prendre part au Grand Prix de Monaco Historique en 2008 où elle fut accueillie à bras ouverts. Il l'a ensuite vendue à M. Van Puyvelde, auprès de qui l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2016. Depuis, elle a été utilisée en 2017 sur l'autodrome de Montlhéry pour les "Grandes Heures Automobiles" et, après un remplacement de joint de culasse, n'a pratiquement plus roulé. Elle est accompagnée d'un dossier comportant divers courriers, des photos d'époque, des photos de restauration, des documents FIA et FFSA et un "Passaporto Tecnico CSAI".

The extraordinary thing about this Formula Junior single-seater is that it was the first model of its kind to be fitted with a mid-engine. We advised potential buyers, to consult our online catalogue to learn more about the fantastic history of this exceptional single seater. The car we present is one of two known survivors, the other being one of the two Monaco 1959 cars, now based in an American collection. Produced in 1959 and used by the manufacturer for various international Formula Junior events, it was then sold to J-M Bert, who raced it in 1960/1961 in the opening Formula Junior race of the Monaco Grand Prix (finished sixth) and in the Mont-Ventoux hill-climb (second behind Jo Siffert's Lotus 20). A letter from Aquilino Branca confirms the car's ownership history and track record.

In the '80s, it was bought by D. Marty of Toulouse, who sold it to Norbert Michel, a great enthusiast from the South (the three Michel brothers owned several Moretti and Cisitalia). In 2007, it was purchased by S. Rosina, a great Italian pilot, who fully restored it in accordance with FIA regulations before taking part in the Grand Prix de Monaco Historique in 2008, where it was welcomed with open arms. He sold it to Mr. Van Puyvelde, a big collector from whom the current owner acquired it in 2016. Since then, it has been used in 2017 on the Montlhéry autodrome for the "Grandes Heures Automobiles" and, after a cylinder head gasket replacement, has hardly run again. It is sold with a folder containing various letters, period photos, restoration photos, FIA and FFSA documents and a "Passaporto Tecnico CSAI", among others.

© Archives Maurice Louche



1957 ABARTH 750 ZAGATO

Carte grise française
French title

Châssis n° 222623

120.000 - 140.000 €

- Magnifique restauration
- Historique en course dans les années 50
- Superbe combinaison de couleurs
- Modèle européen rare

- Magnificent restoration
- Historic racing in the 50s
- Superb color combination
- Rare European model



Ces jolies berlinettes furent construites en deux séries différentes : la variante de luxe, aussi nommée Serie 2, pour marché américain, et un modèle épuré pour le marché italien, appelé plus tard Serie 1, avec de plus petits feux arrière et des phares avant découverts.

Le châssis n° 222623 fait partie d'une de ces premières séries créées pour le marché italien. Doté des spécificités mentionnées ci-dessus, il est aussi pourvu des rares roues Borrani bimétalliques. La voiture, 17^e construite sur les 21 exemplaires, quitta l'usine Zagato le 17 janvier 1957. Elle fut immatriculée pour la première fois en mars 1957. Les deux premiers propriétaires participèrent à plusieurs courses de côte à son volant dont celle de Trieste-Opecina ou encore celle de Monte Erice de 1957 à 1960. Aujourd'hui la voiture est magnifiquement restaurée et des photos des différentes étapes de la restauration sont disponibles. L'intérieur a été entièrement restauré en cuir rouge et noir et moquettes rouge. Le ciel de toit est en alcantara noir de la plus belle facture. Sa peinture noire est superbe avec les arêtes supérieures des ailes avant et arrière soulignées de rouge. Les propriétaires ont par ailleurs fait des recherches considérables sur la



© DR

voiture, trouvant tout ou presque, sur son historique de course. Le moteur d'origine fut remplacé en 1960 par un Abarth 850, à cause des changements de réglementation des courses en Italie où la catégorie 750 fut annulée. La voiture sera livrée avec son moteur d'origine.

Il est particulièrement rare de voir un modèle européen de la 750 Zagato, mais d'en trouver une dans cette superbe combinaison de couleur, avec une restauration complète ainsi qu'un historique de course connu, est une opportunité qui ne se représentera pas avant longtemps.

These pretty berlinettes were built in two different series: the deluxe variant, also called Serie 2, for the American market, and a streamlined model for the Italian market, later called Serie 1, with smaller taillights and uncovered headlights.

Chassis no. 222623 is part of one of these first series created for the Italian market. Equipped with the special features mentioned above, it also features the rare Borrani bimetallic wheels. The car, the 17th of 21 built, left the Zagato factory on January 17, 1957. It was registered for the first

time in March 1957. The first two owners took part in several hill climbs, including Trieste-Opecina and Monte Erice from 1957 to 1960. Today, the car has been magnificently restored, and photos of the various stages of restoration are available. The interior has been fully restored in red and black leather and red carpets. The roof lining is beautifully crafted in black alcantara. Its black paintwork is superb, with the upper edges of the front and rear fenders highlighted in red. The previous owners have also done considerable research on the car, finding out almost everything about its racing history. The original engine was replaced in 1960 by an Abarth 850, due to changes in racing regulations in Italy, where the 750 class was cancelled. The car will be delivered with its original engine.

It's particularly rare to see a European model of the 750 Zagato, but to find one in this superb color combination, with a complete restoration as well as a well-known racing history, is an opportunity that won't come around again for a long time.

2004 ASTON MARTIN DB7 COUPÉ ZAGATO

Carte grise française
French title

Châssis n° SCFAE22373K700049
Carrosserie Zagato n° 049

220.000 - 280.000 €

- Modèle construit à 99 exemplaires

- État comme neuf, 4668 km seulement

- Vendue neuve par Aston Martin Paris à Marc Simoncini

- Prestigieuse signature Zagato

- 99 units built

- Like-new condition, 4668 km only

- Sold new by Aston Martin Paris to Marc Simoncini

- Prestigious Zagato signature



La DB7 correspond pour Aston au modèle du renouveau. Lancée en 1993 avec l'appui de Ford et de Jaguar, elle est équipée d'un six-cylindres et son dessin signé Ian Callum reprend certains aspects des anciennes Aston en les intégrant dans une ligne fluide. Ce modèle bien né rencontre un énorme succès qui permet à Aston Martin de retrouver la sérénité perdue.

Une version Vantage voit le jour en 2000, avec un superbe V12 de 6 litres, et c'est sur cette base qu'est proposée la DB7 Zagato :

avec un moteur développant 435 ch, elle bénéficie d'une ligne plus agressive et sa production se limite à 99 exemplaires (plus un pour le musée Aston). Elle reprend certains traits de style propres à Zagato, comme la double bosse de toit. C'est un modèle exclusif à tous points de vue : par son nom, ses performances, sa forme et sa rareté.

Cette DB7 Zagato a de nombreuses qualités qui la distinguent de toute autre : elle a été acquise neuve chez Aston Martin Paris, dirigé alors par le

For Aston, the DB7 is a model of renewal. Launched in 1993 with the support of Ford and Jaguar, it is equipped with a six-cylinder engine, and its design by Ian Callum incorporates aspects of the old Astons into a flowing line. This well-born model was a huge success, helping Aston Martin to regain the serenity it had lost.

A Vantage version with a superb 6-liter V12 was launched in 2000, and this was the basis for the DB7 Zagato: with an engine developing 435 hp, it benefited

from more aggressive styling, and production was limited to 99 examples (plus one for the Aston Museum). It features some of Zagato's signature styling cues, such as the double roof hump. It's an exclusive model in every respect: name, performance, shape and rarity.

This DB7 Zagato has many qualities that set it apart from all others: it was acquired new from Aston Martin Paris, then run by the charismatic Alain Aziza and his charming wife



charismatique Alain Aziza et sa charmante épouse Astrid. Son premier et actuel propriétaire n'est autre que Marc Simoncini, célèbre et dynamique chef d'entreprises, investisseur, conseiller, business angel dans la tech et fondateur, entre autres, du site de rencontres Meetic. Il acquiert cette DB7 Zagato pour son design et le fait qu'il s'agisse d'une version rarissime ne le laisse pas indifférent dans son choix. Sa combinaison de couleurs est sublime et d'une grande élégance, gris, intérieur en cuir havane avec

surpiqures et moquettes marron. Il n'a parcouru que 4668 km depuis sa livraison, dont un voyage épique en Bourgogne avec dégustations des grands vins de la région. La voiture est pour ainsi dire quasi-neuve. Elle sera livrée avec l'ensemble de ses documents d'origine, manuels et carnet, et représente donc, entre sa provenance et son très faible kilométrage, une unique opportunité d'acquérir un modèle rarissime et ultra-collector.

Astrid. Its first and current owner is none other than Marc Simoncini, famous and dynamic entrepreneur, investor, advisor, tech business angel and founder, among others, of the Meetic dating site. He bought this DB7 Zagato for its design, and the fact that it was a very rare version did not leave him indifferent in his choice. The color combination is sublime and elegant: grey, havana leather interior with brown stitching and carpets. It has covered just 4,668 km

since delivery, including an epic trip to Burgundy to taste the region's great wines. The car is virtually new. It will be delivered with all its original documents, manuals and book, and therefore represents, between its provenance and its very low mileage, a unique opportunity to acquire a rare and ultra-collector's model.

2017 MASERATI TOURING SCIADIPERSIA

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° ZAMVL45B000181682

330.000 - 400.000 €

• Modèle unique, dessiné par
Louis de Fabribeckers

• Combine le prestige de
Touring et la sportivité de
Maserati

• Carrosserie exclusive et
d'une grande élégance

• Unique model, designed by
Louis de Fabribeckers

• Combines the prestige of
Touring with the breed of
Maserati

• Exclusive, elegant bodywork

Avec cette voiture, le carrossier Touring renoue avec la grande tradition qui fut la sienne jusqu'au début des années 60, celle de créer des carrosseries que les grands constructeurs n'étaient pas en mesure de réaliser. Après avoir produit des modèles aussi mythiques que les Aston Martin DB4 à DB6 avec sa technique "Superleggera", Touring a subi l'évolution industrielle et dû fermer ses portes en 1966. La relance en 2006 sous l'impulsion du regretté Roland D'Ieteren n'en a été que plus passionnée. Ce dernier, aussi connaisseur automobile qu'élégant a souhaité que Touring se distingue de nouveau par des modèles particulièrement originaux et attractifs, uniques ou produits en toute petites série.

Exposée au Salon de Genève 2018, la voiture que nous présentons

est une Maserati dont le nom provient de "Scia di Persia", Shah d'Iran, en référence aux Maserati 5000 GT commandées à la fin des années 50 par ce dernier, Mohammad Reza Pahlavi. Trois de ces Maserati spéciales, basées sur une mécanique de compétition, avaient à l'époque été réalisées par Touring et c'est ce même carrossier qui a donné naissance à ce superbe exercice de style. Issue d'une Maserati GranTurismo normale, qui avait à peine 10 000 km, et qui correspond à l'identité de la voiture et de son titre de circulation italien, elle reprend le moteur V8 de 4,7 litres développant 454 ch et lui permettant les performances brillantes que l'on peut attendre d'une voiture de ce niveau : accélération de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes et vitesse de pointe frôlant 300 km/h.

With this car, coachbuilder Touring revives the great tradition it had until the early '60s of creating bodies that the major manufacturers were unable to produce. After producing such legendary models as the Aston Martin DB4 to DB6 with its "Superleggera" technique, Touring suffered from industrial evolution and was forced to close its doors in 1966. The relaunch in 2006 under the leadership of the late Roland D'Ieteren was all the more passionate. An automotive connoisseur as elegant as he was, D'Ieteren wanted Touring to once again distinguish itself with particularly original and attractive models, both one-offs and small production runs.

Displayed at the 2018 Geneva Motor Show, the car we present

is a Maserati whose name comes from "Scia di Persia", Shah of Iran, in reference to the Maserati 5000 GTs ordered in the late 1950s by the latter, Mohammad Reza Pahlavi. Three of these special Maseratis, based on racing mechanics, were built by Touring at the time, and it was this same coachbuilder who gave birth to this superb styling exercise. Derived from a normal Maserati GranTurismo, which had just under 10,000 km, and which corresponds to the identity of the car and its Italian title, it takes over the 4.7-liter V8 engine developing 454 hp, giving it the brilliant performance you would expect from a car of this level: acceleration from 0 to 100 km/h in 4.8 seconds and a top speed approaching 300 km/h.





A l'intérieur, la Sciadipersia est particulièrement spectaculaire, elle reprend l'aménagement de la GranTurismo, mais avec une finition spéciale de très haut niveau à base de cuir italien de luxe et de garnitures en aluminium brossé.

C'est évidemment surtout par sa forme que la Sciadipersia se démarque du reste de la production automobile, d'autant plus qu'il s'agit de l'unique coupé fabriqué, à côté d'une dizaine d'exemplaires carrossés en cabriolet. Son dessin est dû à Louis de Fabribeckers, directeur du design de Touring, qui précisait dans une interview : "La difficulté était de respecter le cahier des charges, qui consistait à concevoir une voiture de grand tourisme telle qu'elles étaient réalisées dans les années 50, tout en lui donnant la souplesse d'un coupé montrant ses muscles et sa puissance sous son élégant costume." Une des particularités de cette voiture est son pavillon, plus lumineux que la tendance du moment, et marqué par un montant arrière sculptural

en aluminium brossé. Le designer poursuit : "Une des choses qui me frappent sur l'habitacle des voitures modernes est qu'il ne laisse pas entrer beaucoup de lumière, par rapport aux modèles plus anciens. J'ai donc cherché à créer la plus grande surface vitrée possible. Par exemple, la lunette arrière est de grande taille, le toit est entièrement vitré et le traitement en aluminium des montants arrière contribue à la légèreté visuelle."

Ce coupé, qui peut accueillir confortablement quatre personnes, n'a connu que deux propriétaires depuis l'origine. Il est vendu avec sa facture d'achat neuve de 760 620 €, ainsi qu'un ensemble de bagages réalisés spécialement par le sellier italien Foglizzo. Il représente l'opportunité rare de s'offrir une voiture unique combinant les qualités routières et les performances d'un supercar moderne, et le style et l'élégance d'une automobile de carrossier telles qu'elles existaient dans les années 50.

Inside, the Sciadipersia is particularly spectacular, featuring the same layout as the GranTurismo, but with a special high-level finish based on luxury Italian leather and brushed aluminum trim.

Of course, the Sciadipersia's main distinguishing feature is its shape, all the more so as it is the only coupé produced, alongside a dozen or so cabriolet models. Its design is the work of Louis de Fabribeckers, Touring's design director, who explained in an interview: "The difficulty was to meet the specifications, which consisted in designing a grand touring car as they were made in the 50s, while giving it the flexibility of a coupé showing off its muscles and power under its elegant suit." A particular feature of this car is its roof, brighter than the trend of the moment, and marked by a sculptural rear pillar in brushed aluminum. The designer continues: "One of

the things that strikes me about the interiors of modern cars is that they don't let in much light, compared with older models. So I set out to create as much glass as possible. For example, the rear window is large, the roof is fully glazed and the aluminum treatment of the rear pillars contributes to the visual lightness."

This coupé, which comfortably seats four, has known only two owners since its origin. It is sold with its new purchase invoice of €760,620, as well as a set of luggage specially made by the Italian saddler Foglizzo. It represents a rare opportunity to own a unique car combining the driving qualities and performance of a modern supercar, with the style and elegance of a coachbuilder's car as they existed in the 50s.

1968 VW COMBI TI MODIFIÉ « SAMBA » 23 FENÊTRES

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° B8145359
Moteur n° UB068857

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauré en 2023 belle combinaison de couleurs
- Rare modèle de première génération avec grand toit ouvrant, restauration de qualité
- 9 places, idéal comme véhicule promotionnel ou familial

- *Restored in 2023, nice colour combination*
- *Rare first generation model with sunroof, quality restoration*
- *9 seats, perfect for family sightseeing trip or advertising*



La paternité de ce véhicule exceptionnel, qui connut un succès commercial hors du commun, appartient au premier importateur néerlandais de la marque, Monsieur Ben Pon, basé à Amersfoort. Son idée était de construire un véhicule utilitaire léger sur la base de la "Coccinelle", lancée en 1945 et baptisée "Type 1". Ses grandes lignes simples et dépouillées se caractérisent par de grandes surfaces lisses et par un motif en forme de V, qui constitue le bandeau soulignant la ceinture de caisse. Les phares recouverts de globes de verre confèrent au Combi un air de famille avec la Coccinelle et la Porsche 356.

La voiture présentée est la version la plus désirable du Combi Volkswagen. Il s'agit de la version Type 1 "Samba Bus", modifié et doté de vingt-trois ouvertures vitrées de type « Safari », du toit grand

ouvrant, de la double galerie de toit et de son échelle latérale. Ce Combi a été restauré professionnellement en carrosserie il y a dix ans et a très peu roulé depuis. Ses ouvrants sont parfaitement alignés et tous les éléments de carrosserie usagés ont été remplacés par des neufs, planchers, passages de roue et traverses. Le moteur et ses périphériques ont été refaits en 2023 ainsi que la boîte de vitesses, l'embrayage et les freins. La sellerie est également entièrement neuve ainsi que le circuit électrique, les vitres et toute la lanternerie. Il est équipé d'un grand toit ouvrant, de deux galeries de toit et d'une échelle latérale. Entre son association parfaite des couleurs extérieures et son élégant intérieur, ce Combi incarne à la perfection le « Vanning » ce nouvel engouement pour la vie au grand air et les excursions en famille.

The first Dutch importer of the brand, Mr. Ben Pon, based in Amersfoort, was the inventor of this exceptional vehicle, which enjoyed outstanding commercial success. His idea was to build a light commercial vehicle based on the "Beetle", launched in 1945 and christened "Type 1". Its simple, uncluttered lines are characterized by large, smooth surfaces and a V-shaped motif, which forms the band underlining the beltline. Glass-globe-covered headlamps give the Combi a family resemblance to the Beetle and Porsche 356.

The car on display is the most desirable version of the Volkswagen Combi. It's the Type 1 "Samba Bus" version, modified and fitted with twenty-three "Safari"-type glass openings, a large sunroof, double roof rack

and side ladder. This Combi was professionally restored ten years ago and has been driven very little since. Its sashes are perfectly aligned, and all used bodywork components have been replaced by new ones, including floorboards, wheel arches and crossmembers. The engine and peripherals were rebuilt in 2023, as were the gearbox, clutch and brakes. The upholstery is also completely new, as are the electrical system, windows and all the lanterns. It is equipped with a large sunroof, two roof racks and a side ladder. With its perfect combination of exterior colors and elegant interior, this Combi is the perfect embodiment of "Vanning", the new craze for outdoor living and family excursions.

1988 PORSCHE 911 (930) TURBO 3,3L TARGA G50

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° WPOZZZ93ZKS010063
Moteur n° 67K00118

180.000 - 240.000 €

- Un des 26 exemplaires européens millésime 1989 de Turbo Targa produite
- Unique millésime équipé de la boîte de vitesse à 5 rapports G50
- Matching numbers et matching colors, rarissime teinte vert Murano
- Seulement 65 600 km d'origine

- One of only 26 European Turbo Targa models built in 1989
- One of a kind equipped with G50 5-speed gearbox
- Matching numbers and matching colors, rare Murano green shade
- Only 65,600 km from new



Cette 911 est une rareté : il s'agit d'une 930 Turbo en carrosserie Targa équipée de la désirable boîte de vitesses à 5 rapports G50, produite uniquement au millésime 1989 à 26 exemplaires pour l'Europe. Son carnet d'entretien indique que cette 930 fut livrée neuve en octobre 1988, par les célèbres établissements d'Ieteren à Kortenberg en Belgique dans cette subtile teinte Vert Murano (Muranogruen 22C). Seulement trois 930 Turbo Targa G50 ont été livrées en Belgique. Richement équipée, notre Turbo Targa dispose en option de la sellerie cuir, des supports lombaires, des sièges avant à réglages électrique et chauffants, du levier de vitesse court et du différentiel à glissement limité. En décembre 2003, elle rejoint la collection de Porsche d'un amateur hollandais. D'après l'actuel propriétaire, la 911 avait environ 30 000 km et était première main. L'ayant depuis plus de 20 ans, il indique ne l'avoir jamais

repeinte, ce qui est confirmé par un rapport d'expertise de décembre 2023 précisant que la peinture est d'origine à l'exception de la baie de pare-brise, jugée plus épaisse que le reste. Elle dispose encore de tous ses accessoires d'époque : roue de secours pliable avec compresseur, manomètre de pression des pneus, stylo de retouche peinture, cric et trousse à outils qui n'avait jamais été sortie de son logement ! Son dernier entretien date d'octobre 2023 à 65 351 km. Elle a parcouru environ 250 km depuis.

Carrosserie Targa, boîte cinq rapports, sublime teinte, bel état d'origine, matching numbers, nombre de propriétaires limité et kilométrage faible : autant d'arguments qui font de cette Porsche une occasion unique d'acquiescer l'une des 911 les plus rares et iconiques.

This 911 is a rarity: it's a 930 Turbo in Targa bodywork fitted with the desirable G50 5-speed gearbox, produced only in the 1989 model year in 26 examples for Europe. Its service book indicates that this 930 was delivered new in October 1988, by the famous d'Ieteren factory in Kortenberg, Belgium, in this subtle Murano Green (Muranogruen 22C) shade. Only three 930 Turbo Targa G50s were delivered in Belgium. Richly equipped, our Turbo Targa features optional leather upholstery, lumbar supports, electrically adjustable and heated front seats, short shifter and limited-slip differential. In December 2003, it joined the Porsche collection of a Dutch enthusiast. According to the current owner, the 911 had around 30,000 km and was first-hand. Having owned it for

more than 20 years, he says he has never repainted it, which is confirmed by an expert's report of December 2023 specifying that the paintwork is original, with the exception of the windshield opening, which was deemed thicker than the rest. It still has all its period accessories: folding spare wheel with compressor, tire pressure gauge, paint touch-up pen, jack and tool kit that had never been removed from its housing! Last serviced in October 2023 at 65,351 km. Since then, it has covered some 250 km.

Targa bodywork, five-speed gearbox, sublime paintwork, beautiful original condition, matching numbers, limited number of owners and low mileage: all arguments that make this Porsche a unique opportunity to acquire one of the rarest and most iconic 911s.

1992 PORSCHE 911 CARRERA « BIARRITZ » 4.0L PAR SINGER VEHICLE DESIGN

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ96ZMS407212
Moteur n° 62M11999

900.000 - 1.200.000 €

• 1000 km depuis sa sortie des
ateliers Singer (Californie)

• Réalisation exceptionnelle,
modèle exclusif

• Equipée du gros moteur 4.0L

• *1,000 km since leaving the
Singer workshop (California)*

• *Exceptional production,
exclusive model*

• *Fitted with the large 4.0L
engine*



Au début des années 2000, Rob Dickinson, auteur-compositeur-chanteur et musicien anglais, cousin du leader du groupe Iron Maiden, cherche à faire restaurer sa Porsche 964, tout en voulant réinterpréter le modèle en le magnifiant grâce à des technologies modernes tout en lui

donnant un look ancien des 911 des années 60/70. Bien que musicien, Rob avait étudié le design automobile et se chargea du projet. Le châssis est alors allégé, le moteur retravaillé et la finition réinventée. La voiture ne tarde pas à faire des envieux ; il crée alors Singer Vehicle Design en >>>

In the early 2000s, English singer-songwriter and musician Rob Dickinson (cousin of Iron Maiden's lead singer) was looking to restore his Porsche 964, while wanting to redefine the model by upgrading it with modern technologies and giving it an old

911 look from the 1960s/1970s. Although a musician, Rob had studied automotive design and decided to lead the project. The chassis was then lightened, the engine reworked and the finish reinvented. The car did not take long to make people envious>>>





>>> 2008 qui ne tarde pas à rencontrer un véritable succès. Singer est devenu au fil des années une des stars de ce courant que l'on appelle « le restomod » (restauration – modernisation) en appliquant à la lettre sa devise du « Everything is important », apportant une finition parfaite et une précision unique à ses réalisations. Quant aux moteurs, ils sont entièrement revus, réalésés et développent 300, 360 ou 400ch, voire plus pour certaines commandes spéciales et sont remontés neufs par les ingénieurs d'Ed Pink Racing ou Cosworth, partenaires spécialistes de la compétition. Aujourd'hui, la liste d'attente est de trois ans entre la commande et la livraison et le prix varie entre USD800 000 et plus de deux millions, selon les motorisations, les finitions et les modèles qui sont tous baptisés d'une ville différente.

Aujourd'hui, trouver une Singer sur le marché n'est pas chose facile et qui plus est, sortant de l'usine, sans avoir à attendre trois ans de délai ! La Singer que nous présentons est celle qui a été baptisée « Biarritz » commande CA04201, et la liste de ses options est longue : capuchons de remplissage d'essence extérieur

avec sécurité, ainsi que pour le remplissage d'huile, moteur 4.0L, système de suspensions Ohlins Sport ajustable, freins Brembo Haute-performances, sièges en carbone, film de protection peinture complet plus de nombreuses finitions intérieurs et extérieurs comme les lettres avec finition nickel et autres détails. La 964 qui allait servir de base à Singer a été acquise en Hollande en juillet 2019 avant d'être expédiée chez Singer en Californie pour le restomod complet. La voiture a été livrée en avril 2023 et son propriétaire n'a que très peu roulé depuis la livraison puisque son compteur n'affiche que 1000 km depuis sa sortie de l'atelier Singer. Elle se trouve donc dans un état comme sortie de chez Singer dans sa finition verte, intérieur cuir orange et moquettes beige alliant savamment sportivité, élégance et confort. Immatriculée avec sa carte grise française de Porsche type 964, elle est dotée du plus gros moteur proposé par le fabricant, cette Singer est prête à faire tourner les têtes à chacune de ses sorties ! Une opportunité rarissime.

>>> and this is when he created Singer Vehicle Design in 2008, which quickly became a real success.

Over the years, Singer has become one of the stars of this "restomod" trend (restoration-modernisation) by literally applying its "Everything is important" motto, bringing a perfect finish and unique precision to its creations. Engine-wise, they are fully serviced, rebored and develop 300, 360 or 400 hp, and even more for some special orders and then reassembled new by Ed Pink Racing or Cosworth engineers, specialist motorsport partners. The waiting list is today three years from order to delivery; and the price varies between USD800,000 and more than two million, depending on the engine, finish and model which are all named after a different city.

Finding a Singer on the market nowadays is not easy, even more so if it's one coming out straight away from the factory without having to wait three years! This particular Singer was baptised as "Biarritz" from order CA04201 and the list of options on this car is long:

External fuel filler caps with safety (as well as for the oil filling), 4.0L engine, adjustable system of Ohlins Sport suspensions, high-performance Brembo brakes, carbon seats, full paint protection film plus numerous interior and exterior finishes, such as nickel-finished letters and other details.

The 964 used for this transformation at Singer was acquired in Holland in July 2019 before being shipped to Singer in California for the complete restomod.

The car was delivered in April 2023 and its owner has not driven it much since its delivery, as its odometer was only showing 1,000 km since leaving the Singer workshop. It is therefore in pretty much the same condition that when it left the Singer factory in its green finish, orange leather interior and beige carpets, skilfully combining sportiness, elegance and comfort. Registered with its Porsche 964 French title, it is fitted with the largest engine offered by the manufacturer, this Singer is ready to turn heads on every single outing! An extremely rare opportunity.



2021 FORD GT HERITAGE EDITION ◆ ▲

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 1FAGP9EWMH200022

800.000 - 1.000.000 €

- Première main, 115 km d'origine
- Livrée neuve en Allemagne
- Rare Heritage Edition, finition spéciale rappel des 24 Heures de Daytona 1966
- Basée sur l'exceptionnelle Ford GT de deuxième génération

- *One owner, 115km from new*
- *Supplied new in Germany*
- *Rare Heritage Edition, special livery recalling the 1966 24 Hours of Daytona*
- *Based on the exceptional second-generation Ford GT*





24 Heures de Daytona, 5 et 6 février 1966 : pour la première fois depuis de longues années, la suprématie de Ferrari en compétition est remise en cause, quand la Ford GT40 MkII de Ken Miles et Lloyd Ruby franchit en tête la ligne d'arrivée, suivie de deux autres Ford MkII entre les mains des équipages

Dan Gurney/Jerry Grant et Walt Hansgen/Mark Donohue. C'est une réussite écrasante, qui sera confirmée trois mois plus tard aux 24 Heures du Mans avec de nouveau trois Ford GT40 MkII aux premières places, au terme d'un duel avec Ferrari suivi par tous les passionnés du monde entier.>>>

The 24 Hours of Daytona, 5-6 February 1966: for the first time in many years, Ferrari's supremacy in competition was called into question, when the Ford GT40 MkII driven by Ken Miles and Lloyd Ruby crossed the finishing line first, followed by two other GT40 MKIIs driven by Dan

Gurney/Jerry Grant and Walt Hansgen/Mark Donohue. It was a resounding victory, which would be confirmed three months later at the 24 Hours of Le Mans when Ford's GT40 MKIIs again took the first three places, after a duel with Ferrari which was followed by fans throughout the world.>>>





>>>C'est pour rendre hommage à la victoire de Daytona que Ford a décidé de lancer 50 ans plus tard une version spéciale "Heritage" de sa Ford GT de deuxième génération. Cette impressionnante supercar, présentée au Salon de Detroit 2015 et propulsée par un V6 double turbo de 3,5 litres développant 656 ch à 6 250 tr/mn, pouvait frôler 350 km/h en pointe, tout en étant capable de passer de 0 à 100 km/h en 3 secondes. Il est remarquable de souligner que, dans sa version compétition, ce modèle a remporté la victoire aux 24 Heures du Mans 2016 en catégorie GTE Pro, exactement 50 ans après la victoire au classement général de la GT40 MkII. Magnifique clin d'œil à l'histoire !

Cette Ford GT de deuxième génération faisait suite à la première Ford GT qui s'inspirait très fortement de la GT40 des années 60, selon un dessin réalisé sous l'autorité de Camilo Pardo qui dirigeait le studio Living Legends de Ford. Elle avait d'abord été exposée comme concept car et avait rencontré un tel succès que Ford avait décidé d'en produire une série limitée. Commercialisée à partir de 2004, elle recevait un V8 à compresseur développant 558 ch, pour une vitesse maxi de 320 km/h. Au total, plus de 4 000 exemplaires de cette première Ford GT ont vu le jour.

Dans sa version Heritage, la Ford GT II, telle que l'exemplaire que nous présentons, bénéficie d'une finition profondément modifiée. Pour

commencer, elle reprend la livrée de la voiture gagnante : carrosserie "Frozen White" avec capot noir et demi bandeau rouge permettant d'identifier la voiture de Miles et Ruby et, sur les portes et le capot, le numéro 98 de la voiture victorieuse. De plus, ce modèle se distingue par des éléments graphiques Ford à l'arrière, des jantes en aluminium forgé de 20 pouces "Heritage Gold", des étriers de frein monoblocs Brembo peints en rouge avec disques en carbone céramique, un système d'échappement en acier, des rétroviseurs à coque carbone et un package extérieur en carbone. À l'intérieur de l'habitacle, la sellerie est spécifique avec des sièges en Alcantara rouge et des palettes de commande de boîte de vitesses de la même teinte, un volant spécial et un harnais 6 points. Aux quelque 500 000 € HT que coûtait neuve la Ford GT standard, il fallait ajouter plus de 150 000 € pour disposer de la version Heritage.

La voiture que nous proposons a été livrée neuve en Allemagne, pays qui n'aurait reçu que deux exemplaires de cette série Heritage. C'est une première main qui n'affiche que 115 km au compteur et qui est donc pratiquement neuve. S'agissant d'une série limitée, elle représente une occasion rare d'ajouter à sa collection une Supercar pratiquement neuve et encore plus exclusive, le graal pour les amateurs.

>>>*It was to pay tribute to its victory at Daytona that Ford decided, 50 years later, to launch a special 'Heritage' version of its second-generation Ford GT. This impressive supercar was presented at the Detroit Auto Show in 2015: powered by a twin-turbo 3.5-litre V6 developing 656bhp at 6250rpm, it could reach nearly 350kph flat-out and get from 0-100kph in 3 seconds. It is remarkable to note that the competition version of this model won the GTE Pro category at the 24 Hours of Le Mans in 2016, exactly 50 years after the outright victory of the GT40 MkII. What a magnificent nod to history!*

The second-generation Ford GT followed the first GT40, which was heavily inspired by the GT40 of the 1960s and was based on a design by Camilo Pardo, the head of Ford's Living Legends studio. It had first been shown as a concept car and met with such success that Ford decided to put it into limited production. It went on sale in 2004, powered by a supercharged V8 engine developing 558bhp, and had a top speed of 320kph. Altogether, 4000 examples of the first Ford GT were produced.

The appearance of the Heritage Edition of the Ford GT II, like the model presented here, was extensively modified. First of all, it had the same finish as the winning car from 1966, with 'Frozen White' bodywork, a black bonnet and asymmetrical red

accents, which identified Miles and Ruby's car, as well as the number 98 of the winning car on the doors and bonnet. In addition, it had distinctive Ford graphics at the rear; 20-inch 'Heritage Gold' forged-aluminium wheels, red Brembo monobloc brake callipers with carbon-ceramic discs, a steel exhaust system and a carbon-fibre exterior trim package and door mirror caps. Inside, the car featured distinctive upholstery with red Alcantara seats and matching gearshift paddles, a special steering wheel and six-point harnesses. On top of the 500,000€ (excluding sales tax) that a 'standard' Ford GT cost new, customers had to pay an extra 150,000€ for the Heritage Edition.

The car we are offering for sale was delivered new in Germany, one of only two Heritage models supplied there. It is a one-owner car with only 115km on the clock and is therefore practically new. As a limited-edition model, it represents a rare opportunity to add a virtually new and even more exclusive supercar to your collection, the Holy Grail for any enthusiast.



2020 MCLAREN SPEEDTAIL ◆ ▲

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° SBM23GDG2LW403079

2.500.000 - 2.800.000 €

- Seulement 366 km d'origine, livrée neuve en Allemagne
- Performances ahurissantes, plus de 400 km/h
- Technologie exceptionnelle
- Hypercar à la production très limitée (106 exemplaires)

- *Only 366km from new, supplied new in Germany*
- *Mind-blowing performance, over 400kph*
- *Exceptional technology*
- *Hypercar built in very limited numbers (106 cars)*





Cette voiture, qui fait partie de "The German Supercars Collection", est une des hypercars les plus extraordinaires jamais produites. A elle seule, sa vitesse de pointe donne le tournis puisqu'elle dépasse 400 km/h : 403 km/h pour être précis, ce qui en fait la plus rapide des McLaren de route. Et elle accélère de 0 à 300 km/h en 12,8 secondes...

Ces chiffres sont obtenus grâce à la technologie de pointe à laquelle McLaren nous a habitués. Présentée par le constructeur comme la quatrième de la "McLaren Ultimate Series" avec les F1, P1 et Senna, elle est une sorte d'héritière de la première McLaren de série produite, la F1 qui, en 1992, avait révolutionné le monde des supercars.>>>

This car, part of 'The German Supercars Collection', is one of the most extraordinary hypercars ever built. At over 400kph, its top speed alone makes your head spin: 403 kph to be precise, making it the fastest roadgoing McLaren. And it can get from 0-300kph in 12.8 seconds ...

These figures are achieved

thanks to the cutting-edge technology to which we have become accustomed from McLaren. Presented by the company as the fourth model in the 'McLaren Ultimate Series', after the F1, P1 and Senna, it is a kind of heir to the first production McLaren, the F1, which revolutionised the supercar >>>





>>> La Speedtail reprend par exemple la configuration à trois places de front de sa devancière, qui permet au pilote d'être placé au centre de la voiture et d'avoir une vision beaucoup plus équilibré. De plus, elle n'a été produite qu'à 106 exemplaires (tous réservés avant la fin de la production, malgré un prix de vente qui frôlait 2 millions d'euros HT), la même quantité que la McLaren F1. Mais elle en diffère évidemment par sa technique : dévoilée en 2018 à Londres, la Speedtail est propulsée par un groupe hybride totalisant 1 070 ch, dont la base est un V8 de 4 litres double turbo type M840 T modifié.

Une autre caractéristique étonnante de la Speedtail est son poids : à 1 430 kg, c'est une des plus légères de sa catégorie. Enfin, sa forme se démarque aussi de ses concurrentes : sa carrosserie entièrement en carbone présente une ligne ininterrompue du nez à la poupe, avec une partie arrière très allongée qui n'est pas sans rappeler

les premières Porsche "longue queue" que l'on a vu apparaître aux 24 Heures du Mans au début des années 70. La voiture comporte deux ailerons mobiles et des rétroviseurs extérieurs qui se rétractent à vitesse élevée, remplacés par des caméras, et les portes s'élèvent vers le ciel comme les ailes d'un oiseau. Très sobre et dépourvue d'appendices inutiles, la ligne générale est d'une extrême fluidité, qui confirme que la raison d'être de ce modèle est la recherche des performances les plus extrêmes.

L'exemplaire que nous présentons est lui aussi exceptionnel car il n'affiche que 366 km d'origine, si bien que la voiture est pratiquement neuve. Elle a été livrée en Allemagne avec des spécifications particulières et une finition personnalisée autour de la couleur Heritage "Graphite" de la carrosserie. Étriers de teinte argent, sorties d'échappement spéciales, badges aluminium, jantes en alliage à finition Diamant, tout cela est>>>

>>>world in 1992. The Speedtail, for example, adopts the same three-abreast seating arrangement of its predecessor, placing the driver at the centre of the car with much better all-round visibility. In addition, just 106 examples of the Speedtail were built (all of them reserved before the end of production), despite a price close to 2 million euros (before tax), the same number as for the F1. But its technology is obviously very different: unveiled in London in 2018, the Speedtail has a hybrid powertrain producing a total of 1070bhp, based around a modified type M840 T twin-turbo 4-litre V8.

Another astonishing characteristic of the Speedtail is its weight: at 1430kg, it is one of the lightest cars in its class. Finally, its styling also stands out from its competitors: made entirely from carbon fibre, its body has an uninterrupted line from nose

to tail, with an elongated rear section which brings to mind the first 'long-tail' Porsches seen at the 24 Hours of Le Mans at the start of the 1970s. The car has two active spoilers and exterior mirrors which retract at high speed, to be replaced by cameras; its doors open upwards like the wings of a bird. Sober and free from any superfluous add-ons, its overall design is extremely smooth, confirming that the model's raison d'être is the pursuit of ultimate performance.

The example we are presenting is also exceptional, as it has covered only 366km from new, with the result that it is practically new. It was delivered in Germany to a particular specification with a custom finish developed around the 'Heritage Graphite' colour of the body. Silver brake callipers, special exhaust tailpipes, aluminium badges, diamond-cut alloy wheels combine with>>>





>>> complété d'un intérieur lui aussi riche de finitions personnalisées en cuir "Rich Brown" avec appuie-têtes estampillés, certaines pièces bénéficiant de la technique "Thin-Ply" en carbone composé de couches très fines, réalisée en collaboration avec Richard Mille.

Cette McLaren extrême à tous points de vue, une des rares voitures commercialisées dépassant 400 km/h, procurera à son nouveau propriétaire des sensations inconnues sur d'autres modèles. Voir une Speedtail livrée neuve en Europe arriver sur le marché est un événement rare qui n'échappera pas aux collectionneurs passionnés d'hypercars, surtout pour une voiture dans l'état irréprochable que présente celle-ci.

>>> an equally lavish customised interior in 'Rich Brown' leather with embossed headrests and some parts employing McLaren's 'Thin-Ply' technology, made up of ultra-thin layers of carbon fibre and produced in collaboration with Richard Mille.

Extreme in every way, one of the few cars sold with a top speed of over 400kph, this McLaren will provide its new owner with sensations unimaginable in other cars. To see a Speedtail delivered new in Europe come onto the market is a rare occurrence which will not escape the attention of enthusiastic collectors of hypercars, especially for a car in such immaculate condition as this.



2018 MCLAREN SENNA ◆ ▲

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° SBM15ACB6KW800060

950.000 - 1.150.000 €

- Modèle exceptionnel, le plus radical jamais produit par McLaren
- Technologie de pointe, performances de très haut niveau
- 500 exemplaires seulement, options intéressantes
- Etat proche du neuf, très faible kilométrage

- *Exceptional model, the most radical car ever built by McLaren*
- *Cutting-edge technology, very high performance*
- *Only 500 cars built, interesting options*
- *Virtually new condition, very low mileage*





Senna : un nom magique, celui d'un surdoué de la Formule 1, mort trop tôt dans un accident en 1994 au Grand Prix de Saint Marin après avoir établi un palmarès impressionnant : sur les onze saisons auxquelles il a participé, il a été trois fois Champion du Monde (en 1988, 1990 et 1991), deux fois Vice-Champion (en 1989

et 1993), a remporté 41 Grand Prix et signé 65 meilleurs temps aux essais. Ces résultats, il les a remportés en grande partie chez McLaren avec qui il a disputé sept saisons, de 1988 à 1993.

Il était donc logique que le constructeur anglais de supercars donne son nom à la troisième >>>

Senna: a magical name, that of an exceptionally gifted Formula 1 driver; who died too soon in an accident at the San Marino Grand Prix in 1994 after an impressive succession of results: during the eleven seasons in which he competed, he was World Champion three times (in 1988,

1990 and 1991), runner-up twice (in 1989 and 1993), won 41 Grands Prix and earned 65 pole positions. He achieved most of these results with McLaren, for whom he drove for six seasons, from 1988-1993.

It was logical therefore that the English supercar maker should>>>





>>> voiture de sa série "McLaren Ultimate", après la F1 et la P1. Notez que McLaren est le seul constructeur ayant l'autorisation d'utiliser le nom du célèbre pilote brésilien.

Dévoilée sur internet le 10 décembre 2017 et présentée au public au Salon de Genève 2018, la McLaren Senna se différencie toutefois de sa devancière par en particulier l'absence de moteur électrique, le constructeur ayant préféré miser sur un poids limité qui était ici de 1 198 kg à vide, une extraordinaire réussite pour une machine de ce calibre. En effet, le souci du constructeur était de concevoir la voiture de route la plus adaptée au circuit qu'il ait jamais produite, ce qui l'a poussé à construire une voiture sans concession, offrant sur la piste les sensations les plus intenses possibles. "La McLaren Senna", indiquait-il, "incarne l'ADN de McLaren sous sa forme la plus extrême, créant une symbiose la plus profonde entre une voiture et son conducteur."

La Senna était basée en grande partie sur la McLaren 720S dont elle reprenait la structure monocoque en carbone, mais modifiée et dénommée "MonoCage III". Selon le constructeur, la philosophie qui avait guidé le projet s'appuyait sur la phrase "La forme découle de la fonction", ce qui expliquait la carrosserie très sophistiquée sur le plan aérodynamique. Un

impressionnant aileron arrière se déployait en fonction de la vitesse et du mode de pilotage choisi, et pouvait même faire office de frein aérodynamique. Le diffuseur arrière était à double élément, la prise d'air de toit était inspirée de la Formule 1 et les zones de basse pression étaient utilisées pour des radiateurs aux performances élevées, pour favoriser le refroidissement. En mode Course, l'appui aérodynamique pouvait atteindre le chiffre incroyablement de 800 kg, même à une vitesse inférieure à 250 km/h. Cette carrosserie était réalisée en grande partie en carbone et l'accès dans l'habitacle s'effectuait par des portes à mécanisme d'ouverture diédral. L'intérieur était relativement minimaliste pour une voiture de ce prix, ce qui était cohérent avec le souci du poids. Les sièges baquets très enveloppants pouvaient être habillés de cuir ou d'Alcantara en fonction des souhaits de l'acheteur, un espace permettant de ranger derrière deux casques et combinaisons de pilotage.

Le cœur de la machine était bien sûr son moteur, un V8 de 4 litres double turbo et 32 soupapes, à lubrification par carter sec, code M840TR, qui développait la puissance considérable de 800 ch à 7 250 tr/min, avec un couple tout aussi impressionnant de 81,6 m kg. Ce moteur était relié à une boîte à sept rapports qui adoptait la

>>> name its third production car in the 'McLaren Ultimate Series' after him, following the F1 and P1. It should be noted that McLaren is the only manufacturer authorised to use the famous Brazilian driver's name.

Unveiled online on 10 December 2017 and shown to the public at the Geneva Motor Show in 2018, the McLaren Senna differed, however, from its predecessor, in particular as it lacked an electric motor. The manufacturer preferred instead to rely on its low weight: just 1198kg unladen, an extraordinary achievement for a car of this calibre. McLaren's primary concern was to create the road car best suited for track use that it had ever built, driving it to produce an uncompromising car offering the most intense sensations possible on track. "The McLaren Senna", it explained, "embodies McLaren's DNA in its most extreme form, creating the deepest symbiosis between a car and its maker."

The Senna was largely based on the McLaren 720S and used a modified version of its monocoque carbon-fibre structure, known as 'MonoCage III'. According to McLaren, the philosophy that guided the project was built on the axiom "Form follows function", thus explaining the Senna's aerodynamically very

sophisticated body. An impressive rear spoiler was deployed according to the car's speed and the driving mode selected, and could even serve as an air brake. It had a dual-element rear diffuser; the air intake on the roof was inspired by Formula 1 and the low-pressure areas were used for the high-performance radiators for improved engine cooling. In Race mode, the aerodynamic downforce could attain the incredible figure of 800kg, even at speeds of under 250kph. The body was made for the most part from carbon fibre, with access to the interior by means of dihedral doors. The interior was relatively basic for a car of this price, which was consistent with McLaren's preoccupation with weight. The deeply contoured bucket seats could be trimmed in either leather or Alcantara, according to the buyer's wishes, with space behind them to store two helmets and race suits.

The heart of the machine was, of course, its engine, a twin-turbo 32-valve 4-litre V8 with dry sump lubrication; codenamed M840TR, this produced the substantial power output of 800bhp at 7250rpm, with an equally impressive torque figure of 800Nm. The engine was mated to a seven-speed 'Seamless Shift' gearbox. Together, they enabled



technique "Seamless Shift" (SSG). Cette mécanique permettait de passer de 0 à 100 km/h en 2,8 s, à 200 km/h en 6,8 s et d'atteindre 335 km/h en pointe.

De tels chiffres imposent le respect et des aides au pilotage étaient prévues : ABS, contrôle de traction, contrôle de stabilité électronique, "Launch Control" et contrôle de dérapage variable. Pour stopper ce bolide, le freinage était confié à des disques Brembo en carbone céramique, conçus selon une formule ayant une conductivité trois fois et demi meilleure que les versions précédentes, d'où une élimination plus rapide de la chaleur. La Senna recevait de nouvelles jantes en alliage léger à fixation centrale chaussées de Pirelli P-Zero Trofeo R.

Lors de sa présentation, la McLaren Senna affichait un prix de l'ordre de 930 000 € et, malgré l'importance de cette somme, les 500 exemplaires prévus ont été vendus avant même d'être produits. C'est dire l'aura dont bénéficiait — et bénéficie toujours — ce modèle hors du commun.

L'exemplaire que nous proposons, possède des spécifications d'usine particulièrement intéressantes. Spectaculaire dans sa teinte Lava Orange, certains appendices aérodynamiques ainsi que les étriers de freins contrastent dans une teinte Azzura Blue. Pour une utilisation sur circuit, il possède le système

d'acquisition de données (McLaren telemetry and app), un échappement sport, les jantes ultralégères. Le confort n'a pas été oublié avec son autoradio Bower et Wilkins avec ses sept hauts parleurs ainsi que la camera de recul, une colonne de direction réglable, un système de lift avant et la climatisation.

La voiture était destinée au marché européen, plus particulièrement à la Suède, avec compteur en kilomètres et système en langue anglaise. Elle a reçu sa première immatriculation le 24 septembre 2018 et a été achetée par "The German Supercars Collection" en novembre 2021. Affichant un très faible kilométrage et un état irréprochable, cette voiture est aussi impressionnante à l'arrêt qu'en mouvement, quand le V8 laisse exploser sa puissance. Basse, taillée pour la vitesse, véritable hommage au Champion brésilien qui lui a donné son nom, elle correspond sans aucun doute à l'une des hypercars les plus performantes sur circuit, grâce à la conception sans concession de McLaren et à son incomparable expérience de la compétition. Cette voiture, qui vient d'être révisée est, pour ceux qui n'ont pas pu s'en rendre acquéreur quand elle est sortie, une occasion exceptionnelle de devenir propriétaire d'une des machines les plus convoitées du globe.

the car to reach 100kph from a standstill in 2.8sec and 200kph in 6.8sec and to go on to a top speed of 335kph.

Figures like these commanded respect and various driving aids were provided: ABS, traction control, electronic stability control, launch control and 'Variable Drift Control'. To bring it to a stop, the Senna had carbon-ceramic Brembo brakes, designed with three and a half times better thermal conductivity than the previous versions, thus ensuring quicker elimination of the heat generated. It had new centre-lock light-alloy wheels shod with Pirelli P-Zero Trofeo R tyres.

When it was introduced, the price of the Senna was of the order of 930,000 €, despite which all 500 cars planned were sold before they had even been built. Such was the aura that surrounded - and surrounds to this day - this extraordinary model.

The example we are offering had a particularly interesting specification when it left the factory. Spectacularly finished in Lava Orange, some of the aerodynamic elements, as well as the brake callipers, are in a contrasting shade of Azzura Blue. For use on track, it is equipped with McLaren's Track Telemetry app for data acquisition, a

sports exhaust and ultra-light wheels. But comfort has not been forgotten, with a Bowers & Wilkins audio system with seven speakers, a reversing camera, adjustable steering column, front lift and air-conditioning.

The car was intended for the European market, specifically for Sweden, with a speedometer reading in kilometres per hour and an English-language system. It was first registered on 24 September 2018 and was bought for 'The German Supercars Collection' in November 2021. With a very low recorded mileage and in immaculate condition, the car is as impressive at a standstill as when it is moving, when the V8 can let its power explode. Low, built for speed, a genuine tribute to the Brazilian World Champion it was named after, it is without doubt one of the quickest hypercars around a circuit, thanks to McLaren's uncompromising design and its unrivalled experience in competition. Just serviced, this car is an exceptional opportunity for collectors who were unable to buy one when it was new, to become the owner of one of the most sought-after cars in the world.

2022 LAMBORGHINI AVENTADOR LP 780-4 ULTIMAE ◆ ▲

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° ZHWP8ZD8NLA11012
Moteur n°

520.000 - 600.000 €

- Version Ultime de l'Aventador, production limitée
- Dernière Lamborghini V12 100% thermique
- 1 633 kms d'origine, état irréprochable
- Livrée neuve en Allemagne

- *Ultimate version of the Aventador, limited production*
- *The last 100% petrol-powered V12 Lamborghini*
- *1,633km from new, immaculate condition*
- *Supplied new in Germany*





Lorsqu'elle est dévoilée en 2011 au Salon de Genève, la Lamborghini Aventador met fin au règne sans partage du V12 conçu par Giotto Bizzarrini et qui n'a cessé d'évoluer depuis sa première apparition en 1964 sous le long capot de la Lamborghini 350 GT. Dans sa

dernière évolution, sur la Murciélago, il affiche une cylindrée de 6,5 litres pour 670 ch.

Le nouveau V12 conçu en collaboration avec Audi et équipant l'Aventador adopte les techniques les plus modernes et, si la cylindrée reste de 6,5 litres, le V12 à 60°>>>

When it was unveiled at the Geneva Motor Show in 2011, the Lamborghini Aventador brought to an end the uninterrupted reign of the V12 designed by Giotto Bizzarrini, which had continued to evolve since it first appeared in 1964 in Lamborghini's 350 GT.

In its final iteration, in the Murciélago, it had a capacity of 6.5 litres and produced 670bhp.

The new V12 fitted to the Aventador, developed in association with Audi, adopted the latest technology; while its 6.5-litre capacity was >>>





>>> affiche désormais des dimensions nettement "supercarrées". Les lettres "LP" du nom de la voiture traduisent sa disposition "Longitudinale Posterior", c'est-à-dire longitudinale arrière. Développant 700 ch à 8 250 tr/min, il est relié à une boîte séquentielle Oerlikon Graziano à sept rapports, qui peut être réglée en trois modes : Strada, Sport et Corsa, avec un fonctionnement soit automatique, soit commandé par palettes. La transmission se fait aux quatre roues via le système Haldex qui équipait déjà sa devancière.

Pour accompagner cette évolution technologique, le cahier des charges exige un dessin radical qui se différencie nettement de celui de la Murciélago. Plusieurs entités sont mises en concurrence et c'est finalement la proposition du Lamborghini Centro Stile, sous l'autorité de Filippo Perini, qui remporte la mise. Plus complexe que celui de la Murciélago, ce dessin se compose de lignes qui s'entrecroisent et de surfaces sophistiquées. "Nous nous sommes inspirés du futurisme pour donner du dynamisme à une forme statique," indiquait Filippo Perini dans une interview. L'aérodynamique joue évidemment un rôle important, avec des prises d'air complexes et un aileron arrière qui se déploie en fonction de la vitesse.

La structure centrale est en carbone, avec des berceaux avant et arrière en aluminium, et l'ensemble est réalisé selon un procédé de fabrication mis au point en collaboration avec Boeing, l'université de Washington et le

spécialiste américain Callaway.

L'Aventador, dont le nom provient d'un taureau ayant remporté en 1993 un trophée à Saragosse, va rencontrer un succès considérable puisque le 10 000^{ème} exemplaire sort d'usine en octobre 2020. Avant que le modèle ne tire sa révérence, il fallait faire honneur à ce succès et Lamborghini a donc décidé de proposer la version Ultimae, l'Aventador ultime, dévoilée en juillet 2021 au "Goodwood Festival of Speed". Produite à 350 exemplaires en version coupé et 250 en roadster, elle est passée entre les mains du préparateur Novitec qui l'a équipée de plusieurs éléments en carbone, comme le capot avant, de nouvelles prises d'air latérales et un capot moteur plus aérodynamique. La ligne d'échappement a été remplacée par un système plus léger et l'Ultimae recevait des jantes Vossen de 20 pouces à l'avant et 21 à l'arrière. Sur le plan mécanique, elle était équipée du V12 de l'Aventador dans sa dernière évolution développant 780 ch à 8 500 tr/min (le plus puissant de l'histoire de la marque), ce qui lui permettait de passer de 0 à 100 km/h en 2,8 secondes, pour une vitesse de pointe de 355 km/h.

La teinte noire de l'exemplaire que nous proposons accentue l'allure menaçante de la voiture, prête à dévorer l'asphalte. Livrée en avril 2022, elle fait partie de "The German Supercars Collection" qui l'a achetée via un professionnel à son premier propriétaire allemand. Son kilométrage très faible, 1 633 km au moment des photos du catalogue, correspond à son état irréprochable.

>>> unchanged, the 60-degree V12 now had markedly oversquare dimensions. The letters 'LP' in its name referred to its 'Longitudinale Posteriore' layout with the rear engine mounted lengthwise. Producing 700bhp at 8250rpm, it was mated to an Oerlikon Graziano seven-speed sequential gearbox, which could be set in one of three modes: Strada, Sport or Corsa, with either automatic operation or manual changes using the paddles. Power was sent to all four wheels by the same Haldex system as on its predecessor.

Along with these technical developments, the brief called for a radical design which was clearly differentiated from the Murciélago. Several groups competed for the work, and it was finally the proposal from Lamborghini's Centro Stile, led by Filippo Perini, which carried the day. More complex than the Murciélago, its design featured intersecting lines and a sophisticated surface treatment. "We took our inspiration from the futurist movement to make a static shape dynamic", Perini explained in an interview. Aerodynamics obviously played an important part, with complex air intakes and a rear spoiler which activated in relation to the car's speed.

The central structure was made from carbon fibre, with aluminium front and rear subframes; the entire assembly was built following a process developed in conjunction

with Boeing, the University of Washington and the American specialist Callaway.

The Aventador, which took its name from a bull which won a trophy at Zaragoza in 1993, met with considerable success, as the 10,000th car left the factory in October 2020. Before the model bowed out, Lamborghini wanted to recognise this success and therefore decided to offer the ultimate version of the Aventador, the Ultimae, which was revealed in July 2021 at the Goodwood Festival of Speed. 350 coupés and 250 roadsters were built, modified by the tuner Novitec, who fitted numerous carbon-fibre parts, including the front boot lid, new side air intakes and a more aerodynamic engine cover. The exhaust system was replaced by a lighter one and the Ultimae was fitted with Vossen alloy wheels, 20in at the front and 21in at the rear. The engine meanwhile was the V12 from the Aventador in its final iteration producing 780bhp at 8500rpm (the most powerful engine ever produced by the company), which enabled it to get from 0-100kph in 2.8sec and reach a top speed of 355kph.

The black paintwork of the example we are presenting accentuates the car's menacing looks, ready to tear up the tarmac. Delivered in April 2022, it is part of "The German Supercars Collection", for which it was bought through a specialist from its first German owner. Its mileage is extremely low – just 1633km



À l'intérieur, les sièges sport sont habillés d'Alcantara dont la tonalité foncée est réhaussé par les coutures vert électrique, thème repris sur certaines garnitures de tableau de bord. C'est la même teinte verte que l'on retrouve à l'extérieur sous la forme de filés soulignant la forme radicale de la voiture, ou sur les volumineux étriers de frein.

Dernière Lamborghini V12 dont le groupe motopropulseur est 100% thermique (la Revuelto qui lui succède reçoit un système hybride comportant trois moteurs électrique), l'Aventador Ultimae correspond à une étape importante de l'histoire de la marque. L'exemplaire que nous proposons, à l'état irréprochable, rend hommage à ce modèle rare, doté d'une technologie de pointe, extrêmement performant et dont la forme ne peut que provoquer une admiration impressionnée.

when it was photographed for the catalogue – and is commensurate with its immaculate condition. Inside, the sports seats are trimmed in dark-coloured Alcantara, set off by electric green stitching, a theme also found on some of the dashboard trim. The same shade of green is used on the car's exterior for the coachlines which emphasise its radical shape and for its hefty brake callipers.

The last Lamborghini V12 with a 100% petrol powertrain (the Revuelto which succeeded it had a hybrid system with three electric motors), the Aventador Ultimae represents an important milestone in the company's history. The example we are offering, in impeccable condition, pays tribute to this rare and extremely quick model with its cutting-edge technology, whose styling can only leave you in awe.



2021 LAMBORGHINI SIÁN ◆ ▲

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° ZHWEJ7ZD8MLA10761

2.500.000 - 3.000.000 €

• Modèle très rare et exclusif
(63 exemplaires seulement)

• Technologie avant-gardiste,
performances extrêmement
élevées

• Modèle proche du neuf, 185 km

• Livrée neuve en Allemagne

• *Very rare and exclusive model
(only 63 cars built)*

• *Cutting-edge technology,
extremely high performance*

• *Virtually new, only 185km*

• *Supplied new in Germany*





Livré neuve en Allemagne, cette Lamborghini Sián fait partie des 63 exemplaires produits, cette quantité étant un clin d'œil à la date de naissance d'Automobili Lamborghini, en 1963. De présentation extérieure blanc et noir personnalisée "Ad personam" avec intérieur "Nero Cosmos", elle bénéficiait d'enviables options

comme des sièges électriques chauffants en Alcantara, un package carbone complet et un toit en carbone brillant, en plus d'une finition spéciale avec étriers de freins noirs et, à l'intérieur, un ensemble noir sophistiqué réhaussé de garnitures et inserts bleu clair et d'éléments blancs apportant une touche de fraîcheur à cet>>>

Supplied new in Germany, this Lamborghini Sián is one of the 63 cars built, the number a reference to the year in which Automobili Lamborghini was established, 1963. With a customised exterior finish in white and black from Lamborghini's 'Ad Personam' programme and a 'Nero Cosmos' interior, it came with many

desirable options, including heated electric seats in Alcantara, a complete carbon-fibre package with a high-gloss carbon-fibre roof, as well as a special finish with black brake callipers and inside, a sophisticated overall treatment in black set off by light blue trim and inserts, and other items in white, bringing a touch of freshness to >>>





>>> ensemble très sportif.
 Très avant-gardiste et dévoilée au Salon de Francfort de 2019, la Sián s'appuyait sur la plateforme de la Lamborghini Aventador dont elle reprenait le moteur thermique dans sa version la plus puissante, celle de la SVJ : le V12 de 6,5 litres développait ici 789 ch à 8.500 tr/mn. Il transmettait le mouvement aux quatre roues par le système Haldex dans sa quatrième génération, avec boîte de vitesses ISR ("Independent Shifting Rod") à sept rapports dont la rapidité de changement variait en fonction du mode de conduite retenu. Mais l'originalité de la Sián venait surtout de son nouveau système hybride qui comportait un moteur électrique relié aux roues

arrière et dont les 34 ch s'ajoutaient à la puissance du moteur thermique pour totaliser 819 ch disponibles en pleine accélération. La voiture répondait alors parfaitement à son appellation (Sián signifiant "éclair" en dialecte de Bologne) avec une accélération de 0 à 100 km/h en à peine 2,8 secondes : la Sián est donc une des rares hypercars à faire partie du club très fermé des "moins de 3 secondes". Et sa vitesse de pointe s'élève à 355 km/h, autre chiffre hors du commun.

Le freinage est assuré par des disques en carbone céramique avec étriers à 6 et 4 pistons à l'avant et l'arrière, le système hybride contribuant au ralentissement tout en récupérant de l'énergie.>>>

>>>this very sporty ensemble. Very forward-looking, the Sián was unveiled at the Frankfurt Motor Show in 2019. It was based on the platform of the Lamborghini Aventador and used the most powerful version of its internal combustion engine, from the SVJ: the 6.5-litre V12 developed 789bhp at 8500rpm in this application. Power was sent to all four wheels by a fourth-generation Haldex system, with a seven-speed ISR ("Independent Shifting Rod") gearbox, with different shift times according to the driving mode chosen. But what made the Sián so original was its new hybrid system, with an electric motor connected to

the rear wheels: this produced 34bhp on top of the power of the internal combustion engine, for a combined total of 819bhp under full acceleration. The car thus lived up perfectly to its name (Sián means a flash of lightning in Bolognese dialect) and could accelerate from 0-100kph in just 2.8 seconds, making it one of the few hypercars eligible to join the very select 'Under-3 second club'. Its top speed was 355kph, another other-worldly figure.

Braking was taken care of by carbon-ceramic discs with six-piston callipers at the front and four-piston callipers at the rear, while the hybrid system helped slow the car by>>>





>>> La suspension comporte quant à elle un système magnétorhéologique réglable, avec contrôle de stabilité.

La carrosserie affiche une forme taillée à la serpe fidèle aux préceptes de la marque, dont le Centro Stile était dirigé par Mijta Borkert lors du lancement de la Sián. On y retrouve les thèmes du "Y" et de l'hexagone, tant à l'extérieur que dans l'habitacle. Les matériaux sont évidemment à la hauteur de cet extraordinaire bolide, avec une structure monocoque en aluminium habillée d'une carrosserie en carbone et, pour le capot moteur, des panneaux thermosensibles provoquant l'ouverture de déflecteurs de refroidissement par simple déformation thermique.

Chef-d'œuvre de technologie, la Sián ajoute sa rareté, son exclusivité et sa forme saisissante à des performances d'une extrême intensité. L'exemplaire que nous proposons présente en plus un kilométrage très faible et un état proche du neuf. Ce modèle produit en série très limité était lors de sa sortie réservé à des clients triés sur le volet. Le présent exemplaire représente maintenant l'occasion d'en faire l'acquisition, pour les collectionneurs passionnés qui n'ont pas pu le faire à l'époque.

>>> recovering energy. The suspension used an adjustable magneto-rheological system with stability control.

The body had a wedge shape true to the precepts of the company, whose 'Centro Stile' was led by Mijta Borkert when the Sián was launched. Its hexagonal and Y-shaped motifs could be seen inside and outside the car. Naturally, the materials used were a match for this extraordinary machine, with an aluminium monocoque structure and carbon-fibre bodywork, while the bonnet incorporated panels which distorted in response to heat and caused cooling vanes to open.

A technological masterpiece, the Sián adds rarity, exclusivity and striking styling to its extraordinarily intense performance. In addition, the example we are offering for sale has very low mileage and is in virtually new condition. When it was launched, this limited-production model was reserved for a hand-picked group of customers. This example represents the opportunity to buy a Sián today for enthusiastic collectors who were unable to do so when it was new.



2014 MCLAREN PI

Titre de circulation

luxembourgeois

Luxembourg title

Châssis n° SBM12ABBOEW000014

1.200.000 - 1.500.000 €

• 375 exemplaires construits

• Seulement 9354 km

• Performances exceptionnelles

• *375 examples manufactured*

• *Mileage of only 9,354km*

• *Exceptional performance*



Présentée au Salon de Paris en septembre 2012, la McLaren P1 est la première Hypercar produite par McLaren depuis sa renaissance en 2010. Son apparition émane du désir de produire une supercar capable de rivaliser avec la Porsche 918 et la Ferrari LaFerrari afin de conforter la

crédibilité de la marque de Woking face aux géants du segment. Autre défi non négligeable, la P1 succède 20 années plus tard à la mythique F1, à l'époque inégalée en termes de performances. Elle se doit de répondre aux attentes des fans de la marque. Sa conception>>>

Launched at the Paris Motor Show in September 2012, the McLaren P1 was the first Hypercar produced by McLaren since its revival in 2010. Its resurgence emerged from the desire to produce a supercar capable of competing with the

Porsche 918 and the Ferrari LaFerrari, in order to reinforce the Woking brand's credibility against the giants of this segment. There was also another significant challenge: The P1 succeeded 20 years later to the legendary F1, at the time unrivaled >>>



>>> témoigne donc de la recherche de performance extrême, avec un châssis monocoque en carbone dérivé de celui de la MP4-12C, un V8 bi-turbo de 3.8 litres développant 727 chevaux accouplé à un moteur électrique maison produisant lui 176 chevaux. Pesant seulement 1395 kg à sec pour 903 chevaux, elle expédie le 0 – 200 km/h en 6.8 secondes et le 0 - 300 km/h en 16.5 secondes (soit 5 secondes de moins que la F1) et atteint les 350 km/h de vitesse de pointe. En outre, la PI possède un système de suspensions hydropneumatique similaire à celui développé par Citroën dans les années 50, cela lui permet non seulement de contrôler les transferts de masse avec précision, mais en plus elle bénéficie du mode « race » qui baisse sa garde au sol de 50 mm et durcit significativement la suspension. La PI profite également d'un travail aérodynamique important, en générant 600 kg d'appui à 257 km/h tout en gardant un coefficient de traînée de seulement 0.34, une prouesse technique ! En 2016 Lanzante propose de convertir des PI GTR en voitures de route, cette version sera appelée PI LM. En 2017, le prototype de cette version LM effectue un tour chronométré de la célèbre Nordschleife en 6:43.22, ce qui la classe 4^{ème} des voitures non homologuées route car elle ne portait pas de plaques d'immatriculation lors du roulage. Encore aujourd'hui elle serait classée comme la 3^{ème} voiture homologuée la plus rapide au Nurburgring. Seulement 6 voitures recevront cette spécification LM. C'est donc un défi réussi pour la McLaren PI qui après seulement deux années de travail tient tête à Porsche et Ferrari en offrant des performances extrêmement proches de celles de ses concurrentes.

La voiture présentée et la 14^{ème} produite. Livrée neuve en Angleterre à son premier propriétaire, elle fut commandée dans la superbe teinte Volcano Yellow avec un intérieur cuir et alcantara noir. Elle bénéficie également entre autres des surpiques jaunes, du volant recouvert d'alcantara surpiqué jaune, du tableau de bord et des inserts de portes recouvert d'alcantara, du système audio Meridian, des canules d'échappement en titane, des étriers argentés, de carbone visible sur les



pare-chocs, la prise d'air de toit et les rétroviseurs entre autres.

Sérieusement entretenue chez McLaren Birmingham et McLaren Manchester de 2015 à 2019, son propriétaire actuel en prit possession en septembre 2020 et continua de l'entretenir chez McLaren Paris et Pesterfield. Son dernier entretien date d'octobre 2023 chez McLaren Bruxelles, la voiture n'a parcouru qu'environ 100 km depuis. Elle est aujourd'hui présentée avec son carnet d'entretien et ses factures. Cumulant 9354 km au moment de la prise de vue, la voiture présente un état cosmétique remarquable, pratiquement aucun signe d'usure n'a été constatée lors l'inspection.

En Décembre 2015, la production de la PI se termine. Avec seulement 375 exemplaires construits, la PI est la plus rare des Hypercars de sa génération. Dix ans après sa sortie, le dessin comme les performances n'ont pas pris une ride, on constate d'ailleurs que les McLaren contemporaines ont un style très inspiré de celui de la PI et leur conception est encore étroitement liée avec celle de la PI.

>>>performance-wise.

It was a must to meet expectations from enthusiasts of the brand. Its design therefore showcased the quest for extreme performance, with a carbon monocoque chassis derived from the one on the MP4-12C, a 3.8-litre twin-turbo V8 engine developing 727 horsepower coupled to an in-house electric motor producing 176 horsepower. Weighing only 1,395kg dry for 903 horsepower, it goes from 0 to 200 km/h in 6.8 seconds and 0 to 300 km/h in 16.5 seconds; it also reaches a top speed of 350km/h. Additionally, the PI has a hydropneumatics suspension system similar to the one developed by Citroen in the 1950s, which enables it to not only control mass transfers with precision but also to lower the car to the ground by 50mm and significantly harden the suspension, thanks to its "race" mode.

The PI also benefited from a major aerodynamic development, generating 600kg of downforce at 257km/h while maintaining a drag coefficient of only 0.34, a technical feat! In 2016, Lanzante suggested the conversion of PI

GTR cars into road cars and this version was then called PI LM. In 2017, the prototype of this LM version completed a timed lap of the famous Nordschleife in 6:43.22 and was ranked 4th among non-road approved cars because it didn't have registration plates at the time. Even today, it would be classified as the 3rd fastest homologated car at the Nurburgring. Only 6 cars benefited from this LM specification.

It was therefore a successful challenge for the McLaren PI and after only 2 years of work, it stood up to Porsche and Ferrari by offering performances extremely close to those of its competitors. This particular car is the 14th manufactured. Delivered new in England to its first owner; it was ordered in the superb Volcano Yellow colour with black leather and Alcantara interior. Among other things, it also has yellow stitching, a steering wheel covered in yellow stitched Alcantara, the dashboard and door inserts in Alcantara, the Meridian audio system, titanium exhaust pipes, silver callipers, bumpers in clear carbon, roof air intake, mirrors, etc.

Seriously serviced at McLaren Birmingham and McLaren Manchester between 2015 and 2019, its current owner acquired it in September 2020 and continued to service it at McLaren Paris and Pesterfield. Its last service was in October 2023 at McLaren Brussels; the car was only driven for 100 km since then. It is now presented with its service logbook and invoices. With a total mileage of 9,354km at the time of our visit, this car is in remarkable aesthetic condition, with virtually no signs of wear noted during the inspection.

Production of the PI ended in December 2015. With only 375 examples built, the PI is the rarest Hypercar of its generation. Ten years after its release, the design and performance have not aged a bit. Furthermore, we can also see that modern McLaren cars have a style highly inspired from the PI and their design is still closely linked to the one on the PI.



2018 PORSCHE 911 (991.2) TURBO S EXCLUSIVE SERIES

Carte grise française
French title
 Châssis n° WP0ZZZ99ZJS152087

260.000 - 320.000 €

- 500 exemplaires dans le monde
- Le meilleur du savoir-faire Porsche Exclusive Manufaktur
- Moins de 7 750 km au compteur
- Livré neuf en France

- 500 units worldwide
- The best of Porsche Exclusive Manufaktur
- Less than 7,750 km on the odometer
- Delivered new in France



Le 8 juin 2017, Porsche créé la surprise et annonce une nouvelle série limitée à 500 exemplaires : la Porsche 911 Turbo S Exclusive Series. Cette série limitée est personnalisée à la main dans le nouvel atelier Porsche Exclusive Manufaktur à Zuffenhausen (auparavant « Porsche Exclusive »), au sein de l'usine historique de la marque. Celle qui vient couronner la carrière de la 911 Turbo se pare d'options spécifiques au modèle, à l'instar de cette impressionnante teinte jaune or métallisée (dont aucune autre Porsche ne pourra bénéficier), sublimée par les doubles bandes sur le capot et le toit, laissant apparaître le carbone tressé. Equipée de série de l'Aerokit Turbo, de nombreux éléments sont en

carbone tressé sur mesures comme les jupes latérales, les coques de rétroviseur, les prises et extracteurs d'air et l'aile arrière entre autres. Les jantes sont spécifiques au modèle et ont nécessité un traitement au laser pour obtenir ce liseré or. Rappelant ainsi les étriers de freins peints en noir avec l'inscription Porsche peinte de couleur or. L'habitacle, entièrement recouvert de cuir noir surpiqué de coutures jaune or, rappelle la double bande sur les sièges et sur le ciel de toit en alcantara. Le carbone ornant l'habitacle est spécifique : une partie du tressage est composée de fils dorés offrant ainsi un reflet unique. Face au passager, la plaque numérotée et signée Exclusive Series trône fièrement au-dessus de la

On June 8, 2017, Porsche created a surprise and announced a new limited series of 500: the Porsche 911 Turbo S Exclusive Series. This limited series is hand-customized in the new Porsche Exclusive Manufaktur workshop in Zuffenhausen (formerly "Porsche Exclusive"), at the brand's historic factory. The crowning glory of the 911 Turbo's career comes in the form of model-specific options, such as the impressive golden yellow metallic hue (which no other Porsche can match), enhanced by the double stripes on the hood and roof, revealing the woven carbon. Equipped as standard with Aerokit Turbo, many of the elements are made to measure in

woven carbon, including the side panels, mirror caps, air intakes and extractors, and rear spoiler. The rims are specific to the model, and require laser treatment to obtain the gold edging. This is reminiscent of the black brake calipers with the gold Porsche lettering. The interior, entirely covered in black leather with gold stitching, is reminiscent of the double stripe on the alcantara seats and roof lining.

The carbon used to decorate the interior is unique: part of the weave is made up of golden threads, giving it a unique sheen. Facing the passenger, the numbered plate signed Exclusive Series sits proudly above the glove compartment, confirming that



boîte à gants et vous confirme que vous êtes bien à bord d'une série limitée à 500 exemplaires.

Côté motorisation, elle s'agrémenta d'un kit moteur lui permettant d'atteindre 607 ch ; le 0 à 100 km/h est abattu en 2,9 secondes et le 0 à 200 km/h en à peine 9,6 secondes ! Ce kit augmentant la puissance de 27 ch sera l'apanage de l'Exclusive Series. Des accélérations qui, associées à sa vitesse maximale de 330 km/h, confirment sa place dans le cercle très fermé des Supercars...

Numéroté 401 sur 500, notre exemplaire est livré neuf en France par la concession Porsche Lorient en juin 2018 à un collectionneur de la marque. Deux ans plus tard, cette même concession réalisa

son premier entretien et son changement de propriétaire à environ 4 000 km, reprenant à son nouveau propriétaire sa précédente 911 : une 991 R. Son second entretien, réalisé par le Centre Porsche de Lyon, date de juillet 2022, à 7 078 km. Moins de 650 km ont été parcourus depuis.

Cette Exclusive Series incarne l'excellence du savoir-faire de la Porsche Exclusive Manufaktur, une série limitée aux spécifications uniques. Cet exemplaire à l'avantage d'être l'un des rares livrés neufs en France ayant appartenu à des collectionneurs pointilleux de la marque de Stuttgart.

you are indeed aboard a limited edition of 500.

In terms of power, this model is equipped with an engine kit that boosts its output to 607 hp, enabling it to accelerate from 0 to 100 km/h in 2.9 seconds and from 0 to 200 km/h in just 9.6 seconds! This kit, which increases power by 27 hp, will be exclusive to the Exclusive Series. Acceleration that, combined with a top speed of 330 km/h, confirms its place in the exclusive circle of Supercars...Numbered 401 out of 500, our example was delivered new in France by the Porsche Lorient dealership in June 2018 to a Porsche collector. Two years later, this same dealership carried out its first service and change of

ownership at around 4,000 km, taking back from its new owner its previous 911: a 991 R. Its second service, carried out by the Centre Porsche de Lyon, dates from July 2022, at 7,078 km. Less than 650 km have been covered since then.

This Exclusive Series embodies the excellence of Porsche Exclusive Manufaktur craftsmanship, a limited series with unique specifications. This example has the advantage of being one of the few delivered new in France to have belonged to discerning collectors of the Stugart's brand.

2020 FERRARI 488 PISTA

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° ZFF90HMB000252381

370.000 - 430.000 €

- Seulement 11 500 km d'origine
- 2^e main, livrée neuve à Monaco
- Dernière non-hybride de la lignée Challenge Stradale, Scuderia et Speciale

- *Only 11,500 km from new*
- *2 owners from new, delivered new in Monaco*
- *Last non-hybrid in the Challenge Stradale, Scuderia and Speciale lineage*



La 488 Pista fait sensation grâce à ses évolutions remarquables : le moteur adopte des pistons renforcés, des bielles en titane, de nouveaux arbres à cames et des collecteurs d'échappement en Inconel issus de la Challenge. Ces améliorations portent la puissance du V8 à 720 ch à 8 000 tr/mn ! Les passages de rapports sont expédiés en 30 millisecondes. L'emploi du carbone et le travail sur l'aérodynamisme permet à l'ensemble de gagner 90 kg et 20% d'appui.

Livrée neuve à Monaco en août 2020, cette Pista arbore une très élégante teinte Argento

Nurburgring, agrémentée par les doubles bandes peintes en noir, les jantes forgées foncées et les éléments de carrosserie en carbone optionnels. Les étriers de freins jaunes, écussons d'ailes et de jantes assortis contrastent avec la carrosserie. L'habitacle se pare d'alcantara gris subtilement agrémenté de jaune. Ainsi, un bandeau jaune parcourt la planche de bord, les garnitures de porte, les sièges baquet carbone (réglable en hauteur pour le conducteur) et l'entourage des commandes de boîte de vitesse. Les surpiqures, les logos brodés sur les appuie-têtes et sur les tapis en alcantara agrémentent

The 488 Pista causes a sensation with its remarkable evolutions: the engine adopts reinforced pistons, titanium connecting rods, new camshafts and Inconel exhaust manifolds from the Challenge. These improvements boost V8 power to 720 hp at 8,000 rpm! Shifts are completed in 30 milliseconds. The use of carbon fiber and aerodynamic improvements save 90kg and 20% of downforce.

Delivered new to Monaco in August 2020, this Pista sports an elegant Argento Nurburgring color scheme, complemented by black double stripes, dark forged

wheels and optional carbon body elements. Yellow brake calipers and matching wheel and fender badges contrast with the bodywork. The interior features gray alcantara subtly accented with yellow. A yellow stripe runs across the dashboard, door trim, carbon bucket seats (height-adjustable for the driver) and gearshift surrounds. Stitching and embroidered logos on the headrests and alcantara carpets add a touch of yellow. It also features comfort options such as adaptive headlamps, lift and tilt.



l'ensemble de jaune. Elle dispose également d'options de confort comme les phares adaptatifs, le lift ou la caméra de recul. Son actuel propriétaire, s'en porte acquéreur en juillet 2023 ; elle affichait alors 11 500 km au compteur et a parcouru moins de 250 km depuis.

La Ferrari 488 Pista est la dernière non-hybride de la mythique lignée des Challenge Stradale, Scuderia, Speciale ; cet exemplaire dispose d'options désirable et présente une configuration intemporelle, un exemplaire de choix pour tout collectionneur.

Its current owner purchased it in July 2023, when it had 11,500 km on the clock, and has since covered less than 250 km.

The Ferrari 488 Pista is the last non-hybrid in the legendary line of Challenge Stradale, Scuderia and Speciale models; it features desirable options and a timeless configuration, making it a collector's choice.



1977 PONTIAC TRANS AM 'SOLAR GOLD'

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 2W87Z8N177699

35.000 - 45.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Livrée neuve en Europe
- Equipée du gros V8 400ci
- Version limitée en 'Solar Gold'

- *Delivered new in Europe*
- *Equipped with the big 400ci V8*
- *Solar Gold' limited edition*



Pour concurrencer Ford et sa Mustang sur le marché des Pony Cars puis des Muscle Cars, la General Motors lance une voiture sous deux marques du groupe : la Camaro pour Chevrolet et la Firebird pour Pontiac. Les deux modèles diffèrent par leur face avant et arrière, ainsi que d'autres détails. La Pontiac pouvait être équipée de divers moteurs et des niveaux de gamme sont apparus : Firebird, Formula (plus performante) et Trans Am (encore plus performante). Face au succès de la Trans Am, Pontiac décide d'en faire un modèle à part entière.

Le modèle que nous présentons a été construit dans l'usine de Norwood dans l'Ohio en 1977. Elle est équipée du moteur V8 400ci de 6,6L à 4 carburateurs, d'un double échappement et de la boîte automatique. Celle que nous présentons a été importée en Europe, son compteur en kilomètres affiche 78 800 km, certainement d'origine. Cette version 'Solar Gold' avec son aigle stylisé sur le capot ne manque pas de nous faire penser aux séries américaines de la fin des années 70 en ravivant les belles années de toute une génération.

To compete with Ford and its Mustang in the Pony Car and Muscle Car markets, General Motors launched a car under two of the group's brands: the Camaro for Chevrolet and the Firebird for Pontiac. The two models differ in their front and rear ends, as well as in other details. The Pontiac could be equipped with a variety of engines, and different levels of the range appeared: Firebird, Formula (more powerful) and Trans Am (even more powerful). Given the success of the Trans Am, Pontiac decided to make it a

model in its own right.

The model we present was built at the Norwood plant in Ohio in 1977. It features a 6.6L 400ci V8 engine with 4 carburetors, dual exhaust and automatic transmission. The one we're presenting was imported to Europe, and its odometer shows 78,800 km, certainly original. This 'Solar Gold' version, with its stylized eagle on the hood, is reminiscent of the American TV series of the late 70s, reviving the golden years of an entire generation.

1959 CADILLAC SÉRIE 62 CABRIOLET

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 59F113011

110.000 - 130.000 €

• Flamboyance, luxe et rock'n roll

• Belle restauration

• Superbe intérieur

• *Flamboyance, luxury and rock'n roll*

• *Beautiful restoration*

• *Superb interior*



S'il y a une année qui a marqué les esprits chez Cadillac, c'est bien 1959 ! Sa démesure, sa flamboyance, sa profusion de chromes, ses ailerons de requin, très hauts, sa taille, ses ogives de feux, ses ailes se finissant en fusée... tout est exceptionnellement éclatant sur une Cadillac 59. Son moteur V8 6,4L délivre 325 ch. et possède un couple incomparable lorsque vous roulez en famille ou entre amis, les cheveux au vent.

La Cadillac Serie 62 cabriolet que nous présentons a bénéficié d'une très belle restauration. Il suffit de la regarder en détail pour voir qu'aucun détail n'a été laissé de côté. La peinture blanche est dans un très bon état et forme un accord parfait avec l'intérieur en cuir rouge refait dans les règles de l'art. Ses moquettes sont immaculées, sa capote à commande électrique est neuve également. Les chromes ont bénéficié du même traitement. Il s'agit d'un incontournable pour une collection.

If there's one year that left its mark on Cadillac, it's 1959! Its excess, its flamboyance, its profusion of chrome, its high shark fins, its size, its ogival lights, its fenders ending in a rocket... everything is exceptionally striking on a '59 Cadillac. Its 6.4L V8 engine delivers 325 hp and incomparable torque when you're driving with family and friends, hair in the wind.

The Cadillac Serie 62 cabriolet presented here has been beautifully restored. Just look at it in detail and you'll see that no detail has been overlooked. The white paintwork is in excellent condition and perfectly matches the red leather interior, which has been professionally refurbished. The carpets are immaculate, and the electrically operated soft top is also new. The chrome has been treated to the same standard. A must-have for any collection.

1960 PORSCHE 356 B 1600 SUPER 90 CABRIOLET AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 153611

110.000 - 150.000 €

• Entre les mains de l'acteur Claude Rollet depuis 1962 !

• Importante restauration

• Vendue neuve en France, 2ème main

• Owned by the actor Claude Rollet since 1962!

• Major restoration

• Sold new in France, only two owners



L'histoire de cette 356 est exceptionnelle : vendue neuve en France et immatriculée le 15 juin 1960 dans le Doubs, son premier propriétaire la confia à un garage Lyonnais pour la revendre deux ans plus tard. C'est ainsi que Claude Rollet, jeune acteur en pleine gloire grâce au feuilleton « Le Temps des copains », repère la voiture dans une petite annonce et décide de se l'offrir avec ses premiers cachets. Il a 24 ans et réalise un rêve d'enfance ! La jolie Porsche bleue est immatriculée à son nom le 10 mai 1962 et l'accompagne sur tous les tournages. Elle est également garée devant les théâtres dans lequel il se produit à Saint Germain des Prés, et participe à de nombreuses virées nocturnes avec les célébrités de l'époque. Esprit malicieux, ce dernier installe à bord un téléphone et fait semblant d'avoir des conversations lorsqu'il est à l'arrêt, sous l'œil méclusé des

passants ; une photo Getty témoigne de cette farce. Ce n'est qu'en 1979 que le cabriolet est remis à la campagne, pour ne revoir le jour qu'en 2007, lorsque l'acteur devenu scénariste décide de lui faire bénéficier d'une restauration complète. La carrosserie fut décapée et repeinte, le moteur refait, tout comme la sellerie et les trains roulants. Un dossier de facture témoigne de ces importants travaux, et la voiture dispose également d'un dossier de factures qui couvre la période 1964/1977 chez Marcel Balsa. N'ayant que peu roulé depuis, la voiture est toujours en rodage et vient de bénéficier de travaux de finition chez Porsche Tours. Equipée d'un rare hard-top, dotée d'une couleur désirable et disposant d'un historique hors-norme, cette version Super 90 qui coiffait la gamme de l'époque est un exemplaire qui ne manque pas d'atouts !

This 356 has an exceptional history: sold new in France and registered on 15 June 1960 in the Doubs, its first owner consigned it to a garage in Lyon to be resold two years later. Claude Rollet, a young actor at the height of his career thanks to the TV series Le Temps des copains, saw an ad for the car and decided to buy it with his first fees. At 24, he fulfilled a childhood dream! He registered the pretty blue Porsche in his name on 10 May 1962 and took it with him on all his shoots. It could also be seen in front of the theatres where he performed in Saint-Germain-des-Prés and took part in many night-time outings with celebrities of the period. Inclined to mischief, he had a phone installed in the car and pretended to hold conversations when the car was stopped, to the bewilderment of passers-by;

the prank was captured in a photograph from Getty. It was only in 1979 that the car was laid up in the country, re-emerging in 2007 when the actor – by now a scriptwriter – decided to treat it to a full restoration. The body was stripped down and repainted, the engine and running gear rebuilt and the upholstery restored. A file of invoices testifies to the substantial work undertaken, and the car comes with a further set of bills from Marcel Balsa covering the period 1964–1977. Little used since its restoration, the car is still running in and some finishing work has just been carried out at Porsche Tours. With a rare hardtop, in a sought-after colour and with an exceptional history, this Super 90 – the top-of-the-range model at the time – has a great deal going for it!

1990 BMW Z1 ROADSTER AVEC HARD-TOP ▲

Titre de circulation allemand annulé

German title (cancelled)

Châssis n° WBABA91050AL05560

100.000 - 150.000 €

- Voiture neuve, avec sa documentation
- Rare exemplaire doté du hard-top Wiesmann
- Modèle rare et extrêmement innovant

- *Brand-new car, with original documentation*
- *Rare example with Wiesmann hardtop*
- *Rare and extremely innovative model*



Cette voiture est sans doute la seule BMW Z1 neuve encore disponible dans le monde. En effet, son compteur affiche moins de 100 km et elle n'a jamais été vendue à un client privé. Sortie d'usine en octobre 1990, elle était destinée à la France mais n'y a jamais été livrée. Entre 1994 et 1996, elle a été immatriculée au nom du concessionnaire BMW de Karlsruhe, W. Ungeheuer GmbH qui l'a ensuite retirée de la circulation et, en avril 1999, à 75 km, a fait l'objet d'une révision par le garage Plöchl GmbH, d'Oberdorf, avec remplacement des fluides.

Cette voiture est donc neuve, dans sa peinture "BMW-Toprot" brillant comme au premier jour et avec son intérieur noir jamais utilisé. Elle est accompagnée d'un double des clés et de toute sa documentation : carnets d'entretien, manuel d'utilisateur, mode d'emploi de l'autoradio, liste

des agents BMW, "Radiopass"... Son cric et son triangle sont dans leur logement et ses outils neufs occupent toujours la tablette qui leur est réservée. De plus, cette voiture est dotée d'un hard-top Wiesmann, dans la couleur de la voiture, encore avec son support et son mode d'emploi.

Née en 1988, la BMW Z1 est déjà un modèle exceptionnel en soi, grâce à sa rareté, son mode de construction très innovant à base de matériaux composites et ses portes escamotables dans les côtés. Elle n'a été produite qu'à 8 000 exemplaires et a ouvert la voie aux sportives de la série Z, à commencer par la Z3, plus conventionnelle. En plus de ce caractère hors du commun, l'exemplaire que nous présentons offre l'occasion de découvrir ce que pouvait ressentir l'acheteur de ce modèle neuf, à l'époque. Une sensation unique, pour une voiture unique.

This is undoubtedly the only new BMW Z1 still available anywhere in the world. It has less than 100km on the clock and has never been sold to a private customer. It left the factory in October 1990 and was intended for supply to France, but was never delivered there. From 1994-1996, it was registered in the name of the BMW dealer in Karlsruhe, which then took it off the road. In April 1999, at 75km, it was serviced by Plöchl GmbH in Oberdorf and the fluids changed.

The car is therefore brand-new, its original 'BMW-Toprot' paint as shiny as on day 1 and its black interior never used. It comes with both sets of keys and all its documentation: its service books, owner's manual, radio instructions, list of BMW dealers and 'Radiopass'... The jack and warning triangle are in the places

provided for them, and the tools still in their dedicated tray. In addition, the car has a Wiesmann hardtop in the same colour, complete with its stand and instructions.

Launched in 1988, the BMW Z1 is already an exceptional model in its own right, on account of its rarity, its highly innovative construction using composite materials and its doors which drop into the sills. Only 8000 units of the Z1 were built and it opened the way for the Z-series sports cars, starting with the more conventional Z3. In addition to the extraordinary nature of the model, the example presented here offers the chance to discover what the buyer of this car could have felt in period when it was brand-new. A unique feeling, for a unique car.

1939 BMW 327/328 CABRIOLET

Titre de circulation européen
European title

Châssis n° 74543

180.000 - 260.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Restauration complète
- Modèle rare, polyvalent et raffiné
- Livrée neuve en Autriche, certificat BMW Classic
- Mécanique sophistiquée pour l'époque, base des futures Bristols

- **Fully restored**
- **Rare, versatile and refined model**
- **Delivered new in Austria, BMW Classic certificate**
- **Sophisticated mechanics for the period, basis for future Bristols**



Selon le certificat délivré le 27 octobre 2015 par BMW Classic et qui concerne cette BMW 327/328 "Sportkabriolett", elle est sortie d'usine en avril 1939 et a été livrée neuve le 6 avril 1939 à M. Hans Skorpil, à Vienne.

Plus récemment, elle a été découverte à l'état de projet de restauration et a donc fait l'objet d'une remise en état complète, de façon à lui rendre tout son panache d'origine. La carrosserie a été entièrement décapée et les parties rouillées réparées, alors qu'en parallèle la structure en bois a été refaite à neuf. La voiture a été ensuite repeinte dans ses couleurs d'origine, gris et beige clair.

Les pièces mécaniques ont été complètement démontées, réparées et remplacées quand nécessaire. La boîte de vitesses,

avec son système spécifique de roue libre sur le premier et le deuxième rapport, a été démontée et refaite méticuleusement, et un différentiel neuf a remplacé l'ancien qui était usé. L'arbre de transmission a été équilibré avant de recevoir des joints neufs. Les ressorts à lames ont été restaurés et réglés pour une parfaite hauteur de caisse et l'essieu avant a reçu des protections en cuir, fabriquées spécialement. Des amortisseurs neufs ont été installés.

Le moteur n'est pas celui d'origine mais il est du bon type. Ce célèbre 6-cylindres 2 litres qui a fait les beaux jours de la marque en compétition, a fait l'objet d'une restauration complète avec rectification du vilebrequin et pose de paliers neufs. L'arbre à cames étant légèrement usé, il a été refait avec un profil de cames un peu plus sportif. Le moteur a reçu

According to the certificate issued on October 27, 2015 by BMW Classic and concerning this BMW 327/328 "Sportkabriolett", it left the factory in April 1939 and was delivered new on April 6, 1939 to Mr. Hans Skorpil in Vienna.

More recently, it was discovered as a restoration project and underwent a complete overhaul, restoring it to its original panache. The bodywork was completely stripped and the rusty parts repaired, while at the same time the wooden structure was refurbished. The car was then repainted in its original grey and light beige colors.

Mechanical parts were completely dismantled, repaired and replaced where necessary. The gearbox, with its specific

freewheel system in first and second gears, was meticulously dismantled and rebuilt, and a new differential replaced the old, worn one. The driveshaft was balanced before being fitted with new seals. The leaf springs were restored and adjusted for perfect ride height, and the front axle received specially-made leather protectors. New shock absorbers were fitted. The specific features for 327/28 cars, knock off wheels and ventilated rims, fitted with new tires, are present as well.

The engine is not the original one, but it's the right type. This famous 2-liter 6-cylinder, which was one of the brand's great successes in competition, has been completely restored, with the crankshaft rectified and new bearings fitted. As the camshaft



une culasse et trois carburateurs de BMW 328, ainsi qu'un échappement en acier inoxydable, ce qui a fait progresser les performances par rapport à la version standard. Le système électrique a été restauré et converti en 12 volts, de façon à pouvoir supporter un démarreur plus puissant, entre autres.

À l'intérieur de l'habitacle, la voiture présente ses instruments restaurés dont une montre qui orne le couvercle de boîte à gants. La sellerie des sièges a été refaite dans un beau cuir marron, avec une moquette noire. Les arceaux et la toile de capote ont été également remis en état.

Cette restauration, qui n'a rien laissé au hasard, permet à cette voiture d'être aujourd'hui de toute beauté, avec des couleurs qui se marient parfaitement à la forme

moderne et fluide de ce qui était le fer de lance de BMW dans les années 30. La BMW 327/328 était d'une certaine façon la version luxueuse du roadster 328 qui, à la fin des années 30, a écumé les circuits et remporté de nombreuses victoires grâce à sa modernité et sa maniabilité. Par ailleurs, la 327 a servi après la guerre de base à la Bristol 400, preuve s'il en est de l'intelligence de sa conception

L'exemplaire que nous proposons offre sa rareté, sa polyvalence et son bel état à son futur propriétaire : que ce soit en balade ou lors de concours d'élégance, elle sera plaisante à conduire et à contempler, en plus de la satisfaction technique fournie par son moteur moderne.

was slightly worn, it was rebuilt with a slightly sportier cam profile. The engine received a BMW 328 cylinder head and three carburetors, as well as a stainless-steel exhaust, which improved performance over the standard version. The electrical system was restored and converted to 12 volts, in order to support a more powerful starter motor, among other things.

Inside the cabin, the car features restored instruments, including a watch adorning the glovebox lid. The seats have been reupholstered in beautiful brown leather, with black carpeting. The roll bars and soft-top fabric have also been refurbished.

The restoration, which left nothing to chance, means that this car is a true beauty today, with

colors that perfectly match the modern, flowing shape of what was BMW's spearhead in the '30s. In a way, the BMW 327/328 was the luxury version of the 328 roadster which, in the late '30s, took to the track and won numerous victories thanks to its modernity and handling. What's more, after the war, the 327 served as the basis for the Bristol 400, proof if any were needed of its intelligent design.

The example we're offering offers its rarity, versatility and fine condition to its future owner: whether out for a drive or at a concours d'élégance, it will be a pleasure to drive and contemplate, in addition to the technical satisfaction provided by its modern engine.

1964 MASERATI MISTRAL 3500 SPYDER AVEC HARD-TOP

Titre de circulation Anglais
English title

Châssis n° 109 S *033*
Moteur n° AM 109 S 033
Numero interno n° 2298

360.000 - 500.000 €

• Historique très détaillé dans ses premières années

• Moteur d'origine, couleur d'origine

• Equipée de son hard-top et de la climatisation d'origine

• Superbe état, restauration de grande qualité

• *Very detailed history in its early years*

• *Original engine, original color*

• *Equipped with original hard-top and air conditioning*

• *Superb condition, high-quality restoration*



Grâce aux archives retrouvées par Adolfo Orsi, qui gère l'histoire de la marque, il est possible de retracer en détail toute la genèse de ce Spyder Maserati, un des premiers de la série, juste après la 3500 GT.

La première trace que nous en ayons remonté au 11 septembre 1964, date du courrier de commande d'Auto-König, importateur de la marque en Allemagne basé à Munich, pour une "Frua Convertible 3.5 iniezione" (l'appellation Mistral arrivera un peu plus tard), de couleur "Eurolac Bleu Sera metallizzato 106-A-18", avec sellerie en cuir "PAC 1775", capote noire, hard-top de couleur carrosserie, climatisation et poignée de maintien passager, la livraison étant demandée entre mi et fin octobre.

Le 24 septembre, Auto-König demande l'ajout de ceintures de sécurité et, le 3 octobre, une note interne de Maserati précise que les sièges soient rabattables.

La fiche de fabrication émise le 24 novembre 1964 mentionne une "Convertible Allemano Tipo 109", châssis et moteur n°109.033, 117^{ème} exemplaire de la série, boîte de vitesses ZF, pneus Pirelli 185x16, jantes Borrani à rayons, batterie Fiamm. Enfin, le 4 décembre est édité un bon de garantie pour la voiture portant le n° de châssis 109.S.033 au nom du premier acheteur, M. Hubertus Liebrecht, de Ingelheim/Rhein. La famille de celui-ci, qui avait alors 23 ans, était à la tête des laboratoires pharmaceutiques Boehringer Ingelheim. Pour mémoire, Hubertus Liebrecht a établi en 1977 la Boehringer Ingelheim Foundation.

Le 20 février 1965, à la suite d'un accident ayant provoqué des dommages surtout à l'arrière, la voiture est renvoyée à Modène pour y être réparée. Appartenant toujours à Hubertus Liebrecht, elle affiche alors 7 328 km et le courrier d'Auto-König

Thanks to the archives rediscovered by Adolfo Orsi, who manages the brand's history, it is possible to retrace in detail the entire genesis of this Maserati Spyder, one of the first in the series, just after the 3500 GT.

The first trace we have of it dates back to September 11, 1964, when Auto-König, the brand's Munich-based importer in Germany, sent us an order for a "Frua Convertible 3.5 iniezione" (the name Mistral came a little later), in "Eurolac Bleu Sera metallizzato 106-A-18" color, with "PAC 1775" leather upholstery, black soft top, body-colored hard-top, air conditioning and passenger grab handle, with delivery requested between mid and late October.

On September 24, Auto-König requests the addition of seat belts, and on October 3, an internal Maserati memo specifies that the

seats should be foldable.

The production sheet issued on November 24, 1964 lists a "Convertible Allemano Tipo 109", chassis and engine no. 109.033, 117th in the series, ZF gearbox, Pirelli 185x16 tires, Borrani spoked wheels, Fiamm battery. Finally, on December 4, a warranty certificate was issued for the car bearing chassis no. 109.S.033 in the name of the first buyer, Mr. Hubertus Liebrecht of Ingelheim/Rhein. Hubertus Liebrecht's family, then aged 23, headed the Boehringer Ingelheim pharmaceutical laboratories. Hubertus Liebrecht established the Boehringer Ingelheim Foundation in 1977.

On February 20, 1965, following an accident with damage mainly to the rear, the car was sent back to Modena for repairs. Still owned by Hubertus Liebrecht, it clocked up 7,328 km,



rappelle les réparations sous garantie et demande que la voiture soit rendu "comme neuve", avec peinture complète si nécessaire. Le 9 avril 1965, Maserati édit une facture de 457 912 liras, pour démontage du réservoir et de tout l'arrière de la carrosserie, et peinture complète.

Le 18 mars 1969, le Spyder Maserati revient au service clients pour des réparations, alors que le compteur totalise 37 968 km. La facture qui suit, datée du 28 mars 1969, s'élève à 228 024 liras. C'est le dernier document inclus dans les archives Maserati concernant cette voiture.

La voiture est ensuite partie aux USA où on la retrouver en 1997. Elle faisait alors partie de la collection de Hans Huwyler établi en Caroline du Sud.

Aujourd'hui la voiture est équipée de l'injection Lucas qui a été révisée quand elle était encore aux USA. Dans les mains du nouveau propriétaire elle a été restaurée aussi bien en mécanique qu'en carrosserie avec grand soin et se présente dans un superbe état, avec sa teinte bleu foncé d'origine et une sellerie magnifique en cuir marron clair. Elle comporte toujours son système de climatisation d'origine, le hard-top avec laquelle elle a été livrée neuve et l'on remarque la poignée de maintien passager commandée à l'époque. Avec son 6-cylindres 3,5 litres à injection souple et puissant, cette concurrente de la Ferrari 250 GT est emblématique des cabriolets italiens les plus prestigieux des années 60. Son dessin de Frua et sa carrosserie Allemano découvrable la rendent encore plus exclusive et rare, le nombre de Mistral Spyder n'ayant pas dépassé 125 exemplaires et seulement 12 exemplaires avec le moteur 3,5L. Une opportunité à ne pas laisser échapper, pour les amateurs du genre.

and the Auto-König letter recalled the repairs under warranty and requested that the car be returned "as new", with full paintwork if necessary. On April 9, 1965, Maserati issued an invoice for 457,912 lire, for disassembly of the tank and the entire rear bodywork, and full paintwork.

On March 18, 1969, the Spyder Maserati returned to customer service for repairs, with the odometer reading 37,968 km. The document listing the work to be carried out is in the name of the new owner, Mr. Werner Pohl of Waldkraiburg, Germany, and mentions repairing the rev counter, recharging the air-conditioning system, adjusting the ignition and carburetion, treating a leak in the Lucas injection system, checking the brakes and eliminating a smell of petrol in the car. The following invoice, dated March 28, 1969, amounts to 228,024 lire. It is the last document included in the Maserati archives concerning this car:

The car then made its way to the USA, where it was found again in 1997. It was then part of the

collection of Hans Huwyler, based in South Carolina.

Today, the car is equipped with Lucas injection, which was overhauled when it was still in the USA. In the hands of the new owner, the car has been fully restored by a careful keeper. The mechanic and the bodywork have been completely overhauled. The car is now in superb condition, with its original dark blue color and magnificent light brown leather upholstery. It still has its original air-conditioning system, the hard-top with which it was delivered new, and the passenger grab handle ordered at the time. With its smooth and powerful 3.5-liter fuel-injected 6-cylinder, this competitor to the Ferrari 250 GT is emblematic of the most prestigious Italian cabriolets of the 60s. Its design by Frua and its Allemano convertible body make it even more exclusive and rare, as no more than 125 Mistral Spydres have ever been built and even more, just 12 of them with 3.5 l engine. An opportunity not to be missed, for enthusiasts of the genre.

1964 LANCIA FLAMINIA 2.8 3C CONVERTIBLE TOURING AVEC HARD-TOP

Titre de circulation Anglais
English title

Châssis n° 826.134-1098

Moteur n° 826.100 1384

Carrosserie n° 11853

130.000 - 180.000 €

• Modèle rare dans cette configuration

• Restauration de haut niveau, état superbe

• Moteur d'origine, hard-top d'usine

• *Rare model in this configuration*

• *High-level restoration, superb condition*

• *Original engine, factory hard-top*



De teinte rouge, cette Lancia Flaminia Convertible présente la désirable configuration à moteur V6 de 2,8 litres alimenté par trois carburateurs, la plus puissante et la plus recherchée. Dans cette version, le nombre d'exemplaires produits se limiterait à quelque 180 unités, ce qui en fait une voiture particulièrement rare. Sa carrosserie était dessinée par la Carrozzeria Touring qui en assurait aussi la fabrication, selon la méthode "Superleggera" qui lui était chère, avec une fine structure d'acier habillée de panneaux en aluminium. La transmission était assurée par une boîte-pont qui, située à l'arrière, permettait d'équilibrer le poids de la voiture entre les essieux avant et arrière.

L'exemplaire que nous présentons a fait l'objet d'une restauration très importante. La carrosserie en aluminium, qui présentait une teinte rouge vieillissante, a été poncée à nu, réparée là où c'était nécessaire, puis repeinte dans la couleur rouge conforme à l'origine, y compris le hard-top d'usine. Les magnifiques pièces chromées ont toutes été déposées et refaites. Les jantes de 16 pouces en acier ont été réparées, puis repeintes dans leur teinte beige spécifique avant de recevoir les enjoliveurs chromés et d'être chaussées de pneus Michelin 165 x 400 neufs.

Parallèlement la mécanique a été entièrement démontée et les essieux contrôlés et refaits avec

In red, this Lancia Flaminia Convertible features the most powerful and sought-after configuration with a 2.8L V6 engine fed by three carburetors. In this version, the number of examples produced would be limited to some 180 units, making it a particularly rare car. The body was designed and built by Carrozzeria Touring, using the "Superleggera" method so dear to the company, with a thin steel structure clad in aluminum panels. The transmission was provided by a rear-mounted transaxle that balanced the weight of the car between the front and rear axles.

The model presented here has undergone an extensive restoration. The aluminum body, with its ageing red tint, was sanded bare, repaired where necessary, then repainted in the original red color, including the factory hard-top. The magnificent chrome parts have all been removed and refinished. The 16-inch steel wheels were repaired, then repainted in their specific beige hue before being fitted with chrome hubcaps and new Michelin 165x400 tires.

At the same time, the mechanics were completely dismantled and the axles inspected and rebuilt, with worn parts replaced. The cradles and suspension arms were



remplacement des éléments usés. Les berceaux et bras de suspension ont été sablés et repeints en noir, couleur également utilisée pour le plancher. Le système de freinage, qui comporte quatre disques, a été démonté et refait, servo compris. Usé, l'échappement a été remplacé.

Sous le capot, les valeurs de pression d'huile et de compression des cylindres étant correctes, le moteur d'origine n'a pas été démonté. Les carburateurs ont été révisés et réglés et l'allumage remplacé par un puissant système MSD à décharge capacitive. Les pièces qui le demandaient ont été repeintes en noir vermiculé ou zinguées. Restauré, le radiateur a reçu un faisceau neuf et la pompe à eau a laissé place à une neuve.

À l'intérieur, la sellerie a été entièrement restaurée en cuir biscuit neuf, avec des panneaux de portes, garnitures intérieures et tapis de coffre assortis. La capote a été refaite. Les moquettes d'origine étaient en bon état et ont été conservées, de même que l'habillage en vinyle noir couvrant le tableau de bord en tôle peinte. Les accessoires d'origine, comme l'autoradio Becker Mexico AM/FM et le volant bois à trois branches, ont été nettoyés et remontés. L'équipement électrique a lui aussi reçu tous les soins, y compris les instruments Jaeger dont un compte-tours jusqu'à 6.500 tr/mn avec montre intégrée et un compteur jusqu'à 140 mph qui inclut les indicateurs de pression et température d'huile, niveau de carburant et température d'eau. Cette voiture est accompagnée de sa trousse à outils d'origine ainsi que



de manuels d'époque et archives d'entretien.

Enfin, une annonce de "Lanciana" publiée en mars 1979 et jointe au dossier précisait que le moteur avait été refait à 58 000 miles, de même que le démarreur et la dynamo, et que la voiture affichait alors 78 000 miles. Le compteur en indique aujourd'hui 85 000, ce qui prouve qu'elle a depuis très peu roulé.

Grâce à sa restauration très méticuleuse qui n'a rien laissé au hasard, cette Lancia Flaminia cabriolet se présente aujourd'hui dans un état rare qui met en valeur la finition soignée de ce modèle haut de gamme qui se plaçait juste derrière Ferrari et Maserati en matière de prestige.

Ce bel exemplaire incarne le luxe, le brio et la technique sophistiquée que Lancia représentait à l'époque, associés à l'incomparable plaisir de la conduite à l'air libre.

sandblasted and repainted black, the same color used for the floor. The four-disc braking system was dismantled and rebuilt, including the servo. The exhaust system is worn and has been replaced.

Under the hood, the original engine was not dismantled, as the oil pressure and cylinder compression values were correct. The carburetors were overhauled and adjusted, and the ignition replaced by a powerful MSD capacitive discharge system. Parts that required it were repainted in vermiculated black or galvanized. Restored, the radiator received a new harness and the water pump was replaced by a new one.

Inside, the upholstery has been fully restored in new cookie leather; with matching door panels, interior trim and boot mats and soft-top fabric have also been refurbished. The original carpets were in good condition and were retained, as was the

black vinyl trim covering the painted sheet metal dashboard. Original accessories, such as the Becker Mexico AM/FM radio and three-spoke wooden steering wheel, were cleaned and reassembled. The electrical equipment has also received every care and attention, including the Jaeger instruments, which include a rev counter up to 6,500 rpm with integrated clock, and a speedometer up to 140 mph that includes indicators for oil pressure and temperature, fuel level and water temperature. The car is accompanied by its original tool kit, as well as period manuals and service records.

Finally, a "Lanciana" advertisement published in March 1979 and attached to the file stated that the engine had been rebuilt to 58,000 miles, as had the starter motor and dynamo, and that the car then had 78,000 miles. The odometer now reads 85,000, which proves that the car has been driven very little since then.

Thanks to its meticulous restoration, which left nothing to chance, this Lancia Flaminia cabriolet is presented today in rare condition, highlighting the meticulous finish of this top-of-the-range model, which ranked just behind Ferrari and Maserati in terms of prestige.

This fine example embodies the luxury, brilliance and sophisticated engineering that Lancia represented at the time, combined with the incomparable pleasure of open-air driving.

1967 LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO 2.8 3C

Titre de circulation Anglais
English title

Châssis n° 826.232.002150
Moteur n° 826.200.2151

260.000 - 320.000 €

• Mécanique d'origine,
intérieur d'origine,
historique connu

• Bel état d'origine

• Voiture importante
historiquement et exclusive

• *Original mechanics, original
interior, known history*

• *Beautiful original condition*

• *Historically important and
exclusive car*





Dans l'historique de cette Flaminia Zagato, le premier propriétaire identifié dans les années 1970 est M. Lissac, de la Chaux-de-Fonds, en Suisse. En 1983, elle a été reprise par la garage Lancia Nussbaumer, de la même commune, qui l'a revendu l'année suivante à Claude Frésard, propriétaire du musée de l'automobile de Muriaux, non loin de là. En 1986, elle a été achetée par Pierre Legrand qui, domicilié à Hallwill, présidait alors le Lancia Club Suisse. En 1991, Elle a été proposée aux enchères aux États-Unis où elle a été achetée par Cesare DeFeo pour sa collection basée à Mount Vermont (New York). Membre connu de l'American Lancia Club, il possédait plusieurs voitures de la marque, dont deux Flaminia Super Sport.

En 2016, cette voiture a été cédée à Stephen Bell, basé à Englewood dans le Colorado. Elle a fait l'objet d'une restauration moteur et freins pour un total de 16 000 dollars et, en 2017, a été achetée par l'actuel propriétaire qui lui a consacré 8 800 euros de travaux.

Il est intéressant de noter qu'une étiquette du Garage Costantini de Zürich (grand spécialiste de voitures italiennes classiques à l'époque) mentionne une vidange le 15 août 1990 à 18 883 km. Le compteur indique aujourd'hui 23 200 km, chiffre probablement d'origine compte tenu de l'état de préservation général constaté sur la voiture. L'intérieur en cuir rouge ne montre en effet qu'une légère patine et le tableau de bord est impeccable. Pour le reste, la peinture datant des années 90 est très bien conservée et la voiture se présente dans un bel état. Elle est accompagnée de ses manuels d'utilisation, d'un double de clés, d'un cric et d'une clé de démontage de roues.

Enfin, selon ses numéros de châssis et moteur, il s'agit de la toute dernière Flaminia Super Sport Zagato produite, sur un total de quelque 150 exemplaires. A la rareté et au prestige du modèle, elle ajoute donc l'exclusivité de clore cette série qui représentait dans les années 1960 le summum de la gamme Lancia.

In the history of this Flaminia Zagato, the first owner identified in the 1970s was Mr. Lissac, de La Chaux-de-Fonds, Switzerland. In 1983, it was taken over by the Lancia Nussbaumer garage, of the same commune, who sold it the following year to Claude Frésard, owner of the nearby Muriaux automobile museum. In 1986, it was bought by Hallwill-based Pierre Legrand, then president of the Lancia Club Switzerland. In 1991, it was offered at auction in the USA, where it was purchased by Cesare DeFeo for his Mount Vermont, New York-based collection. A well-known member of the American Lancia Club, he owned several of the brand's cars, including two Flaminia Super Sports.

In 2016, this car was sold to Stephen Bell, based in Englewood, Colorado. It underwent an engine and brake restoration for a total of \$16,000 and, in 2017, was purchased by the current owner, who spent 8,800 euros on work.

Interestingly, a label from Garage Costantini in Zurich (a leading specialist in classic Italian cars at the time) mentions an oil change on August 15, 1990, at 18,883 km. The odometer now reads 23,200 km, a figure that is probably original given the car's general state of preservation. The red leather interior shows only a slight patina, and the dashboard is impeccable. Otherwise, the 90s paintwork is very well preserved, and the car is in beautiful condition. It is accompanied by its owner's manuals, a spare key, a jack, and a key for removing the wheels.

Finally, according to its chassis and engine numbers, this is the very last Flaminia Super Sport Zagato produced, out of a total of some 150 examples. To the rarity and prestige of the model, it adds the exclusivity of ending a series that represented the pinnacle of the Lancia range in the 1960s.

1984 AUSTIN MINI 1000 TICKFORD ○

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° SAXXL2S1N21239618
Moteur n° 99HA53P0104276

40.000 - 60.000 €
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.

1984 PEUGEOT 205 GTI 1.6L

Carte grise française
French title
 Châssis n° VF3741C66F5526968
 25.000 - 45.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- 33 400 km d'origine
- Superbe état d'origine
- Livrée avec tous ses carnets et manuels d'origine

- *33,400 original km*
- *Superb original condition*
- *Comes with all original booklets and manuals*

En mars 1984 au salon de Genève, Peugeot présente la déclinaison sportive de sa petite citadine 205 apparue un an plus tôt : la 205 GTI. D'abord proposée en version 1.6L de 105 chevaux, en mars 1986 elle est disponible en 115 chevaux sur option, puis dès la fin de cette année l'option devient de série et une autre version 1.9L développant 130 chevaux est également disponible.

La GTI de la vente fait partie de la première série avec les compteurs Jaeger et reste la plus recherchée aujourd'hui. Elle est vendue neuve le 7 décembre 1984 par le garage Peugeot Ortelli à Hyères et n'a connu que deux propriétaires. Le premier, un certain André Clavel, l'a conservée de 1984 à 2010 avant de la revendre à l'actuel propriétaire. Mais la chose incroyable est son très faible kilométrage d'origine : 33 400km !

Imaginez à quel point cette 205 se trouve dans un état exceptionnel. Elle vient d'être entièrement révisée avec quatre pneus neufs, changement des silent blocs trop secs, des freins arrière, de la distribution et de la pompe à eau et bien entendu, vidange de tous les fluides. Son intérieur est immaculé, frais comme sortant de chez le concessionnaire, ses moquettes sont superbes et la peinture est du premier éclat.

Beaucoup de 205 GTI ont souffert d'un traitement dur par leurs propriétaires successifs, même pour certaines, de tuning, il est donc véritablement rarissime d'en trouver une, d'origine, livrée avec l'ensemble de tous ses carnets et manuels et dans un tel état, qui plus est, de la même couleur que celle du lancement.

At the Geneva Motor Show in March 1984, Peugeot presented the 205 GTI, a sporty version of the 205 city car it had launched a year earlier. Initially offered in a 1.6L, 105 hp version, in March 1986 it became available with 115 hp as an option, and by the end of that year the option became standard, as did a 1.9L version developing 130 hp.

The GTI on sale is part of the first series with Jaeger instruments, and remains the most sought-after today. It was sold new on December 7, 1984 by the Peugeot Ortelli garage in Hyères, and has known only two owners. The first, a certain André Clavel, kept it from 1984 to 2010 before selling it to the current owner. But the incredible thing is its very low original mileage:

33,400km! Just imagine what exceptional condition this 205 is in. It has just been completely serviced, with four new tires, new silent blocks, rear brakes, timing system and water pump, and of course, all fluids changed. The interior is immaculate, fresh from the dealership, with superb carpets and first-class paintwork.

Many 205 GTIs have suffered harsh treatment by their successive owners, and some have even been tuned, so it's truly rare to find an original 205 GTI delivered with all its booklets and manuals, and in such condition - moreover, in the same color as when it was launched.



1971 DINO 246 GT SÉRIE M

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 01592

240.000 - 280.000 €

- Livrée neuve au Brésil
- Historique connu
- Couleurs d'origine

- *Delivered new to Brazil*
- *Known history*
- *Original colours*



Grâce aux informations fournies par le spécialiste Matthias Bartz, auteur de l'excellent "Dino Compendium", l'histoire de cette voiture a pu être retracée avec précision. Sortie d'usine le 8 février 1971, elle fait partie de la série M et présentait les couleurs qu'elle porte encore aujourd'hui, "Rosso Chiaro" avec intérieur en vinyle noir. Elle a été vendue neuve au Brésil à Piero V. Gancia puis, dans le même pays, à M. Alquan en 1975. A la suite d'un accident en 1978, elle est achetée en 1984 par Federico della Noce, de Sao Paolo, qui n'est autre que le futur manager du pilote de F1 Rubens Barrichello, qui la fait restaurer en lui adaptant l'avant d'une Série E, dont la calandre présente des arrondis moins prononcés. En 1992, elle est vendue au Belge M. Bortolami, par l'intermédiaire de l'importateur Ferrari, le Garage Francorchamps, dont une plaque est apposée dans le compartiment moteur. En mai 2004, elle est achetée par Felipe Fontana journaliste espagnol écrivant pour *Semanal Clasicos*, qui l'utilise

sans pare-chocs et avec une bande bleue de carrosserie. Il la garde jusqu'en 2015 avant de la vendre à Ramon Marti Bonet un gros collectionneur de Barcelone. En 2022, on la trouve entre les mains d'une Mme Gonzales avant qu'elle soit exportée en Allemagne où elle est encore aujourd'hui. En 2021, elle a fait l'objet d'une expertise pour assurance et, en 2015, une révision par Ferrari Barcelona se traduit par une facture de 11 000 €.

Cette Dino 246 GT a correctement résisté au temps, avec un intérieur semblant d'origine bien préservé et une carrosserie qui a été repeinte. Ayant très peu roulé depuis 2015, elle nécessitera une bonne révision avant de reprendre la route en toute confiance. Il s'agit d'un des rares exemplaires vendus neufs au Brésil d'une des plus belles Ferrari jamais produites, la première de tourisme à moteur central.

Thanks to information provided by specialist Matthias Bartz, author of the excellent "Dino Compendium", the history of this car could be traced with precision. Out of the factory on the 8th February 1971, it was part of the M series and featured the colours that it still has to date, "Rosso Chiaro" with black vinyl interior. It was sold new in Brazil to Piero V. Gancia and then acquired by Mr. Alquan in the same country in 1975. Following an accident in 1978, it was purchased in 1984 by Federico della Noce from Sao Paolo, no less than the future manager of the great Formula 1 driver Rubens Barrichello, who had it restored by modifying the front from a Series E, of which the grille has less pronounced rounding.

It was sold to the Belgian Mr. Bortolami in 1992, through the Ferrari importer Garage Francorchamps, of which a plate was attached within the engine bay. In May 2004, it was

*purchased by Felipe Fontana, a Spanish journalist writing for *Semanal Clasicos*, who used it without a bumper and with a blue body stripe. He kept it until 2015 before to sell it to Ramon Marti Bonet who was a big collector in Barcelona. In 2022, it was found in the hands of a Mrs Gonzales before it was exported to Germany where it remains today. In 2021, it was the subject of an insurance assessment and in 2015, it was serviced by Ferrari Barcelona which amounted to an invoice of €11,000.*

This Dino 246 GT has stood the test of time well, alongside a well-preserved original-looking interior and a bodywork which has been repainted. It has not been driven much since 2015 and will require a good service before getting back on road with total confidence. This is one of the rare examples sold new in Brazil and one of the most beautiful Ferrari models ever made, the first mid-engine touring car.



1971 MASERATI GHIBLI 4,9L SS

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° AM115/49/2130
Moteur n° AM 115/49/2130

130.000 - 160.000 €

- Vendue neuve en Italie
- Équipée de son moteur d'origine
- Très bel état d'origine

- Sold new in Italy
- Still fitted with its original engine
- Very fine original condition



Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur quatre arbres conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litres, permet à la Ghibli d'atteindre 270 km/h. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, elle reflète encore les années d'insouciance où l'on pouvait sans rougir se vanter de "moyennes" élevées sur route ouverte.

La voiture présentée a été livrée neuve en Italie à un certain Giuseppe Fiozito de Padoue. Selon une copie du certificat italien ACI, ce dernier

la conserve pendant dix ans avant qu'elle ne soit vendue à Bruno Chiaro de Vigonovo. Cette très belle Ghibli, très originale, a rejoint par la suite la collection plus connue sous le nom « Duemila ruote » vendue en 2017 par RM. Elle y est adjugée à un marchand marseillais qui la confiera à son mécanicien pour une révision globale. Acquise auprès de ce dernier par l'actuel propriétaire, petit-fils d'un grand collectionneur de Roanne, la voiture est superbe et fonctionne très bien. Elle est superbe d'origine, doté d'un intérieur en cuir noir très légèrement patiné, avec ce merveilleux parfum de l'origine. La Ghibli dans cette deuxième et ultime version équipée de la direction assistée et son moteur plus puissant est un vrai régal et une GT passionnante à conduire.

The Ghibli design by Giugiaro at Ghia was masterful. This stylish model, presented at the Turin Motor Show in 1966, was the ultimate development of the front-engined V8 Maserati, allowing the marque to take a well-earned place in the market for Grand Touring cars. This was helped by the magnificent four-cam engine designed by Giulio Alfieri, powerful and robust, that was capable, in the 4.9-litre version of powering the Ghibli to a top speed of 270 km/h. Cars capable of such speeds were rare at that time. A pre-oil crisis baby that appeared before the widespread introduction of speed limits, the Ghibli represents carefree times when one could boast without embarrassment of high "average speeds" on the open road.

The car on display was

delivered new in Italy to a certain Giuseppe Fiozito from Padua. According to a copy of the Italian ACI certificate, he kept it for ten years before selling it to Bruno Chiaro of Vigonovo. This beautiful and highly original Ghibli later joined the collection better known as 'Duemila ruote', sold in 2017 by RM. It was sold to a dealer in Marseille, who entrusted it to his mechanic for a complete overhaul. Acquired from the latter by the current owner, the grandson of a great collector from Roanne, the car is superb and runs very well. It is superb in its original state, with a black leather interior with a very slight patina and that wonderful original perfume. The Ghibli in this second and final version with power steering and a more powerful engine is a real treat and an exciting GT to drive.

1963 CITROËN DS 19 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 4272038
Moteur n° 0213010469

120.000 - 180.000 €

• Dans la même famille pendant 59 ans !

• Etat d'origine exceptionnel
• Mécanique d'origine

• *In the same family for 59 years!*

• *Exceptional original condition*
• *Original mechanics*



Ce cabriolet DS 19, du millésime 64, avec boîte hydraulique, fut commandé neuf par un médecin parisien qui l'immatricula le 18 novembre 1963 dans la capitale (2439 PJ 75). La famille, qui a conservé le véhicule jusqu'en 2022, a expliqué à son actuel propriétaire, fin connaisseur et collectionneur de DS exceptionnelles, que le beau cabriolet servait essentiellement pour partir en vacances en famille, chaque année, en Corse. Les 3 enfants prenaient place à l'arrière, tandis qu'une petite remorque était attelée pour transporter le complément de bagages. Ils gardent le souvenir de la Nationale 7 à bord de cette DS qui était décapotée dès que le temps le permettait. Ce véhicule fera également des voyages en Espagne et en Andorre dont témoignent les plaques vernissées des automobiles club de Corse, d'Andorre et d'Espagne fixées sur

les ailes avant du véhicule. C'est donc séduit tant par cette histoire, que par l'état de préservation de cette version rare, qui a simplement reçu un voile de peinture dans sa teinte rouge carmin d'origine il y'a près de 40 ans, que notre collectionneur en a fait l'acquisition. Un dossier de factures témoigne de l'évolution du kilométrage qui était de 39 880 km en 1989, tandis que le compteur affichait 43 630 km lors de notre examen. Nous sommes littéralement tombés sous le charme de cet exemplaire, de sa patine, en particulier l'intérieur en cuir noir d'origine. Il dispose encore de son attelage, et sa carrosserie semble raconter ses périples vacanciers. Maintenu en état de fonctionner, cet exceptionnel cabriolet dispose de sa mécanique d'origine, et il reviendra à son nouveau propriétaire de résoudre un choix cornélien : le conserver en l'état ou le restaurer.

This 1964 DS 19 cabriolet, with hydraulic gearbox, was ordered new by a Parisian doctor who registered it in the capital on November 18, 1963 (2439 PJ 75). The family, who kept the vehicle until 2022, explained to its current owner, a connoisseur and collector of exceptional DS, that the beautiful cabriolet was mainly used for annual family vacations in Corsica. The 3 children were seated in the back, while a small trailer was attached to carry additional luggage. They have fond memories of driving along the Nationale 7 in this DS, which was opened whenever the weather permitted. The vehicle also made trips to Spain and Andorra, as evidenced by the varnished plates of the Corsican, Andorran and Spanish automobile clubs affixed to the vehicle's front fenders. Seduced both by this history and

by the state of preservation of this rare version, which simply received a coat of paint in its original crimson red hue almost 40 years ago, our collector acquired it. A file of invoices testifies to the car's mileage, which stood at 39,880 km in 1989, while the odometer read 43,630 km at the time of our examination.

We literally fell under the spell of this model, and its patina, especially the original black leather interior. It still has its trailer hitch, and its bodywork seems to tell the story of its holiday travels. Maintained in working order, this exceptional cabriolet still has its original mechanics, and its new owner will have to resolve a cornelian choice: keep it as it is or restore it.

2011 ASTON MARTIN V12 VANTAGE 'CARBON BLACK EDITION'

Carte grise française
French title

Châssis n° SCFGBBCF1BGS00823

95.000 - 135.000 €

• V12 atmosphérique et boîte de vitesses manuelle

• Peinture exclusive appliquée artisanalement

• Livrée neuve en Belgique, Série limitée

• *Naturally-aspirated V12 and manual gearbox*

• *Exclusive hand-applied paintwork*

• *Delivered new in Belgium, Limited series*



Fin 2009, Aston Martin présente la Carbon Black Edition. La carrosserie arbore une teinte spéciale Carbon Black Metallic, appliquée à la main, qui a nécessité une cinquantaine d'heures de travail. Le carbone habille le spoiler avant, le diffuseur arrière ainsi que les ouïes latérales et de capot. Les jantes et la calandre contrastent avec l'ensemble. L'habitacle se pare de cuir Obsidian Black à surpiqures argentées et de Piano black pour la console centrale. Les sièges baquets en carbone, permettant de gagner 17 kg, sont recouverts de cuir et d'alcantara. Au centre des seuils de porte en carbone trône la plaque de la série spéciale.

Livrée neuve en juillet 2011 par la concession Aston Martin de Bruxelles, elle est immatriculée

en France dix ans plus tard, avant de rejoindre la collection d'Aston Martin de son actuel propriétaire, via la concession d'Anvers en avril 2022. Entretien tous les ans en concession de 2013 à 2017, en 2019 on note le remplacement de l'embrayage (à 54 366 km), les entretiens suivants datent de 2021 et 2022 à 63 449 km. Elle affiche aujourd'hui moins de 72 000 km.

V12 atmosphérique, boîte de vitesse manuelle, série spéciale Carbon Black avec peinture exclusive appliquée artisanalement par un peintre dédié : cet exemplaire incarne le meilleur de ce que peut être une Aston Martin moderne en conservant l'élégance et l'exclusivité d'une classique.

At the end of 2009, Aston Martin introduced the Carbon Black Edition. The body features a special Carbon Black Metallic color, applied by hand and requiring around fifty hours of work. Carbon is used on the front spoiler, rear diffuser and side and bonnet vents. The wheels and radiator grille contrast with the rest of the car. The cabin features Obsidian Black leather with silver stitching and Piano Black for the centre console. The carbon bucket seats, which save 17 kg, are covered in leather and alcantara. In the centre of the carbon door sills is the special series plaque.

Delivered new in July 2011 by the Aston Martin dealership in Brussels, it was registered in

France ten years later, before joining its current owner's Aston Martin collection via the Antwerp dealership in April 2022. Serviced annually at the dealership from 2013 to 2017, in 2019 the clutch was replaced (at 54,366 km), with subsequent servicing in 2021 and 2022 at 63,449 km. It now has less than 72,000 km.

With its naturally-aspirated V12, manual gearbox, special Carbon Black series and exclusive paintwork applied by hand by a dedicated painter, this model embodies the very best of what a modern Aston Martin can be, while retaining the elegance and exclusivity of a classic.

1998 BENTLEY AZURE

Carte grise française
French title

Châssis n° SCBZK15E5XCX61730

70.000 - 100.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Moins de 13 200 km d'origine

• Superbe combinaison de couleurs

• En France depuis 1999

• *Less than 13,200 km from new*

• *Stunning colour combination*

• *In France since 1999*



Le cahier des charges de la Bentley Azure était simple : procurer à une clientèle haut de gamme une automobile découvrable permettant d'accueillir quatre personnes dans un confort absolu. Le résultat fut le cabriolet le plus puissant du monde à l'époque, une vraie Bentley sportive offrant à son conducteur des performances hors du commun : 245 km/h et 6.7 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, le tout dans un salon anglais avec de superbes boiseries et des sièges recouverts de beaux cuirs. La capote se range automatiquement sous la plage arrière en quelques secondes sur la pression d'un simple bouton.

Ainsi que le confirme le dossier des archives du constructeur, cet exemplaire fut commandé avec une élégante carrosserie noire et capote assortie, tandis que le somptueux intérieur était en cuir crème. Produit à destination du marché espagnol,

il fut livré début octobre 1998 à l'agent Bentley Royal Crown Motors de Madrid. Le beau cabriolet fut ensuite immatriculé le 22 janvier 1999, puis enregistré en France le 11 mars 1999. On retrouve ensuite une étiquette de révision effectuée par Bentley Monaco, le 24 janvier 2001, alors que la voiture ne totalise que 3043 km. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition, séduit par le superbe état de préservation de la voiture, qui totalise à peine plus de 13 000 km d'origine. Sa combinaison de couleurs, peu courante, est particulièrement seyante et en fait un modèle réellement désirable, dont il devient difficile de trouver des exemplaires aussi peu kilométrés. Un exemplaire à collectionner !

Specifications of the Bentley Azure were simple: provide high-end customers with a convertible car capable of accommodating four people in absolute comfort. It resulted in the production of the most powerful convertible in the world at that time, a true sports Bentley offering its driver extraordinary performance: 245 km/h and 6.7 seconds to go from 0 to 100 km/h, all in an English living room with superb woodwork and seats covered in beautiful leathers. The soft top automatically retracts itself within a few seconds under the rear compartment at the press of a single button.

As evidenced by the manufacturer's archive file, this example was ordered with an elegant black bodywork and matching soft top, while the gorgeous interior was in cream

leather. Produced for the Spanish market, it was delivered in 1998 to the Bentley Royal Crown Motors dealership in Madrid. This beautiful convertible was registered on the 22nd January 1999, then registered in France on the 11th March 1999. We've also found a record of the servicing carried out by Bentley Monaco on the 24th January 2001, when the car only had a total mileage of 3,043 km. Attracted by its stunning original condition, the current owner acquired the car when the mileage was at 13,000 km from new. Its unusual colour combination is particularly attractive and this is what makes this model truly desirable, not to mention that it would be challenging to find examples with such a low mileage. A car worth collecting!

2008 ROLLS-ROYCE PHANTOM COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° SCA3C68039UX29022
190.000 - 250.000 €

- 23 300 km d'origine
- Superbe combinaison de couleurs
- Important jalon dans l'histoire de la marque

- 23,300 km from new
- Stunning colour combination
- Important milestone in the manufacturer's history



Depuis 1987 et la disparition de la Corniche, la gamme Rolls-Royce ne proposait plus de coupé et ce manque ne fut comblé que lors du Salon de Genève 2008 lors de la présentation de la Phantom Coupé, qui reprenait le style novateur initié par le Cabriolet Phantom. Sa conception en aluminium et son V12 de 6.75L lui permettait des performances de premier ordre, tout en bénéficiant du luxe incomparable propre à la marque. Véritable invitation au voyage, ce coupé associe modernité et tradition, il est un jalon dans l'histoire de la marque, tant par son style, que par la renaissance d'un coupé destiné au Grand Tourisme.

L'exemplaire présenté fait partie des premiers produits, et il fut immatriculé le 3 octobre 2008. Son premier propriétaire avait sélectionné l'élégant « noir diamant » qui se marie à merveille avec les éléments en aluminium poli. Les imposantes portes s'ouvrent d'avant en arrière sur un magnifique habitacle tendu de cuir beige, à l'atmosphère

chaleureuse grâce à la présence de boiseries en ronce de noyer. En très bel état de présentation et ne totalisant que 23 300 km d'origine, cet exemplaire a été importé en France en septembre 2011, puis a fait un court passage à Monaco avant que son propriétaire actuel n'en fasse l'acquisition. Un rapport sur son historique ne rapporte aucun dommage. Très agréable à conduire, cette automobile de grand luxe regorge d'attentions pour le confort de ses occupants, à l'image du parapluie logé dans le montant de porte. Prendre place à bord de ce beau coupé, c'est découvrir la conception du luxe selon Rolls-Royce, fruit de plus d'un siècle de réflexion de la marque dans ce domaine.

Since 1987 and the disappearance of the Corniche, the Rolls Royce range no longer included a coupe and this gap was only filled with the presentation of the Phantom Coupé at the 2008 Geneva Motor Show, which took over the innovative style initiated by the Phantom Cabriolet. Its aluminium design and 6.75-litre V12 engine were able to produce top-notch performance, while benefiting from the unrivalled luxury specific to the brand. This coupe combines modernity and tradition, representing a true invitation to travel; Thanks to its style and to the rebirth of a coupe intended for Grand Touring, this is a milestone in the manufacturer's history.

This particular example is one of the first produced and it was registered on the 3rd October 2008. Its first owner chose the elegant "black diamond" livery which matched wonderfully with polished aluminium elements.

The imposing doors open from front to back onto a magnificent interior covered in beige leather, with a warm atmosphere thanks to the presence of burl walnut wood-work.

In very good condition and with a total mileage of only 23,300 km from new, this example was imported into France in September 2011 and spent a short period in Monaco before its current owner acquired it. A report of its history does not highlight any type of damage. This luxury automobile is very pleasant to drive and is full of thoughtfulness to maximise the comfort of its occupants, such as the umbrella housed in the door pillar.

Taking a seat inside this beautiful coupe is like discovering Rolls Royce's conception of luxury, an outcome from more than a century of intellectual thinking by the brand in this field.



1976 ROLLS-ROYCE CORNICHE CABRIOLET PAR MULLINER

Carte grise française
French title

Châssis n° DRE23779

50.000 - 70.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Important dossier Rolls-Royce

• Couleurs d'origine

• Modèle de la première série

• *Large Rolls-Royce file*

• *Original colours*

• *Model from the first series*



L'important dossier d'archives de 66 pages délivré par le service des archives du Rolls-Royce Enthusiasts' Club pour le châssis DRE23799 nous apprend qu'il fut commandé le 28 octobre 1975 par Rolls-Royce Motors Inc. dans le New Jersey, aux USA. La facture, éditée le 10 mai 1976 corrobore le bon de commande de la voiture qui spécifiait sa teinte « Porcelain White », avec intérieur en cuir « Cooper Brown » avec garniture de tableau de bord et couvre capote assortis. L'élégant cabriolet fit la traversée Liverpool / Miami entre le 5 et le 13 juin 1976, à bord de l'Erlangen. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition alors que le véhicule avait traversé l'Atlantique dans l'autre sens, et était en vente chez un professionnel français. Il avait été séduit par le bel état de

présentation et de fonctionnement de la voiture qui avait conservé sa combinaison de couleurs d'origine. La carrosserie a été repeinte et arbore de beaux filets couleur or, tandis que le luxueux habitacle semble d'origine et bien conservé. Affichant 49 550 miles, cette Corniche appartient à la première série. Se glisser à bord de son habitacle raffiné à l'odeur inimitable, réveiller le discret V8 puis actionner la capote électrique avant de prendre la route dans le confort digne d'un salon, voici les plaisirs qui attendent le futur propriétaire de cette prestigieuse automobile.

The major 66-page archive file issued by the archives department of the Rolls-Royce Enthusiasts' Club for chassis DRE23779, indicated that the car was ordered on the 28th October 1975 by Rolls-Royce Motors Inc. in New Jersey, USA.

Issued on the 10th May 1976, the invoice substantiated the order form for the car, which specified its "Porcelain White" colour, with "Cooper Brown" leather interior including matching dashboard trim and tonneau cover. The elegant convertible made the Liverpool / Miami crossing between the 5th and 13th June 1976, aboard the Erlangen. Its current owner acquired it when the vehicle had crossed the Atlantic in the other direction,

at the time for sale by a French professional. He was attracted by the beautiful presentation and working condition of the car, which had retained its original colour combination. The bodywork was repainted and features beautiful gold-coloured tones, while the luxurious interior appears original and well preserved. This Corniche belongs to the first series and has a mileage of 49,550 km. Slipping aboard its refined interior with its incomparable smell, waking up the discreet V8 engine and finally, operating the electric convertible top before taking the road in the comfort worthy of a living room: These are pleasures the future owner will experience in this prestigious automobile.

1977 ROLLS-ROYCE CORNICHE COUPÉ PAR MULLINER

Carte grise française
French title

Châssis n° CRH31220

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• 1108 exemplaires pour la 1^{ère} série

• Couleurs d'origine

• L'élégance et le raffinement accessibles

• **1,108 examples for the 1st series**

• **Original colours**

• **Accessible elegance and refinement**



L'important dossier d'archives provenant du Rolls-Royce Enthusiasts' Club nous apprend que le châssis CRH31220 fut commandé neuf le 7 octobre 1976 par le distributeur Lex Mead Manchester, à destination du marché anglais. Il était habillé d'une carrosserie « Two door saloon » de teinte « Walnut », avec un intérieur en cuir beige et moquettes marron. C'est un certain P.I. Morgan qui en prit possession le 2 février 1977. Ce n'est que 20 ans plus tard, le 22 mai 1997 que l'élégant coupé fut immatriculé en France. En 2004, il totalisait 63 096 miles, tandis qu'il en affichait 66 138 lors de notre examen. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition afin de compléter sa collection et la garer

aux côtés de sa Corniche Cabriolet. Toujours dans sa combinaison de couleurs d'origine, la voiture dispose d'un toit en vinyle, et l'intérieur est en très bel état de présentation, tandis que la carrosserie est état d'usage satisfaisant. Produite à 1108 exemplaires de 1971 à 1977, la version coupé est une voiture rare, exclusive et particulièrement élégante. Cet exemplaire constitue une occasion peu courante d'accéder au luxe et au raffinement propres à Rolls-Royce pour un tarif raisonnable, tandis que sa couleur vous assurera une certaine discrétion.

The large archive file from the Rolls-Royce Enthusiasts' Club indicated that chassis CRH31220 was ordered new on the 7th October 1976 by the distributor Lex Mead Manchester for the English market. It had a two-door saloon body-work in walnut colour, with beige leather interior and brown carpets. It was a certain P.I. Morgan who took possession of it on the 2nd February 1977.

It was only 20 years later on the 22nd May 1997 that this elegant coupe was registered in France. It displayed a mileage of 63,096 miles in 2004 and now has 66,138 miles on the clock at the time of our inspection. Its

current owner acquired it so he could complete his collection and park it alongside his Corniche Cabriolet. Still in its original colour combination, the car has a vinyl roof and the interior is in very good condition, while the bodywork is in an acceptable used condition.

With only 1,108 produced between 1971 and 1977, the coupe version is a rare, exclusive and particularly elegant car. This example represents a rare opportunity to access the luxury and refinement specific to Rolls-Royce for a reasonable price, while its colour will guarantee you a certain discretion.

1967 FIAT DINO COUPÉ 2L

Carte grise française
French title

Châssis n° 135AC*0001723*

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Un des 384 coupé 2L vendus en France

• Superbe combinaison de couleurs d'origine

• Importante remise en état en 2014

• *One of the 384 2.0 L coupés sold in France*

• *Superb original colour combination*

• *Major restoration in 2014*



Lancé en 1967, le coupé Fiat Dino se veut être une authentique voiture de grand tourisme, faite pour circuler à quatre, à grande vitesse, dans d'excellentes conditions de confort et de sécurité. Il est alors équipé d'un V6 2L entièrement en aluminium, dérivé du moteur Dino 196 de course, élaboré par Ferrari. L'exemplaire que nous présentons est l'un des 384 exemplaires 2L qui furent immatriculés sur le marché français, ainsi que le confirme sa plaque d'importateur. Enregistré pour la première fois le 21 décembre 1967, l'élégant coupé fut acheté aux enchères par notre collectionneur en mai 2013, alors que son descriptif ne recensait que 3 propriétaires et indiquait que la voiture avait été repeinte dans une teinte violine à la demande de la première d'entre eux. Dès 2013, la Dino fut confiée à un carrossier afin de retrouver

son élégante teinte d'origine, le « rosso ossido ». Le bel intérieur « marrone » qui semble d'origine et superbement préservé fut conservé, tout comme le volant accessoire et les appui-têtes. Nous avons également noté la présence d'un autoradio Philips d'époque qui complète les équipements de série. En 2014, plus de 10 000€ de travaux mécaniques furent effectués : allumage, refroidissement, carburation, freins, pneumatiques et roulements arrière. Affichant aujourd'hui 23 522 km, ce beau coupé fonctionne de manière satisfaisante, s'avérant bien réglé. L'état de présentation homogène de ce bel exemplaire constitue une opportunité de circuler au volant d'une automobile élégante et aux performances de premier ordre, avec en prime la sonorité du V6 Dino capable de plus de 8000 tr/mn!

Introduced in 1967, the Fiat Dino coupé was intended to be a genuine GT, with space for four passengers to travel at high speed in great safety and comfort. It was equipped with an all-aluminium 2-litre V6, derived from the Dino 196 racing engine developed by Ferrari. The car we are offering for sale is one of the 384 2-litre models registered in France, as the importer's plate confirms. First registered on 21 December 1967, this elegant coupé was bought at auction by our client in May 2013, at which time the description listed only three owners, the first of whom had requested that it be repainted a deep purple. In 2013, the Dino was sent to a body shop to be returned to its elegant original colour: 'Rosso Ossido'. The attractive 'Marrone' interior, which appears to be original and

magnificently preserved, was kept, as were the after-market steering wheel and headrests. We also noted the presence of a period Philips radio as an addition to the car's standard equipment. In 2014, more than 10,000 € worth of mechanical work was carried out, to the ignition, cooling system, carburettors, brakes, tyres and rear bearings. With 23,522km now on the clock, this good-looking coupé is well set up and runs very satisfactorily. The consistent overall condition of this fine example offers the opportunity to take the wheel of an elegant car delivering first-rate performance, with the sound of the V6 Dino, which can rev to over 8000rpm, as an added bonus!

1958 PORSCHE 356 A COUPÉ

Carte grise française
French title
Châssis n° 102833
Moteur Type 616/15 - n° 710369
60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle recherché
- Rare banquette avant optionnelle
- Combinaison de couleurs enviable

- *Sought-after model*
- *Rare optional front bench seat*
- *Desirable colour combination*



La version A de la Porsche 356 améliorerait les défauts de jeunesse du modèle grâce à un châssis modifié et une mécanique à la puissance accrue en passant à 1.6L.

Un important dossier de facture indique que cet exemplaire était au Texas à la fin des années 80 et qu'il a bénéficié d'une restauration achevée en 1998 dans un atelier de Houston. Pour plus d'agrément, la mécanique d'origine fut remplacée par un moteur type 616/15 (356C) qui développe 75cv comme sur la version 1600 Super de 1958. D'une élégante teinte noire associée à un intérieur Camel, elle fut importée en Angleterre dans le courant des années 2000 avant d'être achetée par un amateur du sud de la France. Notre collectionneur en a fait l'acquisition en 2012, enthousiasmé

par une option rare: une banquette avant permettant d'accueillir à l'occasion, une 3^{ème} personne à l'avant, grâce à la forme particulière de levier de vitesses ! Seuls environ 250 exemplaires, toutes versions confondues, auraient bénéficié de cet équipement. Nous avons relevé la présence de deux ceintures de sécurité à l'avant, ainsi que d'un catalogue des pièces détachées pour 356A et de documents techniques plus récents. En 2013, une révision générale pour plus de 4 000€ a été effectuée, et la voiture n'a que peu roulé depuis. Les soubassements seront de nouveau à revoir afin de parfaire ce modèle recherché qui synthétise la pureté du premier dessin associée à un comportement et des performances plus modernes.

The A version of the Porsche 356 improved the model's earlier flaws thanks to a modified chassis and an engine with increased power which went to 1.6L.

An extensive file of invoices indicates that this example was in Texas in the late 1980s and had a restoration undertaken in 1998 in a Houston workshop. For greater convenience, the original engine was replaced with a type 616/15 (356C) engine which produced 75hp, similar to the 1600 Super 1958 version.

In an elegant black colour combined with a Camel interior, it was imported to England in the 2000s before being purchased by an enthusiast from the south of France. Our collector acquired it in 2012, excited about a

rare option: a front bench seat allowing a 3rd person in the front occasionally, thanks to the particular shape of the gear lever!

All versions combined, only 250 examples approximately would have benefited from this equipment. It has two seat belts at the front, as well as a spare part catalogue for 356A and more recent technical documentation. In 2013, a standard service costing over €4,000 was carried out and the car has barely been driven since. The substructures will once again need to be revised in order to perfect this sought-after model which symbolised the purity of the first design combined with a more modern handling and performance.

1951 DELAHAYE 135 M COACH « GASCOGNE » PAR DUBOS

Carte grise française
French title

Châssis n° 801450
Moteur n° 801450

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Historique limpide
- Importante restauration
- Mécanique d'origine

- *Clear history*
- *Major restoration*
- *Original engine*



Le châssis 801450 est sorti d'usine courant 1949, équipé d'un moteur courant type 5S103. Il fut très certainement livré aux ateliers Dubos début 1951 afin d'y recevoir une carrosserie coach dénommée « Gascogne ». Immatriculée le 11 juin 1951, elle avait été commandée par un jeune négociant en vins en Touraine qui l'avait immatriculée au domicile de ses parents dans la Seine (4783 AH 75). La voiture est ensuite vendue en 1956 à un négociant de la région de Tours, avant d'être acquise à la fin des années 50 par un militaire américain, le Lieutenant Edwin Kearny Hacker qui la conservera jusqu'en 1985, année de son retour aux USA. C'est Maurice Broual qui en fait l'acquisition et la revend à un collectionneur Suisse la même année. La voiture est alors en bon état d'origine, et son moteur est bloqué. En 1998, le beau coach passe entre les mains d'un collectionneur français qui va lui faire bénéficier d'une importante restauration étalée

sur 5 ans. Toujours équipée de son moteur d'origine et de la boîte Cotal, cette 135 a reçu une belle livrée ivoire, tandis que la sellerie marron a été habilement refaite, en conservant les sièges en état d'origine, avec une superbe patine. La mécanique fonctionne de manière satisfaisante, et le carburateur Solex d'origine a été remplacé par un Weber. Nous avons été séduits par l'allure sportive de cette belle automobile, son élégance étant renforcée par de magnifiques enjoliveurs et des prises d'air factices sur les ailes avant. Accompagnée d'un historique détaillé que nous invitons les acheteurs à consulter, cette rare Delahaye sera accueillie à bras ouvert dans les concours d'élégance les plus prestigieux.

The chassis 801450 left the factory in 1949, fitted with a type 5S103 engine. It was most probably delivered to the Dubos workshops at the beginning of 1951 in order to get a coach bodywork fitted, called "Gascogne".

Registered on the 11th June 1951, it was ordered by a young wine merchant in Touraine who had registered it at his parents' residence in the Seine (4783 AH 75). The car was then sold in 1956 to a dealer in the Tours area, before being acquired at the end of 1950s by an American soldier called Lieutenant Edwin Kearny Hacker, who kept it until 1985 (the year he went back to the United States). It was Maurice Broual who acquired it and sold it to a Swiss collector the same year.

The car was then in good original condition and its engine was blocked. In 1998, the

beautiful coach passed into the hands of a French collector who got a major restoration carried out over a 5-year period. Still equipped with its original engine and the Cotal gearbox, this 135 was repainted in ivory colour and the brown upholstery was skilfully redone, while retaining the seats in original condition, presented here in a gorgeous patina. The engine seems to be in good working order and the original Solex carburettor was replaced by a Weber.

We were seduced by the sporty appearance of this beautiful car, with its elegance being reinforced by stunning wheel covers and artificial air intakes on the front wings. Complemented by a detailed history we invite buyers to discover, this rare Delahaye will be welcomed with open arms at the most prestigious concours of elegance events.

1930 AVION VOISIN C14 « AQUITAINE » PAR MANESSIUS

Carte grise française
French title

Châssis n° 27894
Moteur n° 76837

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Historique limpide
- Important dossier de restauration
- Modèle rare et digne d'intérêt

- *Clear history*
- *Extensive restoration file*
- *Rare and noteworthy model*



« La vitesse est la véritable aristocratie de la route » pouvait-on lire sur le catalogue de la gamme 1928, lequel présentait la C14 dans une version « Aquitaine » qui désignait une élégante berline 4 places, 4 portes, réalisée par Manessius.

L'exemplaire présenté est exceptionnel puisqu'il dispose d'un historique limpide : son premier titre de circulation original, toujours dans le dossier, précise qu'il fut immatriculé le 24 novembre 1930 dans le 2^{ème} arrondissement de Paris. La voiture resta ensuite dans la même famille jusqu'au milieu des années 90 lorsqu'un médecin du Bas Rhin en fit l'acquisition à la fille du 1^{er} propriétaire. Des photos témoignent du superbe état de conservation de la voiture, qui était complète. S'en suivit une restauration intégrale depuis le châssis, étalée sur une quinzaine d'années, documentée par un important dossier de photos

et de nombreuses factures. Chaque élément fut démonté, contrôlé, et restauré avec une grande minutie, et la carrosserie fut confiée à Hubert Haberbush, maître-tôlier. Le moteur fût intégralement refait, tout comme les trains roulants. La sellerie fut également refaite en utilisant un drap au plus proche de l'origine. Le faisceau électrique fut refait en fil de coton verni, comme il se doit. L'examen de cette C14 montre qu'elle n'a que très peu roulé depuis cette remise en état poussée, notre collectionneur l'ayant achetée en 2015 et n'ayant que très peu roulé avec. Les connaisseurs apprécieront la qualité de cette restauration ancienne, autant que l'élégance de cette carrosserie avec ses imposantes malles latérales, ses 2 roues de secours et les beaux flasques qui terminent cette rare berline accompagnée d'un manuel d'entretien d'origine.

“Speed is the true aristocracy of the road”, to quote Voisin’s catalogue in 1928, which presented the ‘Aquitaine’ version of the C14, an elegant four-door, four-seat saloon built by Manessius.

The example presented is exceptional on account of its clear history: its original registration certificate, still in the car’s file, states that it was registered on 24 November 1930 in the 2nd arrondissement of Paris. The car then remained with the same family until the mid-1990s, when a doctor from the Bas-Rhin bought it from the first owner’s daughter. Photographs show the superbly preserved condition of the car, which was complete. A complete chassis-up restoration was then carried out over a period of 15 years: this is documented in an extensive set of photographs and numerous invoices. Every

component was removed, checked and meticulously restored; the body was entrusted to the master panel-beater Hubert Haberbush. The engine was completely rebuilt, as was the running gear. The upholstery too was restored, using cloth as close as possible to the original. The wiring loom was remade using proper lacquered cotton threads. Our inspection of the C14 showed that it had been little used since this thoroughgoing restoration, our client having driven it very little since buying it in 2015. Connoisseurs will appreciate the quality of this older restoration, as well as the elegant bodywork with its imposing side-mounted luggage trunks, twin spare wheels and handsome disc wheels that round off this rare saloon, which comes with an original service manual.

1970 JAGUAR TYPE E V12 COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 1S70378
Moteur n° 7S1709-SA

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Française d'origine
- Moteur d'origine, boîte manuelle
- Joli projet de remise en état

- *French since new*
- *Original engine, manual gearbox*
- *Great restoration project*



Ainsi que le confirme son attestation Jaguar Heritage, cet élégant coupé V12 est sorti d'usine le 11 décembre 1970 et fut vendu neuf en France le 26 mars 1971 par le distributeur British Leyland, sa première immatriculation ne fut effectuée que le 23 juillet suivant. De teinte old english white, il disposait d'un intérieur cuir bleu marine et était équipé d'une rare boîte de vitesses manuelle.

Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2013, alors que la voiture avait bénéficié d'une peinture refaite anciennement dans sa teinte d'origine et affichait 36 733 km au compteur. A bord, la sellerie en

cuir est patinée et a visiblement été refaite partiellement avec un cuir gris. En février 2022, cette Type E a bénéficié d'une remise en route à 36 818 km, avec nettoyage des carburateurs, remise en état de la pompe à essence, vidange, remplacement des bougies et contrôle du circuit de freinage. Le beau V12 est quant à lui matching numbers. Les coupé V12 en boîte manuelle, français d'origine, ne courent pas les rues, cet exemplaire en état d'usage permettra aux amateurs de goûter aux joies du modèle pour un budget raisonnable.

As evidenced by its Jaguar Heritage certificate, this elegant V12 coupe left the factory on the 11th December 1970 and was sold new in France on the 26th March 1971 by the British Leyland distributor; Its first registration did not hap-pen until the following 23rd July. Finished in Old English White, it had navy blue leather interior and was equipped with a rare manual gearbox.

Its current owner acquired it in 2013 when the car had previously been re-painted in its original colour and with 36,733km on the odometer. Inside, the leather

upholstery seems to be patinated and has obviously been partially re-done with grey leather. This E-Type benefited from a restart at 36,818km in February 2022, which included a clean of carburettors, repair of the fuel pump, an oil change, replacement of the spark plugs and checks around the braking system. As for the engine, the beautiful V12 is matching numbers. V12 coupe with manual gearbox and French since new are not a common sight on the street. This example in used condition will enable enthusiasts to taste the thrill of this model at a reasonable price.

1969 FORD MUSTANG CABRIOLET 302CI

Carte grise française
French title

Châssis n° 9R03F116383

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Seulement 245 exemplaires dans cette configuration en 69

• Important dossier de factures

• Spécifications désirables

• *Only 245 examples in this configuration in 1969*

• *Major invoice file*

• *Desirable specifications*



L'exemplaire présenté est sorti des usines de San Jose le 30 octobre 1969 à destination de Los Angeles. Il bénéficiait d'une finition standard et retenait la teinte « Wimbledon White » pour la carrosserie, avec un intérieur « black ». Son moteur était un 302 ci de 230 HP (la version la plus puissante du 302 pour le millésime), associé à une peu courante boîte manuelle à 4 rapports longs. D'après le Marty report, 349 cabriolets auraient été produits dans cette combinaison de couleur en 1969, et seulement 245 avec cette association moteur/boîte de vitesses.

Un important dossier de factures indique que la voiture se trouvait déjà en France à la fin des années

80 et c'est en 2016 que notre collectionneur en fit l'acquisition, séduit par ses spécifications peu courantes. Le descriptif indiquait que 3 des 4 planchers avaient été remplacés en 1995. La carrosserie a été repeinte en 2001, tandis que l'intérieur semble d'origine. Nous avons noté la présence d'un levier de vitesses Hurst, d'un autoradio Philco, d'une montre de bord et d'un porte bagage accessoire. Alliant l'allure inimitable de la Mustang, les plaisirs du cabriolet et d'une mécanique puissante, cet exemplaire, rare dans cette configuration, vous procurera beaucoup d'agrément, partagé en famille ou entre amis.

This particular example left the San Jose factory on the 30th October 1969 to its destination in Los Angeles. It had a standard finish, with a bodywork in "Wimbledon White" colour and black interior. It was fitted with a 302ci engine producing 230hp (the most powerful 302 version at that time) and was coupled with an unusual manual gearbox with 4 long speed shifts. According to the Marty report, 349 convertibles were produced in this colour combination in 1969 and only 245 with this engine / gearbox combination.

A large file of invoices indicates that the car was already in

France at the end of the 1980s and it was in 2016 that our collector acquired it, attracted by its unusual specifications. The description stated that 3 of the 4 floorboards were replaced in 1995. The bodywork was repainted in 2001, while the interior seems to have remained original. It also has a Hurst gear lever, a Philco car radio, an onboard clock and an optional luggage rack. Combining the unique appearance of the Mustang, pleasures of the convertible and a powerful engine, this example (rare in this configuration) will give you a lot of joy, shared with family and friends.

201

1952 LAMBRETТА MODÈLE D 125 CM³



- Présentation sympathique
- Modèle ancien, intéressant
- Rare mascotte de garde-boue

- *Likeable appearance*
- *Interesting older model*
- *Rare mudguard mascot*

2.500 - 4.500 €
Sans réserve /
No reserve

202

1948 LAMBRETТА MODÈLE B 125 CM³



- Un des plus anciens Lambretta produits
- Modèle bien préservé
- Témoigne de la genèse d'une extraordinaire aventure industrielle

- *One of the earliest Lambrettas built*
- *Well-preserved model*
- *Testimony to the start of an extraordinary industrial venture*

4.000- 6.000 €
Sans réserve /
No reserve

203

CIRCA 1953 LAMBRETТА MODÈLE D 125 CM³ PRÉPARÉ COURSE



- Témoin des réalisations artisanales des années 50
- Emblématique des courses de scooters de l'époque
- Très bien conservé

- *A witness to the craftsman-built machines of the 1950s*
- *A symbol of the scooter races of the period*
- *Very well preserved*

5.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve

1950 GILERA SATURNO 500 CM³

- Modèle mythique
- Restauration ancienne, très authentique
- Le charme du "gros mono"

- *Mythical model*
- *Older restoration, very authentic*
- *The charm of "big mono"*

12.000 - 16.000 €
Sans réserve /
No reserve



205

1919 BIANCHI 500 CM³ AVEC SIDECAR

- Bel attelage en osier et cuir
- Modèle rare
- Restauration ancienne de qualité

- *Attractive wicker and leather sidecar*
- *Rare model*
- *High-quality, older restoration*

15.000 - 25.000 €
Sans réserve /
No reserve



206

1929 GILERA 500 CM³

- Rare Gilera des années 20
- Superbe restauration
- Documents historiques intéressants

- *Rare 1920s Gilera*
- *Superb restoration*
- *Interesting historical documents*

18.000 - 26.000 €
Sans réserve /
No reserve



207

1921 NER-A-CAR



- Restauration ancienne bien préservée
- Modèle rare et d'une grande originalité
- Déjà en Italie dans les années 30 !

- *Well-preserved older restoration*
- *Rare and highly original model*
- *Already in Italy in the 1930s!*

15.000 - 25.000 €
Sans réserve /
No reserve

208

1923 MOTO GUZZI TIPO NORMALE 500 CM³



- Premier modèle commercialisé par Moto Guzzi
- Très belle restauration des années 80
- Montre déjà les caractéristiques des Guzzi futures

- *The first model sold by Moto Guzzi*
- *Excellent restoration from the 1980s*
- *Prefigures the characteristics of Guzzis to come*

25.000 - 35.000 €
Sans réserve /
No reserve

209

1923 MOTO GUZZI C2V 500 CM³



- Jalon dans l'histoire sportive de la marque
- Belle restauration ancienne
- Technique avancée pour l'époque

- *A milestone in the brand's sporting history*
- *Beautiful older restoration*
- *Advanced technology for its time*

30.000 - 40.000 €
Sans réserve /
No reserve

1957 MONDIAL 250 CM³ GRAND PRIX

Sans titre de circulation
Unregistered

Moteur n° 141
Boîte n° 250

70.000 - 80.000 €

- Très belle restauration
- Intérêt esthétique et technique
- Modèle rare, brillants résultats à l'époque en compétition

- *Very fine restoration*
- *Aesthetic and technical interest*
- *Rare model, brilliant competition results at the time*



Mondial commence par se distinguer en compétition dans une cylindrée relativement modeste, 125 cm³, en remportant le championnat du monde trois saisons d'affilée, en 1949 (Nello Pagani), 1950 (Bruno Ruffo) et 1951 (Carlo Ubbiali). Il s'en est suivi une période plus creuse en matière de compétition, Mondial se concentrant alors sur ses modèles de tourisme avant de se relancer sur une cylindrée plus ambitieuse. La première étape de cette progression a lieu en 1955 lors de la Shell Gold Cup, à Imola, où Tarquinio Provini remporte la victoire au guidon d'une 175 modifiée. L'ingénieur Alfonso Drusiani conçoit ensuite un moteur bicylindre 250 qui, constitué de l'assemblage de deux 125 cm³, est un échec. Il se remet à l'ouvrage et donne naissance à un moteur magnifique, à double allumage et deux ACT commandés par cascade de pignon. Grâce à cette machine, Cecil Sandford remporte en 1957 le Championnat du Monde 250, Tarquinio Provini terminant deuxième.

Mais à l'issue de la saison 1957, l'image des sports mécaniques s'est dégradée (l'accident qui a fait neuf morts aux Mille Miglia y est peut-être pour quelque chose) et Mondial, Gilera et Moto Guzzi abandonnent la compétition. Cela n'empêche pas les engagements privés, comme par exemple celui de Mike Hailwood au Tourist Trophy 1959 où il se classe cinquième au guidon d'une Mondial 250 Grand Prix.

La 250 Grand Prix que nous présentons est une des pièces maitresses de la collection. Elle est équipée d'un carénage, d'un beau compte-tours Jaeger et se caractérise par la beauté de ses pièces mécaniques, que ce soit au niveau du moteur ou des freins avec, à l'avant, un flasque magnifique. Apportant un plaisir autant esthétique que de pilotage, cette moto sera parfaitement à sa place dans les démonstrations historiques, rappelant les beaux jours de ce modèle en compétition.

Mondial began by distinguishing itself in competition in a relatively modest displacement, 125 cm³, winning the world championship three seasons in a row, in 1949 (Nello Pagani), 1950 (Bruno Ruffo) and 1951 (Carlo Ubbiali). This was followed by a slower period in terms of competition, with Mondial concentrating on its touring models before relaunching with a more ambitious displacement. The first step in this progression was taken in 1955 at the Shell Gold Cup in Imola, where Tarquinio Provini took victory aboard a modified 175. Engineer Alfonso Drusiani went on to design a twin-cylinder 250 engine which, having been assembled from two 125 cm³ engines, was a failure. He went back to the drawing board and produced a magnificent engine, with dual ignition and two ACTs controlled by a pinion cascade. With this machine, Cecil Sandford won the 1957 250 World

Championship, with Tarquinio Provini finishing second.

By the end of the 1957 season, however, the image of motor sports had deteriorated (the nine fatalities at the Mille Miglia may have had something to do with it), and Mondial, Gilera and Moto Guzzi withdrew from the sport. This did not prevent private entries, such as Mike Hailwood's at the 1959 Tourist Trophy, where he finished fifth aboard a Mondial 250 Grand Prix.

The 250 Grand Prix presented here is one of the highlights of the collection. It is equipped with a fairing, a beautiful Jaeger rev counter and is characterized by the beauty of its mechanical parts, from the engine to the brakes, with a magnificent front flange. Providing both aesthetic and riding pleasure, this bike will be perfectly at home in historic demonstrations, recalling the model's heyday in competition.

1925 MOTO GUZZI TIPO SPORT 500 CM³

Sans titre de circulation
Unregistered
 Cadre n° 7795

25.000 - 35.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Avec son guidon bas et son absence d'éclairage (qui n'est devenu obligatoire en Italie qu'en 1929), cette Guzzi est la version Sport de la Tipo Normale, qui correspondait au premier modèle commercialisé par la marque, avec un monocylindre horizontal à soupapes opposées et une boîte séparée à trois vitesses, commandée par un long levier à main qui coulissait à droite du réservoir d'essence, le tout logé dans un cadre double berceau tubulaire et tôle emboutie. Très bien restaurée dans les années 80, cette machine se présente dans une séduisante présentation sportive, à la hauteur des ambitions d'un modèle qui a permis à Guzzi de s'affirmer en tant que constructeur de motos de qualité, faciles à utiliser en entretenir.

With its low handlebars and lack of lighting (which only became mandatory in Italy in 1929), this is the Sport version of Guzzi's Tipo Normale, corresponding to the company's first model, with a horizontal single-cylinder engine with opposing valves and a separate three-speed gearbox operated by means of a long sliding lever to the right of the fuel tank, all located in a tubular double-cradle frame made from pressed steel.

Very well restored in the 1980s, this bike has an attractive sporty appearance, living up to the ambitions of a model which enabled Guzzi to establish itself as a maker of high-quality motorcycles which were easy to use and maintain.

C. 1948 MOTO GUZZI GAMBALUNGA 500 CM³

Sans titre de circulation
Unregistered

30.000 - 40.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Entièrement dédiée à la compétition, la Guzzi Gambalunga était une évolution de la Dondolino, mais son appellation (gamba lunga, "jambe longue" en italien) était liée à l'augmentation de la course du monocylindre traditionnel qui, avec des cotes de 84x90 mm d'alésage x course, abandonnait la précédente formule supercarrée. Le but était de favoriser le couple et donc les reprises. La Gambalunga se caractérisait aussi par un réservoir d'huile sous la selle, un réservoir d'essence plus profilé en aluminium et une nouvelle fourche à biellettes oscillantes, reprise par la suite sur les autres Guzzi de compétition. Ce modèle bien né s'est abondamment distingué en course à la fin des années 40, entre les mains notamment d'Enrico Lorenzetti. Entrée dans la collection dans les années 80, la Gambalunga présentée a été ensuite entièrement restaurée. Cette superbe machine de compétition aura sa place dans toute collection de motos sportives.

Entirely dedicated to competition, the Guzzi Gambalunga was an evolution of the Dondolino, but its name (gamba lunga, "long leg" in Italian) was linked to the increased stroke of the traditional single-cylinder which, with dimensions of 84x90 mm bore x stroke, abandoned the previous super-square formula. The aim was to boost torque and thus acceleration. The Gambalunga also featured an under-seat oil tank, a more streamlined aluminum fuel tank and a new oscillating-rod fork, later used on other Guzzi competition bikes. This well-born model distinguished itself extensively in racing in the late '40s, notably in the hands of Enrico Lorenzetti.

The Gambalunga presented here entered the Guzzi collection in the '80s, and was subsequently fully restored. This superb competition machine is a must-have in any sports bike collection.

1955 NSU SPORTMAX 250 CM³

Sans titre de circulation
Unregistered

Moteur n° S.MAX 045

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Une des meilleures 250 de course de son époque

• Technique originale

• Modèle rare

• *One of the best 250 racing bikes of its time*

• *Innovative technical specification*

• *Rare model*



La NSU 250 Sportmax était une des meilleures motos de course de sa catégorie. Issue de la Supermax, elle a permis à la marque de remporter le titre mondial en 1955 avec Hermann P. Müller et de battre plusieurs records en 1956 à Montlhéry, entre les mains de Pierre Monneret. C'est une machine qui a été utilisée par les plus grands, comme Walter Reicher, Sammy Miller, John Surtees ou Mike Hailwood. Elle bénéficiait d'une conception très originale, avec un monocylindre 4-temps dont l'arbre à cames en tête était commandé par un système de biellettes et excentriques que l'on retrouvera sur les automobiles NSU Prinz. La fourche était à roue poussée et le cadre en tôle emboutie se complétait d'un magnifique réservoir en tôle

d'aluminium martelée, à la forme complexe. Un gros tambour avant double came assurait un freinage efficace. Cette moto montrait aussi des particularités originales comme un sélecteur de vitesse à droite, pour convenir aux pilotes qui étaient majoritairement anglais. En plus de la quarantaine de Sportmax produites, des moteurs et kits de transformation ont été vendus par la suite par NSU.

La moto que nous présentons est arrivée dans la collection dans les années 80. Une plaque vissée sur le cadre reprend le numéro de moteur, gravé dans le bloc, et elle semble présenter les particularités qui caractérisent la Sportmax. Bien préservée, elle réclame une révision soignée avant de montrer à nouveau ses qualités sur circuit.

The NSU 250 Sportmax was one of the best racing bikes in its class. Derived from the Supermax, it enabled the company to win the 1955 World Championship with H. P. Müller and to break several records at Montlhéry in 1956, ridden by Pierre Monneret. It was used by some of the greatest riders, such as Walter Reicher, Sammy Miller, John Surtees and Mike Hailwood. Its design was very original, with a 4-stroke single-cylinder engine with an overhead camshaft driven by two pushrods via an intermediate shaft, a system which would also be used on NSU's Prinz cars. The fork was of the leading-link type, while the pressed-steel frame was set off by a superb complex-shaped fuel tank

made from beaten aluminium. A large drum brake at the front with dual cams provided effective braking. The Sportmax had some other distinctive features, such as the gear selector mounted on the right, to suit its mainly British riders. As well as the 40 or so complete bikes produced, NSU subsequently sold engines and conversion kits.

The bike we are presenting joined the collection in the 1980s. A plate screwed onto the frame has the same engine number as that etched into the engine block, and it appears to present the distinctive features of the Sportmax. Well preserved, it will require a careful overhaul before showing its mettle on track again.

C. 1946 MOTO GUZZI DONDOLINO 500 CM³

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° 1400

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration ancienne de qualité
- Moto rare et performante, typique des Moto Guzzi des années 50
- Séduisante esthétique technique, a sa place dans toute collection de motos de sport et course

- *Quality antique restoration*
- *Rare, high-performance motorcycle, typical of the Moto Guzzi of the 50s*
- *Attractive technical aesthetics, belongs in any collection of sports and racing motorcycles*



La Moto Guzzi Condor de 1939 avait montré son potentiel en compétition et, après la guerre, le constructeur a décidé d'en reprendre la fabrication sous une forme plus évoluée : ce sera la Dondolino. Cette "compétition-client" proposée par l'usine reprenait le monocylindre horizontal à soupapes en tête culbutées qui était devenu la marque de fabrique de Guzzi, mais plus puissant grâce à quelques modifications au niveau du taux de compression, de la carburation, de l'allumage et de la distribution, avec un volant d'équilibrage à section rectangulaire. Ces opérations lui permettaient de développer 33 ch,

5 de plus que la Condor. Le freinage était amélioré avec en particulier un grand tambour avant en magnésium mais la Dondolino reprenait la fourche à parallélogramme de sa devancière. Avec son garde-boue arrière profilé, cette machine était capable d'atteindre 170 km/h, faisant le bonheur des pilotes amateurs.

La Dondolino que nous présentons a fait l'objet d'une restauration ancienne de qualité et elle présente une attrayante présentation. Elle aura toute sa place au sein d'une collection de motos de sport ou de course, ou sur les circuits lors de démonstrations historiques.

The 1939 Moto Guzzi Condor had shown its potential in competition, and after the war the manufacturer decided to produce it again in a more advanced form: the Dondolino. This "competition-customer" model proposed by the factory was based on the horizontal, single-cylinder, overhead-valve engine that had become Guzzi's trademark, but more powerful thanks to a number of modifications to the compression ratio, carburetion, ignition and valve train, with a rectangular-section flywheel. These operations enabled it to develop 33 hp, 5

more than the Condor. Braking was improved, in particular with a large magnesium front drum, but the Dondolino retained the parallelogram fork of its predecessor. With its streamlined rear mudguard, this machine was capable of reaching 170 km/h, much to the delight of amateur riders.

The Dondolino we're presenting has undergone an older quality restoration and is attractively presented. It will be an ideal addition to any collection of sport or racing motorcycles, or to the circuit for historic demonstrations.

1956 MONDIAL 250 CM³ GRAND PRIX

Sans titre de circulation
Unregistered

Moteur n° 106
Boîte n° 250

80.000 - 120.000 €

- Rarissime moto de course
- Mécanique exceptionnelle
- Présentation de qualité

- Extremely rare racing bike
- Exceptional engine
- Presented to a high standard



Créée en 1929 à Bologne pour produire des véhicules utilitaires, Mondial s'est intéressé à la moto à partir de 1948, avec des machines de petite cylindrée à moteur 4-temps conçues par l'ingénieur Alfonso Drusiani qui comptait s'attaquer en compétition à MV Agusta et Morini. La chance lui a souri avec un premier titre mondial en 125 cm³ en 1949 avec Nello Pagani, performance confirmée en 1950 et 1951 avec Bruno Ruffo et Carlo Ubbiali. Au milieu des années 50, Mondial a évolué vers la cylindrée supérieure, 250 cm³, comme la machine que nous présentons ici.

Cette très belle Mondial de Grand Prix correspond à la version monocylindre 250 cm³ réalisée par l'ingénieur Alfonso Drusiani à la suite de l'échec du bicylindre initial. C'est une très belle pièce de mécanique dont les deux ACT sont commandés par cascade de pignons, avec double allumage. Ce modèle permettra à Cecil Sandford de remporter le Championnat du Monde 250 en

1957, juste devant Tarquinio Provini. D'ailleurs, cette moto était présentée dans le musée personnel de notre collectionneur comme celle du célèbre pilote italien. Pour mémoire, cette même saison 1957; Provini s'est adjugé parallèlement le titre en 125 cm³, également au guidon d'une Mondial.

À l'origine, la moto présentée était équipée d'un carénage intégral à l'avant, mais il a malheureusement été détruit. Le carénage arrière qui lui faisait pendant a par chance survécu et une couche de produit protecteur a été appliquée sur l'aluminium d'origine. Cette moto a participé au Biker's Classic à Spa Francorchamps mais réclamera une révision avant de reprendre la piste.

Rare survivante d'un modèle dont les qualités lui ont permis de briller au plus haut niveau de la compétition, elle fera sans aucun doute le bonheur d'un amateur lors de démonstrations historiques, au cours desquelles elle ne manquera pas d'attirer l'attention des spécialistes.

Founded in Bologna in 1929 to build goods vehicles, Mondial took an interest in motorcycles from 1948, producing machines with small four-stroke engines designed by the engineer Alfonso Drusiani, who intended to take on MV Agusta and Morini in racing. Luck was on his side, Nello Pagani winning a first world title in the 125cc class in 1949, a performance confirmed in 1950 and 1951 by Bruno Ruffo and Carlo Ubbiali. In the mid-1950s, Mondial moved up to the larger 250cc class, as with the bike presented here.

This very attractive Mondial Grand Prix corresponds to the single-cylinder 250cc version developed by Drusiani after the failure of the original twin-cylinder. It is a fine piece of engineering, with twin gear-driven cams and dual ignition, and the model took Cecil Sandford to victory in the 250cc World Championship in 1957, just in

front of Tarquinio Provini. This bike was, moreover, presented in our client's personal museum as that ridden by the famous Italian racer. In the same year of 1957, Provini also won the 125cc title, again riding a Mondial.

The bike presented here was originally equipped with an integral front fairing, but this was unfortunately destroyed. Luckily, however, the matching rear fairing survived and a protective coating has been applied to the original aluminium. The bike took part in the Bikers' Classic at Spa-Francorchamps but will need a service before returning to the track.

A rare survivor of a model whose qualities brought it success at the highest levels of competition, there can be no doubt that it will delight an enthusiast at historic meetings, where it cannot fail to attract the attention of specialists.

216

1958 MOTO GUZZI FALCONE 500



- Ancienne moto de la police italienne
- Grande classique de la marque
- Présentation de bon aloi

- *Former Italian police motorbike*
- *One of Moto Guzzi's great classics*
- *Well presented*

6.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve

217

1935 HARLEY DAVIDSON 750 RL 45



- Attrayant état patiné
- Robuste bicylindre en V
- Moins connue et plus rare que les Harley d'après-guerre

- *Attractive weathered condition*
- *Robust V-twin*
- *Less well known and rarer than post-war Harleys*

15.000 - 25.000 €
Sans réserve /
No reserve

218

1917 MOTOSACOCHE 350 CM³



- Documentation exceptionnelle
- Modèle rare
- Belle patine de présentation

- *Exceptional documentation*
- *Rare model*
- *Nice patina*

15.000 - 25.000 €
Sans réserve /
No reserve

C. 1947 MOTO GUZZI DONDOLINO 500 CM³

- Rare "compétition-client" emblématique de la marque
- Restauration ancienne bien préservée
- Idéale pour les démonstrations historiques
- *Rare "competition-customer" emblematic of the brand*
- *Well-preserved older restoration*
- *Ideal for historical demonstrations*

30.000 - 50.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



1974 LAVERDA 750 SF

- Une des meilleures motos de route de son époque
- État sympathique d'usage, moteur de caractère
- *One of the best road bikes of its time*
- *Nice used condition, characterful engine*

6.000 - 10.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



1974 HONDA CB 750 FOUR K2

- Très belle restauration
- Modèle emblématique
- Performances très honorables
- *Superb restoration*
- *A legendary model*
- *Very respectable performance*

10.000 - 15.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



ARTCURIAL

// Motorcars



Casque Bell de Jackie Stewart, circa 1970
Signé par le pilote
5 000 - 7 000 €



Géo Ham (1900-1972)
Mon Tour du monde en avion,
exceptionnel ensemble des dessins originaux
25 000 - 40 000 €



Modena, panneau de signalisation, circa 1965
700 - 1 000 €

RÉTROMOBILE 2024

Racing, Flying & Yachting

Vente aux enchères :
Samedi 3 février 2024 - 14h30
Salon Rétromobile, Paris

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

ARTCURIAL

// *Motorcars*



1962 Ferrari 250 GT SWB

THE W COLLECTION

From Stockholm to Monaco

Vente aux enchères :

Jeudi 9 mai 2024

Hôtel Fairmont, Monaco

Contact :

+33 (0)1 42 99 20 73

motorcars@artcurial.com

artcurial.com/motorcars

BUSINESS IS A RACE. TAKE THE LEAD.



Nothing drives success like the 6,450 nm/11,950 km Falcon 8X. With its industry-leading design, engineering, and craftsmanship, the highly advanced, fuel-efficient 8X delivers whisper-quiet, smooth-as-silk flying and cutting-edge connectivity. **Fly farther. Achieve more. In more comfort.**

Falcon 8X

WWW.DASSAULTFALCON.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4591

**DASSAULT
AVIATION**



SALON
**RETRO
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

31 JANV.
04 FÉV.
2024

PARIS EXPO
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1.2.3

VENTE AUX ENCHÈRES **ARTCURIAL** 02 FÉV.
// Motorcars

RETROMOBILE.FR #RETROMOBILE   



MAISON FONDÉE EN 1829

CHAMPAGNE BOLLINGER

MAISON FONDÉE EN 1829



Merci à nos cavistes : Gilles P. - Damien N. - Nicolas C. - William W. - Bertrand B.

* Rejoignez notre famille

Be a part of our family*

champagne-bollinger.com

Entreprise



Cette entreprise respecte des normes sociales et environnementales élevées.

Certifiée

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

Le Reflet de votre Passion





**STOCKER ET GÉRER SA VOITURE DE SPORT OU DE
COLLECTION N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI SIMPLE**

Parking sécurisé - Services personnalisés - Achat/Vente

www.carsup.io
contact@carsup.io
01 89 47 00 43

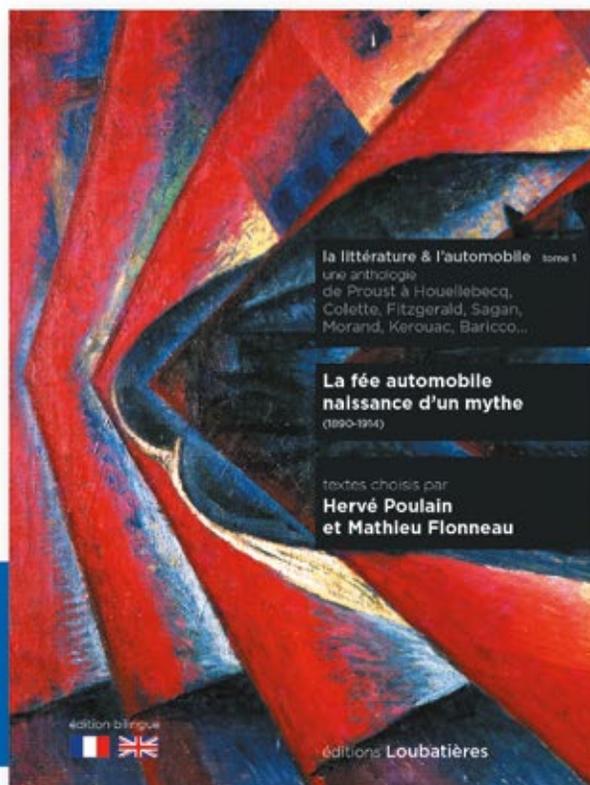
24^E ÉDITION

TPH TOUR DE CORSE HISTORIQUE

DU 05 AU 12 OCTOBRE 2024



AVEC SHERWIN-WILLIAMS LA COULEUR FAIT LA DIFFÉRENCE



Sherwin-Williams Automotive Finishes,
fabricant spécialisé en peinture automobile
présente :

LA LITTÉRATURE & L'AUTOMOBILE
Trilogie

tome 1 : LA FÉE AUTOMOBILE (1890-1914)
par Hervé POULAIN & Mathieu FLONNEAU
Editions Loubatières

2 séances de dédicace à Rétromobile 2024 :

- FFVE, stand DeBeer, le mercredi 31 Janvier à 16h00
- Artcurial, le Dimanche 4 Février à 14h00

25.26 mai 2024

6 HEURES DE NAVARRA
Circuit de Navarra - Espagne

5.6 juillet 2024

6 HEURES PAUL RICARD
Circuit Paul Ricard

1.2.3 novembre 2024

LES 2 TOURS D'HORLOGE
Circuit Paul Ricard
COURSE DE 24 HEURES / VÉHICULES HISTORIQUES

**LES 2 TOURS
D'HORLOGE**

COURSES D'ENDURANCE POUR VÉHICULES HISTORIQUES

PAUL RICARD

VOITURES ADMISES

GT et Tourisme
- de 1947 à 1990

Groupe Sport Prototypes
- de 1947 à 1976
- Sports 2000 jusqu'à 1986

VDEV
SPORTS

La Passion dans la Compétition

vdev.fr |  |  | 

FFSA



**CIRCUIT
PAUL RICARD**

**TEAM FJ
MOTORSPORTS**

**ENZO
HOTELS**

CR
classic racing

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description. 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. Une enchère est acceptée au regard des informations transmises par l'enchérisseur avant la vente. En conséquence, aucune modification du nom de l'adjudicataire ne pourra intervenir après la vente.

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. Le lot non adjugé pourra être vendu après la vente dans les conditions de la loi sous réserve que son prix soit d'au moins 1.500 euros.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

1) Lots en provenance de l'UE:
Automobiles de collection :

- De 1 à 900 000 € :
16% +TVA au taux en vigueur.
- Au-delà de 900 001 € :
12 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE:
(indiqués par un O).
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

3) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rattachés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors

territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera 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 prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire:



V_8_FR_MC (Rétromobile 2024)

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 organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons. A bid is accepted on the basis of the information provided by the bidder prior to the sale. Consequently, the name of the winning bidder cannot be changed after the sale.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

The lot not auctioned may be sold after the sale in accordance with the law, provided that its price is at least 1,500 euros.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

1) Lots from the EU:
Classic cars :

- From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.
- Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.

2) Lots from outside the EU: (identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% for jewelry and watches, newer/modern motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refunded to the purchaser on presentation of a written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit.

In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.

In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced €60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsability for the conditions of the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.

Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.

Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independent from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank:



V_8_UK_MC (Rétromobile 2024)

ARTS DES XX^e & XXI^e SIÈCLES

Art Contemporain Africain
Spécialiste junior:
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
Administrateur junior:
Quentin Follut, 20 19

Estampes & Multiples

Directrice: Karine Castagna
Administrateur - catalogueur:
Florent Sinnah, 16 54
Administrateur junior:
Quentin Follut, 20 19
Expert: Isabelle Milsztein

Impressionniste & Moderne

Directeur: Bruno Jaubert
Recherche et certificat:
Jessica Cavalero,
Louise Eber
Spécialiste junior:
Florent Wanecq
Administratrice - catalogueur:
Élodie Landais, 20 84
Administratrices junior:
Louise Eber, 20 48

Photographie

Catalogueur:
Vanessa Favre, 16 13

Post-War & Contemporain

Directeur: Hugues Sébilleau
Recherche et certificat:
Jessica Cavalero
Louise Eber
Spécialiste junior:
Sophie Cariguel
Catalogueur:
Vanessa Favre, 16 13
Administratrices junior:
Louise Eber, 20 48
Sara Bekhedda

Urban Art

Directeur: Arnaud Oliveux
Administrateur - catalogueur:
Florent Sinnah, 16 54
Administrateur junior:
Quentin Follut, 20 19

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^e siècle: Tableaux, dessins, sculptures, cadres anciens et de collection

Directeur:
Matthieu Fournier, 20 26
Catalogueur:
Blanche Llaurens
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: Valérie Goyer
Spécialiste junior:
Antoinette Rousseau
Catalogueur:
Pauline Hodée
Administratrice senior:
Louise Guignard-Harvey, 20 52

Mode & Accessoires de luxe

Catalogueur:
Victoire Debreil
Administratrice:
Emilie Martin,
+33 1 58 56 38 12

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
Chargés d'inventaires:
Maxence Miglioretti, 20 02
Elisa Borsik
Administrateur:
Thomas Loiseaux, 16 55
Consultante: Catherine Heim
Directrice des partenariats:
Marine de Miollis

COMMISSAIRES- PRISEURS HABILITÉS

Stéphane Aubert
Francis Briest
Matthieu Fournier
Juliette Leroy-Prost
Anne-Claire Mandine
Maxence Miglioretti
Arnaud Oliveux
Hervé Poulain

FRANCE

Région Aquitaine
Directrice: Julie Valade
jvalade@artcurial.com

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
Office Manager & Fine Art Business
Developer: Simon van Oostende
Office Manager - Partnerships & Events:
Magali Giunta
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

Italie

Directrice: Emilie Volka
Assistante: Lan Macabiau
Corso Venezia, 22
20121 Milano
+39 02 49 76 36 49

Artcurial Maroc

Directeur: Olivier Berman
Directrice administrative: Soraya Abid
Administratrices junior:
Lamyae Belghiti
Widad Outmghart
Résidence Asmar - Avenue Mohammed VI
Rue El Adarissa - Hivernage
40020 Marrakech
+212 524 20 78 20

Artcurial Monaco

Directrice: Olga de Marzio
Responsable des opérations et de
l'administration: Manon Dufour
Monte-Carlo Palace
3/9 boulevard des Moulins
98000 Monaco
+377 97 77 51 99

ARTCURIAL BEURRET BAILLY WIDMER

Bâle

Schwarzwaldallee 171
4058 Bâle
+41 61 312 32 00
info@bbw-auktionen.com

Saint-Gall

Unterstrasse 11
9001 Saint-Gall
+41 71 227 68 68
info@galeriewidmer.com

Zurich

Kirchgasse 33
8001 Zurich
+41 43 343 90 33
info@bbw-auktionen.com

COMITÉ EXÉCUTIF

Nicolas Orlowski
Matthieu Lamoure
Joséphine Dubois
Stéphane Aubert
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert

ASSOCIÉS

Directeurs associés:

Stéphane Aubert
Olivier Berman
Sabrina Dolla
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure
Arnaud Oliveux
Marie Sanna-LeGrand
Hugues Sébilleau
Julie Valade

Conseil de surveillance et stratégie

Francis Briest, président

Conseiller scientifique et culturel:

Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président directeur général:
Nicolas Orlowski

Directrice générale adjointe:
Joséphine Dubois

Président d'honneur:
Hervé Poulain

Conseil d'administration:
Francis Briest
Olivier Costa de Beauregard
Natacha Dassault
Thierry Dassault
Carole Fiquémont
Marie-Hélène Habert
Nicolas Orlowski
Hervé Poulain

JOHN TAYLOR
Président directeur général:
Nicolas Orlowski

John Taylor Corporate,
Europa Résidence,
Place des Moulins,
98000 Monaco
contact@john-taylor.com
www.john-taylor.fr

ARQANA

Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
+33 (0)2 31 81 81 00
info@arqana.com
www.arqana.com

ADMINISTRATION ET GESTION

**Directrice générale adjointe,
administration et finances:**
Joséphine Dubois
Assistante: Emmanuelle Roncola

Responsable service juridique clients:
Léonor Augier

Service client :
Marieke Baujard, 20 71 ou 17 00

Comptabilité des ventes

Responsable: Nathalie Higuieret
Comptable des ventes confirmé: Audrey Couturier
Comptables: Jessica Sellahannadi
Anne-Claire Drauge
Laura Goujon
Chloé Katherine
20 71 ou 17 00

Comptabilité générale

Responsable: Sandra Margueritat Lefevre
Comptables:
Arméli Itoua
Aïcha Manet
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 Laviolette
Vincent Mauriol
Lal Sellahanadi
Coordinatrice logistique:
Gabrielle Moronvallé
Magasiniers: Clovis Cano
Denis Chevallier
Jason Tilot
Ismaël Bassoumba
Brayan Monteiro

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
Administratrice junior: Pauline Senlecq
bids@artcurial.com

Marketing

Directrice: Lorraine Calemard, 20 87
Chefs de projet: Claire Corneloup, 16 52
Samantha Demay, +33 1 42 25 64 38
Chef de projet junior: Pauline Leroy, 16 23
Assistante: Daria Prokofyeva
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
Assistante CRM : Lucille Castagne

Relations Extérieures

Directrice: Anne-Laure Guérin, 20 86
Attachée de presse: Deborah Bensaïd, 20 76
Assistante presse: Alix Carron, 60 24
Community Manager: Romane Dède, 20 82

Régisseur: Mehdi Bouchekout

Crédits photos

Mattia Bortoluzzi
Michel Christen
Romaric Croisile
Camille Gabarra
Loïc Kernén
Stéphane Marie
Christian Martin
Filip Nagy
Werner Resch
Alexis Ruben
Peter Singhof
Jérôme Starck
Marion Thouroude
Kevin Van Campenhout
Maximilian Voigl
Luuk Van Kaathoven

Infographiste

Horacio Cassinelli

Remerciements

Daniel Cabart
Centre d'archives de l'Aventure Peugeot
Citroën DS
Julien Chiaberto
Emmanuel Cognet
Mathieu Gras
Guillaume Keller
Corentin Lallet
Maurice Louche
Marcel Massini
Frédéric Novo
Julian Parish
Philippe et Olivier de Parkélis
Giacomo Rizotto
Rolls-Royce Enthusiasts Club
Jamie Thomas
Jean-Paul Tissot



The GT Lamborghini Collection

RÉTROMOBILE 2024 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 2 février 2024 - 14h

Samedi 3 février 2024 - 14h

artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
// Motorcars