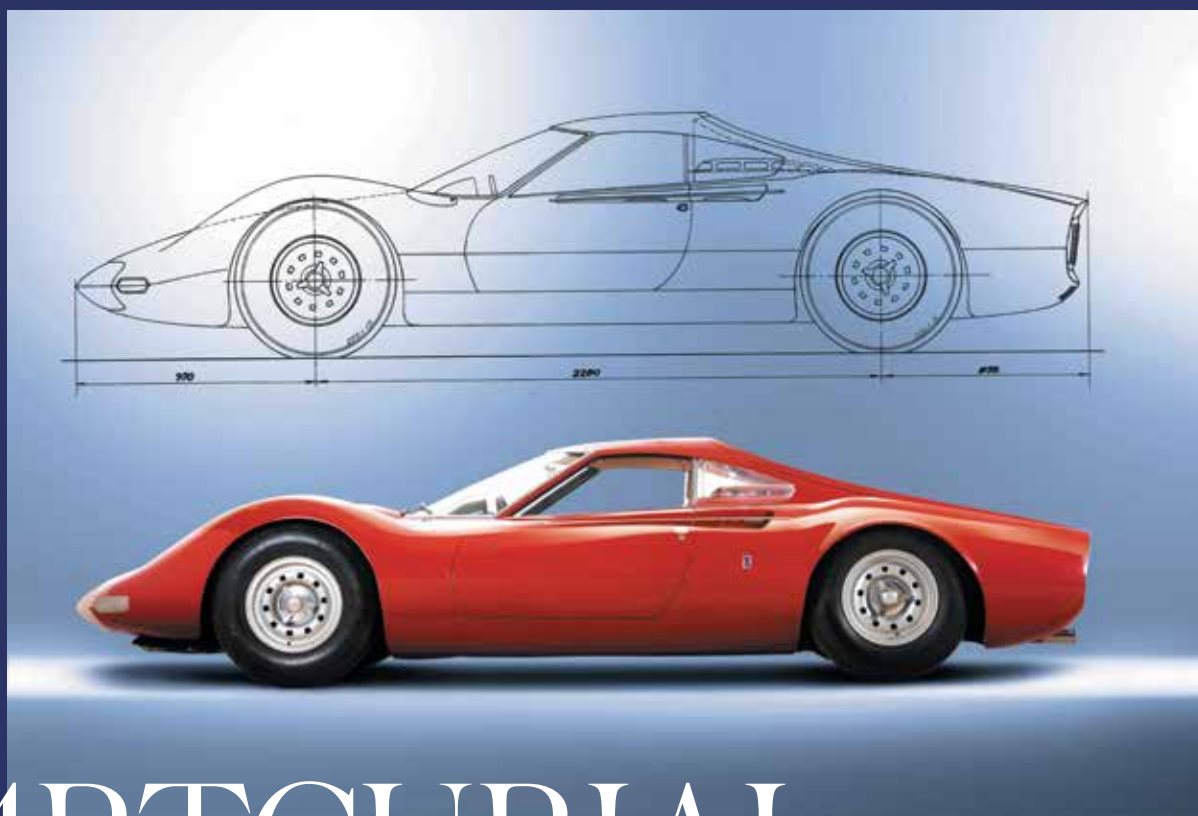


# RETROMOBILE 2017 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 10 février 2017 - 14h

Salon Rétromobile Paris



ARTCURIAL  
*// Motorcars*



# RETROMOBILE 2017 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 10 février 2017 - 14h

Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL  
*// Motorcars*





# RETROMOBILE 2017 LA VENTE OFFICIELLE

vente n°3118



## VENTE/AUCTION

SALON RETROMOBILE HALL 2.1  
Paris Expo - Porte de Versailles  
75015 Paris

Vendredi 10 février 2017  
14h : La vente officielle  
*Friday 10 February 2017*  
2pm: The official sale

## INFORMATIONS/ENQUIRIES

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

### Commissaire-Preneur / Auctioneer

Hervé Poulain

### Spécialistes / Specialists

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

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

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

### Consultants

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

Benjamin Arnaud  
barnaud@artcurial.com

Niklas Hannah  
nhannah@artcurial.com

François Tasiaux  
motorcars@artcurial.com

Daniel Brooks  
motorcars@artcurial.com

### Relations clients, administration Client services, administration

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

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

Sandra Fournet  
Administrateur junior /  
Junior administrator  
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11  
sfournet@artcurial.com

### Comptabilité / Accounting

Marion Dauneau Carteirac  
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44  
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22  
mdauneau@artcurial.com

### Ordres d'achat / Bids office

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

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



# EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

SALON RETROMOBILE - HALL 2.2

**Mercredi 8 février 2017**

10h - 22h

**Jeudi 9 février 2017**

10h - 19h

**Vendredi 10 février 2017**

10h - 12h

*Wednesday 8 February 2017*

*10am-10pm*

*Thursday 9 February 2017*

*10am-7pm*

*Friday 10 February 2017*

*10am-12pm*

# VENTES *AUCTIONS*

SALON RETROMOBILE - HALL 2.1

**Vendredi 10 février 2017**

14h : La vente officielle

*Friday 10 February 2017*

*2pm: The official sale*

SALON RETROMOBILE - HALL 2.2

**Samedi 11 février 2017**

10h30 : Mascottes Automobiles, Collection Vincent Saja

15h : Automobilia dont partie de la collection

Hervé et Martine Ogliastro

*Saturday 11 February 2017*

*10.30am: Car Mascots, Vincent Saja collection*

*3pm: Automobilia, including the Hervé and Martine*

*Ogliastro collection*



Hervé Poulain



Matthieu Lamoure



Pierre Novikoff



Antoine Mahé



Iris Hummel



Anne-Claire Mandine



Sophie Peyrache



Sandra Fournet



Frédéric Stoesser



Benjamin Arnaud



Niklas Hannah

# 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 13 février 2017 après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir du mardi 14 février 2017. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 16 février 2017 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour et par voiture. 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 13 February 2017 after full payment.

Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of € 250 + VAT per car and can be collected from there from Tuesday 14 February 2017. Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 16 February 2017 and will then be charged at € 25+ VAT per day. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

# DIVERS / DIVERS

Les voitures françaises 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 cars 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 extra 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.

# ADRESSE / ADDRESS

SALON RETROMOBILE  
Paris Expo - Porte de Versailles  
75015 Paris  
[www.retromobile.com](http://www.retromobile.com)

EXPOSITIONS PUBLIQUES / PUBLIC VIEWING  
HALL 2.2

VENTES / AUCTIONS  
HALL 2.1



# INDEX

## A

1966	Abarth 1000 TC Berlinetta Corsa	80
1962	AC Aceca Bristol	66
1956	AC Bristol roadster	11
1956	Alfa Romeo 1900 CSS 3 <sup>e</sup> Série	69
1954	Alfa Romeo 1900 SS 2 <sup>e</sup> Série	67
1929	Alfa Romeo 6C 1750 3 <sup>e</sup> Série	68
1972	Alpine A110 berlinette Gr. 4	92
1935	Alvis Speed Twenty SC	130
1957	Aston Martin DB2/4 MkIII	12
1966	Aston Martin DB6 Mk I	82
1966	Aston Martin DB6 Vantage	55
1981	Aston Martin Lagonda	57
1935	Aston Martin MK II 1.5L Tourer	54
1988	Aston Martin V8 Volante Vantage "PoW"	84
1970	Austin Cooper S 1275 MK2	81
1962	Austin Healey 3000 Mk II BT7	129
1968	Austin Mini Cooper S MK II (1275cc)	128
1966	Austin Mini Countryman MK1	53
1967	Autobianchi Bianchina Lutèce	4
1919	Avions Voisin Type C1	36

## B

1959	Bentley Continental S2 Coupé Mulliner	65
1948	Bentley MkVI cabriolet Pinin Farina	131
1967	Bizzarrini 5300 GT Strada	34
1969	Bizzarrini GT Europa 1900	74
1986	BMW M5	109
2000	BMW Z8	116
1942	Breguet Type A2 électrique	20
1930	Bugatti Baby	25
1935	Bugatti Type 57 Atalante	27
1934	Bugatti Type 57 coach Gangloff	40

## C

1953	Cadillac Serie 62 cabriolet by Coddington	127
1959	Cadillac Series 62 cabriolet	16
1931	Cadillac V16 Convertible Victoria Lancefield	51
1971	Chevrolet Chevelle SS454	101
1966	Chevrolet Corvette Sting Ray 427	102
1956	Citroën 2CV AZ "Rallye"	35
1900	Citroën 2CV Charleston	145
1990	Citroën 2CV Dolly	144
1986	Citroën BX 4 TC	105
1979	Citroën CX 2400 Prestige C-Matic	44
1965	Citroën DS 19 cabriolet	19
1962	Citroën DS 19 cabriolet	143
1965	Citroën DS 19 cabriolet	43
1969	Citroën DS 21 Coupé Rallye	37
1962	Citroën DS Concorde par Chapron	42
1974	Citroën SM Injection	106
1938	Citroën Traction 11 B cabriolet	142
1938	Citroën Traction 11 BL cabriolet Tonneline	49
1934	Citroën Traction 7 Sport roadster	21
1937	Citroën Traction 7C faux-cabriolet	28

## D

1908	De Dion Bouton Bi 15/18 HP	32
1901	De Dion Bouton Type G vis-à-vis	26
1984	De Tomaso Pantera GT5	140
1939-47	Delage D6-60 3L Sport	39
1936	Delahaye 135 châssis court compétition Figoni Falaschi	29
1951	Delahaye 135 M Coach Gascogne Dubos	22
1938	Delahaye 135 M Coupé Sport Chapron	46
1939	Delahaye 135 MS cabriolet Figoni Falaschi	50
1950	Delahaye 148 L Coach Saoutchik Delahaye 235 Coach Chapron	41 1
1966	Dino 206 P Berlinetta Speciale Pininfarina	87
1974	Dino 246 GT "Tipo E"	86
1961	DKW Schnellaster 800 S	154
1956	Dodge Sierra D500 SW	13
1943	Dodge WC51, Harley Davidson WLA	15

## F

1960	Facel Vega Excellence	23
1960	Facel Vega HK 500	24
1948	Ferrari 166 Spyder Corsa Scaglietti	125
1960	Ferrari 250 GT Cabriolet Pinin Farina	122
1962	Ferrari 250 GTE Série 2	60
1988	Ferrari 328 GTS	88
1970	Ferrari 365 GT 2+2	56
1970	Ferrari 365 GTB/4 Daytona Scaglietti	85
2001	Ferrari 550 Barchetta	103
2006	Ferrari 575 Superamerica F1	104
2010	Ferrari 599 GTO	124
1995	Ferrari F355 Challenge	98
2006	Ferrari F430 F1 Challenge	100
1986	Ferrari Testarossa	58
1987	Ferrari Testarossa Spider conversion	123
1970	Fiat 500 Speciale	3
1963	Fiat 600 Multipla type 100 D	70

## H-J

1954	Hans Glas Isaria 150	150
1989	Harley Davidson Softail Springer	126
1967	Honda S800 Coupé	2
1938	Horch 853 A cabriolet	132
1949	Hotchkiss 686 S49 "Gascogne"	48
1971	Iso Grifo Série II 7,4L "Can-Am"	73
1949	Isoscooter type SIEII	72
1952	Jaguar XK 120 roadster	10
1958	Jaguar XK 150 3,4L S roadster	61
1960	Jaguar XK150 3,8L cabriolet	137
1958	Jawa La Bohème Cezeta	149

## L

1930	La Salle 340 Roadster	136
1967	Lamborghini 400 GT 2+2 Touring	83
1971	Lamborghini 400 GT Jarama	79
1989	Lamborghini Countach LP 5000 QV 25 <sup>th</sup>	59
1954	Lamborghini DL 25 N	76
1969	Lamborghini Espada P 400 GT série 1	78
1968	Lamborghini Miura P400	120
1972	Lamborghini Miura SV	75
1973	Lamborghini Urraco P 250 S	77
1936	Lancia Augusta cabriolet Langenthal	47
1955	Lancia B24 Spider America	121
1969	Lola T70 Mk III B	96
1966	Lola T70 Mk II	97

## M

1954	Maico Mobil MB 175	153
1984	March 84 G 'Kreepy Krauly' Gpe C	93
1960	Maserati 3500 GT	141
1970	Maserati Ghibli Spyder 4.7L	108
1979	Maserati Khamzin	139
1966	Maserati Sebring 3500 GTi	107
1990	Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 EVO II	112
1961	Mercedes-Benz 190 SL	62
1956	Mercedes-Benz 300 SL Papillon	114
1961	Mercedes-Benz 300 SL Roadster	63
1979	Mercedes-Benz 600 blindée	64
1971	Mercedes-Benz 600 Pullman six portes	113
1957	Messerschmitt KR 200	151
1936	MG PB Roadster	52
1925	Motobécane MB1	31
1954	MV 175 CSS Disco Volante	5
1971	New Map Solyto	148

## N-P

1955	NSU Sportmax RS 251	6
1957	O.S.C.A Tipo S 273	33
1930	Packard 734 Speedster	133
1953	Packard Caribbean cabriolet	14
1937	Packard Twelve torpédo style LeBaron	135
1949	Peugeot 203 Luxe Export berline	38
1985	Peugeot 205 Turbo 16	94
1937	Peugeot 402 DS Darl'mat Sport	45
1933	Pierce-Arrow Twelve torpédo LeBaron	134
1963	Porsche 356 Carrera 2 GS	17
1955	Porsche 356 Pre-A 1600 Speedster	18
1970	Porsche 911 2.2 E	89
1973	Porsche 911 Carrera 2.7L RS	117
1987	Porsche 911 Clubsport M637	111
1988	Porsche 911 Turbo 3.4 Ruf	118
1988	Porsche 930 Turbo 3.3L	115
1987	Porsche 959 Komfort	119
1974	Porsche Carrera 2,7L Targa	138
1961	Porsche Traktor 329	110

## R-S

1955	Renault 4cv Sport	146
1982	Renault 5 Turbo Gpe 4	95
2002	Renault Clio V6 Phase 1	91
1993	Renault Clio Williams Phase 1	90
2008	Renault Megane Trophy	99
2000	Rover Mini 40 <sup>e</sup> Anniversaire	9
1997	Rover Mini 35 <sup>e</sup> Anniversaire	8
1996	Solex Cyclone S3800	71

## T-Z

1936	Talbot Lago T150C	30
1964	Volkswagen Combi T1 21 fenêtres	147
1957	Zündapp Janus 250	152
1942	Zündapp KS 750	7

## DELAHAYE 235 COACH CHAPRON

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 818080  
Chapron n° 7040

20.000 - 25.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Une pièce d'histoire
- Voiture saine, intérieur joliment préservé
- Provenant d'une des plus mythiques collections françaises

- *A piece of history*
- *Sound car, with beautifully preserved interior*
- *From one of the most famous French collections*



Cette Delahaye 235 est indéniablement une pièce exceptionnelle, sous la poussière qui s'est accumulée pendant 40 ans d'immobilisation, alors qu'elle était conservée dans le château de Roger Baillon dans les Deux-Sèvres, il reste une voiture qui paraît complète et saine, sur ses jantes à rayons. Rien n'a été touché ni vandalisé, le moteur est en place avec ses accessoires, mais la meilleure surprise est à l'intérieur : à part une déchirure sur la porte passager et au bas de la porte conducteur, la sellerie cuir des sièges est bien conservée et présente une belle patine, avec une qualité de fabrication propre aux productions Henri Chapron. Les instruments de tableau de bord semblent complets, à l'exception de la radio. Le compteur kilométrique affiche 40 618 km et, dans le coffre, on découvre la roue de secours, le cric et la manivelle.

A propos de la production de ce modèle, Jean-Paul Tissot, président du Club Delahaye et auteur de l'ouvrage "Delahaye, la belle carrosserie française", nous a précisé : « Excepté les cabriolets et les coupés 235 réalisés par Henri Chapron, ce carrossier a produit 41 coaches sur cet ultime modèle de la production Delahaye, sur une production totale de 85-86 châssis 235 sortis de 1951 à 1954. Sur ces 41 coaches, je dénombre 33 coaches "usine" proposés généralement directement par Delahaye, comme le n° 818080 de la vente. »

Ce coach extrêmement rare est un des derniers témoins de la grande carrosserie, mais aussi l'ultime trace d'une des plus belles collections françaises, qui par sa beauté et sa poésie a éternellement sublimé les automobiles d'origine.

*This Delahaye 235 is definitely a rare example and, under the dust that has accumulated over 40 years of nonuse in the Roger Baillon castle, the car appears to be complete and sound on its wire wheels. Nothing has been touched or vandalized, the engine contains its accessories, but the best surprise is the interior: except for a tear in the passenger door and the bottom of the driver's door, the seat leather is well preserved and has a beautiful patina with a manufacturing quality that shows the quality of Henri Chapron. The dashboard instruments look complete, with the exception of the radio. The odometer shows 40,618km, and in the trunk, we found the spare wheel, jack and crank.*

*Jean-Paul Tissot, the president of the Delahaye Club and author of the book "Delahaye, la belle carrosserie française" indicated us about the production of this model: "Except for the convertibles and coupes 235 made by Henri Chapron, this coachbuilder produced just 41 sedans of this final production model Delahaye, out of a total production of about 85/86 chassis 235 between 1951 and 1954. Of these 41 sedans, I have counted 33 "factory" sedans, offered by Delahaye directly for sale, like chassis no. 818080, which is on offer."*

*This extremely rare sedan is one of the last witnesses amongst the achievements of this great brand, and of one of the most famous French collections ever.*



## 1967 HONDA S800 COUPÉ

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1003811

20 000 - 30 000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Exemplaire entièrement restauré avec soin

• Modèle devenu rare et recherché

• Sensations de conduite uniques

• *Comprehensively restored*

• *Rare and sought after model*

• *Distinctive driving sensations*



Mise en circulation le 2 octobre 1967, cette Honda S800, qui vient de bénéficier d'une restauration complète, se présente dans un état particulièrement enviable. Son historique est assez clair, la voiture n'a connu que trois propriétaires sur les 37 dernières années et son actuel propriétaire, un ancien professionnel, en fit l'acquisition en 2003. Ce dernier entreprit ces dernières années une restauration intégrale de la voiture. La caisse fut entièrement démontée et décapée pour bénéficier d'une réfection et bien sûr d'une peinture neuve de couleur grise. L'intérieur fut, quant à lui, confié à un sellier ; ainsi la sellerie de couleur noire, les moquettes et le ciel de toit ont été

refaits à neuf. Côté mécanique, on peut souligner parmi les nombreux travaux la réfection du moteur qui bénéficie de pistons neufs mais aussi celles de l'embrayage, des freins et du radiateur. Notre exemplaire est donc dans un très bel état de présentation, tant extérieur qu'intérieur et sa mécanique est encore à roder. Le dossier qui accompagne la voiture comprend des factures, ainsi qu'un reportage photo assez complet des étapes de la restauration. La faible disponibilité des pièces rend la réfection d'une Honda S800 exigeante. Rares sont donc les opportunités d'acquérir un si bel exemplaire de cette recherchée sportive japonaise qui célèbre cette année ses 50 ans.

*Registered on 2 October 1967, this Honda S800, which has just benefited from a comprehensive restoration, is in a particularly enviable condition. Its history is quite clear, the car has known only three owners in the past 37 years and its current owner, a former professional, acquired the car in 2003. He undertook in recent years a complete restoration. The body was completely disassembled and stripped for a refurbishment and of course, a new coat of grey. The interior was entrusted to an upholsterer. The black upholstery, the carpets and the headliner have been redone. The numerous*

*mechanical works include the refurbishment of the engine with new pistons, as well of the clutch, the brakes and the radiator. The car is in a beautiful condition, and the mechanicals still need to be honed. The file that comes with the car includes invoices, as well as a fairly complete folder with photos of the restoration process. The limited availability of parts makes the refitting of a Honda S800 quite a demanding job. Rare are the opportunities to acquire such a beautiful example of this Japanese sportster that will be celebrating its 50th anniversary this year.*

## 1970 FIAT 500 SPEZIALE

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° 110F2542209

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Superbe restauration
- Amélioration intelligente
- Luxueuse citadine vintage

- *Superb restoration*
- *Clever improvements*
- *Luxury vintage urban car*



En 1957 apparaît la "Piccola grande auto", la Fiat qui met toute l'Italie sur 4 roues, destinée à être populaire, elle séduit toutes les couches sociales grâce à son esthétique irrésistible et la simplicité de sa mécanique.

La Fiat 500 que nous présentons est incroyable. Elle fut refaite entièrement par le mécanicien personnel d'un grand collectionneur milanais qui en avait fait faire une pour chacun de ses enfants, dans l'esprit de ce que Vicarage applique au Jaguar. Une personnalisation à la carte, associant amélioration, modernisation et recherche des matériaux les plus nobles. L'intérieur en cuir vert est ainsi somptueux et réalisé

par un sellier italien à la mesure. Le tableau de bord habillé de cuir noir a été préparé dans l'esprit de ce que faisait Abarth à l'époque. Au chapitre des modernisations bienvenues, des vitres électriques ont été adaptées. La mécanique a elle aussi été refaite et c'est aujourd'hui une voiture nerveuse qui peut s'insérer sans problème dans la circulation actuelle. Dans sa teinte vert métallisée si singulière, cette Fiat 500 qui peut être utilisée comme une auto moderne, ne manquera pas de séduire des collectionneurs voulant profiter sans arrière pensée d'une des voitures les plus iconiques du XX<sup>e</sup> siècle.

*In 1957 the "Piccola grande auto" was launched by Fiat which gave wheels to all of Italy. The car became very popular and attracted people from all walks of life thanks to its irresistible aesthetics and the simplicity of its mechanicals.*

*The Fiat 500 we are offering is incredible. Completely redone by the engineer of an important collector from Milan, the latter had one example made for each of his children, in the spirit of what Vicarage do to Jaguar. This 'à la carte' customization, combines improvements, modernization and the use of quality materials. The green leather interior is thus*

*lavish and has been executed by an Italian upholsterer. The dashboard has been prepared with black leather in the style of what Abarth made. Moreover, several upgrades have been added, such as power windows. The mechanicals have also been tuned and the car is now a real little bomb that can easily keep up with modern traffic. In its distinctive metallic green this Fiat 500, which can be used like any modern car, will seduce collectors who want to enjoy one of the iconic cars of the 20th century.*



## 1967 AUTOBIANCHI BIANCHINA LUTÈCE

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 110 F8 098 382

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• 3 m et 4 places,  
idéale pour la ville

• Charme et agilité

• Nombreux travaux réalisés

• 3 meters, but 4 seats,  
ideal for the city

• Both charming and agile

• Numerous work executed



Le premier modèle de la marque Autobianchi fut la Bianchina, destinée à une demande purement féminine de la haute société italienne qui voulait une voiture de petite taille, facile à conduire et qui ne soit pas celle de Monsieur tout le monde. La Bianchina utilise la base de la Fiat 500, plateforme et mécanique. Ce modèle Berline F est relativement rare en France, car produit entre 1965 et 1969 à 38.500 exemplaires. Il s'agit ici d'une version 4-places de la Bianchina de 3m02 de long, nommée Lutèce en France.

Elle a été utilisée jusqu'en 1989 et elle en possède encore sa vignette sur le pare-brise. Elle a été ensuite remise et a bénéficié d'une peinture complète crème en 2014, d'un inté-

rieur neuf caramel, et a fait l'objet de nombreux travaux (5 pneus Michelin, freins, phares, pare choc, chromes...) et remplacement du 499 cm<sup>3</sup> par un moteur de 650 cm<sup>3</sup> pour plus de vivacité en ville où elle navigue comme un poisson dans l'eau. Elle est vendue avec sa housse et dispose d'une protection de pare choc avant, accessoire d'époque rare. Elle est aujourd'hui utilisée sur la Côte Bleue dans le Sud de la France pour se rendre au marché le dimanche matin. Son propriétaire ayant acquis 2 autres autos récemment, il doit se résigner à faire un peu de place dans sa collection...

*Autobianchi's first model was the Bianchina, directed mainly at a feminine clientele, specifically from Italian high society who wanted a small car, easy to drive. The Bianchina was based on the Fiat 500's platform and mechanicals. This sedan model Berline F is relatively rare in France, produced between 1965 and 1969, with around 38,500 units built. This is a four-seater version of the Bianchina and is just 3.02 meters long, and was named Lutèce in France.*

*This car was used until 1989, and still has its year sticker on the windscreen. It was then stored and was then fully repainted a shade of cream in 2014, receiving*

*a new interior in caramel, and was the subject of numerous jobs (plus new 5 Michelin tires, new brakes, new headlamps, shocks, chrome, etc) and the 499cc engine was replaced by a 650cc unit which is more tractable for an urban use. The car is being sold with its cover and has a front bumper protection, a rare original accessory. It is now being used on the Côte d'Azur in the South of France to get to the market on Sunday mornings. As its owner has acquired two other cars recently, he has no choice but to let go this one, to make space for the others in his collection...*

## 1954 MV 175 CSS DISCO VOLANTE

Vendue sans titre de circulation  
*Sold without title*

Cadre n° 4173414

6 000 - 9 000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Superbe présentation
- Rare "compétition-client"
- Marque prestigieuse

- *Beautiful condition*
- *A rare "customer competition" machine*
- *A prestigious marque*



A côté de ses 125, 350 et 500, MV Agusta présentait en 1953 une nouvelle 175 à arbre à cames en tête. A côté de la version route, le constructeur proposait un modèle plus sportif doté d'un plus gros carburateur, de jantes en aluminium et d'autres modifications. Le réservoir de cette moto, très évasé à la base, lui valait le surnom de "Disco Volante" (soucoupe volante) et, un peu plus tard, MV proposait une version encore plus sportive et dotée d'une fourche Earles, la Super Sport (SS). Elle laissait place en 1955 à la "Squalo" (requin), dont le style était très différent à cause notamment d'un réservoir taillé pour la compétition. La Squalo recevait aussi une boîte de vitesses à cinq rapports. Ces motos ont rencontré un grand succès à l'époque auprès des pilotes

amateurs qui les utilisaient pour les courses du week-end.

Anciennement propriétaire du spécialiste italien des réservoirs, M. Libanore, cette moto est arrivée dans la collection d'un amateur bourguignon par l'intermédiaire du restaurateur de motos G. De Marchi, établi dans la région du Frioul, en Italie. Elle est aujourd'hui la propriété d'Artcurial SAS. Elle est équipée d'un réservoir en aluminium de Squalo et ne diffère de cette dernière que par peu de choses : boîte quatre rapports et magnéto disposée différemment. Très jolie "compétition-client", cette moto rare offre une belle présentation et procurera à son propriétaire les joies pures que pouvaient connaître les passionnés de moto des années 1950.

*In addition to its 125, 350 and 500, MV Agusta launched in 1953 a new 175 with overhead camshaft. Other than the normal street version, the manufacturer also offered a sportier model with a larger carburetor, aluminum wheels and other modifications. The tank of this bike, very flared at the base, was given the nickname "Disco Volante" (Flying Saucer) and a little later, MV proposed an even sportier version with an Earles fork, the Super Sport (SS). It gave way in 1955 to the "Squalo" (shark) whose style was very different because the tank was built for competition. The Squalo also received a five-speed gearbox. These bikes met a great success at that time with amateur pilots who used them for*

*weekend races.*

*Formerly owned by the Italian tank specialist, Mr. Libanore, this bike has arrived in an important collection in the Burgundy region through the restorer of motorcycles G. De Marchi, from the region of Friuli, Italy. It belongs today to Artcurial SAS. It is equipped with a Squalo aluminum tank and differs from the latter in a few details: a four-speed gearbox and a magneto arranged differently. This very nice "customer competition" machine looks beautiful and will provide its owner the pure joy that excited motorcycle enthusiasts in the 1950s.*

## 1955 NSU SPORTMAX RS 251

Motocyclette de compétition  
*Competition motorcycle*

Châssis n° 215545

30.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Modèle mythique
- Provenance prestigieuse
- Superbe restauration

- *Iconic model*
- *Prestigious provenance*
- *Superb restoration*

La NSU Sportmax RS 251 présentée, connue pour avoir précédemment été la propriété de John Surtees, est une véritable compétition-client Grand Prix de l'époque. Cette rare machine est fidèle à son origine. Excepté son frein avant, qui est une reproduction allemande 'faite à la main' en toute petite série (moins de 10 pièces), tous les composants sont d'origine (commandes, guidon, compte-tours conique en magnésium, son rare carburateur GP RM jusqu'aux minimalistes leviers). Le carénage n'est pas d'origine puisqu'il est en polyester, au lieu d'être en aluminium comme à l'époque. Le moteur a été refait il y a quelques années par un vieux passionné anglais, à Manchester. Il n'était autre qu'un des mécaniciens de l'Écurie de Mike Hailwood. Le reste a été restauré par l'équipe de Freddy Brouwers, fondateur de Arai Europe

et passionné de motos anciennes. Le précédent propriétaire nous raconte : « pour la petite histoire, je suis allé courir à Spa il y a quelques années avec la NSU. Dans le paddock où la moto était exposé, Sammy Miller a longuement détaillé la moto pendant une dizaine de minutes et a ponctué son analyse d'un "very nice" ». Le propriétaire actuel n'est autre que le talentueux photographe de mode Mathieu César, passionné de belles mécaniques. Il s'en est très peu servi, excepté dans un ou deux rassemblements motos. Elle lui a également servi dans une campagne de publicité pour une des plus grandes marques française de haute-couture.

Il s'agit d'un exemplaire introuvable et d'une beauté sculpturale, à dompter sur les circuits ou à admirer dans son salon !

*The NSU Sportmax RS 251 on offer, known for having been previously owned by John Surtees, is a true Grand Prix customer competition bike of the period. This rare machine is consistent to its origin. Except for its front brake, which is a German 'hand-made' reproduction in very small series (less than 10 pieces), all components are original (the controls, handlebar, conical magnesium rev-counter, its rare GP RM carburetor, even the minimalist levers). The fairing is not original, since it is made from polyester, instead of being in aluminum as it used to be then. The engine was redone a few years ago by an old English enthusiast, in Manchester. He was one of the mechanics in Mike Hailwood's team. The rest was restored by the team of Freddy*

*Brouwers, the founder of Arai Europe and a great enthusiast of historic motorcycles. The previous owner told us: "For the record, I went to Spa a few years ago with this NSU. In the paddock where the bike was on display, Sammy Miller looked at the motorcycle for some ten minutes and finally said 'very nice'." The current owner is none other than the talented fashion photographer Mathieu César, passionate about beautiful machines. He hardly used it, except in one or two motorcycle rallies. The bike also served in a publicity campaign for one of the largest French haute-couture brands.*

*It is bike that cannot be found easily and is a real sculptural beauty, a bike either to try to tame on the circuits, or to admire in ones living room!*





## 1942 ZÜNDAPP KS 750

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 600299  
Moteur n° 600299

45.000 - 65.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Moto historique et rare
- Exemplaire entièrement restauré
- Moteur d'origine

- *A historic and rare motorcycle*
- *Comprehensively restored*
- *Original engine*



La Zündapp KS 750 fût développée pour les besoins de l'armée allemande et produite à partir de 1941. Plus des deux tiers des pièces sont interchangeables avec la BMW R75. Le moteur de 745 cm<sup>3</sup> développe 26 cv sur les deux roues arrière et permet de franchir de nombreux obstacles. Notre exemplaire, l'un des tous premiers, est de septembre 1942, portant le numéro de châssis 600299. Son numéro de moteur correspond à son numéro de châssis ce qui est rare pour ce type de véhicule. Selon son propriétaire, il s'agirait de la 3<sup>ème</sup> plus ancienne répertoriée et elle aurait été trouvée par un précédent propriétaire en Tunisie. Notre side-car fût entièrement res-

tauré tant du point de vue carrosserie que mécanique. L'ensemble cadre, châssis et caisse du side-car ont été repris par un professionnel, dossier et photos de restauration à l'appui. La mécanique a elle aussi fait l'objet d'une remise à niveau avec des pièces conformes à l'origine. La moto se présente dans une configuration type « Afrika Corps » de couleur jaune sable. L'ensemble du side-car est aujourd'hui en excellent état et peut bien entendu prendre la route. Il ne resterait qu'environ 1000 survivantes de ce type de moto dans le monde, c'est pourquoi notre Zündapp entièrement restaurée et munie de ses accessoires est un exemplaire de choix.

*The Zündapp KS 750 was developed for the needs of the German army and produced from 1941 on. More than two thirds of the components are interchangeable with the BMW R75. The 745cc engine produced 26bhp on the 2 back wheels, and allowed to cross obstacles easily. The bike on offer, one of the very first made, is from September 1942, with chassis number 600299. Its engine number corresponds to its chassis number which is rare for this type of vehicle. According to its owner, it seems to be the third oldest listed, and found by a previous owner in Tunisia. The sidecar*

*was comprehensively restored, both body and mechanicals. The frame, chassis and the body were overhauled by a professional, a file and photos of the restoration process comes with the bike. It has also been mechanically upgraded with original parts. The bike comes in a typical "Afrika Corps" sand yellow configuration. It is in excellent condition and can of course hit the road. There would be around thousand survivors of this type of motorcycle in the world, which is why our fully-restored Zündapp with all its accessories is an excellent example.*

## 1997 ROVER MINI COOPER SÉRIE SPÉCIALE 35<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE

Titre de circulation belge  
**Belgian title**  
 Châssis n° SAXXNNAZRBD138826  
 40.000 - 60.000 €  
 Sans réserve / *No reserve*

• 19 km d'origine seulement !  
 • Désirable série spéciale  
 • État très proche du neuf

• *19 km from new!*  
 • *Desirable special series*  
 • *Almost new condition*



Cette voiture est exceptionnelle pour deux raisons : d'abord, elle n'affiche que 19 km d'origine et se présente donc dans un état quasiment neuf, et ensuite il s'agit d'une version 35<sup>e</sup> Anniversaire, dotée d'une finition spéciale. Son équipement très complet comporte notamment une sellerie cuir, un tableau de bord bois, une alarme antivol, des vitres teintées, des jantes en alliage, des barres de renfort dans les portes, des phares antibrouillard, un pommeau de levier de vitesses gainé de cuir...

Elle a été achetée par son premier propriétaire chez le concessionnaire Rover d'Eupen, en Belgique près d'Aix-la-Chapelle, pour le prix de 499 950 francs belges. Il a décidé

de la conserver telle qu'elle était car il était amoureux du modèle et en a donc pris livraison sur remorque avant de faire procéder à la première révision, un mois après l'achat. La voiture, de teinte "Almond Green", a été achetée par la suite par un important collectionneur français. En plus de son état proche de sa sortie d'usine, elle est accompagnée de tous les documents d'origine, comme le bon de commande, l'original de la facture d'achat, jusqu'à l'étiquette comportant le numéro d'ordre, suspendue au rétroviseur. Il s'agit sans doute de l'exemplaire le plus neuf de ce modèle que l'on puisse trouver, ce qui ne devrait pas laisser indifférents les amateurs !

*This car is exceptional for two reasons: firstly, it has only 19 km on the odometer, thus it is in nearly new condition. Secondly, it is a 35th Anniversary version with special finish. Its complete set of equipment includes leather upholstery, a wooden dashboard, alarm system, tinted windows, alloy wheels, side impact bars in the doors, fog lamps, leather-wrapped shift knob...*

*It was bought by its first owner from the Rover dealer in Eupen, Belgium near Aachen, for the price of Belgian Fr 499,950. He decided to keep the car as it was, because he was in love with the model, and therefore took delivery of the car on a trailer, before its*

*first service one month after the purchase of the car. The car, in an "Almond Green" hue, was subsequently bought by a major French collector. In addition to its almost new condition, it comes with all original documentation, including the purchase invoice and even the order label suspended at the rear view mirror. This is probably the "newest" example of this model that can be found, which cannot leave enthusiasts indifferent!*



## 2000 ROVER MINI 40<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° SAXXNWAZRYD180877  
  
 15.000 - 25.000 €  
 Sans réserve / *No reserve*

- Même propriétaire de 2000 à 2013
- Seulement deux élégantes propriétaires dans sa vie
- Petit bolide dans sa meilleure version

- *Same owner from 2000 to 2013*
- *Only two lady owners since new*
- *The best and last version*



Cette Mini 40<sup>e</sup> Anniversaire n'a appartenu qu'à deux propriétaires, deux femmes, dont la première, une allemande, l'a acquise neuve auprès du concessionnaire de la marque à Aachen. Elle a parcouru les 78 000 premiers kilomètres à son volant, l'entretenant régulièrement dans le réseau. La deuxième propriétaire, habitant dans le très chic 8<sup>e</sup> arrondissement de Paris, en fait l'acquisition en janvier 2013. Elle l'immatriculera en France le 26 juillet de la même année. A Paris, elle sera entretenue de manière régulière chez l'excellent spécialiste du modèle My Mini Revolution où elle bénéficiera en octobre/novembre 2016 d'une révision mécanique complète, d'un remplacement en pièce neuve du toit ouvrant, des optiques antibrouillards

et d'une réfection de la carrosserie due à l'usure parisienne (facture de 8000 € fournie). En quatre ans, cette parisienne ne roulera que 4000 km de plus, ne l'utilisant pas au quotidien. L'édition 40<sup>e</sup> Anniversaire est l'ultime version spéciale de la Mini, équipée de l'évolution moteur la plus performante, 1300 cm<sup>3</sup> injection, et était livrée neuve avec intérieur recouvert de cuir noir à pas-empoil clair, d'un tableau de bord en aluminium brossé et du fameux toit ouvrant. Cette Mini sera livrée avec tous les livrets et carnets d'origine et diverses factures d'entretien. Un vrai petit bonbon !

*This Mini 40th Anniversary belonged to just two owners, two women, the first of whom, a German, acquired the car from the dealership in Aachen. The car covered its first 78,000 kilometers with the first owner and was serviced at the official dealer network. The second owner, living in the very chic 8th arrondissement of Paris, acquired the car in January 2013. It was registered in France on 26 July the same year. In Paris it was maintained on a regular basis by the well-known specialist My Mini Revolution, where it underwent a comprehensive mechanical overhaul during October/November 2016, including the replacement of the roof and the*

*fog lamps and a renovation of the bodywork, thanks to typical Parisian dents (invoice totaling €8000). In four years, the Parisian owner drove the car a bare 4,000 km, as it wasn't being used daily. The 40th Anniversary edition is the ultimate special version of the Mini, fitted with the most powerful evolution of the engine, the 1300cc injected unit. It was delivered new with a black leather interior and light colored piping, a dashboard in brushed aluminum and the famous sunroof. It will be delivered with all its original booklets and manuals, as well as various maintenance bills. A real little candy!*

## 1952 JAGUAR XK 120 ROADSTER

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 672220

Moteur n° W4978-8

90.000 - 120.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Roadster de rêve, avec une belle combinaison de couleurs d'origine

- « Matching numbers »

- Superbe présentation

- *A dream roadster, with stunning original colour combination*

- *« Matching numbers »*

- *Superb presentation*



Les affres de la Seconde Guerre mondiale appartiennent à un passé encore récent lorsque la Jaguar XK 120 défraye la chronique en se présentant à l'occasion du London Motor Show de 1948. Son succès est en effet immédiat, tant en Europe qu'outre atlantique où elle devient d'emblée la voiture des stars. C'est justement de Californie que nous vient ce sublime roadster. De couleur gris bleu (Birch Grey), avec un intérieur en cuir rouge, comme lorsqu'il a été livré à l'époque, il a connu dans le début des années 90 une restauration de très haute qualité comme en atteste l'ensemble des factures et de nombreuses photos. Ainsi, la partie mécanique a fait l'objet d'une reconstruction à neuf

portant sur le moteur, l'embrayage, les freins, les trains roulants, le circuit électrique, qui la rendent immédiatement utilisable. Pour autant, l'ensemble de ses numéros d'identification (châssis, moteur) sont conformes à l'origine. La culasse d'origine sera fournie avec la voiture car elle a été remplacée par un modèle plus performant. La voiture possède d'ailleurs un certificat du «Jaguar Daimler Heritage Trust», qui valide la limpidité de l'exemplaire présenté. Atout de charme, ce roadster est fourni avec son outillage d'origine, son manuel de bord, son couvre-tonneau et ses vitres souples. Il représente une très belle opportunité d'acheter un bel exemplaire de XK 120.

*The horrors of World War Two were still a recent memory when the Jaguar XK 120 hit the headlines at the London Motor Show in 1948. It was an immediate success, both in Europe and across the Atlantic where it became a favorite with the celebrities. This sublime roadster does, in fact, hail from California. Presented in its original colour combination, Birch grey with red leather interior, the car benefitted from a high level restoration at the start of the 1990s, detailed in a comprehensive file of invoices and photos. Mechanically, the car was completely rebuilt, with work carried out on the engine,*

*clutch, brakes, running gear, and electrics. The chassis and engine identification numbers are matching. It has been fitted with a more powerful cylinder head, and the original head will be included in the sale. The car comes with its Jaguar Daimler Heritage Trust certificate, validating its provenance, as well as an original tool kit, owner's manual, tonneau-cover and flexible windows. This roadster is full of charm, and is one of the finest XK 120s available today.*







## 1956 AC BRISTOL ROADSTER

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° BEX 211  
Moteur N° Type 100D 533

220.000 - 280.000 €

• Restauration de haute qualité, « matching numbers »

• Eligible dans toutes les épreuves historiques importantes

• Le roadster anglais idéal

• *High-quality restoration, "matching numbers"*

• *Eligible in all major historical events*

• *The perfect English roadster*



La voiture de la vente est un modèle export comme l'indique les deux dernières lettres de son numéro de série (EX), et une attestation datant de 1989 de l'usine AC nous confirme qu'elle fut commandée neuve à Foreign cars à Detroit USA par un diplomate américain vivant en Angleterre. Elle était peinte comme maintenant en Oxford Blue mais sa sellerie était noire. Elle fut certainement livrée sur le vieux continent et participa à quelques courses de club en Angleterre et fut importée aux USA où elle continua à courir sur la côte est. Son propriétaire remisa la voiture en Pennsylvanie afin de la confier à son fils en attendant son retour du Vietnam, celui-ci n'en revint jamais... Son second propriétaire, un certain Bertram Y. Welsh de Washington la conserva jusqu'en

1978. Revendue alors à Mr Reckers en vue de participer à des épreuves historiques, elle fut préparée à cet effet mais ne servit finalement qu'à un usage routier. La peinture était alors Old English white. Le vilebrequin fut remplacé par un neuf et le Dampier remplacé par un plus moderne « Fluidamp ». Toutes les pièces mobiles furent passées au Magnaflux et la voiture après une première restauration ne servit finalement qu'à un usage routier. Ensuite, elle resta sur cales pendant neuf ans et revendue en 2005 à un collectionneur exigeant, grand amateur de Bugatti, qui entreprit la restauration actuelle de haute qualité, dans les règles de l'art.

Elle est équipée d'un radiateur d'huile, d'un ventilateur Kenlowe et de pneus Michelin X. Trois filtres à

*The car on sale is an export model as shown by the last two letters of the serial number (EX), and a certificate dated from 1989 from the AC factory confirms that it was ordered new by Foreign Cars in Detroit, USA, by an American diplomat living in England. It was painted in Oxford Blue then, as it is now, but the upholstery was black. It was certainly delivered on the old continent as the car later participated in some club races in England before being imported to the US, where it continued to be used on the East Coast. The car was in Pennsylvania kept away by the owner for his son, who was to return from Vietnam, but the son never came back... The car's second owner, a*

*certain Bertram Y. Welsh from Washington kept the car till 1978. The car was then sold to a Mr Reckers so that he could participate in historic events, and prepared for this purpose but ultimately saw only road use. The colour then was an Old English white. The crankshaft was replaced by a new one and the damper replaced by a more modern "Fluidamp." All moving parts had Magnaflux passed through and the car after a first restoration ultimately was put to use only for the road. Then the car stood on the blocks for nine years and was sold in 2005 to a demanding collector, an avid Bugatti enthusiast, who undertook the current high quality restoration according to*





air Guilford Yokes coiffent les carburateurs Solex. Le circuit électrique est neuf et elle est pourvue d'un coupe batteries. La sellerie est complète avec un couvre tonneau et des vitres latérales amovibles. Un dossier de factures accompagne cette automobile depuis 1977, ainsi que des photos de la restauration et des copies de ses titres de propriété américain et belge. Cette AC Bristol, magnifiquement restaurée, représente l'archétype du roadster britannique, léger, racé efficace et élégant rappelant la ligne de la mythique Ferrari Barchetta 166 MM.

*the rules of art.*

*It is equipped with an oil cooler, a Kenlowe fan, Michelin X tyres, three air filters, Guilford Yokes cap and Solex carburetors. The electrical circuit is new and it comes with a battery cut-off. The upholstery is complete with a tonneau cover and removable side windows. An invoice file since 1977 comes with the car, as well as pictures of the restoration and copies of its title for the Belgian and the American ownership period. This AC Bristol, beautifully restored, is the archetype of the efficient and elegant British roadster, light, elegant line recalling the legendary Ferrari 166 MM Barchetta.*





## 1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° AM300/3/1341  
Moteur n° DBA/966

180.000 - 240.000 €

- Vendue neuve en France
- Belle présentation
- Caractère sportif affirmé, finition raffinée

- Sold new in France
- Nice presentation
- Established sporting personality, sophisticated finish



"L'excellence de sa boîte de vitesse et de ses qualités routières sont presque irrésistibles" : c'est ainsi que Paul Frère vante les mérites de l'Aston Martin DB 2/4 MkII, dans les colonnes de L'Equipe, dans les années 1950. Il faut dire que David Brown a parcouru bien du chemin, depuis son rachat de la marque en 1947. D'ailleurs, avec son beau six-cylindres double arbre, la DB 2/4 est une des voitures les plus chères du marché : en France, il faut déboursier 3 355 000 francs pour acquérir un cabriolet, contre 2 275 000

francs pour une Jaguar XK 120 et 2 822 000 francs pour une Lancia Aurelia Spider.

La voiture que nous présentons, à conduite à gauche, a été vendue neuve par le biais du garage Mirabeau à un M. Bernard Malle habitant Paris, 16<sup>e</sup> arrondissement. Une fiche de travaux fait apparaître diverses opérations d'entretien opérées à 9 415 km, peut-être chez Aston Martin en Angleterre. Cette voiture a fait l'objet des soins attentifs de ses propriétaires et n'a probablement

*« The superiority of its gearbox and its driving qualities are almost irresistible » : this is how Paul Frère praised the merits of the Aston Martin 2/4 MkII in a column of L'Equipe during the 1950s. It must be said that David Brown had come a long way since taking over the marque in 1947. What's more, with its wonderful twin-cam six-cylinder engine, the DB 2/4 was one of the most expensive cars on the market : in France, a cabriolet cost 3,355,000 francs, against*

*2,275,000 francs for a Jaguar XK 120 and 2,822,000 francs for a Lancia Aurelia Spider.*

*The car on offer, a left-hand drive example, was sold new by the Mirabeau garage to M. Bernard Malle who lived in the 16th arrondissement in Paris. A maintenance record shows various works carried out at 9,415 km, possibly by Aston Martin in England. This car has been looked after very attentively and has probably*





pas quitté la France. En 2003, elle appartenait à un collectionneur de Barbizon qui l'avait acheté à un collectionneur parisien qui la détenait depuis plus de 10 ans, avant d'être cédée en février 2011 à son précédent propriétaire. La voiture a été restaurée et se présente aujourd'hui dans une belle teinte vert foncé. Elle est équipée de jantes à rayons et de freins à tambours, elle est accompagnée de sa trousse à outils et présente une belle sellerie en cuir beige patinée. Sa finition en fait une voiture de caractère très sportif,

à peine tempéré par le raffinement et la classe de la présentation. Les séries suivantes seront plus bourgeoises mais l'on ressent dans ce modèle l'essence même de la culture qui a guidé la marque vers sa victoire aux 24 Heures du Mans, en 1959. Le prochain propriétaire de cette voiture pourra d'autant plus en profiter que cet exemplaire livré neuf en France offre une présentation très attachante.

*always been kept in France. In 2003 it belonged to a collector from Barbizon who bought it from a Parisian collector who had owned the car for more than ten years. It came into the hands of the previous owner in February 2011, having been restored, and the car is presented today in attractive dark green livery. The car is fitted with wire wheels with drum brakes, comes with its toolkit and features a nice and patinated beige leather upholstery. The high-quality*

*and sophisticated finishing complements the car's sporty temperament. The subsequent series were more bourgeois, whereas this model exudes the essence of what drove the marque to victory in the Le Mans 24 Hour Race in 1959. The next owner will appreciate the nice presentation of a car that was delivered new in France.*



## 1956 DODGE SIERRA D500 STATION WAGON

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 35147634

20 000 - 30 000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Modèle rarissime en Europe

• Belle présentation

• Habitacle spacieux,  
superbe finition

• *A rare model in Europe*

• *Beautiful presentation*

• *Spacious interiors,  
superb finish*



Vendue neuve aux États-Unis, cette Dodge Sierra a été achetée en 2003, alors qu'elle était dans le Michigan, par un collectionneur anglais qui en a assuré l'importation dans son pays. La voiture étant alors en état d'origine, ce dernier l'a confiée à un atelier spécialisé qui lui a rendu toute sa superbe en restaurant la carrosserie et l'habitacle. Dix ans plus tard, en 2014, elle était remarquée par notre collectionneur qui décidait d'en faire l'acquisition. Avec son habitacle spacieux et ses vastes banquettes permettant d'accueillir six personnes, il souhaitait l'utiliser pour transporter ses petits-enfants, lors de vacances dans le Lubéron. La peinture deux tons est aussi

belle que l'intérieur qui montre une élégante finition, avec des poignées de maintien et un cendrier à l'arrière, des déflecteurs arrière, des contreportes soignées et un tableau de bord qui présente le luxe d'une belle américaine. Le hayon arrière s'ouvre en deux parties et les deux ailes qui l'encadrent, avec leur pointe chromée, sont du plus bel effet.

Le compartiment moteur est "dans son jus" et abrite un moteur V8 associé à une boîte automatique commandée par des boutons au tableau de bord. Depuis son achat, la voiture a été utilisée avec parcimonie; elle constitue une belle occasion d'acquérir une automobile particulièrement originale et rare en Europe.

*Sold new in the United States, this Dodge Sierra was bought in 2003, when it was in Michigan, by an English collector who imported it to his country. The car was then in its original condition, and he entrusted a specialized workshop, which did a superb restoration of the body and the interior. Ten years later, in 2014, it was bought by our collector. With its spacious interior and large bench seats, big enough to accommodate six people comfortably, he wanted to use it to transport his grandchildren during holidays in the Luberon region. The two-tone paint is as beautiful as is the interior, with its*

*elegant finish, handles, an ashtray in the back, rear deflectors, neat doorpanels and a dashboard that presents the luxury of a beautiful American car from the 1950s. The rear tailgate opens in two parts and the two wings with their chrome tip look beautiful.*

*The engine compartment is "in original state" and houses a V8 engine, mated to an automatic transmission, controlled by buttons on the dashboard. Since its purchase, the car has been used sparingly. It is a great opportunity to acquire an unusual car that is rare in Europe.*



## 1953 PACKARD CARIBBEAN CABRIOLET

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° L410304

60.000 - 80.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Exclusivité de la marque
- Restauration ancienne poussée
- Le must de l'industrie automobile américaine

- *Exclusive marque*
- *Thorough restoration*
- *A myth of the American automobile industry*



Pour concurrencer les Cadillac series 62 et Eldorado, Packard présenta avec en 1953 le modèle Caribbean Convertible directement inspirée du concept car Pan American. Elaborée sur un châssis de 310 cm et dotée d'une suspension avant indépendante, la Caribbean était équipée d'un moteur huit cylindres en ligne de 5,4L développant 180 ch. et d'une boîte manuelle à trois rapports. En 1953, seulement 750 exemplaires ont été produits et 400 en 1954. La Caribbean est ce qui se faisait de mieux dans les années 50, avec le prestige d'une marque représentant le luxe et l'exclusivité.

Notre collectionneur a acheté lors à Retromobile ce bel exemplaire alors que l'ancien propriétaire la

possédait depuis 12 ans. Elle a fait l'objet il y a une dizaine d'années d'une restauration poussée, y compris mécanique avec un moteur refait. Sa peinture bordeaux est de qualité, ses chromes impressionnants. L'état de son intérieur bordeaux et blanc est remarquable et rappelle que nous sommes face à une auto de grand luxe. Le modèle que nous présentons est équipée d'une boîte automatique 'Ultramatic' et d'une direction et de freins assistés. Les vitres et la capote sont électriques. Il s'agit du must de l'automobile américaine, rarissime en Europe, celle-ci permettra de participer à des rallyes inoubliables à son volant.

*To compete with the Cadillac series 62 and Eldorado, Packard launched the Caribbean Convertible in 1953, directly inspired by the Pan American concept car. Built on a 310 cm chassis and featuring independent front suspension, the Caribbean was equipped with a 5.4-litre straight eight-cylinder engine producing 180 bhp and a three-speed manual gearbox. Just 750 examples were produced in 1953, and 400 in 1954. The Caribbean was the car to have in the 1950s, with the prestige of a marque that represented luxury and exclusivity.*

*This Caribbean belonged to its previous owner for 12 years before*

*being bought at Retromobile by the current owner. It underwent a comprehensive restoration around ten years ago, including an engine rebuild. The chrome work is immaculate, its burgundy livery is beautiful and the burgundy and white interior is exceptional. The model on offer is equipped with an 'Ultramatic' automatic gearbox, power-assisted steering and brakes, electric windows and hood. Here is an American car not to be missed, whose rarity in Europe would make it an attraction in rallies and shows.*

## 1943 DODGE WC51, SA REMORQUE AVEC SON HARLEY DAVIDSON WLA

Carte grise française  
pour le Dodge  
*French title for the Dodge*  
Dodge châssis n° 81715212  
Harley n° 42-2136  
40.000 - 80.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Ensemble rarissime
- Entièrement restauré dans le plus pur respect du détail historique
- Superbe et fidèle hommage aux troupes américaines de la Seconde Guerre mondiale

- *Very rare set*
- *Completely restored with the utmost care for historical details*
- *A superb and faithful tribute to the American troops of WWII*



Le Dodge Weapons Carrier fut la bête de somme de l'US Army durant toute la Seconde Guerre mondiale. Sa fiabilité et sa robustesse sont indétrônables. Il fut le pick-up de transport à tout faire de toutes les unités de l'armée américaine sur tous les théâtres d'opération de tous les continents. Son moteur 6 cylindres Chrysler 3800 cm<sup>3</sup> est littéralement indestructible. Le Dodge de cet ensemble que nous présentons a été entièrement restauré dans les règles de l'art et dans les moindres détails. Il est équipé de son matériel embarqué (pelle, hache, fourche, cordage, filet de camouflage, jerrycans, étuis...)

comme on avait l'habitude de les croiser sur les routes françaises après le débarquement américain.

La Harley Davidson WLA, de 1943 également, a une histoire très particulière puisqu'elle a été récupérée dans son état d'origine dans une caserne militaire par un gendarme qui a passé sa vie à la refaire. Elle est équipée du maximum d'accessoires d'époque en respectant la configuration d'origine. Vendue sans carte grise car jamais immatriculée (il ne sera pas difficile de l'immatriculer en carte grise de collection), cette superbe WLA est d'ailleurs parue dans divers magazines dont 'Véhicules Militaires'

*The Dodge Weapons Carrier was the beast of burden of the US Army throughout the Second World War. Its reliability and robustness were unmatched. It was also the all-purpose pickup truck of all the US Army units on all theaters of war, on all continents. Its 6-cylinder Chrysler 3800cc engine was literally indestructible. The Dodge on offer has been completely restored as per the rules of the art, down to the last detail. It is equipped with its embarkation equipment (shovel, axe, fork, rope, camouflage net,*

*jerrycans, cases...) as you could to come across on the French roads after the American landing.*

*The Harley-Davidson WLA, from 1943 also, has a very special history since it was rediscovered in its original state, in a military barrack by a policeman who spent his life to work on it again. It is equipped with the maximum of accessories of the period, respecting the original configuration. Sold without registration because it was never registered, this superb WLA has also been featured in various magazines on 'Military vehicles'.*





dont elle a fait la couverture tant son état est impressionnant. La moto est placée sur une remorque contemporaine, créée en reprenant les modèles d'époque et surtout tous les détails avec cordages et jerrican. Cet ensemble se présente aux couleurs de la 82<sup>e</sup> Airborne et surtout dans un état de restauration assez exceptionnel. Un tel attelage est rarissime et il s'agit ici d'une véritable opportunité d'acquérir une partie de l'Histoire à utiliser aujourd'hui, soit pour des rassemblements, soit pour se balader dans la campagne ou tout simplement pour exposer au milieu d'une belle collection.

*The motorcycle is placed on a modern trailer; built according to the models of time and especially in the finer details such as the ropes and jerrycans. This combo in the colors of the 82<sup>nd</sup> Airborne unit is in a quite exceptional restored condition. Such a group is extremely rare and it is a real opportunity to acquire and use today a part of History, either for meetings, or for the occasional drive in countryside, or simply as a part of a beautiful collection.*



## 1959 CADILLAC SERIES 62 CABRIOLET EX-ALBERT UDERZO

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 59F011939  
Moteur n° 59F011939

80.000 - 120.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Prestigieuse provenance
- Remise en état sans compter par André Lecoq
- État superbe, millésime recherché

- *Prestigious provenance*
- *Restored by André Lecoq*
- *In a superb condition sought after model*



Albert Uderzo fait partie des plus grands dessinateurs de bande dessinée du xx<sup>e</sup> siècle, sa réalisation la plus célèbre étant la série Astérix, débutée en 1959 avec René Goscinny dans le journal Pilote. Ce que les connaisseurs savent aussi, c'est qu'Albert Uderzo est passionné d'automobiles dont il a rassemblé une collection comportant de très belles Ferrari.

La Cadillac que nous présentons provient de cette même collection et a été achetée le 27 janvier 1988 par Albert Uderzo auprès d'un pro-

fessionnel belge, pour la somme de 585 000 francs belges. Il cherchait une auto qui date de 1959 comme son personnage Astérix ! Deux jours après, la voiture était présentée à la douane pour une importation en France. En 1992-1993, Albert Uderzo la confiait aux ateliers Lecoq qui effectuaient un grand nombre de travaux de restauration totalisant plus de 440 000 francs, une somme colossale à l'époque. Cette opération a été réalisée avec la collaboration de Bernard Afchain, spécialiste des

*Albert Uderzo is one of the greatest cartoonists of the 20th century. His most famous achievement is Asterix, which started in 1959 with René Goscinny in the magazine Pilote. Connoisseurs also know that Albert Uderzo is an automobile enthusiast, who assembled a significant collection, including great Ferraris.*

*The Cadillac we offer comes from the same collection and was bought on 27 January 1988 by Albert Uderzo from a*

*Belgian professional for the sum of 585,000 Belgian francs. He was looking for a car that dated from 1959, like his character Asterix! Two days later, the car was presented to the customs for import into France. In 1992-1993, Albert Uderzo entrusted the Lecoq workshops with an extensive restoration work totaling more than 440,000 francs, a colossal sum at the time. This restoration was carried out with the collaboration of Bernard Afchain, a specialist on American*





voitures américaines. La voiture fut conservée par Albert Uderzo comme une sculpture.

C'est en 2012 que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, directement auprès d'Uderzo comme en témoigne la copie du certificat de cession. La remise en état dont elle bénéficiait n'a pas souffert et la voiture se présente dans un état superbe. Les vérins de capote furent changés récemment afin que le fonctionnement de l'auto soit irréprochable. De teinte bleu ciel avec sellerie rouge, elle

montre toute l'extravagance des Cadillac Eldorado de ce millésime 1959, le plus recherché et le plus célèbre. Ses ailes arrière en forme d'aileron et ses feux arrière fuselés reflètent l'optimisme d'une époque tournée vers les fusées, les avions à réaction et la conquête de l'espace. Sous le capot, le V8 de 325 ch procure à cette imposante automobile des accélérations de voiture de sport.

Son état, sa forme et son apparence font de cette Cadillac une voiture absolument exceptionnelle.

*cars. The car was preserved by Albert Uderzo as a sculpture. In 2012, the current owner acquired this Cadillac directly from Uderzo, as can be seen by the purchase certificate and the car is still in a superb condition today. The hydraulic jacks were changed recently and its operation is perfect. In a sky blue color with red upholstery, the car shows all the extravagance of the Cadillac Eldorado from 1959, the most sought after and the most famous. Its rear fins*

*and tapered rear lamps reflect the optimism of an era that was completely taken up by rockets, jets and the conquest of space. Under the hood, the 325bhp V8 gives this impressive car sporty performance.*

*The condition, the shape and the provenance of this Cadillac make this an absolutely exceptional car.*



## 1963 PORSCHE 356 CARRERA 2 GS

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 123909  
Moteur n° P97089

400.000 - 600.000 €

- État superbe
- Mécanique refaite et soigneusement contrôlée
- Une des 356 les plus rares et les plus recherchées
- Combinaison de couleur d'origine

- *Superb condition*
- *Mechanically refurbished and well set up*
- *One of the rarest and most highly sought-after 356s*
- *Original colour combination*



Selon le "Kardex" Porsche officiel, cette voiture est sortie d'usine le 25 avril 1963, avec le moteur n°97253. Elle était alors de teinte "Schiefergrau 6201A" (gris ardoise), avec sellerie en simili rouge, ce qui correspond à sa combinaison de

couleurs actuelle. De plus, cette voiture était équipée d'une protection de phares. Elle était vendue par l'intermédiaire d'Autogerma, à Bologne, à son premier propriétaire, Giovanni Battista Parodi, demeurant Via G. Nazzini 18, à Alessandria.>>>

*The official Porsche "Kardex" tells us that this car left the factory on 25 April 1963, with engine n°97253. It was liveried in "Schiefergrau 6201A" (slate gray), with red leatherette interior, the colour scheme it has today.*

*It was also fitted with headlight protectors. The car sold through the intermediary Autogerma, in Bologna, to its first owner, Giovanni Battista Parodi, of Via G. Nazzini 18, in Alessandria. According to what we know>>>*







>>>Selon ce que l'on connaît de l'histoire de la voiture, elle a été achetée en 1979 par M. Marinello, d'Eleven Parts. Elle était alors équipée du moteur n°97089, qui est un vrai moteur de Carrera 2, et affichait 65 000 km. Marinello a commencé par refaire la mécanique et la carrosserie, cette dernière ne présentant ni trace de corrosion, ni signe d'accident. Après avoir parcouru environ 50 000 km, il a procédé à une réfection du moteur et, par ailleurs, la voiture a participé à divers concours qui lui ont permis de recevoir plusieurs prix. En 1990, alors que le compteur affichait 130 000 km, Marco Marinello a cédé la voiture à un M. Abe en Allemagne. Deux ans plus tard, à la suite d'un accrochage, elle a été vendue à l'atelier Kaan, qui l'a entièrement remise en état (un dossier de photos témoigne de ces travaux). L'atelier a ensuite apposé sa plaque sur la contreporte gauche, avant de vendre à son tour cette Carrera 2 à M. Hofbauer, à Vienne. C'est alors que la voiture est arrivée en France, où elle a notamment appartenu à M. C. Picasso, dans la première moitié des années 2000. En 2006, elle était achetée par un autre collectionneur éminent, Michel Seydoux, important producteur de cinéma français, qui la revendait en 2009 à son actuel propriétaire. Celui-ci, ayant constaté un bruit de moteur anormal à chaud, a fait procéder à une réfection partielle. Les travaux ont été effectués à

Stuttgart par Karl Hloch, un des spécialistes incontesté du quatre-cylindres quatre arbres, agissant en sous-traitant de Strachle. Plusieurs factures faisant partie du dossier de la voiture permettent de détailler les travaux effectués, et qui ont aussi concerné d'autres éléments comme les freins, le pare-brise, la pompe à essence, le réglage des soupapes, le réglage de l'allumage... L'actuel propriétaire, qui possède trois autres Porsche, ne s'est servi de la voiture que pour effectuer des balades en Provence et dans les Alpes, la faisant méticuleusement entretenir chez Michel Baumet, spécialiste reconnu à Avignon.

Aujourd'hui, dans sa teinte grise conforme à l'origine et avec sa sellerie rouge bien préservée, cette voiture est dans un état rare pour ce modèle. Rappelons que la principale particularité des 356 Carrera réside dans leur moteur qui, issu des versions compétition comme la 550 Spyder, comporte deux ACT par banc ainsi qu'un double allumage, ce qui permet d'en augmenter la puissance de façon significative.

Authentique Carrera 2 à moteur 2000 GS, la voiture que nous présentons correspond donc à l'un des modèles de 356 les plus rares, les plus emblématiques, les plus performants et les plus recherchés puisque qu'il a été produit à moins de 500 exemplaires. Les opportunités d'en acheter sont rares, et plus encore quand la voiture est dans l'état de celle que nous présentons.

>>> *of the car's history, it was bought in 1979 by Mr Marinello, of Eleven Parts. It was already fitted with engine n°97089, a genuine Carrera 2 engine, and had covered 65,000 km. Marinello started by refurbishing both the mechanics and the body which showed no sign of corrosion or accident. Having run the car for approximately 50,000 km, he then rebuilt the engine, and won several prizes in different concours events. In 1990, when the odometer stood at 130,000 km, Marinello sold the car to Mr Abe from Germany. Two years later, following a minor collision, the Kaan workshop bought the Porsche and completely restored it (there is a dossier of photographs documenting this work). They fitted their plaque on the inside left-hand door and sold the Carrera 2 to Mr Hofbauer from Vienna. During this period, the car came to France, and was owned by Mr C. Picasso during the first half of the 2000s. In 2006, it was bought by another eminent collector, Michel Seydoux, the well-known French film producer, who sold it to the current owner in 2009. The latter, noticing an unusual engine noise when the car was warm, decided to have this rectified. The work was carried out by Karl Hloch in Stuttgart, a leading four-cylinder four-cam specialist, a sub-contractor for Strachle.*

*There are invoices in the file detailing this and other work to the brakes, windscreen, fuel pump, adjustment to the valves and the ignition. The current owner, who owns three other Porsches, kept this car for trips around Provence and the Alps, and has had it rigorously maintained by Michel Baumet, the renowned specialist based in Avignon.*

*Presented today in its original colour scheme, with its well-preserved red leatherette upholstery, the car is in unusually good condition for the model. One of the most distinctive features of 356 Carrera is the engine, which, like the 550 Spyder, was developed from competition versions. It was designed with two overhead cams per bank and twin ignition, which allowed a significant increase in power.*

*The car on offer is a genuine Carrera 2 with 2000 GS engine. This is one of the rarest, most iconic, powerful and highly sought after models in the 356 family, of which under 500 examples were produced. Few opportunities arise to acquire this model, and even fewer for an example in such good condition.*





## 1955 PORSCHE 356 PRE-A 1600 SPEEDSTER

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 80994  
Moteur n° 60100

380.000 - 520.000 €

- Rarissime modèle Pre-A équipée de son moteur 1600 d'origine
- Superbe Remise en état très soignée
- Présentation sans reproche
- Matching numbers, Certificat Porsche

- *Very rare Pre-A model with its original 1600cc engine*
- *Superb, meticulous restoration*
- *Immaculate presentation*
- *Matching numbers, Porsche certificate*



Selon le certificat délivré en 2012 par Porsche France, cette voiture a été livrée neuve en octobre 1955 aux États-Unis, équipée d'un moteur 1600 type 616/1, de 60 ch. Elle était alors de teinte blanche, avec sellerie en similicuir rouge. Elle a ensuite passé une partie de sa vie sur la côte ouest des États-Unis, connaissant vraisemblablement deux ou trois propriétaires successifs jusqu'en mai 1998, date à laquelle elle apparaît dans la revue du Porsche Club of America "The Nugget", sous la forme d'une petite annonce précisant "restauration ancienne d'une voiture californienne non accidentée et dépourvue de corrosion". C'est un certain Tom Duffy, de Los Gatos (Californie) qui en a fait l'acquisition

et qui l'a confiée au spécialiste Andy Anderson qui, de 1999 à 2001, s'est lancé dans une restauration en bonne et due forme. Un ensemble de notes et factures concernant ces travaux est joint au dossier et permet de constater qu'ils ont été effectués avec une grande minutie, tant pour la partie carrosserie que pour l'habitacle et la partie mécanique. Les portes et capots ont été conservés, avec leur numérotation "994" qui correspond aux trois derniers chiffres du numéro de châssis. D'ailleurs, dans le cadre de cette restauration complète, de nombreuses pièces d'origine ont été conservées, comme le bouton de démarreur, la tige caractéristique de clignotant, la plaque arrière avec logo "Hella", les portes avec poignées car-

*According to the certificate issued by Porsche France in 2012, this car was delivered to the United States new in October 1955, equipped with a type 616/1 1600cc 60 bhp engine. It was presented in white with red leatherette interior. The car spent the first part of its life on the west coast of America, in the hands of probably just two or three owners until May 1998. This was the date that the car appeared in the Porsche Club of America magazine "The Nugget", in a small ad describing it as an « older restoration of a Californian car, no accident damage or corrosion ». A certain Tom Duffy from Los Gatos in California took*

*it on. He entrusted it to specialist Andy Anderson who embarked on a full and thorough restoration between 1999 and 2001. A collection of notes and invoices in the file demonstrates the level of care taken in work carried out on the body, interior and mechanics. The doors and lids, numbered « 994 » (the last three digits of the chassis number), were conserved. In fact a large number of the original parts were kept during the restoration, including for example, the starter button, characteristic indicator rod, rear plate with « Hella » logo and the typical Pre-A square door handles. The wiring was completely restored, as well as the*



rées typiques des Pre-A... L'électricité a été elle entièrement restaurée par la même occasion, de même que la moquette, la capote et les sièges en cuir.

La voiture est restée aux États-Unis jusqu'en 2009, date à laquelle elle a été transférée par son propriétaire en Angleterre. Un certificat de contrôle technique anglais datant de juin 2009 fait partie du dossier. C'est à la fin de cette même année que l'actuel propriétaire s'est laissé séduire par cette voiture impeccable au moment de prendre sa retraite. Depuis, il en a préservé l'état par un entretien régulier chez un Centre Porsche. Il a également fait installer une pompe à essence d'amorçage, pour faciliter les démarrages après

immobilisation. Depuis sa restauration, la voiture a parcouru quelque 4 000 km. En plus du dossier de factures, elle est vendue avec un "Driver's manual" de Porsche 356 Speedster, un catalogue Porsche 356, sa trousse à outil, le rare cric d'origine Vogot et ses vitres latérales.

Avec son moteur Type 616-1 très rare sur les dernières carrosseries Pre-A, ce Speedster remis en état avec beaucoup de soin fera le bonheur d'un amateur. Avec sa forme simple, sa finition rustique et sa personnalité sportive, il a séduit dès son lancement et, symbolique d'une époque d'insouciance, il continue aujourd'hui à fasciner le monde de l'automobile.

*carpets, the hood and the leather seats.*

*The car stayed in the US until 2009 when it was sent to England by its owner. There is an English MOT certificate dated June 2009 in the file. At the end of 2009, the current owner fell for this immaculate Pre-A. He has carefully preserved the car's condition and it has been maintained regularly at a Porsche Centre. He has also had a fuel-pump starter fitted to help start the car after periods of not being used. Since being restored, the car has covered some 4,000 km. In addition to a file of invoices, the car comes with a Porsche 356 Speedster*

*driver's manual, a Porsche 356 catalogue, toolkit, rare original Vogot jack and its side windows.*

*With its Type 616-1 engine, very rare on the last Pre-As, this meticulously restored Speedster will make a Porsche enthusiast very happy. With its beautifully simple shape and sporty personality, the car was an instant hit when launched. The symbol of a carefree era, it continues to have huge appeal today.*



## 1965 CITROËN DS 19 CABRIOLET

Titre de circulation anglais  
*British title*

Châssis n° 4294050

130.000 - 160.000 €

- Un des joyaux de la carrosserie française
- Rare cabriolet DS aux spécifications scandinaves
- Histoire connue, exemplaire bien suivi, couleur d'origine

- *One of the stars of French coachbuilding*
- *Rare DS cabriolet built to Scandinavian specification*
- *Known history, well cared for example, original color*



La pureté des lignes de la DS, présentée en 1955, sera d'une grande inspiration pour le carrossier Henri Chapron, qui en propose, trois ans plus tard, sa sublime interprétation sous la forme d'un cabriolet. Convaincu par la proposition, Citroën l'intègre dans sa gamme dès 1960, mais continue d'en confier la réalisation au fameux carrossier de Levallois. Jusqu'en 1971, on les dénommera néanmoins « cabriolet usine ».

L'exemplaire que nous proposons, en excellent état, a été livré neuf à M. Nils Bergenstrahle, de Stockholm, en Suède, en 1965, fourni avec un intérieur en cuir et la rare option « chauffage grand froid » proposée par Citroën pour les marchés scandinaves. En Suède, la voiture est

passée entre les mains de plusieurs passionnés de la marque qui ont toujours maintenu son état irréprochable, entre autres le président du « Citroën Owners Club of Sweden ». L'historique de la voiture semble être établi de manière continue, depuis sa première immatriculation effectuée par M. Bergenstrahle, puis par ses propriétaires successifs. Elle a ensuite été achetée par M. Daniel Donovan, marchand de voiture de sport reconnu mais aussi authentique passionné londonien de la marque aux chevrons. Compte tenu de son très bel état, de l'absence de corrosion, seule une légère restauration a été effectuée, portant notamment sur une réfection du système hydraulique LHM2 réalisée par les spécialistes de la marque, Andrew Brodie Engineering. A cette occasion, la voiture

*The DS, launched in 1955, had a purity of styling that inspired the coachbuilder Henri Chapron. Three years later, Chapron presented his sublime convertible interpretation of this model. His design convinced Citroën who included it in the range from 1960. This model was described as a « factory cabriolet » through until 1971, despite being built by the renowned Levallois coachbuilder.*

*The example on offer, presented in excellent condition and in its original colour, was acquired by its first owner, Mr Nils Bergenstrahle, from Stockholm in Sweden, in 1965. It was delivered new with full leather interior and the rare*

*option « chauffage grand froid » (a high level heater), offered by Citroën to the Scandinavian market. While in Sweden, the car passed through the hands of several marque enthusiasts, who maintained it in top condition. One such owner was the President of the Citroën Owners Club of Sweden. The history appears to have been recorded continuously since first registered by Bergenstrahle. The car was subsequently bought by renowned London dealer Daniel Donovan, who is a great enthusiast for the 'marque aux chevrons'. As the car was in excellent, virtually rust-free condition, it only required a light restoration. This included an overhaul of the LHM2 hydraulic system, carried*





a aussi été équipée de ceintures de sécurité, discrètement installées à l'avant et à l'arrière. S'exprimant au nom d'Andrew Brodie Engineering, Stuart Ager estime qu'il s'agit là d'un des plus beaux cabriolets DS qu'ils aient jamais vus, en terme de confort à l'origine, d'état et d'agrément d'utilisation. Acheté par son actuel propriétaire en avril 2014, un collectionneur anglais, il a toujours été entretenu méticuleusement et peu utilisé depuis pour d'occasionnelles balades en famille.

Pur, original dans tous les sens du terme, et dans un très bel état, ce cabriolet DS se distingue par son exotisme, quelque peu boréal...

*out by marque specialists Andrew Brodie Engineering. At the same time, the car was fitted with discreet front and rear seatbelts. Stuart Ager, from Andrew Brodie Engineering, described the car as one of the best DS cabriolets he has ever seen, in terms of originality, condition and how it drove. Acquired by the current owner in 2014, a British collector, it has been maintained fastidiously and only used for occasional family outings.*

*Pure, original in every sense of the word and in excellent condition, this DS cabriolet also stands out for its rather exotic Scandinavian history.*



## 1942 BREGUET TYPE A2 ÉLECTRIQUE

Attestation FFVE  
*Without title*

Châssis n° 94

40 000 - 60 000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Bel état de conservation
- Exemple rarissime
- Provenant de la famille du constructeur

- *Nice state of conservation*
- *Exceptionally rare*
- *From the family of the manufacturer*



Suite à l'armistice signé entre la France et l'Allemagne en 1940, les producteurs d'avions français virent leur secteur se refermer, les contraignant à une reconversion. C'est dans ce contexte que Louis Breguet, célèbre constructeur d'avions, se lança dans la production d'une voiture électrique, de forme et de conception originale. L'influence de l'aviation fut grande sur la conception de cette automobile dont la carrosserie était en duralium et dont la forme évoquait un avion sans ailes. Mue par un moteur Paris-Rhône alimenté par six batteries de 12 volts, elle avait trois vitesses avant et une arrière. L'exemplaire présenté appartient à un descendant de Louis Breguet et affiche un très bel état de

conservation, ayant bénéficié d'une peinture ancienne. L'habitacle, très proche d'un cockpit d'avion, est complet et les sièges ont été refaits. Le propriétaire nous a indiqué que la voiture a roulé pour la dernière fois avec son ancien propriétaire, au cours des années 90. A sa connaissance, un exemplaire subsiste au sein de la collection Louwman aux Pays Bas, tandis que deux autres demeurent dans la famille. Témoignage émouvant d'une période où l'ingéniosité compensait la pénurie, cette rare Breguet mérite de retrouver la circulation où elle pourra passer pour un véhicule précurseur.

*Following the armistice between France and Germany in 1940, the French aircraft producers were forced to reconvert into other activities. It is in this context that Louis Breguet, the famous aircraft manufacturer, went into the production of an electric car, with a most unusual shape and design. The design of this automobile was strongly influenced by aviation and its body was in duralium and its shape looked like a plane without wings. Fitted with a Paris-Rhone engine powered by six 12-volt batteries, it had three forward speeds, and one rear. The car on offer belongs to a descendant of Louis Breguet and is in a striking state of*

*conservation, having benefited from an old repaint from some time ago. The interior, very close to an airplane cockpit, is complete and the seats have been redone. The owner told us that the car was last driven by its erstwhile owner during the 1990s. To his knowledge, a similar car is in the Louwman collection in the Netherlands, while two others remain with the family. A remarkable testimony of a period when ingenuity compensated for shortages, this rare Breguet deserves to be on the road again.*



## 1934 CITROËN TRACTION 7 SPORT ROADSTER

Titre de circulation suisse ○  
Swiss title

Châssis n° 021208  
Caisse n° AR06165

90 000 - 120 000 €  
Sans réserve / No reserve

- Rarissime version Sport
- Restauration de qualité
- Important dossier de factures

- Rare Sports version
- High quality restoration
- Significant invoice folder



La Traction 7S fût créée avec un but évident d'étoffer au plus vite la gamme avec un modèle plus puissant. Dérivée de la version 7B, elle s'en distinguait par un moteur 11cv plus puissant. Modèle de transition préfigurant l'arrivée de la 11 Légère, la 7 Sport est rarissime en version roadster. L'attestation d'identification délivrée par Citroën Heritage nous indique que cet exemplaire fût construit le 12 décembre 1934.

Une copie de son ancienne carte grise nous apprend qu'il fût immatriculé en 1954 dans Loir et Cher, avant d'être acheté par un amateur du même département en 1968, puis en 1979 par son actuel propriétaire. La carrosserie a été entièrement décapée avant d'être repeinte avec sous couche époxy, l'ensemble de la

sellerie a été refait, au même titre que la mécanique et l'électricité confiés à un spécialiste Suisse, M.Gysin. Si les jantes ainsi que le carburateur proviennent d'une version ultérieure, et qu'un alternateur a été installé, les clignotants et rétroviseurs ont été ajoutés pour être en conformité avec le code de la route Suisse. On retrouve par ailleurs les nombreux détails spécifiques à cette version et qui en font tout l'intérêt. En plus d'être rarissime dans cette version Sport, notre exemplaire se trouve dans un superbe état de présentation et de fonctionnement. Agrémenté d'un porte bagage accessoire, il saura satisfaire l'amateur exigeant à la recherche d'un cabriolet qui ne manquera pas de faire parler les connaisseurs.

*The 7S Traction Avant was created with the obvious aim of expanding the range with a more powerful model. Derived from version 7B, it was distinguished by a more powerful 11hp engine. The 7 Sport is very rare in its roadster version. The certificate issued by Citroën Heritage states that this particular car was manufactured on the 12 December 1934. A copy of its old registration document mentions that it was registered in 1954 in the Loir et Cher region, before being bought by an enthusiast from the same district in 1968, and then in 1979 by its current owner. The bodywork was completely stripped before being repainted with an undercoat of epoxy, the entire upholstery was*

*redone, as well as the mechanicals and electricals, entrusted to a Swiss specialist, Mr. Gysin. The rims and the carburetor come from a later version, and an alternator has been installed. The turn indicators and mirrors have been added to comply with the Swiss regulations. In addition to being a very rare Sport version, the car on offer is in a superb condition and runs very well. The car is equipped with an accessory luggage rack and will satisfy the most demanding of enthusiasts.*

## 1951 DELAHAYE 135 M COACH GASCOGNE PAR DUBOS

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 801641  
Moteur n° 801641

70 000 - 100 000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Un rare coach Gascogne  
signé Dubos

• Dans la même famille  
depuis 1959

• Etat de présentation  
satisfaisant

• *A rare Gascogne coach  
by Dubos*

• *In the same family since 1959*

• *Presented in correct  
condition*



L'exemplaire que nous présentons est un élégant et rare Coach Gascogne réalisé par le carrossier Dubos. Ce coupé Delahaye 135 M fut mis en circulation le 10 novembre 1951 et son histoire est assez émouvante. Il fut acheté en 1959 par trois jeunes amoureux de la marque et n'a depuis jamais quitté la même famille. C'est l'un d'entre eux, finalement seul propriétaire, qui procédera à une restauration complète de la voiture qui s'achèvera vers la fin des années 90. A la suite de son décès au début des années 2000, la voiture ne roula plus que de manière épisodique mais fut stockée dans de bonnes conditions. La carrosserie est de couleur noire, rehaussée de jantes à rayons. L'intérieur réalisé dans deux nuances de

cuir marron, arbore une belle patine et semble d'origine. Il est doté de la boîte Cotal, d'un rare toit ouvrant et un jeu complet de moquettes neuves équipe cette voiture. La voiture, restaurée il y a quelques années, est dans un bon état général de conservation, les soubassements sont sains et l'ensemble est de présentation satisfaisante. Une remise en route vient d'être effectuée, il appartiendra au futur propriétaire de réaliser un contrôle mécanique général complémentaire. Cette 135M à l'histoire enviable est une opportunité de profiter du raffinement de cette rare déclinaison Gascogne.

*This Delahaye 135M coupé is a rare and elegant Gascogne coach built by the coachbuilder Dubos. It was first registered on 10 November 1951, and comes with a lovely history. The car was bought in 1959 by three youngsters who were passionate about the marque and has stayed with the same family ever since. One of the three, who ultimately became the sole owner, completely restored the car in a project completed towards the end of the 1990s. Since his death in the early 2000s, the car has only been driven occasionally but has been stored in good conditions. Presented in black with wire wheels, the leather interior in two shades of brown is*

*nicely patinated and appears to be original. The Delahaye has a Cotal gearbox, a rare sunroof and comes with a new set of carpets. Restored some years ago, it has been conserved in good condition, the underbody is sound and the whole car presents well. It has just been put back on the road and the future owner will need to carry out a general mechanical check. Here is a great opportunity to enjoy the refined elegance of a rare Gascogne version of this 135M with great history.*



## 1960 FACEL VEGA EXCELLENCE

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° EX1 - B118  
Moteur n° TY7 - 21242

60.000 - 100.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Entre les mains du même amateur depuis 1979
- Historique connu depuis l'origine
- Magnifique intérieur d'origine, patiné
- Combinaison de teintes d'origine, moteur d'origine

- *In the same enthusiast's hands since 1979*
- *Known history from new*
- *Magnificent original interior, with patina*
- *Original colour combination, original engine*



D'après les archives de la dynamique Amicale Facel, cette voiture a été livrée neuve à Paris le 9 décembre 1960 à M. Jean Widmer (PDG des Établissements Sauter-Harlé), sous l'immatriculation 962 KL 75. A la suite du décès de son propriétaire, cette Facel Excellence passe le 25 octobre 1971 entre les mains de M. René Puissieux, sans que l'immatriculation change, ce qui laisse supposer que la voiture reste à Paris. Le 13 janvier 1975, elle reçoit le numéro 5282 TV 38, dans l'Isère. Exactement un an après, en janvier 1976, on la retrouve en possession d'un jeune amateur de Facel et de Ferrari résidant à Marseille et qui la cède en 1979 au propriétaire actuel, ancien membre de l'Amicale Facel et grand amateur de voitures de collection. Grâce à cette chaîne de propriété assez courte, la voiture a été bien préservée. Ainsi, elle présente encore sa combinaison de teintes d'origine et un intérieur superbement patiné.

Cette voiture ayant peu roulé ces dernières années, une révision

des freins avec changement du servofrein a été effectuée en 2016. Comme sur toutes les automobiles de notre collectionneur, un allumage électronique a été installé, et nous avons noté que le système de vitres électriques est à revoir. Le moteur est celui d'origine, la voiture est donc "matching numbers". A la suite d'une faute de frappe, le numéro indiqué sur la carte grise est BHS au lieu de B118.

Entre les mêmes mains depuis 37 ans, cette Facel Excellence présente encore le luxe et l'opulence qui ont fait sa réputation, à l'époque où Facel brillait au firmament des marques françaises. Elle offre les performances élevées que permet son V8 Chrysler, une mécanique souple et puissante. Enfin, l'Excellence se distingue par une finition qui mêle subtilement le luxe à l'exclusivité. Elle offrait à l'époque une alternative raffinée, racée et moderne aux habitués des Bentley, Cadillac, Mercedes ou même Maserati.

*According to records of the very active Amicale Facel, this car was delivered new to Paris on 9 December 1960, to a M. Jean Widmer (CEO of Établissements Sauter-Harlé), and registered 962 KL 75. Following the death of the owner, the Facel Excellence passed into the hands of M. René Puissieux on 25 October 1971. As it kept the same registration, we must assume the car stayed in Paris. On 13 January 1975 the registration changed to 5282 TV 38, in Isère. Exactly one year later, we find the car in the hands of a young Facel and Ferrari enthusiast from Marseille, who sold it in 1979 to the current owner, a former Amicale Facel member with a passion for collectors' cars. The car has been well preserved, thanks to the small number of owners, and is still presented in the original combination of colours, with a superbly patinated interior. As it has been driven*

*infrequently in recent years, the brakes were serviced in 2016 and the servo unit changed. As on all cars belonging to our collector, electronic ignition has been installed. We note that the electric window system needs work. Fitted with its original engine, this is a matching numbers car. Due to a typing error, the number shown on the registration document is BHS instead of B118.*

*In the hands of the same owner for the last 37 years, this Facel Excellence exudes the sense of luxury and opulence that made its reputation at a time when Facel was one of the top French marques. The Excellence stands out for its level of finish combining luxury and exclusivity. The V8 Chrysler engine, powerful and versatile, offers a high performance to match. In period, the car offered a modern and stylish alternative to other marques such as Bentley, Cadillac, Mercedes and Maserati.*

## 1960 FACEL VEGA HK 500

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° HK1 BQ6  
Moteur n° TY7 11237

150.000 - 180.000 €

- Nombre de propriétaires limité
- Remise en état de qualité, entretien méticuleux
- Depuis 1985 entre les mains de deux passionnés de la marque
- Roule régulièrement, soigneusement mise au point

- *Limited number of owners*
- *High quality rehabilitation, meticulously maintained*
- *Since 1985 in the hands of two enthusiasts of the brand*
- *Driven regularly, fine tuning*



Livrée neuve le 20 avril 1960 à la Compagnie de Pont-à-Mousson, cette voiture a été utilisée par son directeur général, Roger Martin. Le 30 septembre 1963, elle était cédée à Stéphane Terrat, ingénieur dans la sidérurgie lorraine et, repeinte en noir, elle faisait alors office de voiture de voyage. En janvier 1968, lors de la prise de retraite de son propriétaire, elle recevait une nouvelle immatriculation dans le département du Var. A la suite du décès de Stéphane Terrat, en 1978, elle était vendue à un amateur d'automobiles anciennes, concessionnaire automobile au Pontet, près d'Avignon et, non réimmatriculée, elle restait immobilisée pendant environ sept ans. Présentée fin 1985 à une vente aux enchères à Reims, elle était acquise par deux

passionnés de la marque, membres de l'Amicale Facel, qui vont procéder à une remise en état avant de l'utiliser régulièrement et d'en assurer l'entretien soigneux. Ainsi, remise en route en 1986 et entièrement révisée aux ateliers ACP (La Défense), elle était ensuite confiée aux ateliers Tisserand pour une restauration complète totalisant quelque 800 heures de main d'œuvre (carrosserie et mécanique), de façon à la rendre parfaitement opérationnelle. C'est à cette époque qu'était choisie dans le nuancier Facel la teinte ivoire qu'elle porte encore aujourd'hui et qui se marie à merveille avec sa sellerie en cuir rouge d'origine superbement patinée.

Depuis sa restauration, cette voiture a parcouru environ 40 000 km et a fait l'objet d'un entretien

*Delivered new on 20 April 1960 to the Compagnie de Pont-à-Mousson, this car was used by its general manager, Roger Martin. On 30 September 1963, it was sold to Stéphane Terrat, an engineer in the Lorraine steel industry and repainted black. It was then used as a car for long journeys. In January 1968, when the owner retired, it was re-registered in the Var department. Following the death of Mr. Terrat in 1978, it was sold to an enthusiast of historic vehicles, a car dealership in Pontet, near Avignon and remained unregistered and static for about seven years. Offered at the end of 1985 at an auction in Reims, it was acquired by*

*two enthusiasts of the brand, members of Amicale Facel, who carried out an extensive restoration before using it on a regular basis and maintaining it carefully since. Before it was back on the road in 1986 the car had been fully serviced at the ACP workshop in Paris. It was then entrusted to the Tisserand workshop for a complete restoration totaling some 800 hours of labor (bodywork and mechanicals) to make it perfectly operational. It was at this time that the current ivory hue was chosen from the Facel color chart and that goes beautifully with the car's red leather upholstery with its beautiful patina.*

*Since its restoration, it has*





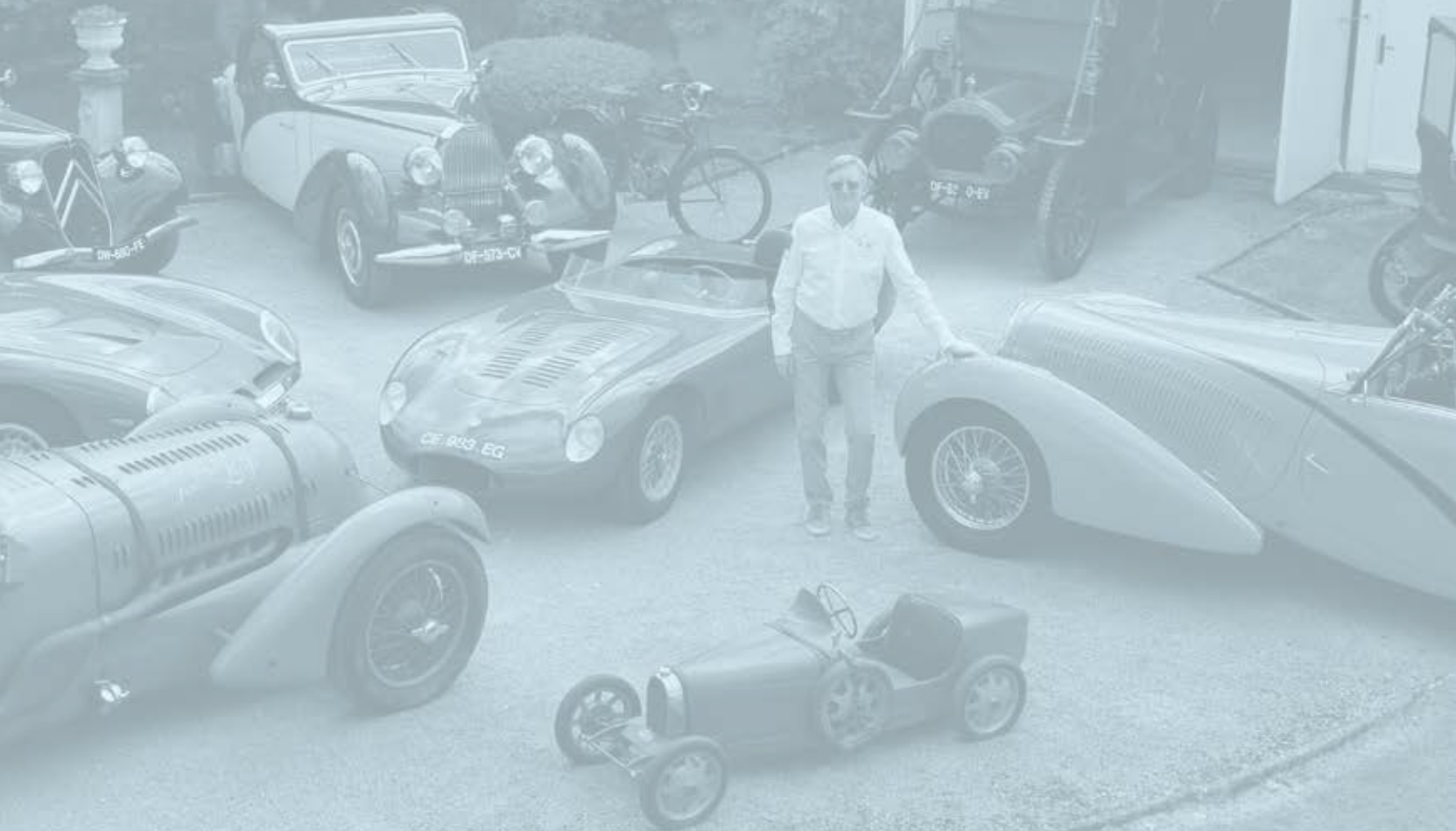
méticuleux par ses propriétaires ou par des spécialistes Facel comme les Établissements Tisserand ou Dexade, aujourd'hui Véga Passion. Elle a bénéficié de très nombreux travaux permettant de la maintenir toujours en bon état et nous suggérons de consulter l'important dossier de factures correspondant. Dotée de son moteur d'origine et d'une boîte mécanique d'origine, elle fait partie des plus belles HK 500 en restant une véritable voiture d'amateur, soigneusement mise au point. L'essai que nous avons effectué a confirmé le très bon état de fonctionnement de la voiture.

*covered about 40,000 km and has been the subject of meticulous maintenance by its owners and by Facel specialists such as Établissements Tisserand or Dexade, now known as Véga Passion. The car has benefited from numerous works to keep it in good condition, evidenced by the impressive invoice folder coming with the car. Powered by its original engine and an original gearbox, it is one of the most beautiful HK 500, whilst remaining a true enthusiast's bolide that has been carefully kept. Our test drive confirmed the very good working condition of the car.*





*Collection  
Hervé & Martine  
Ogliastro*





## 1930 BUGATTI BABY

Châssis n° 388A

30.000 - 50.000 €

• Modèle rare et fidèle au Type 35

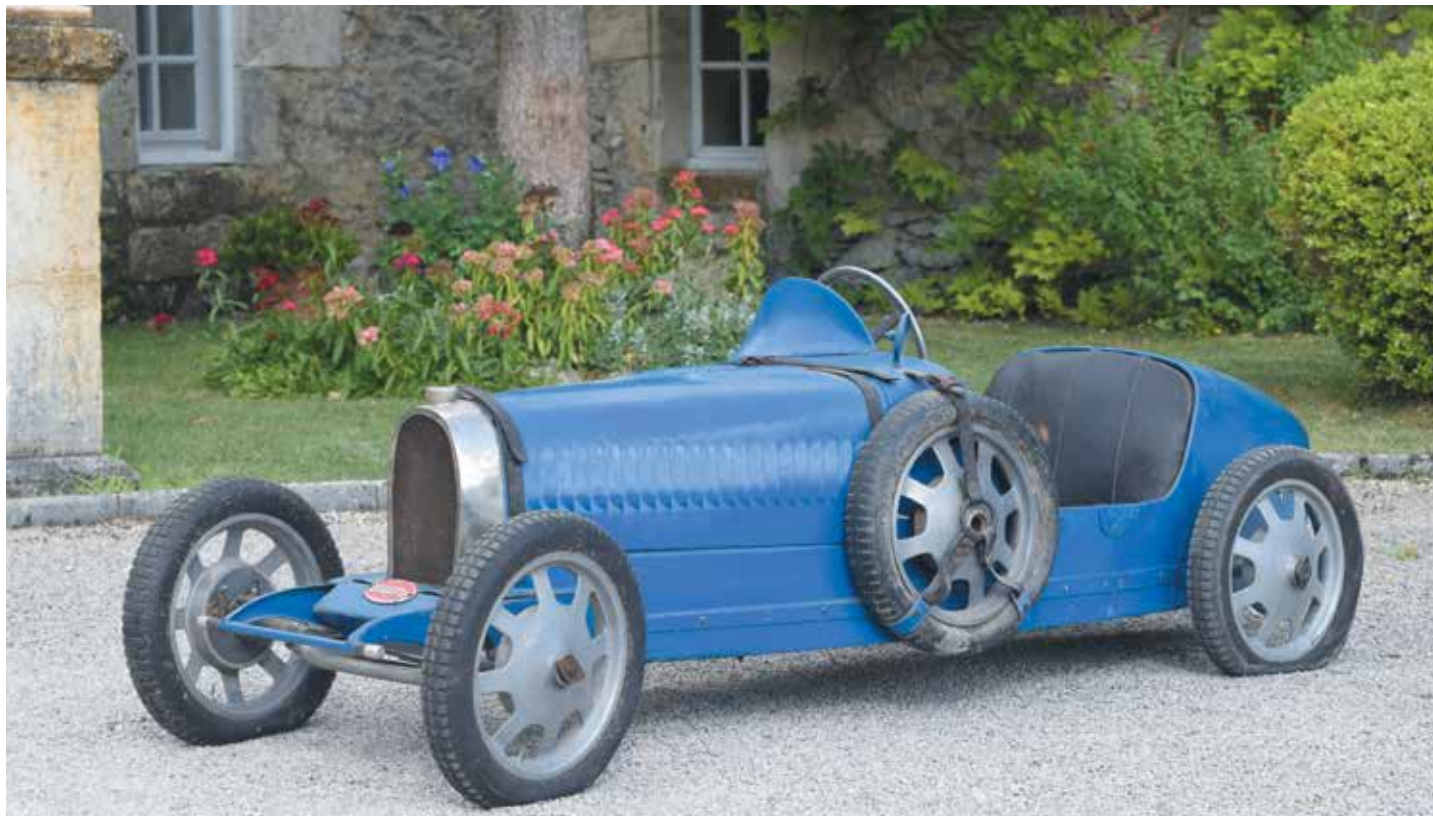
• Nom prestigieux

• État séduisant

• Rare and a true replica of the Type 35

• Prestigious brand name

• In an attractive condition



A propos de cette voiture, nous avons pu obtenir d'intéressantes informations par l'intermédiaire des passionnés de la marque. Ainsi, bien qu'elle n'apparaisse pas dans les livres de l'usine, elle a été livrée neuve le 1er février 1930 à l'agent "Mondan et Wilson", à Paris, 14 rue Galvani dans le XVII<sup>e</sup> arrondissement. En matière de Bugatti, cet agent Talbot avait surtout l'habitude de vendre des Type 44 et 46.

Cette Bugatti Baby a été achetée au début des années 1990 à Marc Nicolosi par Hervé Ogliaastro. Elle avait précédemment été remise en état par un connaisseur qui en avait préservé l'état patiné qui fait son charme.

Ce modèle, souvent appelé à tort "Type 52" (ce qui correspondrait à une appellation attribuée par Hugh

Conway), avait été créé en 1927 pour Roland, le fils cadet d'Ettore. Il sera finalement produit en petite série, avec un total d'environ 90 exemplaires. Il s'agissait d'une maquette à l'échelle 1/2 du Type 35, mue par un moteur électrique alimenté par une batterie 12 volts et relié par une couronne dentée à l'essieu arrière. Une pédale d'accélérateur commandait un rhéostat et la petite voiture filait à près de 18 km/h.

Ce jouet historique et très fidèle sera en bonne place dans toute collection Bugatti ou auprès d'un amateur exigeant de maquettes automobile.

*We were able to get interesting information on this car through the enthusiasts of the marque. Although it does not appear in the books of the factory, it was delivered new on 1 February 1930 to the dealer "Mondan and Wilson" in the 17th arrondissement in Paris. This Talbot dealer was mostly selling Types 44 and 46.*

*This Bugatti Baby was bought in the early 1990s by Hervé Ogliaastro, from Marc Nicolosi. It had previously been restored by a connoisseur who had preserved its patina, giving the car its specific charm.*

*This model, often mistakenly called the "Type 52" (which would correspond to an appellation*

*attributed by Hugh Conway), had been made in 1927 for Roland, the younger son of Ettore Bugatti. It would eventually be put into a limited number production, with a total of 90 units made. The scale is 1:2 of the Type 35, fitted with an electric engine powered by a 12-volt battery and connected by a toothed crown to the rear axle. An accelerator pedal controls a rheostat and the little car had a top speed of 18 km/h.*

*This historic and very faithful scale model toy will make a great addition to any collection of Bugattis or scale models and children's cars.*

## 1901 DE DION BOUTON TYPE G VIS-À-VIS

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 1389  
Moteur n° 4831

60.000 - 100.000 €

- Trois propriétaires seulement
- État d'origine exceptionnel
- Éligible au Londres-Brighton

- *Three owners since new*
- *In an exceptional state of origin*
- *Eligible for the London-Brighton run*



Pour une voiture de son âge, cette De Dion Bouton a connu un nombre de propriétaires exceptionnellement faible : trois en tout. En effet, Hervé Ogliastro, séduit par l'état de préservation de la voiture, en a fait l'acquisition en 2009 lors de la vente organisée à l'occasion de la succession de son deuxième propriétaire, M. Boutet, collectionneur bien connu de Nogent-le-Rotrou. Lui-même l'avait achetée dans les années 1960 à son premier propriétaire, un médecin de Mortagne-au-Perche. Cette histoire d'une clarté sans faille explique un état d'origine exceptionnel. Ainsi, la carrosserie est d'origine ; les ailes (probablement refaites) sont

en bois et le baquet arrière est tôlé, ce qui correspond au modèle Luxe. L'équipement très complet comporte une malle de voyage, un capotage en cuir autour de la mécanique, un feu arrière, deux lanternes, une trompe, une capote, un pare-brise et un tendelet. Les deux places avant sont amovibles pour transformer ce vis-à-vis en deux places face à la route. Le moteur monocylindre est équipé d'un carburateur De Dion et d'un allumage électrique doté d'une bobine moderne, mais la bobine De Dion Bouton d'origine est toujours en place. La pompe à eau est à ailettes et non à engrenages, les moyeux de roues sont lisses avec

*For a car of its age, this De Dion Bouton has had a very small number of owners: three, in all! Indeed, Hervé Ogliastro, attracted by the state of preservation of this car, acquired it in 2009 during the sale of the estate of its second owner, Mr. Boutet, a well-known French collector. He had bought it in the 1960s from its first owner, a French doctor. This continuous history explains its exceptional condition of origin. The body is original; the wings (probably redone) are in wood and the enclosed rear seat corresponds to the Luxe version of the model. The comprehensive equipment*

*of the car includes a traveling trunk, a leather cowling around the mechanicals, a tail lamp, two lanterns, a horn, a hood, a windscreen and a half roof over the driver. The two front seats are removable to transform this vis-à-vis to two seats facing the road. The single-cylinder engine is equipped with a De Dion carburetor and an electric ignition with a modern coil, but the original De Dion-Bouton coil is still in place. The water pump has fins and not gears, the wheel hubs are smooth with grease nipples and the intake valve measures 38mm, which shows*





graisseurs et le clapet d'admission mesure 38 mm, ce qui montre que ce modèle appartient à la deuxième série du Type G.

En bon état de fonctionnement, cet exemplaire possède le certificat de datation numéro 196 émis le 3 décembre 1963 par le Vétéran Car Club de Belgique, et comme on peut le voir dans le dossier qui l'accompagne, il a pris part entre 1962 et 1967 à de très nombreux rallyes en France et en Europe.

Il s'agit très certainement d'un des vis-à-vis De Dion les mieux préservés, et les plus connus parmi ceux qui ont survécu jusqu'à nos jours.

*that this model belongs to the second series of Type G.*

*In good working order, this car has the dating certificate number 196 issued on 3 December 1963 by the Veteran Car Club of Belgium, and as can be seen in the accompanying file, it took part – between 1962 and 1967 – in several rallies in France and Europe.*

*It is certainly one of the best-preserved and best known De Dion vis-à-vis among those which have survived to the present day.*





## 1935 BUGATTI TYPE 57 ATALANTE TOIT OUVRANT

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 57330  
Moteur n° 548

1.000.000 - 1.500.000 €

• 1<sup>ère</sup> Atalante à être présentée  
au Salon de Paris 1935

• Une des 8 Atalante seulement  
en version découvrable  
d'origine, la seule ayant  
survécu avec son châssis  
d'origine

• Un des Chefs d'œuvre  
de Bugatti

• Mécaniquement optimale

• *1st Atalante to be presented  
at the 1935 Paris Motor Show*

• *One of just 8 Atalante made  
originally with fold-down  
roof, the only example to  
have survived with its  
original chassis*

• *A Bugatti masterpiece*

• *In top mechanical condition*











Le Salon de l'Auto, octobre 1935 © Archives Pierre-Yves Laugier

Assemblé à l'usine courant septembre 1935 (ainsi que neuf autres châssis du Type 57), le châssis Bugatti 57330 reçoit le moteur numéro 232. La carrosserie est terminée le 4 octobre 1935 et, le lendemain 5 octobre, la voiture est acheminée par camion de Molsheim au Grand Palais pour être exposée sur le stand Bugatti du Salon de Paris. Le jour suivant, le même camion ramène de l'usine le coupé Aérolithe sur châssis 57S, vedette du Salon. Les couleurs d'origine ne sont pas indiquées dans le registre de carrosseries, où elles ne seront mentionnées qu'à partir de 1936. Toutefois, une note de l'usine du 10 novembre 1935 indique : «Atalante 57330/232 brun et crème, intérieur porc, neuf 36 usine - 57 040 francs français en stock avenue Montaigne». Ceci nous confirme que la voiture est du modèle 1936, c'est-à-dire celui exposé au Salon d'octobre 1935.

### Les coupés Atalante sur châssis Type 57

Le nouveau modèle est présenté au printemps 1935, hors de tout salon automobile. L'Atalante sur châssis long Type 57 est due au dessin de Joseph Walter, le talentueux employé du bureau d'étude de l'usine. Elle correspond au dessin numéro 1070 daté du 20 janvier 1935. Les premières et uniques photos officielles avant le catalogue du Salon 1935, paraissent dans la revue Omnia de juin 1935 dans un article signé A. Caputo. Elles montrent un coupé deux places découvrable, en deux tons sans doute ivoire et noir. Il s'agit de la première voiture construite,

livrée le 12 avril 1935 (châssis 57313/ moteur 179). Dix coupés Atalante sont produits d'avril à octobre 1935, dont au moins sept disposent d'un toit ouvrant. En 1936, huit autres voitures sont assemblées dont quatre à toit ouvrant, les dernières bénéficiant de cette option. Pour 1937, la formule de toit ouvrant est abandonnée et les carrosseries sont désormais en aluminium. Seules six Atalante sont produites cette année-là.

Le tarif usine propose le «Coupé Atalante 2/3 places à toit ouvrant» à 90 000 francs en octobre 1935, puis à 87 000 francs en octobre 1936 et, un an plus tard, il faut déboursier 108 000 francs pour le coupé nouvelle version.

Le modèle est ainsi décrit : "Coupé Atalante, 2/3 places, 2 portes - Sièges métalliques indépendants avec capitonnage amovible - Garniture : cuir fin - Ailes enveloppantes profilées - Grand coffre et compartiment à outillage dans la pointe AR - Pare-Soleil - Essuie-glace double - Rétroviseur - Pare choc AV."

Le coupé est abandonné après le Salon d'octobre 1938 où il n'est plus proposé, mais dix derniers exemplaires sont encore construits jusqu'à Noël 1938. Entre avril 1935 et décembre 1938, la production totale des coupés Atalante sur châssis Type 57 et 57C est d'environ 33 unités.

La dernière Atalante construite en 1935, le châssis 57330 de la vente, est vendue à l'issue du Salon de Paris à un client fidèle de l'usine. Il s'agit de la toute première>>>

*Assembled at the factory during September 1935 (along with nine other Type 57 chassis), Bugatti chassis 57330 was fitted with engine number 232. The coachwork was completed on 4 October 1935 and the following day the car was transported by truck from Molsheim to the Grand Palais to be exhibited on the Bugatti stand at the Paris Motor Show. On 6 October the same truck collected from the factory a 57S chassis, the Aérolithe coupé that was the star of the show. The original colours do not appear in the coachwork register, information not recorded until the following year. However, a note from the factory dated 10 November 1935 states: «Atalante 57330/232 brown and cream, interior pigskin, new 36 factory - 57,040 French francs in stock avenue Montaigne». This tells us that this was the 1936 model, and the car shown at the Motor Show in October 1935. The Atalante coupés on Type 57 chassis*

*The new model was presented in the Spring of 1935, not at a motor show. The Atalante built on the Type 57 long chassis was designed by Joseph Walter, a talented employee from the factory design team. The car corresponds to design number 1070 dated 20 January 1935. The first and only official photos before the 1935 Salon catalogue appeared in the June 1935 edition of the magazine Omnia, in an article by A. Caputo. The photos show a 2-seater coupé with a roll-top roof,*

*in two tone, likely to be black and ivory. This was the first car to be built, delivered on 12 April 1935 (chassis 57313/ engine 179). Ten Atalante coupés were produced between April and October 1935, at least seven featuring a roll-top roof. In 1936, a further eight cars were built, four of these with roll-top roof, the last to benefit from this option. For 1937, when just six Atalantes were built, the opening roof was abandoned and the bodies were made of aluminium. The factory price for the «Coupé Atalante 2/3 seats with roll-top roof» was 90,000 francs in October 1935, then 87,000 francs in October 1936 and, a year later, the new coupé version cost 108,000 francs.*

*The model was described thus: "Coupé Atalante, 2/3 seats, 2 doors - Independent metal seats with removable upholstery - Trim : fine leather - streamlined enveloping wings - large boot and tool compartment in the rear tip - sun visor, double windscreen wipers - rear view mirror - front bumper. »*

*The coupé was not on offer at the Motor Show in October 1938 and was subsequently abandoned, although ten more examples were built through to Christmas 1938. Between April 1935 and December 1938 around 33 Atalante coupés on Type 57 and 57C chassis were produced*

*The car on offer, chassis 57330, was the last Atalante to be built in 1935. It was also>>>*







>>> Atalante présentée en public lors d'un salon automobile.

Peu de temps après, elle passe entre les mains d'Albert-Hippolyte-Marie Marestaing (1911-1985).

Celui-ci est un héritier d'une grande famille de la sidérurgie de l'Est de la France. Avant l'Atalante, il a pu se permettre de commander en juillet 1932, pour ses 21 ans, un Type 43 neuf. Suivront bien d'autres Bugatti dont le seul roadster Type 57 carrossé par Antem, châssis 57200. La revente de celui-ci, repris 40 000 francs par l'usine, lui permet avec une soule de 50 000 francs de se porter acquéreur le 21 décembre 1935 de l'Atalante 57330. La voiture sera immatriculée neuve sous le numéro parisien 3304 RK. Elle est sans doute enregistrée à son domicile parisien de la rue de Raynouard, mais elle séjourne probablement aux beaux jours au château de Mauran, propriété familiale située à Martres-Tolosane, au sud de Toulouse.

Passionné d'automobile, A. Marestaing est un proche de Bugatti et surtout du célèbre pilote Jean-Pierre Wimille. Il conserve la Bugatti jusqu'au 24 novembre 1936, date à laquelle elle est revendue à un second propriétaire

parisien qui demeure inconnu. Un an plus tard, la Bugatti est acquise par son troisième propriétaire, Henri Berlaumont. Celui-ci est un industriel, brasseur dans le Nord, qui s'est installé dès 1920 dans la région de Saint-Quentin. Il a bientôt pris la direction de deux des plus importantes brasseries de la ville, celle de la «Pomme Rouge» et celle des «Deux Cigognes». Dès 1925, cet amateur de belles voitures devient client assidu de Bugatti, dont il possédera avant-guerre plus de dix modèles, du Type 30 au Type 43, plusieurs Type 50 et enfin l'Atalante 57330 acquise le 31 janvier 1938. Sa toute dernière Bugatti, achetée en 1952, sera un des deux coupés Gangloff sur châssis type 57S. Le coupé 57330 sera immatriculé dans l'Aisne sous le numéro 1197 AF 5, au domicile de H. Berlaumont, 7 rue Jean Jaurès à Saint-Quentin, mais la voiture est entretenue et parkée dans les garages de la brasserie. Pour s'offrir son nouveau pur-sang, l'industriel a revendu le Type 50 qu'il possédait depuis quatre ans.

L'Atalante sera réquisitionnée par les autorités allemandes durant la guerre, comme noté au dos de la seule photo retrouvée dans les archives familiales Berlaumont.

>>> *the first Atalante to be exhibited at a Motor Show and was sold after the Show to one of the factory's regular clients. A little later, the car passed into the hands of Albert-Hippolyte-Marie Marestaing (1911-1985), who came from an important family involved in the steel industry in the East of France. In July 1932, at just 21 years old he had been able to buy a new Type 43. Plenty of other Bugatti followed before the Atalante, including the only Type 57 roadster to be bodied by Antem, chassis 57200. It was the sale of this car, bought back by the factory for 40,000 francs, plus an extra sum of 50,000 francs, that enabled him to buy the chassis 57330 on 21 December 1935. The car was registered new with the Parisian number 3304 RK. Probably registered at his Parisian address in Rue de Raynouard, the Bugatti is likely to stay in the summer at the Château de Mauran, the family home in South of France.*

*An automobile enthusiast, Marestaing was close to Bugatti and the famous driver Jean-Pierre Wimille in particular. He kept the car until 24 November*

*1936, when it was sold to another unknown Parisian owner. One year later, the Bugatti was acquired by its third owner, Henri Berlaumont, a brewer from the North of France. He had settled in the Saint-Quentin region in 1920, and subsequently took over the two biggest breweries in the town, «Pomme Rouge» and «Deux Cigognes». Passionate about fine automobiles, he became an assiduous client of Bugatti from 1925, owning more than ten different models before the war, including a Type 30, a Type 43 and several Type 50s. Then, on 31 January 1938 he became the owner of the Atalante 57330. His very last Bugatti, bought in 1952, was one of two Gangloff coupés built on a Type 57S chassis. Chassis 57330 was registered in the North of France with the number 1197 AF 5, at Berlaumont's address, 7 rue Jean Jaurès in Saint-Quentin, although it was maintained and stored at the brewery garages. In order to acquire his new pur-sang, the businessman sold the Type 50 that he had owned, for four years.*

*The Atalante was requisitioned*





Les belles Bugatti ont toujours eu les faveurs des officiers de la Wehrmacht... mais bien souvent les voitures étaient délaissées après quelques mois d'utilisation et réquisition d'une nouvelle favorite. Ainsi, le coupé Atalante passe en zone sud de la France et se retrouve abandonné au sortir de la guerre dans la région bordelaise.

### Les années d'après-guerre

Au lendemain de la guerre, le véhicule est vendu par l'Etat et doit être réceptionné aux Mines le 10 août 1948 avant réimmatriculation par un garage. Le nouveau propriétaire qui remet le coupé sur la route est André Baillac, garagiste au 31 rue Tastet, à Bordeaux. A la même période, cet amateur éclairé a également sauvé de l'oubli une rare Bugatti Type 35B. De son côté, l'Atalante 57330 reçoit le 12 août 1948 l'immatriculation 3701 GC 4. Le garage Baillac, concessionnaire Austin pour la région, sera en activité jusqu'en 1977. Il est possible que ce professionnel ait retrouvé la voiture non roulante et sans papiers au sortir de la guerre. Un mois après la réception aux Mines par A. Baillac, le coupé Atalante est vendu à un passionné de Bugatti, issu d'une

vieille famille des Deux-Sèvres : Jean-Fernand-Maris Piet-Lataudrie (1899-1979). Armateur, il partage son temps entre le domaine familial de Sainte-Neomaye (sur la Sèvre niortaise), son domicile de Boulogne-sur-mer au 12 rue de la Scierie, et les États-Unis où il supervise la construction de ses bateaux. A cette période, il possède déjà une première Bugatti, et l'Atalante acquise en 1948 sera bientôt sa favorite. L'entretien du véhicule sera toujours confié à l'ancien mécanicien en chef du garage Bugatti de Niort, Paul Thomas. Après 1950, Jean Piet-Lataudrie conserve la Bugatti après sa réimmatriculation dans le nouveau système. Elle porte alors les plaques 440 BJ 79. Jean Piet-Lataudrie s'éteint en 1979 à Boulogne-sur-Mer.

Auparavant, en 1959, le coupé 57330 a quitté le pays niortais pour prendre la direction de la capitale. Le 9 mars 1959, il est immatriculé sous le numéro 3844 HT 75 au nom d'Eligio-Bruno Bonardi, domicilié 153 boulevard Saint-Germain, à Paris. Bonardi, jeune italien de 34 ans originaire de Parme, était un habitué des nuits parisiennes aux activités basées sur le charme et les relations humaines, selon les >>>

*by the German authorities during the war, as noted on the back of the only photograph found in the Berlaimont family archives. Beautiful Bugatti always attracted the attention of the Wehrmacht officers, although these cars were often abandoned after a few months in favour of a new requisition. The Atalante moved in the south area of France and was found abandoned in the Bordeaux area at the end of the war.*

### The post-war years

*After the war, the car was sold by the state, and homologated by the authorities on 10 August 1948 before being re-registered by a garage. The new owner responsible for putting the car back on the road was André Baillac, who ran a garage at 31 Rue Tastet in Bordeaux, an Austin dealership for the region that remained operational until 1977. A shrewd enthusiast, Baillac rescued a rare Bugatti Type 35B at the same time. The Atalante 57330 was registered 3701 GC 4 on 12 August 1948. It is possible that Baillac discovered the car without papers and*

*running at the end of the war. A month after he registered the car, it was sold to Bugatti enthusiast, Jean-Fernand-Maris Piet-Lataudrie (1899-1979). A ship-owner, from an old family from the West of France, he shared his time between the family home in Sainte-Neomaye and his residence in Boulogne-sur-Mer, and the US where he supervised the construction of his boats. At the time, he already owned a Bugatti, but the Atalante he acquired in 1948 would become his favourite. The car was maintained by the former chief mechanic of the Bugatti garage in Niort, Paul Thomas. Jean Piet-Lataudrie remained the owner of the car after it was re-registered in the new system in 1950, with the number 440 BJ 79. He died in 1979 in Boulogne-sur-Mer. It was in 1959 however, that the car left the Niort countryside to head to the capital. On 9 March 1959 it was registered with the number 3844 HT 75 in the name of Eligio-Bruno Bonardi, of 153 Boulevard Saint-Germain, Paris. Bonardi, a 34-year old Italian from Parma, who enjoyed a very active nightlife, according to the >>>*



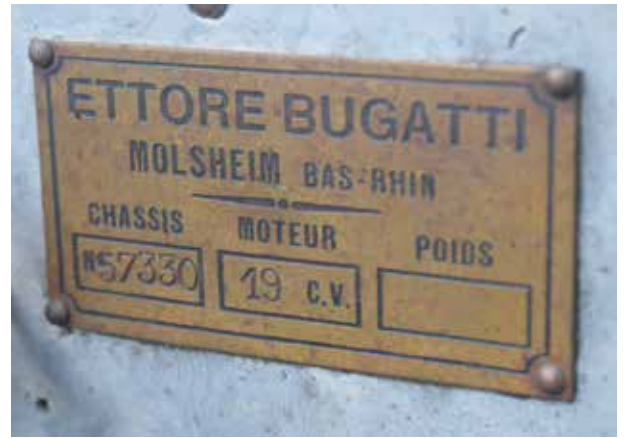
Albert Marestaing au volant © Archives Pierre-Yves Laugier



Jean Piet Lataudrie © Archives Pierre-Yves Laugier



Dans les rues de Niort © Archives Pierre-Yves Laugier



>>> souvenirs du propriétaire suivant. Bonardi néglige un peu la voiture qu'il ne souhaite que voyante et bruyante.

Trois ans plus tard et marquée de quelques dégradations dues à une utilisation citadine, la Bugatti est revendue à un véritable amateur, collectionneur de la première heure et connaisseur de l'histoire automobile, Robert Cornière (1909-2002). Amateur éclairé, passionné de Bugatti et de Voisin, il remise dans les années 1960 de nombreux modèles de ses deux marques fétiches au cœur de sa propriété campagnarde. Ainsi, l'Atalante voisine avec un modèle de chaque Bugatti, l'ensemble formant une des plus grandes collections de la marque, avant l'engouement des investisseurs.

C'est donc en avril 1962 que Robert Cornière achète le coupé Atalante du Salon de Paris 1935. Le moteur est hors d'usage, à cause des mauvais traitements du fougueux italien. La voiture sera révisée et entretenue dans l'antre de Henri Hauswald, à Levallois. Ancien mécanicien de l'atelier de réparation de Bugatti Paris, il connaît le modèle sur le bout des doigts. L'Atalante est repeinte en crème et brun, ses coloris d'origine, mais avec une découpe inversée. Dans le garage de Hauswald se trouve le moteur neuf d'usine numéro 548, caché en 1941 à Bordeaux avec le stock de Molsheim, puis ramené à Paris. Ce

moteur, de même qu'une boîte et un pont, est transféré sur le châssis 57330 dont la mécanique d'origine, numéro 232, sera conservée en pièces de rechange par Robert Cornière avant d'être cédée en 1977 à René Giordano. L'Atalante 57330 est utilisée par son propriétaire pendant une dizaine d'années avant d'être vendue en mars 1975 au collectionneur parisien Michel Seydoux.

Le 7 mai 1986, Hervé Ogliaastro, président du Club Bugatti France, se porte acquéreur de la voiture lors d'une vente aux enchères au Château de Fontainebleau. Particulièrement satisfait par la qualité de la restauration de sa Ferrari Daytona menée par André Lecoq, il confie aussitôt l'Atalante aux Etablissements Lecoq, à Saint-Ouen, pour une restauration parfaite, tout en conservant les coloris d'origine toujours inversés. Il utilise ensuite à de nombreuses reprises la voiture lors d'événements organisés par le club à Montlhéry, ainsi qu'à l'occasion de concentrations internationales et la voiture remportera sa classe dans le premier concours d'Élégance de Bagatelle.

Première Atalante à avoir reçu la lumière des projecteurs lors du Salon de Paris d'octobre 1935, le châssis 57330 est de retour dans la capitale pour le Salon Retromobile 2017. En 1935, l'atelier de la carrosserie Bugatti a produit huit coupés

>>> *previous owner, neglected his Bugatti a little, caring only about being seen and heard in the car.*

*Three years later and a little bruised by its life in the city, the Atalante was sold to the knowledgeable and early collector, Robert Cornière (1909-2002). An enlightened enthusiast with a passion for Bugatti and Voisin, he stored numerous models of his two favourite marques during the 1960s at his country residence. The Atalante sat next to every model of Bugatti, in what became one of the biggest marque collections before investors arrived on the scene.*

*It was April 1962 when Robert Cornière bought the ex-1935 Paris Motor Show Atalante. The hot-headed Italian's careless use had ensured that the engine was unusable. The car was put back on the road and maintained by Henri Hauswald, from Levallois. A former mechanic for the Bugatti repair workshop in Paris, he was extremely familiar with this model. It was repainted in the original cream and brown, although these colours were reversed. Hauswald had tucked away in his garage a new factory engine, no. 548, that was part of the stock from Molsheim hidden in Bordeaux in 1941 and later taken to Paris. This engine, a gearbox and axle, were fitted to chassis 57330, and the*

*original engine, numbered 232, was kept by Robert Cornière for spares, before being sold to René Giordano in 1977. The Atalante was driven by its owner for ten years before being bought by the Parisian collector Michel Seydoux in March 1975. On 7 May 1986 Hervé Ogliaastro, President of the Club Bugatti France, acquired the car at an auction in the Château de Fontainebleau. Extremely satisfied with the quality of the restoration of his Ferrari Daytona by André Lecoq, he entrusted the workshop with the Atalante for a complete restoration, maintaining the original color scheme, still reversed. He used it for many events organised by the club at Montlhéry, and at international meets. The car won its class at the first concours d'élégance of Bagatelle.*

*The first Atalante to be shown at the Paris Motor Show in 1935, chassis 57330 returns to the capital for Retromobile 2017. In 1935, Bugatti's coachbuilding workshop produced eight coupés with fold-down roofs on Type 57 chassis. The car presented here, 57330, is the only one to have survived on its original chassis.*

*The first car officially named Atalante for its launch at the Grand Palais on 5 October 1935, it is the only 1935 roll-top example in the series not to have*





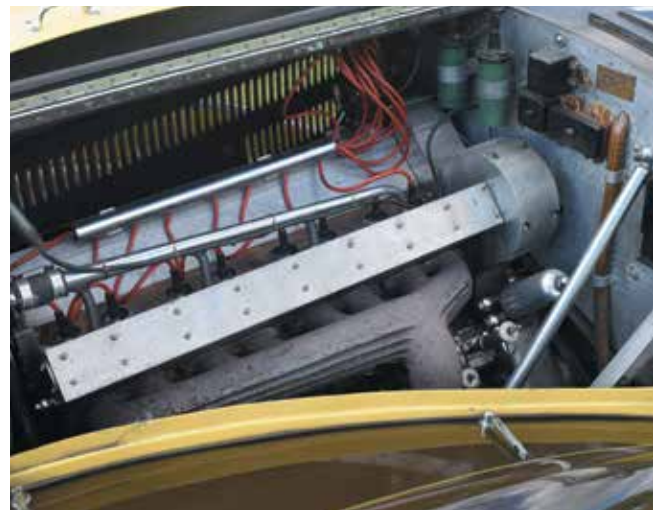
à toit ouvrant sur châssis Type 57. Le coupé 57330 est le seul qui ait survécu sur son châssis d'origine.

Première voiture ayant reçu officiellement le nom d'Atalante pour son baptême au Grand Palais le 5 octobre 1935, le coupé 57330 est le seul découvrable de la série de 1935 qui n'ait pas été détruit ou démonté. Il représente une occasion unique d'acquérir un modèle exceptionnel et emblématique de la période Jean Bugatti. Ce dernier, à la tête de l'usine en 1935, utilisait en effet un modèle similaire pour la publicité de la marque en 1936.

Pierre-Yves Laugier

*been destroyed or dismantled. Here is a unique opportunity to acquire an exceptional and emblematic model from the era of Jean Bugatti, who was in charge of the factory in 1935 and used a similar model to promote the marque in 1936*

*Pierre-Yves Laugier*





## 1937 CITROËN TRACTION 7C FAUX-CABRIOLET

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 099436  
Coque n° AM3717

60.000 - 100.000 €

- Superbe restauration ancienne, aux ateliers Lecoq
- Très belle présentation
- Une des versions les plus rares et les plus élégantes de la Traction

- A superb older restoration by Lecoq
- Beautiful condition
- One of the rarest and most elegant versions of the Traction



C'est à cause de sa ligne splendide qu'Hervé Ogliastro a souhaité ajouter un faux-cabriolet Traction à sa collection, sachant qu'il possédait déjà un cabriolet. C'est André Lecoq qui a trouvé pour lui cet exemplaire, dont le Conservatoire André Citroën nous a confirmé officiellement qu'il avait été commercialisé le 14 mai 1937, et que les numéros de châssis et de caisse correspondent. Une fois acquis, ce faux-cabriolet a fait l'objet en 1992 d'une restauration complète aux ateliers d'André Lecoq, qui faisait alors partie des restaurateurs les plus réputés d'Europe. Les travaux n'ont rien laissé au hasard : la carrosserie a été mise à nu, la tôlerie réparée et repeinte, les chromes ont été refaits et les accessoires manquants ont été rachetés. A l'intérieur, l'habitacle a été remis en état avec réfection de la sellerie, et tout l'équipement a été vérifié, complété et restauré

quand nécessaire. La mécanique a été elle aussi complètement revue, avec remise en état des trains roulants, des freins et du moteur, avec son équipement mobile et ses accessoires. Le faisceau électrique a été refait et l'équipement électrique vérifié. Le dossier qui accompagne la voiture comporte un grand nombre de factures totalisant près de 440 000 francs.

De teinte prune avec sellerie beige clair et siège arrière en simili rouge, la voiture se présente aujourd'hui dans un très bel état, la restauration montrant une belle patine. Rappelons que le faux-cabriolet correspond à l'une des versions les plus rares de la célèbre Citroën puisque, fabriqué jusqu'à l'automne 1938, sa production n'a pas dépassé quelque 700 exemplaires. Celui-ci constitue l'occasion d'en acheter un exemplaire de toute beauté.

*Its splendid lines led Hervé Ogliastro to add a Traction Avant faux-convertible to his collection, given that he already owned a convertible. It was André Lecoq who found this particular car for him. The Conservatoire André Citroën officially confirmed us that it had been sold on May 14, 1937, and that the chassis and body numbers correspond. Once acquired, this faux-cabriolet underwent a comprehensive restoration in 1992 in the workshops of André Lecoq, one of the most renowned restorers in Europe. Nothing was left out : the body was stripped, the sheet metal repaired and repainted, the chrome was redone and the missing accessories replaced. The upholstery was refurbished and all equipment was checked, completed and restored as needed. The mechanicals have also been completely overhauled,*

*with the refurbishment of the running gear, brakes, engine and accessories. The wiring harness was redone and the electrical equipment checked. The file that comes with the car contains a large number of invoices totaling nearly 440,000 francs. In plum color with light beige upholstery and red imitation leather rear seats, the car is in a beautiful condition, the restoration showing a beautiful patina. Remember that the faux-cabriolet is one of the rarest versions of the Traction Avant. Produced till the autumn of 1938, the total production did not exceed some 700 units. This is a very rare opportunity to acquire one of the most beautiful examples around.*







## 1936 DELAHAYE 135 CHÂSSIS COURT COMPÉTITION CABRIOLET FIGONI FALASCHI

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 46837  
Caisse Figoni n° 572

1.200.000 - 1.800.000 €

• Véritable Châssis court 135  
Compétition

• Une des plus belles  
réalisations de Figoni  
et Falaschi

• Historique suivi et connu

• Un des Chefs d'Œuvre  
de l'Automobile

• *Genuine short chassis 135  
Competition*

• *One of the finest Figoni  
et Falaschi creations*

• *Known continuous history*

• *An Automobile Masterpiece*







Cette voiture est un des six coupés réalisés sur châssis court Delahaye Type 135-20cv, par Figoni en 1936. Ces coupés très particuliers seront établis sur des châssis court de 2,70m d'empattement, châssis hors catalogue et réservés, comme les modèles 135 S de course à des clients et pilotes aguerris. Ils seront motorisés soit par le 6 cylindres de 3,2 litres (18cv) alimentés par trois carburateurs répondant à l'appellation spécifique « Coupe des Alpes », soit par le 6 cylindres de 3.5 litres (20cv) répondant dans ce cas à l'appellation spécifique « Compétition ». Le coupé châssis 46837 date d'avril 1936, d'origine est animé par un moteur de 20cv, il se doit donc de porter l'appellation 135 Compétition.

### Liste des 6 coupés Figoni sur châssis Delahaye 135 de 1936

#### 1-Caisse 532

La première voiture construite est celle livrée à Mr Jeancart. Elle porte le numéro de châssis 46576. Son style assez flamboyant est différent de celui de cinq autres coupés construits en 1936. La voiture est immatriculée à Paris vers janvier 1936 sous le numéro 4505 RK 1. Elle participe à des concours d'Élégance sur la Côte d'Azur avant guerre. Elle a survécu et se trouve dans une collection aux USA .

#### 2-Caisse 533

Cette seconde voiture est réalisée pour le Dr Robert Firminhac à Paris. Son épouse engage la voiture dans plusieurs concours d'Élégance en 1936. Le numéro de châssis suit immédiatement celui de Jeancart Châssis 46577. Le véhicule est immatriculé à Paris vers janvier 1936, sous le numéro 5475 RK 1. Cette voiture n'existe plus.

#### 3-Caisse 572 – La voiture présentée

Cette voiture est décrite dans le registre Figoni comme : « Faux cabriolet 3 places (2 pl.av et 1 en travers, derrière les dossier) ». Le numéro de châssis n'est pas indiqué mais le véhicule est immatriculé à Paris en février 1936 sous le numéro 3439 RK 3. Grace aux registres de Police nous savons que ce numéro d'immatriculation correspond au

châssis 46837. Le client est un certain Bibal, habitant Paris ou le département de la Seine. La voiture de Bibal est néanmoins la seule indiquée comme « 3 places dont une en travers ».

#### 4-Caisse 556

Cette voiture est décrite dans le registre Figoni « Faux-Cabriolet Perrot ». Le numéro de châssis n'est pas indiqué , mais il s'agit de 46839. L'immatriculation est fournie par Figoni, et vérifiée sur les photos : Plaque 7227 RK 4 vers avril 1936. Au nom du pilote Albert Perrot. Elle ne possède pas de toit ouvrant ,et pas de charnières de porte extérieure.

#### 5-Caisse 571

Cette voiture est décrite dans le registre Figoni comme « Faux-cabriolet .Caisse rouge. Moulure et roues : blanches. Client Bedel. » Il n'y a pas mention d'un numéro de châssis ni d'une immatriculation. Un certain « Bedel-Paris » a déjà pris livraison chez Figoni, d'un « Cabriolet décapotable sur châssis Delahaye, sorti de carrosserie le 11.12.1935. Ceci semble nous confirmer que Bedel habite bien Paris, et pourrait être un professionnel de l'automobile pour commander deux Delahaye à Figoni en quatre mois. Il existe en 1936 un « Garage L. Bedel ,9 Boulevard Garibaldi. Paris 15em. » et en 1939 : « Bedel Garage, 54 Avenue Bosquet. Paris 7em. » Cette voiture est la dernière de la série des trois coupés Figoni presque identiques, car la suivante 47242 est très différente.

#### 6-Caisse 609

Le numéro de châssis 47242 est indiqué dans le registre Figoni. Ni le nom du client ni l'immatriculation, ne sont indiqués. Le véhicule est décrit « Coach 2 portes, peinture gris horizon et bleu torpilleur. » Cette voiture possède un capot avec une seule grande rangée d'ouies et les phares sont intégrés. Sa carrosserie est en tôle, tandis que les caisses de 46837 et 46839 sont en aluminium. Elle se trouve aujourd'hui dans une collection aux USA.>>>

*This car is one of six coupés produced by Figoni in 1936, on a Delahaye Type 135 (20bhp) short chassis. These very special coupés were built on non-standard 2.7m wheelbase chassis like the competition 135S models, and were intended for private clients and seasoned drivers. They were powered either by the 6-cylinder, 3.2-litre (18bhp) engine with three carburetors in the "Coupe des Alpes" version, or by the 6-cylinder 3.5-litre (20bhp) engine in the "Compétition" version. Chassis 46837, dated April 1936, was originally fitted with the 20bhp engine, hence its 135 Competition title.*

**Details of the 6 Figoni coupés on Delahaye 135 chassis dating from 1936**

#### 1-Body 532

*The first car built was delivered to Mr Jeancart. It had chassis number 46576. Its rather flamboyant styling is different to the other five models built in 1936. The car was registered in Paris sometime in January 1936. Before the war, it took part in various concours d'élégances on the Côte d'Azur. The car has survived and belongs to a collection in the US.*

#### 2-Body 533

*The second car was built for Dr Robert Firminhac in Paris. His wife entered the car for several concours d'Élégance events during 1936. The chassis, number 46577, follows on directly from Jeancart's car. It was registered in Paris around January 1936. This car no longer exists.*

#### 3-Body 572 – The car presented for sale

*This Delahaye is described in the Figoni register as : "Three-seater faux cabriolet with 2 front seats and one sideways behind the seat back". There is no mention of the chassis number but the car was registered in Paris in February 1936 with the number 3439 RK 3. Police records tell us that this registration corresponds to chassis 46837. The client was a certain Bibal, who lived in or*

*around Paris. This car was the only one recorded as having "3 seats with one across".*

#### 4-Body 556

*This car is described in the Figoni register as "Faux-Cabriolet Perrot", without mention of its chassis number which was 46839. Figoni registered the car in the name of the driver Albert Perrot in April 1936. It had no opening roof and no exterior door hinges.*

#### 5- Body 571

*In the Figoni register this car is described : "Faux cabriolet. Red body. Moulding and wheels : white. Client Bedel". There is no mention of chassis number or registration. A certain "Bedel-Paris" had already taken delivery from Figoni of a « Convertible cabriolet on Delahaye chassis, left workshop 11.12.1935. This shows that Bedel lived in Paris, and the fact that he ordered two Delahayes from Figoni in four months suggests that he may have been a dealer. In 1936 there was a "Garage L. Bedel, 9 Boulevard Garibaldi. Paris 15em." and in 1939 : "Bedel Garage, 54 Avenue Bosquet. Paris 7em." ». This car was the last of three almost identical Figoni coupés in this series, as the next one, 47242, was very different.*

#### 6-Body 609

*Chassis number 47242 is recorded in the Figoni register, although neither the name of the client or the registration number appears. The vehicle is described as "2-door sedan in blue and grey". It featured integrated headlights and there was a single row of loures on the bonnet. The car had a steel body, whereas 46837 and 46839 had aluminium bodies. Today the car belongs to a collection in the US.>>>*









André Bith au volant de #46837 lors de la course Nationale Sport, Montlhéry, 18 Avril 1948 © Archives Pierre-Yves Laugier

### >>> Les Coupés Delahaye Figoni châssis courts en course

Trois pilotes Delahaye ont engagés des coupés Figoni châssiscourt en course. Il est quasi certain que le Coupé de Tremoulet en 1936 soit celui de A.Bith en 1948, c.a.d. 46837, la voiture présentée. Le Coupé de Perrot en 1936, châssis 46839, ressemble fort à celui de Chaboud en 1938-1939. Lorsque 46839 fut retrouvé en épave par Tainguy, les trous sur les arêtes des ailes avant pour les jones chromés étaient encore visibles, comme sur le coupé de Chaboud au Paris-Nice. Ces détails n'apparaissent pas sur la photo de 46837 à Montlhéry en 1948. Cette dernière ne semble donc pas être le coupé de Chaboud, mais ressemble fort à celui de Tremoulet. Les deux pilotes étaient propriétaires d'un garage à Paris de 1936 à 1938. « Chaboud -Tremoulet.voit.auto.22bis Boulevard Saint Marcel. Paris 5em. » Ce garage est aussi connu sous le nom « Grand Garage d'Austerlitz ». Si le coupé de Tremoulet est bien 46837 livré à Bibal, nous ne savons pas pourquoi Tremoulet ne l'acquiert pas à son nom directement. Peut-être le rachète t-il à Bibal fin mai 1936, car la voiture est réimmatriculée à Paris le 23 mai 1936, alors qu'elle est mise sur la route en février.

### LE COUPE DELAHAYE FIGONI CHASSIS 46837 - Caisse 572

Il s'agit de la caisse 572 faite pour Bibal, en même temps que la caisse 556 réalisée pour Perrot, les deux numéros de châssis, 46839 et 46837, étant très proches, comme l'étaient 46576 (caisse 532) et 46577 (caisse 533).

#### Bibal -Tremoulet 1936

La seule participation certaine de Tremoulet au volant du coupé est au « Grand Prix International des Indépendants.Coupe d'Automne à Montlhéry », le 20 septembre 1936. Jean Tremoulet pilote la voiture numéro 28. L'A.G.A.C.I organise cette journée comprenant plusieurs courses réservées aux coureurs indépendants propriétaires de leurs voitures. L'une des trois courses est réservée aux voitures de sport. Les Delahaye 135s de Joseph Paul, de Louis Villeneuve, de Danniell et de Chaboud sont en carrosserie Course Le Mans, celle de Tremoulet est le seul coupé. Le départ est donné à 13h30 sous la pluie. Joseph Paul mène de bout en bout.Tremoulet abandonne pour une raison inconnue. La seule photo du coupé de Tremoulet en virage sous la pluie, est parue dans la revue de l'A.G.A.C.I en septembre 1936. Ce mauvais cliché ne permet pas de

>>> The short chassis Figoni Delahaye Coupés in competition  
*The short chassis Figoni coupés were raced by three Delahaye drivers. It is almost certain that Tremoulet's Coupé from 1936 was the car owned by A.Bith in 1948, ie chassis 46837, the car in the ale. Perrot's Coupé from 1936, chassis 46839, closely resembles Chaboud's car in 1938-1939.*

*When 46839 was found as a wreck by Tainguy, the holes on the edges of the front wings for chrome bars were still visible, as on Chaboud's coupé in Paris-Nice. These details don't appear on the photo of 46837 at Montlhéry in 1948, suggesting that the car in the sale wasn't Chaboud's coupé, but is more likely to be Tremoulet's. The two drivers owned a garage in Paris between 1936 and 1938 : "Chaboud -Tremoulet.voit.auto.22bis Boulevard Saint Marcel. Paris 5em." also known by the name "Grand Garage d'Austerlitz".*

*If Tremoulet's coupé is indeed chassis 46837, delivered new to Bibal, it is not clear why it was never in Tremoulet's name. It is possible that he bought it from Bibal at the end of May 1936, as the car was re-registered in Paris on 23 May 1936, having been put on the road in February of that year.*

### THE DELAHAYE FIGONI COUPE CHASSIS 46837 - Body 572

*The body number 572 was made for Bibal at the same time as body 556 for Perrot, the two chassis 46839 and 46837 being very similar, as was the case with 46576 (body 532) and 46577 (body 533).*

#### Bibal -Tremoulet 1936

*The only definite participation by Tremoulet at the wheel of this coupé was in the "Grand Prix International des Indépendants. Coupe d'Automne à Montlhéry", on 20 September 1936. Jean Tremoulet raced car number 28. The day, organised by the A.G.A.C.I, included three races reserved for independent owner drivers, with one specifically for sports cars. The Delahaye 135s of Joseph Paul, Louis Villeneuve, Danniell and Chaboud had Le Mans competition bodies, and Tremoulet's was the only coupé. The race started in the rain, and Joseph Paul led from start to finish. Tremoulet retired for an unknown reason. There is just one photo of Tremoulet's coupé taking a corner in the wet, which was published in the A.G.A.C.I magazine in September 1936. The quality of the photo is poor*





Jean-Marie Lefèvre au volant de # 46837, 1938 © Archives Pierre-Yves Laugier

lire une immatriculation. La voiture est presque neuve. Nous distinguons bien la moulure claire sur fond sombre. Le coupé d'André Bith, au départ d'une course sur ce même circuit en 1948, lui ressemble beaucoup. Après sa course de Montlhéry en septembre 1936, Tremoulet ne se montre plus au volant du coupé Delahaye. Le 23 septembre 1938, il aurait pris le départ de la course de cote de Lapize, près de Montlhéry, au volant d'une Delahaye, numéro 123. Cet engagement n'est pas vérifié et il peut s'agir d'une 135S de course. Le coupé 46837 est déjà revendu au Printemps 1938.

#### **Le Dr Jean-Marie Lefèvre et le coupé Delahaye 1938-1946**

Lorsque Roger Tainguy achète 46837, il découvre une plaque de propriétaire gravée au nom de « Dr J-M LEFEVRE Vigne aux Bois (Ardennes) » Fort de cet élément précieux, Roger Tainguy retrouve le fils du médecin ardennais. Dans les archives familiales figure une photo du coupé Delahaye 46837. Le cliché montre le coupé de Tremoulet à Montlhéry en 1936. La plaque d'immatriculation laisse lire 7109 AV 2, numéro issu le 28 avril 1938, au nom de Jean-Marie Lefèvre, médecin à Vrigne aux Bois. Dans les souvenirs familiaux, le Dr Lefèvre utilisait son coupé Delahaye pour faire ses visites de médecin de

campagne, à une vitesse qui permettait de parer aux urgences ! Jean-Marie Lefèvre s'installe médecin de campagne à Vrigne aux Bois, et son frère Robert à Monthermé au nord du département. Le premier achète neuve en février en première Delahaye 135 18cv puis en avril 1938 il acquiert le coupé 46837. Son frère, lui, achète un roadster Delahaye 135 châssis court Figoni Géo Ham ! Les deux frères sont amis avec le coureur local, Raymond Sommer et son coéquipier au Mans, Tazio Nuvolari. Le grand jeu consiste entre les pilotes, en une course de ville à ville avec départ place des Vosges à Paris et arrivée place Ducale à Charleville. Autre plaisir automobile prisé par J-M Lefèvre : se rendre avec la Delahaye coupé sur le circuit de Monza après une étape à Venise au Danieli. Lorsque survient la guerre, la voiture est cachée chez un paysan dans l'Allier. Elle passera cinq ans dans une grange, sous la paille. A l'été 1945, J-M Lefèvre et son fils de six ans viennent la rechercher. La belle endormie démarre au quart de tour. Ce souvenir incroyable pour un enfant reste marqué dans la mémoire de celui-ci jusqu'à aujourd'hui. Malheureusement après une centaine de kilomètres, une pièce d'embrayage casse. Elle est changée par un garagiste local qui, par chance, possède la rechange. La Delahaye est vendue >>>

*and it is not possible to read the registration. The car was practically new, and it is possible to make out the light moulding on the dark background. André Bith's coupé, shown at the start of a race on the same circuit in 1948 looks remarkably similar. Following his appearance at Montlhéry in September 1936, there are no further records of Tremoulet at the wheel of this car. On 23 September 1938, he may have taken part in the Lapize hillclimb, near Montlhéry, driving a Delahaye, number 123. This has not been verified but it could have been in a competition 135S. Chassis 46837 had already been sold in the spring of 1938.*

#### **Dr Jean-Marie Lefèvre and the Delahaye coupé 1938-1946**

*When Roger Tainguy bought chassis 46837, he discovered a plaque engraved with the name "Dr J-M LEFEVRE Vigne aux Bois (Ardennes)" in the car. Armed with this precious information, Tainguy tracked down the son of the Doctor, who found a photo in the family archives of chassis 46837, showing the same car that Tremoulet drove at Montlhéry in 1936. The registration plate reads 7109 AV 2, a number issued on 28 April 1938, to*

*Jean-Marie Lefèvre, Doctor from Vrigne aux Bois. According to recollections of the family, Dr Lefèvre used his Delahaye to do his rounds in the country, at a speed that made it possible to respond to emergencies! Jean-Marie Lefèvre had established himself as a country doctor in the Vrigne aux Bois region, and his brother Robert in Monthermé, in the north of the department. Jean-Marie bought his first new Delahaye 135 18bhp in February, and then in April 1938 acquired this coupé, chassis 46837. His brother, meanwhile, acquired a Géo Ham short chassis Delahaye 135 roadster by Figoni! The two brothers were friends with a local racing driver, Raymond Sommer and his Le Mans team mate, Tazio Nuvolari. The drivers entertained themselves with a race that started in the Place des Vosges in Paris and finished in the Place Ducale in Charleville. Dr Lefèvre also enjoyed driving his Delahaye on the circuit at Monza after taking part in a stage at Danieli in Venice. Later, during the war, the car was hidden by a farmer in the center of France. It spent five years in a barn, hidden under hay bales. In the summer of 1945,*

*Dr Lefèvre and his six-year old son returned to find the coupé. The sleeping beauty started >>>*



>>>pendant l'hiver 1945-1946.

#### **Le coupé/cabriolet propriété d'André Bith de 1946 à 1959**

Le 18 avril 1948, André Bith s'aligne au départ d'une course à Montlhéry, au volant du coupé Delahaye 46837. Dans le magazine l'Action automobile et Touristique de Mai 1948, un petit entrefilet présente cette épreuve : « A Montlhéry le 18 avril, s'est déroulée la course nationale Sport, organisée par l'A.C.I.F avec le concours de l'U.S.A, sous le patronage de l'Action Automobile. Indépendamment du succès sportif et populaire qu'obtint cette réunion, il est bon de souligner qu'elle permit à quelques aspirants champions de se manifester et de se mettre en évidence..... » André Bith est parti en tête lors de sa série. Il a l'habitude des départs canon, mais ne finit pas toujours. Il connaît bien la piste de Montlhéry car, dès 1936, il mangeait du pneu au volant de son roadster Bugatti Type 44 puis en pilotant son Type 35 de 1925. André Bith est un fou de voitures. Il en possédera plus de 50 de 1928 à 1991. Né à Paris le 21 avril 1910, fils du médecin chef de la préfecture de Police de Paris, et héritier d'une famille qui possède les terrains sur lesquels André Citroën a bâti ses usines, le jeune André a

toujours considéré la vie comme tournée exclusivement vers les plaisirs, et celui de l'automobile en particulier. Dans la liste manuscrite de ses automobiles, qu'il a bien voulu préparer à notre intention il a plusieurs années, figure en bonne place son Coupé Delahaye 46837. La voiture est ainsi décrite : « 1946 Delahaye 135MS Roadster 2 places 20 cv Figoni Falaschi » Lors d'une conversation avec André Bith peu de temps avant son décès, celui-ci nous a confié les précieuses informations suivantes sur son Coupé/Cabriolet Figoni Delahaye :

« J'eus 3 Delahaye, la première achetée fin 1938 était un cabriolet Chapron 2 places châssis long, un carburateur, noire capote noire. Cette voiture a été prise par les allemands en 1940. Fin 1944, j'achète un cabriolet 4 places Chapron, découvrable en Milord. Elle était de couleur blanche. Elle est revendue vers 1946. Enfin, en 1946, je fais l'acquisition d'un Coupé Delahaye châssis court par Figoni. La voiture était équipée de deux carburateurs. Je lui ai mis un moteur de 3,8 litres, et des amortisseurs De ram pour courir à Montlhéry en 1948. Je l'ai achetée à un gars qui était médecin Place des Invalides et possédait une discothèque. La voiture avait souffert du froid de l'hiver. Il fallut >>>

*>>>immediately, the memory of this extraordinary event from his childhood staying with the son ever since. Unfortunately, after a hundred of kilometres or so, part of the clutch broke. It was changed by a local mechanic who luckily had the correct spare part. The Delahaye was sold during the winter 1945-1946.*

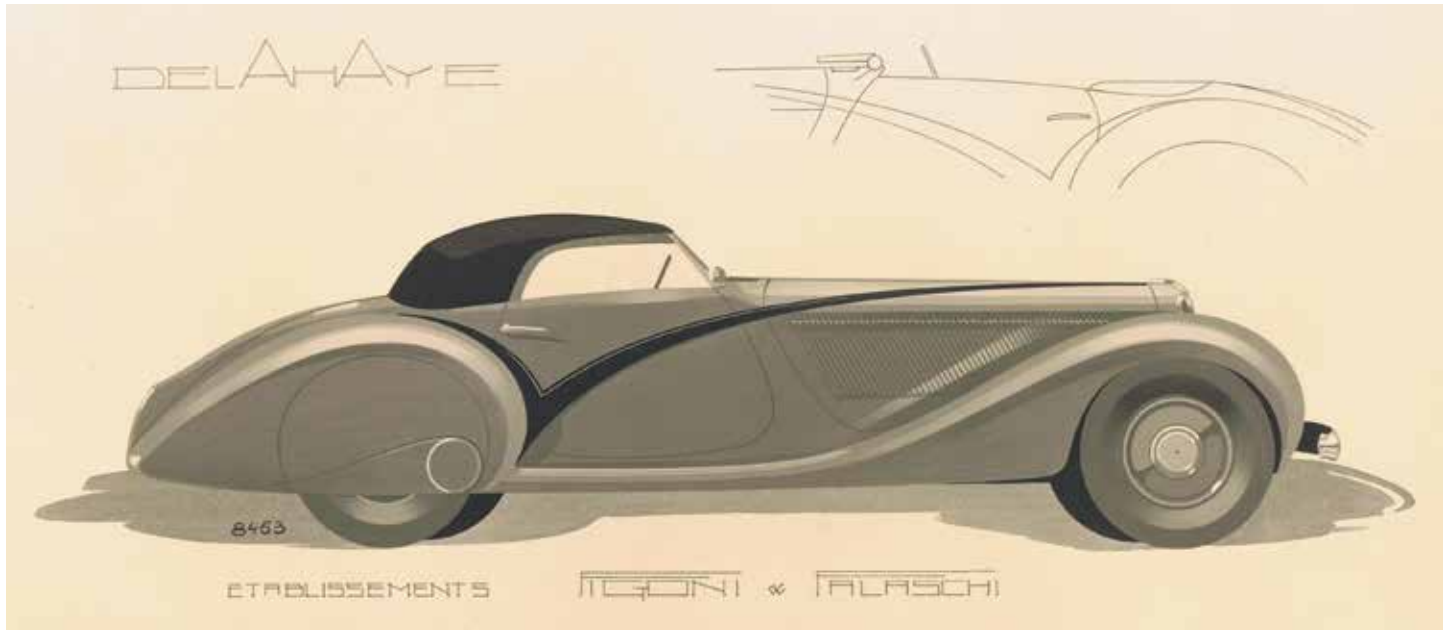
#### **The coupé/cabriolet owned by André Bith from 1946 to 1959**

*On 18 April 1948, André Bith lined up at the start of a race at Montlhéry, at the wheel of his Delahaye coupé, chassis 46837. There was a report on this event in the magazine l'Action automobile et Touristique in May 1948: "At Montlhéry on 18 April, the national sports race, was held by the A.C.I.F with the support of the USA, under the patronage of the Action Automobile. In addition to the popular sporting success of this gathering, it was good to see that the event allowed some aspiring champions to showcase their talents." André Bith took the lead in his series. He had the habit of starting explosively but didn't always finish. He knew the Montlhéry circuit well, having burnt plenty of rubber there since 1936, first in a Bugatti Type*

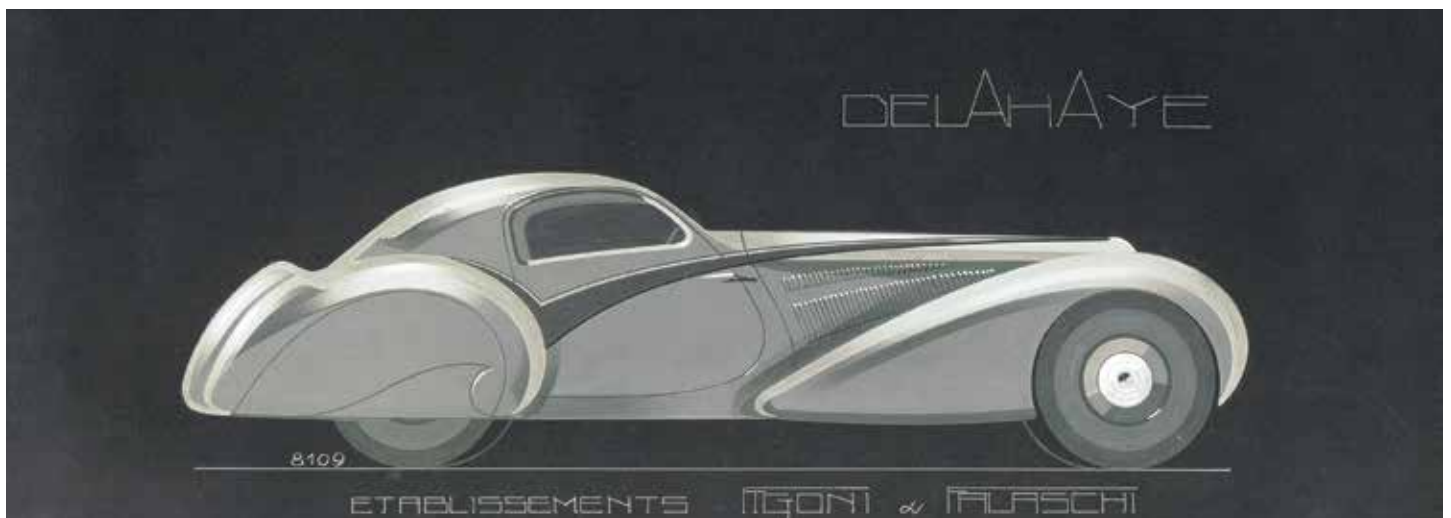
*44 roadster and then in a 1925 Bugatti Type 35. André Bith was mad about cars. Between 1928 and 1991 he owned more than 50. Born in Paris on 21 April 1910, son of the chief physician for the Police Force in Paris, and from a family that owned the land on which André Citroën built his factories, the young André had always considered life to be about having fun, particularly in cars. In a handwritten list of his cars that he was kind enough to prepare for us some years ago, his Delahaye chassis 46837 features prominently. The car was described thus: "1946 Delahaye 135MS Roadster 2 seater 20 bhp Figoni Falaschi". During a conversation with André Bith shortly before his death, he gave us the following valuable information on his Figoni Delahaye Coupé/Cabriolet:*

*"I had 3 Delahayes, the first bought at the end of 1938 was a 2-seater long chassis Chapron cabriolet, with a single carburettor, black with black hood. This car was seized by the Germans in 1940. At the end of 1944 I bought a 4-seater cabriolet by Chapron, convertible into a Milord. It was white, and I sold it in 1946. Finally, in 1946, >>>*





Dessin Figoni cabriolet 1936 © Archives Jean-Paul Tissot



Dessin Figoni coupé 1936 © Archives Jean-Paul Tissot

>>> donc changer le moteur. Un moteur compétition à 2 carburateurs fut installé. Vers mai 1948, ma petite amie de l'époque me réclame un cabriolet pour nos escapades à Deauville. Je porte la voiture chez un carrossier de Levallois qui la modifie en respectant les lignes directrices arrières de Figoni. A la place de la troisième place arrière vient se loger la capote, recouvert de son couvre-capote dur. Ce cabriolet fut peint en noir. La voiture était assez haute. Elle marchait bien. Je n'ai pas pu l'utiliser longtemps car des problèmes personnels m'ont fait m'exiler en Amérique du Sud en 1949 »

Pendant sa période mexicaine, André Bith utilise deux coupés Mercury puis deux Buick.

Pendant ce temps là, le cabriolet Delahaye 46837 dort sagement dans une des dépendances du château familial de Chaumont dans l'Yonne, ancienne résidence des princes de Condé. Cette immense bâtisse de 60 pièces possède une remise chauffée. La Delahaye va y attendre le retour de son propriétaire fin 1957. Quelque temps plus tard, il se rend au château rechercher la voiture avec son ami Henri Salvador. Ce dernier lui conseille de la revendre. Fin 1959, le véhicule est cédé à un marchand de voitures à la Porte de Paris. Le responsable possède une affaire de voitures Place Champerret, sorte de marché de l'occasion en plein air. Henri Salvador y avait déjà acheté là-bas une Cadillac. L'affaire est conclue pour 30 000 anciens francs. Celui-ci se souvient du nom du propriétaire qui lui a succédé : un certain De Nègre. Il habitait avenue de Wagram, et aurait payé l'auto 150.000 anciens francs. Il aurait mis la voiture chez Chapron pour réaliser une capote.

#### Informations extraites du Registre de Police de Paris 1959

La voiture portait auparavant le numéro 6291 RP, issu dans le département de la Seine en 1946. La voiture est décrite : « Delahaye Type I35M décapotable 3 places 20 cv. ». La date de réimmatriculation par André Bith est le 25 novembre 1959. La nouvelle plaque dans la série 75 est le 5874 JJ 75. Elle est postérieure de deux ans à son retour en France. Cette

inscription dans le département de la Seine, sous la nouvelle série, est peut-être motivée par une nécessité avant sa revente officielle. En tous cas la revente par Bith au marchand de la Porte Champerret, doit se situer juste après cette date.

Le 24 février 1960, le véhicule est cédé à Henri de Nègre, 50 Avenue de Wagram, Paris. Ce grand amateur de voitures est né le 23 décembre 1905 à Etretchet, dans l'Indre. Le Baron Henri-Robert de Nègre du Clat est le fils du Baron Charles du Clat. Le jeune Henri-Robert est connu sous le nom de Robert de Nègre. Sa deuxième épouse, décédée en 1997 à l'âge de 92 ans, Mme Françoise de Nègre, a bien voulu nous confier quelques souvenirs sur son mari, et la seule photo connue de 46837 en cabriolet.

« Il se faisait appeler Robert. Il était veuf de sa première femme, Alice Peronnet. Il habitait un immeuble au 50 Avenue de Wagram qui appartenait à sa belle famille. Cette construction Haussmannienne disposait d'une petite cour intérieure, mais il n'y avait pas de garage pour les Delahaye, qui couchaient dehors. Lorsqu'il se maria en juillet 1966, les voitures ont été vendues. Robert de Nègre était un personnage très drôle, il avait une mémoire fabuleuse, mais ne lisait jamais. Cet être original et intelligent pouvait envouter ou déplaire dès la première rencontre. Il était sportif, passionné d'aviation. La profession orientée vers l'immobilier n'est pas au beau fixe en 1966, le marché est au calme plat. »

Cela peut être une raison pour la revente des Delahaye. Robert de Nègre possédait en effet trois Delahaye exceptionnelles : L'ancienne voiture de course de Chaboud, châssis 47192, possédée brièvement en octobre 1958. Le Coupé vert olive métallisé, ex voiture de course châssis 46625, acquis en avril 1958 et revendu en octobre 1966. Et le cabriolet Figoni, ex Coupé châssis 46837, de février 1960 à janvier 1966. Il eut aussi d'autres Delahaye.

Robert de Nègre va conserver son cabriolet 46837 pendant six ans. La proximité du mariage et la mauvaise conjoncture de l'immobilier, lui font se séparer des deux Delahaye parmi les plus rares : Le cabriolet Figoni

>>> *I acquired a short chassis Delahaye coupé by Figoni. The car was equipped with two carburetors. I put a 3.8-litre engine in it, and De ram shock absorbers in order to race at Montlhéry in 1948. I bought it from a guy who was a doctor based in Paris and who owned a discotheque. The car had suffered from the cold and I had to change the engine. A twin-carb racing engine was fitted. Around May 1948, my girlfriend at that time wanted a cabriolet for our trips to Deauville. I took the car to a coachbuilder in Levallois and he modified it respecting the Figoni design. The hood takes the place of the third back seat, covered by the hard tonneau cover. The cabriolet was painted black. It worked well. I wasn't able to use it for long as for personal reasons I had to go to South America in 1949"*

*While in Mexico, André Bith had two Mercury coupés and then two Buicks. During this time, the Delahaye 46837 was wisely stored away in one of the outbuildings of the Chaumont family château in Yonne, a former residence of the Princes of Condé. This immense 60-room property had a heated outbuilding. The Delahaye waited there for its owner to come back in late 1957. Later, he returned to the château with his friend Henri Salvador to find the car. Salvador advised him to sell it. At the end of 1959, the car was sold to a dealer in Porte de Paris. The manager ran a business in Place Champerret, a kind of open-air secondhand market. Henri Salvador had bought a Cadillac from there. The deal was done for 30 000 French francs. Bith remembered the name of the owner who succeeded him : a certain M. De Nègre, who lived on Avenue Wagram and would have paid around 150,000 French francs for the car. It is believed he sent the car to Chapron to have a hood made.*

#### Information taken from the Paris Police Register 1959

*The registration issued in the Seine Department in 1946 was 6291 RP. The car was described : "Delahaye Type I35M convertible*

*3-seater 20bhp". It was re-registered by André Bith on 25 November 1959, two years after he returned to France. The new plate in the 75 series was 5874 JJ 75. This new registration was perhaps needed before the sale of the car. In any case, it must have been sold by Bith to the dealer from Porte Champerret just after this date.*

*It was 24 February 1960 when the vehicle sold to Henri de Nègre, of 50 Avenue de Wagram, Paris. Nègre was born on 23 December 1905 in Etretchet, Indre and was a great car enthusiast. His full title was Baron Henri-Robert de Nègre du Clat and he was the son of Baron Charles du Clat. However the young Henri-Robert was known simply as Robert de Nègre. His second wife, who died in 1997 at the age of 92, Mme Françoise de Nègre, kindly shared some memories of her husband, along with the only known photo of chassis 46837 in cabriolet form.*

*"He called himself Robert. He became a widower when his first wife, Alice Peronnet, died. He lived in an apartment at 50 Avenue de Wagram that belonged to his wife's family. This Haussmann building had a small interior courtyard, but no garage to park the Delahaye, which had to stay outside. When he got married in 1966 the cars were sold. Robert de Nègre was a very funny man, with a fabulous memory, who never read. This original and intelligent man could enchant or displease at the first encounter. He was sporty and mad about aviation. The real estate profession was not in a good place in 1966, and the market was flat."*

*This was perhaps a reason why the Delahayes were sold. Robert de Nègre owned three exceptional Delahayes : the ex-Chaboud competition car, chassis 47192, owned briefly in October 1958. The metallic olive green Coupé, ex-competition chassis 46625, bought in April 1958 and resold in October 1966, and the Figoni cabriolet / ex-Coupé chassis 46837, between February 1960 and January 1966. He also owned other Delahayes. Robert de Nègre kept his cabriolet, chassis 46837, for six years. Impending*



46837 est cédé en janvier 1966 et le coupé Guilloré 46625 en octobre. C'est le 28 janvier 1966 qu'un dénommé Landis, dessinateur, domicilié 14 Avenue de la Rivière au Plessis Trévisé, se porte acquéreur de 46837. La voiture conserve sa plaque parisienne de 1959, 5874-JJ 75.

A la fin des années 1980, Roger Tainguy, grand collectionneur de Delahaye, achète la voiture à Landis. Ce dernier s'était servi de l'auto avant de commencer une restauration qui n'avait pas aboutie. Roger Tainguy confie la restauration totale du véhicule à un jeune carrossier qui débute dans le métier : Jean-Luc Bonnefoy, dont l'atelier se trouve dans le Cher. Interrogé sur les souvenirs relatifs à cette restauration, J-L Bonnefoy précise : « Cette voiture (#46837) et l'autre coupé Delahaye (#46839) amené en 2000 par le même Tainguy, possédaient toutes les deux un tablier en contre plaqué de 19mm d'épaisseur et non en alu. J'avais trouvé cela bizarre. Par la suite, j'ai appris que toutes les Delahaye de course châssis court

avait cette spécificité. » Le pare-brise manquant, qui était à l'origine rigide, en provenance du coupé, fut remplacé par une pièce rabattable plus dans l'esprit du cabriolet.

En 1992, Hervé Ogliastro tombe amoureux de cette sublime Delahaye, fraîchement restaurée et en fait l'acquisition auprès de Roger Tainguy. Hervé a régulièrement engagé sa voiture dans de nombreux rallyes, l'a exposée au Centre International de l'Automobile de Pantin, dont il était le créateur et a couru sur la piste de Montlhéry en mars 1994. Depuis, elle est garée dans le garage de la superbe propriété d'Hervé, entretenu par l'excellent Francis Courteix.

Nous ne mettons pas en vente une voiture mais un Chef d'œuvre Automobile, une de ces pièces d'art qui ont valorisé l'histoire de l'automobile française en portant le souffle de l'Excellence et de la Beauté.

Pierre-Yves Laugier

*marriage and the weakness of the real estate market persuaded him to part with two of the rarest Delahayes: the Fignoni cabriolet 46837 was sold in January 1966 and the Guilloré coupé 46625 in October of the same year. It was on 28 January 1966 that a M. Landis, a draughtsman, became the new owner of 46837. The car retained its 1959 Parisian registration, 5874-JJ 75.*

*Towards the end of the 1980s, Roger Tainguy, an important Delahaye collector; bought the car from Landis, who having used it, had started but not completed a restoration. Tainguy entrusted full restoration of the car to a young coachbuilder who had just started in the profession : Jean-Luc Bonnefoy. Asked about this restoration, Bonnefoy remembers: "This car (#46837) and the other Delahaye coupé (#46839) brought in 2000 by the same Tainguy, both had a bulkhead in 19mm plywood and not aluminium. I found that strange. Subsequently, I learnt that all the short chassis*

*competition Delahayes had this feature." The missing windscreen, originally rigid on the coupé, was replaced by a fold-down one, more in keeping with a cabriolet.*

*In 1992, Hervé Ogliastro fell in love with this stunning and newly restored Delahaye, and bought it from Roger Tainguy. Hervé has taken part in numerous rallies in this car, exhibited it at the Centre International de L'Automobile de Pantin that he had founded, and driven it on the track at Montlhéry in March 1994. Since then, it has been parked in the garage of his splendid property, and maintained by the excellent Francis Courteix.*

*What is offered for sale here is not simply a car, but an Automotive Masterpiece. It is a work of art highlighting the history of the Automobile in France, that bears the stamp of Excellence and Beauty.*

Pierre-Yves Laugier



## 1936 TALBOT-LAGO TI50C

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 82930

1.200.000 - 1.600.000 €

• Histoire sportive légendaire

• 4 participations  
aux 24 Heures du Mans

• Historique limpide,  
modèle mythique

• L'archétype de la voiture  
de course française  
d'avant-guerre

• *A legendary sporting career*

• *4 participations in  
the 24 Hours of Le Mans*

• *The limpid history  
of a mythical model*

• *The archetypal French  
pre-war racing car*



### Hégémonie allemande en GP

Le 10 octobre 1933, la Fédération Internationale homologue une nouvelle formule pour les GP valable initialement pour une période de trois ans à partir de la saison 1934 (finalement prolongée d'une année et donc appliquée aussi en 1938). La nouveauté consiste, pour l'essentiel à autoriser dans les courses d'une durée minimale de 500kms, les monoplaces de cylindrée illimitée et d'un poids maximum sans les pneus de 750kg à sec (ni eau, ni huile, ni

carburant).

Depuis son arrivée au pouvoir moins de 10 mois auparavant Adolf Hitler a entrepris de maîtriser tous les leviers du pays et en parallèle, a choisi de se servir des événements à portée internationale comme support pour sa propagande. Les Grands Prix, temple de la technicité, en font logiquement partie et, dès lors, les firmes allemandes Mercedes et Auto Union, puissamment aidées par son gouvernement, vont monopoliser les victoires. Leur

**German Grand Prix Hegemony**  
*On 10 October 1933 the International Federation approved a new Grand Prix formula, initially valid for a three years starting with the 1934 season (although finally extended until 1938). The main innovation allowed single-seater cars with unlimited capacity to take part in races of over 500km, providing they respected a 'dry' maximum weight (not including water, oil or fuel) of 750kg.*

*Ever since his rise to power Adolf Hitler had set out to control all aspects of German life and, at the same time, exploit international events for propaganda purposes – naturally including Grand Prix races, as showcases of technical prowess. Helped by government backing, the German firms Mercedes and Auto Union dominated the Grand Prix scene to such an extent that starting grids became smaller and smaller, and effective competition*





domination est telle que peu à peu les grilles de départ se réduisent et la réelle concurrence des autres nations disparaît ; Alfa Romeo, Maserati et Bugatti, avec sa type 59, ne sont au mieux que des faire valoir.

#### **Décision conservatoire des dirigeants de l'ACF**

Les responsables du sport Automobile français, désireux de ramener les prestigieuses firmes nationales sur les circuits, décident

pour 1936 d'organiser le GP de l'ACF avec de nouvelles règles. Bugatti, d'accord d'emblée sur le principe, est rapidement rejoint par Delage, Delahaye, Amilcar et Talbot. Le nouveau règlement officialisé le 13 octobre 1935 ouvre l'épreuve aux voitures de Sport; son but avoué est bien sûr d'encourager l'implication en compétition des firmes françaises et si possible de permettre leur succès mais, aussi et ouvertement, de favoriser la voiture de course « raisonnable » ; celle dont>>>

*from other nations disappeared: Alfa Romeo, Maserati and Bugatti, with its Type 59, were little more than also-rans.*

**Reaction of ACF Directors**  
*The heads of the Automobile Club de France, keen to see prestigious national firms return to racing, decided to introduce new rules for the 1936 ACF Grand Prix. Bugatti agreed in principal from the outset, and were soon joined by Delage,*

*Delahaye, Amilcar and Talbot. The new regulations, adopted on 13 October 1935, opened the event to sports cars; the declared goal was, of course, to encourage the involvement of French firms and, if possible, facilitate their success; but also to openly encourage 'reasonable' racing cars whose development could be directly applied to series cars (the Le Mans 24 Hours had been launched in much the same spirit). Models were therefore to be>>>*





Grand Prix de l'ACF, 1936 © DR



Circuit de Montlhéry, 1936 © DR

>>> le développement est directement transposable sur les voitures de série (assez dans l'esprit qui avait prévalu lors de la création des 24 Heures du Mans).

Ainsi les voitures doivent être produites en un minimum d'exemplaires et être conformes à un modèle offert au public faisant l'objet d'un catalogue en de nombreux points de base: voies et empattements, dimensions du châssis, dimensions extérieures du bloc moteur, nombre de cylindres, course et alésage, nombre et position des soupapes et des bougies, type d'embrayage et de pont, nombre de vitesses, mécanismes de poussée et de réaction, système de direction, type de suspensions et enfin dimension des tambours de freins. En outre la carrosserie de type découvert sans capote doit comporter deux places minimum, ailes, phares, pare-brise, avertisseurs, rétroviseur, silencieux efficace et dispositif complet d'éclairage, plus un démarreur. L'obligation faite par le règlement d'une réalisation minimum de 20 ensembles mécaniques (châssis + moteur) et le parallèle imposé entre la voiture de course défendant la marque sur les circuits et celle proposée sur catalogue aux clients sportifs va donner naissance jusqu'à la guerre à la création de magnifiques GT habillées à l'unité chez les plus grands maîtres carrossiers français.

**La I50C et ses objectifs : gagner le GP de l'ACF et les 24 Heures du Mans et assurer la promotion de la marque**

Anthony Lago est arrivé d'Angleterre début 1934 pour prendre la direction de Talbot afin d'en assurer le redressement. Après une période de convalescence faite de modification et modernisation de la gamme, il envisage une activité en course. Dans son esprit la course s'impose à deux titres : c'est un support publicitaire indispensable mais aussi et surtout un banc d'essai idéal et donc un atout pour l'amélioration des modèles de sa gamme et leur promotion. Dans cet état d'esprit fin 1935, il ne peut que répondre favorablement au nouveau règlement de l'ACF et pour cela, charge Walter Becchia de concevoir un nouveau modèle.

Ainsi naît la T150C dont 4 unités sont produites pour la saison 1936 (la « série » sera complétée par deux nouvelles unités fabriquées en 1937). Pour assurer son engagement en courses et établir le financement de son équipe officielle composée de René Dreyfus et André Morel, Lago n'a pas d'autre choix que de vendre deux des quatre voitures construites. Elles resteront cependant préparées à l'usine; l'une est acquise par Pierre Louis-Dreyfus qui, pour des raisons de discrétion, court alors sous le pseudonyme de «Heldé», l'autre par est vendue à Francique Cadot, un amateur lyonnais peu connu.

#### La T150C de la vente

La voiture de la vente est celle cédée dès 1936 à Francique Cadot. Pour le GP de l'ACF, la seule course qu'il dispute à son volant, il fait équipe avec le bouillant alsacien Henry Stoffel. L'abandon sur fuite

>>> *produced in minimum numbers, and conform to a model available to the public – with a catalogue of basic requirements concerning wheelbase, dimensions of the chassis, exterior dimensions of the engine block, number of cylinders, number and positioning of valves and spark-plugs, type of clutch and axle, number of gears, steering system, type of suspension, dimension of the drum brakes, etc. Additionally, cars without a hood had to have at least two seats, wings, headlights, windscreen, horn, rear-view mirror, silencer and full lighting system, plus starter.*

*The new rules also called for minimum production of 20 chassis/engine ensembles. The obligatory parallel between racing cars defending their marque on the track, and cars offered by catalogue to sporting clients, would lead to the design of some magnificent GTs, individually fitted by France's master-coachbuilders, in the years before World War II.*

**The I50C & its Goals: To win the ACF Grand Prix & the Le Mans 24 Hours – and help promote the Marque**

*In early 1934 Anthony Lago arrived from England to take charge at Talbot and ensure its return to economic health. After a convalescent period of modifications and modernization, he decided to go into track racing for two main reasons: to generate vital publicity, and – above all*

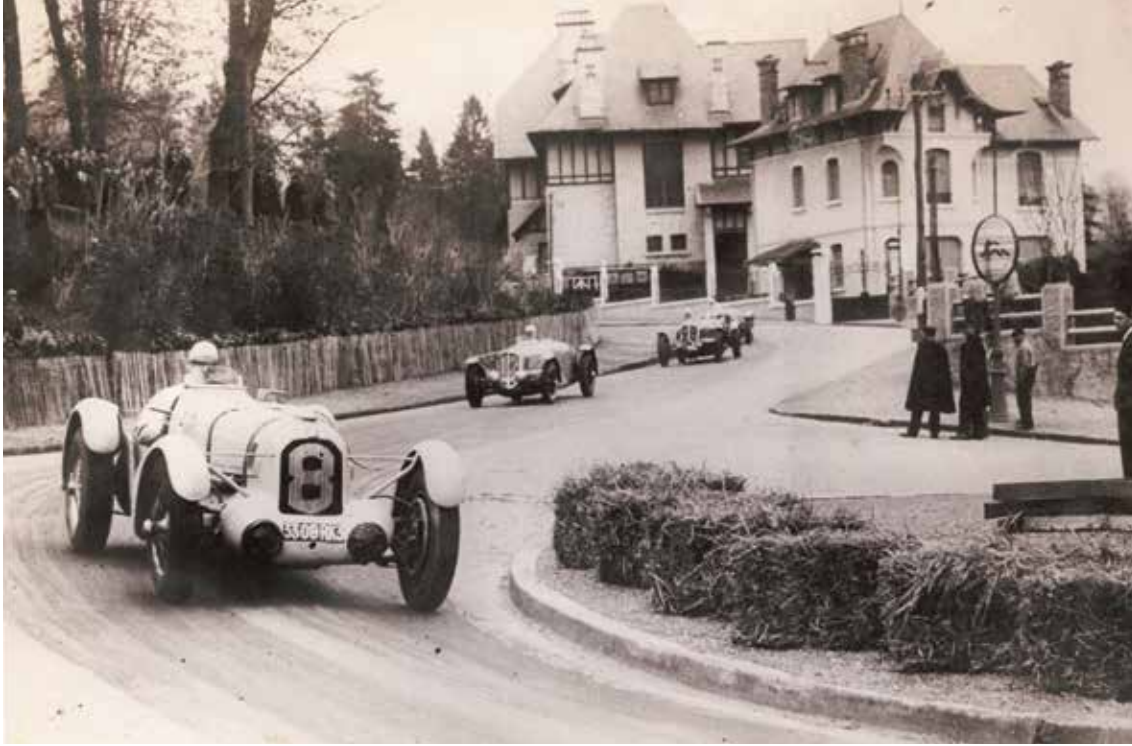
*– as the perfect testing ground for the firm's new models. So he naturally responded favourably to the ACF's new rules, and tasked Walter Becchia to design a new sports car at the end of 1935.*

*The result was the T150C. Four cars were produced for the 1936 season (the 'series' would be completed by two further cars in 1937). To ensure Talbot could start racing, and to pay for his new team of René Dreyfus and André Morel, Lago had no option but to sell two of the four cars – although they were still assembled at the factory. One was acquired by Pierre Louis-Dreyfus who, for reasons of discretion, competed under the pseudonym Heldé; the other was sold to Francique Cadot, a little-known car enthusiast from Lyon.*

The T150C to be offered for sale

*The car offered here is the one bought by Francique Cadot in 1936. For the ACF Grand Prix, the only race he took part in, he teamed up with the volatile Henry Stoffel from Alsace. They abandoned after a fuel leak after just 10 laps. Cadot, busy with his work and aware of his limitations, soon gave up thoughts of a racing career. Before the end of the season the car was lent to Raph for the Comminges Grand Prix, then shown by Talbot at the Paris Motor Show in October. During the close season Luigi Chinetti, hitherto Talbot's chief mechanic, quit the firm following a spat*





Grand Prix de Pau, 1937 © DR



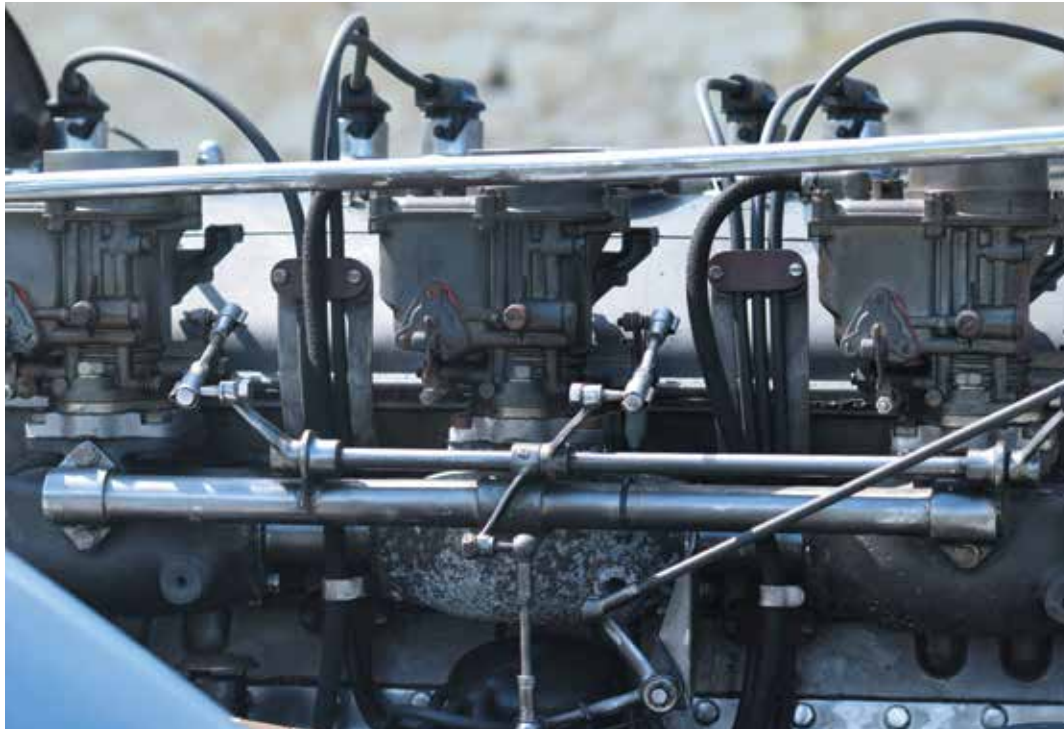
Donington Park, 1938 © DR

d'essence après 10 tours seulement sanctionne cette unique sortie et Cadot, pris par ses affaires et conscient de ses limites, arrête rapidement ses projets de courses. Avant la fin de la saison, la voiture est prêtée à «Raph» pour le GP du Comminges avant d'être exposée sur le stand Talbot du Salon de l'Auto en octobre. Durant l'intersaison, Luigi Chinetti, jusque là chef mécanicien de Talbot, quitte la firme suite à des tensions récurrentes avec Becchia. Il s'installe alors à son compte dans un garage d'Auteuil. Dans cette structure il récupère l'entretien des deux Talbot privées qui constituent en quelque sorte l'équipe B de la firme

de Suresnes. A cause de contre-temps dans la préparation des voitures officielles en début de saison 1937, Chinetti assure la présence de Talbot aux Mille Miles et au Mans. Dans l'épreuve italienne 82930 est accidentée par le jeune et talentueux René Le Begue tandis que, conduite au Mans par Chiron et Chinetti, elle abandonne après moins de 100 km alors qu'elle faisait au départ partie des outsiders sérieux. Peu après, Le Begue en fait l'acquisition et s'en sert durant les épreuves de fin de saison durant la première moitié de l'année 1938. Ses bons résultats amènent son intégration dans l'équipe Talbot officielle en cours d'année. C'est>>>

*of disagreements with Becchia, and set up independently. His garage in Auteuil would be tasked with servicing the two privately-owned Talbots – which, so to speak, had formed the firm's B team. Problems with preparing the official cars at the start of the 1937 season meant it was Chinetti who ensured Talbot's presence at the Mille Miglia and Le Mans. Chassis n° 82930, driven by the talented young René Le Begue, crashed out of the Mille Miglia; at Le Mans, where it was driven by Chiron & Chinetti and considered a serious outsider, it dropped out after less than 100km.*

*The car was acquired soon afterwards by René Le Bègue, who used it during end-of-season events in the first half of 1938. Promising results saw him join the official Talbot team during the year, so he sold his T150C to Pierre Bouillin, who raced under the pseudonym Levegh, and needed a car to take part in the Le Mans 24 Hours (with Jean Trévoux). The team were 2nd going into the 16th hour, but had to abandon due to a problem with a cylinder-head gasket. Less than a month later their participation in the Spa 24 Hours – something of a compensatory event for>>>*



>>> pourquoi il décide de se séparer de sa T150C personnelle. Pierre Bouillin qui va alors adopter le pseudonyme de «Levegh» l'achète pour disputer les 24 Heures du Mans avec Jean Trévoux. L'équipage classé 2<sup>e</sup> peu avant la 16<sup>e</sup> heure doit renoncer sur un problème mineur mais définitif de joint de culasse. Moins d'un mois plus tard, les 24 Heures de Spa, qui font à l'époque office de revanche pour les malchanceux de l'épreuve mancelle, s'achèvent sur une sortie de route ; mésaventure que « Levegh » connaîtra encore lors du Rallye Liège-Rome-Liège. En 1939, quelques places d'honneur enregistrées placent la Talbot et son pilote dans la bonne moyenne mais la déception est toujours de mise dans la Sarthe où 82930 connaît à nouveau l'abandon lors des 24 Heures du Mans.

Après la longue interruption due au conflit mondial, les pilotes ressortent avec le matériel existant qu'ils utilisent dans les GP disputés pour la plupart en Formule libre pour permettre d'intégrer tous les volontaires aux maigres grilles ; parmi eux naturellement « Levegh » au volant de sa Talbot. Il participe à l'épreuve du renouveau en septembre 1945 au bois de Boulogne et enregistre en 1946 quelques belles performances notamment

les 2<sup>e</sup> places obtenues aux GP de Belgique, de Nantes et des trois villes du Nord.

Fin 1946 l'annonce est faite de la mise en production d'une nouvelle monoplace chez Talbot. Encouragé par sa saison 46, « Levegh » est parmi les premiers à verser un acompte pour retenir une de ces T26C (110004) et, un peu optimiste sur les délais de livraison, vend la T150C à Edmond Mouche. Comme beaucoup à l'époque, ce dernier opte pour une modernisation de l'apparence de la voiture en vue de la nouvelle saison. Faire du neuf avec du vieux était tout ce que pouvait se permettre les amateurs de voitures limités par le cadre strict du plan quinquennal Pons qui interdisait en France la production de nouveaux modèles pour réserver les matières premières à la reconstruction du pays. Pour cela la T150C rejoint les ateliers Lecanu à Levallois où est réalisée une nouvelle carrosserie aluminium. Elle va ensuite à Suresnes chez Talbot pour y recevoir une préparation sérieuse et notamment un remplacement des freins à câbles Bendix par des Lockheed hydrauliques. Mouche n'est pas vraiment un pilote de GP et la Talbot qui accuse ses 10 ans et sa conception sport ne peut bien sûr rivaliser avec les Maserati et ERA à

>>> *unlucky Le Mans competitors – ended when they careered off the track. Levegh suffered the same mishap during the Liège-Rome-Liège rally. But a series of high-placed finishes made 1939 a good year for Talbot and its driver – although there was further disappointment at Le Mans, where the 82930 again dropped out during the 24 Hours.*

*After a lengthy hiatus due to World War II, racing resumed with existing vehicles in Grand Prix races staged mostly according to Formula Libre rules to help attract as many participants as possible – naturally including Levegh at the wheel of his Talbot. He took part in the first major post-war race in the Bois de Boulogne in September 1945, and posted some fine performances in 1946 – finishing 2nd in the Belgian Grand Prix, Nantes Grand Prix and the Grand Prix des Trois Villes du Nord.*

*At the end of 1946 plans for a new single-seater Talbot were announced. Encouraged by his 1946 season Levegh was one of the first to pay a deposit for one of these T26Cs (n° 110004) and – slightly optimistic about the date of delivery – sold his T150C to Edmond Mouche. Like many*

*others at the time, Mouche chose to modernize the car's appearance ahead of the new season. Making new things out of old was all that car enthusiasts could do, given the strict limitations imposed by the Pons five-year plan banning new models in France so as to ensure raw materials were reserved for national reconstruction. The T150C had new aluminium coachwork fitted at the Lecanu workshops in Levallois, then headed to Talbot in Suresnes for a serious overhaul – with Lockheed hydraulic brakes replacing the Bendix cable brakes. But Mouche was not really a Grand Prix driver and the Talbot, now ten years old and showing its sports car origins, could hardly compete with the Maseratis and supercharged ERAs which, along with the Talbot single-seaters from 1939, took part in the Grand Prix series of 1947 (which saw the official birth of Formula One at the Pau Grand Prix). The new Delage and Delahaye models were also superior. In this context Mouche – often with José Scaron as team-mate – was making up the numbers rather than challenging for honours. Even so, the reliable Talbot managed seven finishes out of eight – the*





compresseur qui composent avec les monoplaces Talbot de 1939 les plateaux des GP de 1947 (qui voit naître officiellement la FI à l'occasion du GP de Pau). Les Delage et les Delahaye de pointe sont aussi devant. Souvent en équipe avec José Scaron, il fait partie dans ce contexte des participants qui font nombre plus que des animateurs ou même outsiders potentiels. La fiabilité de la Talbot permet cependant pratiquement à chaque fois d'atteindre l'arrivée à l'exception, en huit sorties, du GP d'Albi.

En fin de saison il renonce aux courses sur circuit et vend alors la voiture à Louis Rosier, pilote clermontois qui vient de passer deux saisons au volant d'une T150C (90115) née cabriolet Figoni et sommairement coursifiée par ses soins en 46 avant d'être elle aussi recarrossée chez Lecanu pour la saison 1947. Avec la T150C 82930 achetée à Mouche il souhaite seulement disposer d'une voiture pour le début de saison afin d'attendre sa Talbot T26C (110001) tout en restant actif. Louis Rosier se sert lui-même de la voiture dans les GP du début de saison puis la délaisse au profit de sa nouvelle monoplace. 82930 devient alors seconde voiture de sa structure et sera désormais affectée aux rares épreuves Sport et à la location.

C'est ainsi que John Claes débutera sa carrière à son volant par une 3<sup>e</sup> place obtenue dans le GP des Frontières et que Louis Rosier fils va faire ses premières armes en circuit. Rosier s'en sert lui-même lors du GP de Pescara ouvert aux Sport qu'il termine 3<sup>e</sup>. En 1949, Rosier et son fils se partageront 82930 pour la reprise des 24 Heures du Mans. Décidément malchanceuse dans la Sarthe, la voiture y connaît son 4<sup>e</sup> abandon sur 4 participations, sort qu'elle connaîtra encore lors du GP de l'ACF disputée exceptionnellement à Saint-Gaudens en formule sport. Rosier et son fils remporteront cependant le succès au Mans l'année suivante avec la T26GS (110055).

En cette année 1950, pour sa dernière année d'activité, 82930 devenue obsolète et, faisant double emploi, est prêtée à Jean Estager, ami clermontois de Rosier. La voiture restera ensuite en sommeil en Auvergne avant d'être achetée en 1956 par l'Ecurie Les Lévrier basée à Paris. Elle ne reprendra pas la piste officiellement et, après une longue période de stockage de plus de 10 ans, sera achetée en 1967 par Paul Bignon. Durant cette période où ce type de voiture ne présente d'intérêt pour quasiment personne, il agit très régulièrement comme>>>

*exception being the Albi Grand Prix.*

*Mouche retired from track racing at the end of the season and sold the car to Louis Rosier from Clermont, who had just spent two seasons driving a T150C (90115) that had begun life as a Figoni cabriolet before being rendered more or less raceworthy by Rosier himself in 1946, then having new bodywork fitted (also by Lecanu) for the 1947 season. Rosier only bought the T150C n° 82930 from Mouche because he needed a car for the start of the season – so he could remain active while awaiting his Talbot T26C (n° 110001). Louis Rosier used the car in the early season Grand Prix before exchanging it for his new single-seater. The 82930 became his back-up car – used for occasional sports car events, or offered for hire. This is how John Claes first sat at its wheel, with 3rd place at the Grand Prix des Frontières, and also how Louis Rosier Junior made his racing debut. Rosier Senior drove it himself at the Pescara Grand Prix (open to sports cars), finishing 3rd. In 1949 Rosier and his son shared the 82930 when the Le Mans 24 Hours started up again. The car's bad luck at Le Mans persisted,*

*with a fourth abandonment in as many participations – a fate it would also endure at the ACF Grand Prix, held exceptionally at St-Gaudens in Formula Sport. Rosier and his son did, however, enjoy success at Le Mans in 1950, at the wheel of the T26GS (110055).*

*Also in 1950 – its last year of active motor racing – our now obsolete and superfluous 82930 was lent to Jean Estager, a Clermont friend of Rosier's, before being mothballed in Auvergne until 1956, when it was bought by Ecurie Les Lévrier of Paris. But there was no return to track racing and, after remaining in storage for over a decade, the car was bought by Paul Bignon in August 1967. During this period, when this type of car was of interest to hardly anyone, he often acted as an intermediary, and sold the 82930 in October 1967 to Jacques Baillon, a haulage operator from Niort who had long specialized in collecting prestigious French cars – anassing so many, in fact, that he had no time to look after them properly, or even drive them. The unused Talbot would remain his property for over a decade until 1979, when cash-flow problems>>>*



>>> intermédiaire.

Dès octobre 1967, il vend 82930 achetée en août. Elle passe alors aux mains de Jacques Baillon, grand transporteur de Niort qui s'est fait une spécialité de la collecte des voitures françaises de grandes marques dont il est un collectionneur de la première heure. Il en amasse tant qu'il n'a pas le temps d'en assurer l'entretien et même de jouir de leur utilisation. La Talbot inerte restera sa propriété pendant plus de 10 ans jusqu'en 1979, année durant laquelle des ennuis de trésorerie amènent hélas une vente aux enchères forcée dans laquelle une grande partie de ses voitures sera dispersée. C'est Lucien Mette père qui s'en rend acquéreur à l'occasion, simplement parce ce qu'il a déjà un client pour elle : Edouard Bittel. Celui-ci la gardera jusqu'en 1982, date à laquelle elle passe chez René Mauries ; ce dernier la cède à son tour en 1982 à Michel Seydoux.

Aucun de ses amateurs français n'a entrepris de travaux sur la voiture qui est restée à l'état non restauré de 1967, et c'est dans ce même état que la voiture rejoint en 1983 l'Angleterre par l'intermédiaire de Charles Howard. Il a alors ses locaux au 16 Queens's Gate, Mews Place dans le quartier de Londres où sont alors localisés les marchands de voitures anciennes. Son voisin Dan Margulies basé au n°12 de la même rue en fait l'acquisition peu après et en entreprend la restauration pour la vendre au mieux, ce qu'il tente de faire en la mettant en photo dans les annonces des journaux spécialisés anglais de juillet 1983. Déception ! Sous sa forme d'alors elle ne fait

envie à personne et compte tenu du peu de documents disponibles à l'époque aucun amateur ne lui attribue une histoire précise ; même pas sa participation au Mans 1949 qui aurait pourtant aidé. Marchand de qualité et pragmatique, Margulies se souvient alors de la T150C de Guy Gale (82934) contre laquelle il avait couru en 1954 quand il disposait lui-même de Delahaye 135S ex Rob Walker. C'est pour cela qu'il décide de recarrosser 82930 en type T150C de course sans savoir en fait alors qu'elle était née comme cela. Pour réaliser ce travail, il fait appel à Paul Grist, spécialiste réputé pour la qualité de son travail. Ce dernier dépose la carrosserie Lecanu (vendue plus tard en Italie, revenue à Rétromobile il y a cinq/six ans) et, pour la carrosserie, se base sur l'observation de celles des deux T150C basées en Angleterre. Le travail achevé en début de l'année 1984 permet à la voiture de faire enfin sa réapparition sur les circuits après près de 35 ans de sommeil. Ses débuts ont lieu en juillet à Silverstone, pas encore peinte, aux mains expertes de Richard Bond puis le mois d'après, peinte cette fois, entre celles de David Cohen qui s'en ai rendu acquéreur entre temps. A l'occasion d'une transaction, la Talbot revient dans le stock de Margulies qui ne met pas trop de temps à lui trouver un nouvel acheteur. Il s'agit de Peter Hannen qui s'en sert lors des Mille Miglia historique auxquelles elle participera encore à quelques occasions notamment en 1987, 1988 et 1989 avec Jeffrey Pattinson, son propriétaire suivant. Il est alors dynamique directeur>>>

>>> prompted an auction where most of Baillon's cars were sold. It was bought by Lucien Mette Senior – who already had another buyer lined up: Edouard Bittel, who sold it on to René Mauries in 1982. Mauries, in turn, sold it to Michel Seydoux that same year.

None of these French car enthusiasts did any work on the car, which was still in its unrestored condition of 1967 when it arrived in England in 1983, as the property of Charles Howard of 16 Queen's Gate, Place Mews in London – an area of the city popular with vintage car dealers. His neighbour Dan Margulies, of 12 Queen's Gate, acquired it soon afterwards, and had it restored with a view to making a tidy profit. But his attempts to sell it by placing advertisements in the specialist British press (complete with photograph) in July 1983 were doomed to failure. In its state at the time no one was interested, especially as no documents were available to chart its history – not even to prove it had taken part in the Le Mans 24 Hours in 1949. But the pragmatic Margulies, who remembered racing against Guy Gale's T150C (n° 82934) in 1954 at the wheel of his own Delahaye 135S (ex-Rob Walker), decided to re-fit the 82930 as a Type T150C racing car – little suspecting that this was its original raison d'être !

He hired the renowned specialist Paul Grist to removed the Lecanu bodywork (later sold in Italy, then seen at Retromobile five/six years ago). Grist based

his bodywork on two T150Cs in England. Work was finished by the start of 1984, finally enabling the car to return to the track after an absence of nearly 35 years – at Silverstone in July. It was driven, still unpainted, by Richard Bond. One month later – now painted – it was driven by David Cohen, who had bought it in the interim.

The Talbot was soon back with Margulies, but he wasted no time in finding another buyer: Peter Hannen, who drove it in the Historic Mille Miglia, in which the car took part on several occasions – notably in 1987, 1988 and 1989 with its next owner, Jeffrey Pattinson, dynamic director of Coys of Kensington, one of the most prominent dealers in historic automobiles.

Five years later Pattinson sold it to Erich Trabber then, before it had been transported to Switzerland, to Peter Groh in Germany, where it underwent fresh restoration at Feierabend – before at last finding its way to Erich Trabber in 2000. The 82930 was carefully prepared and maintained by Markus Scharnost until, in 2002 it became part of the garage of the automobile connoisseur who entered it in Artcurial Motorcars 2013 Rétromobile auction during which it was purchased by Hervé Ogliaastro. The car went directly to his property in the South-West of France where it was serviced and maintained by the excellent Francis Courteix. The car has been driven regularly on the back roads of this splendid region>>>







Circuit de Montlhéry, 1936 © DR

>>> de Coys of Kensington, l'une des firmes les plus en vue du moment dans le négoce de voitures de collection.

Après cinq ans d'utilisation, il la cède à Erich Trabber puis, avant que le collectionneur suisse n'ait eu l'occasion de la transférer chez lui, à Peter Groh en Allemagne. Elle y bénéficie alors d'une nouvelle restauration chez Feierabend avant de se rendre enfin chez Erich Trabber en 2000 qui en fait à nouveau l'acquisition. 82930 y est soigneusement préparée et entretenue par Markus Scharnost jusqu'à ce qu'elle rejoigne en 2002 les garages de l'avant dernier propriétaire. Celui-ci l'inscrit dans la vente Artcurial Motorcars de février 2013 à Rétromobile où Hervé Ogliastro en fait l'acquisition. La voiture ira directement dans sa propriété du sud-ouest et y sera révisée puis entretenue par l'excellent Francis Courteix. La voiture roule régulièrement sur les petites routes de cette splendide région mais Hervé n'en a plus l'utilité parce qu'elle fait double emploi avec son Grand Prix Bugatti.

#### Intérêt en collection

Une voiture de sport française de forte cylindrée construite en regard du règlement dit « ACF 1936 » et donc, aussi en vue de la victoire absolue aux 24 Heures du Mans, est quelque chose de rare : 6 Talbot T150C, 4 Bugatti 57G ; 15 Delahaye 135S et quatre 145 V12 et enfin 2 Delage pour l'essentiel. Si on considère uniquement les survivantes en état d'origine convenable cela concerne moins de 20 voitures.

Une Talbot T150C est du type qui a gagné le GP de l'ACF et le Tourist Trophy en 1937, qui a participé aux Mille Miglia en 1937 et a servi en 1946 et 1947 dans les premiers GP d'après-guerre, ce qui rend la voiture de la vente hautement historique et à la carrière complètement connue et limpide, éligible aux événements majeurs du calendrier des courses historiques. Elle est en cela une pièce de choix pour un amateur désireux de participer aux Mille Miglia, au Mans Classic, voire même sous certaines conditions au GP de Monaco historique.

Le châssis proposé a participé 4 fois au Mans; elle a été la voiture de « Levegh » dont la chevauchée en tête seul au volant d'une T26GS durant plus de 23h en 1952 lui a valu d'être intégré à l'équipe officielle Mercedes pour la funeste édition 1955 ; puis elle a été la voiture de Rosier qui l'a utilisée au Mans en 1949 avant de gagner l'édition 1950 sur une Talbot T26GS d'après-guerre. Ces éléments en font un exemplaire très marqué par l'épreuve phare et mythique des courses d'endurance.

Si la course n'est pas l'objectif prioritaire de l'acheteur alors il pourra, grâce à la conception simple du modèle, l'utiliser dans de longs déplacements, nez au vent, seul ou avec Madame, ou lors de rallyes divers.

Pierre Abeillon

>>> *but Hervé no longer has a use for it as it serves the same purpose as his Grand Prix Bugatti.*

#### Collector Interest

*A large-capacity French sports car made in line with ACF 1936' regulations, and therefore with the goal of victory at Le Mans, is a rare animal: we are basically talking about 6 Talbot T150Cs, 4 Bugatti 57Gs, 15 Delahaye 135Ss, four 145 V12s and 2 Delages. If we narrow it down to cars that have survived in reasonable condition, we are talking about less than 20 vehicles.*

*A Talbot T150C won the ACF Grand Prix and Tourist Trophy in 1937, took part in the 1937 Mille Miglia, then in the first post-war Grand Prix races in 1946 and 1947 – making our car highly historic, with a fully charted career. It is eligible for any major event in the vintage racing calendar. As such it represents a prime target for any connoisseur keen to take part in the Mille Miglia, Le Mans Classic or even, in certain conditions, the Historic Grand Prix of Monaco.*

*Our car took part in the Le Mans 24 Hours on four occasions. It was owned by Levegh – whose epic drive behind the wheel of a T26GS at Le Mans in 1952, when he spent 23 hours out in front, led to his joining Mercedes for the tragic race of 1955. In 1949 our car was driven by Rosier at Le Mans, before he won the 1950 race in a post-war Talbot T26GS.*

*In other words, this is a car with profound links to the stellar event of endurance racing.*

*Even if competitive racing is not a priority for its future owner, this car's classically simple design means it can be driven on long trips without a care in the world, alone or with Madame – or in any vintage car rally.*

Pierre Abeillon



ETAT des PARTICIPATIONS de la TALBOT T150C 82930 :  
TALBOT T150C 82930 : COMPETITION RECORD

28/06/36	GP de l'ACF	62	Cadot/Stoffel	Ab
05/07/36	GP de la Marne	54	Bradley	Forfait
09/08/36	GP du Comminges	38	Raph	3e
04/04/37	Mille Milles	139	Le Begue/Cattanéo	Ab
06/06/37	3 heures de Marseille	22	Morel	5e
19-20/6/37	24 heures de Mans	21	Chiron/Chinetti	Ab
18/07/37	GP de la Marne	4	Le Bègue	3e
04/09/37	Tourist Trophy	9	Le Bègue	2e
19/09/37	Journée de l'AGACI : coupe d'Automne	72	Le Bègue	Ab
19/09/37	Journée de l'AGACI : coupe de Vitesse	72	Le Bègue	1er
15-20/2/38	Rallye Paris-St Raphael	72	Lamberjack	7e
10/04/38	GP de Pau	16	Le Bègue	Forfait
08/05/38	Journée de l'AGACI	70	Le Bègue	
18-19/6/38	24 heures du Mans	7	Levegh/Trevoux	Ab
9-10/7/38	24 heures de Spa	16	Levegh/Trevoux	Ab
17-21/8/38	Rallye Liège-Rome-Liege	23	Levegh/Carrière	Ab
11/09/38	12 heures de Paris	14	Levegh	Forfait
07/05/39	Coupe de Paris	49	Levegh	
21/05/39	GP d'Anvers	22	Levegh	4e
04/06/39	GP du Luxembourg	2	Levegh	3e
17-18/6/39	24 heures du Mans	9	Levegh/Le Begue	Ab
06/08/39	GP du Comminges	24	Levegh	5e
27/08/39	GP de Liège		Levegh	annulée
03/09/39	GP de La Baulle	18	Levegh	annulée
09/09/45	Coupe des Prisonniers	6	Levegh	Ab
22/04/46	GP de Nice	22	Levegh	Ab
30/05/46	GP du Bois de Boulogne	8	Levegh	5e
16/06/46	GP de Belgique	55	Levegh	2e
07/07/46	GP de Bourgogne	12	Levegh	Ab
28/07/46	GP de Nantes	8	Levegh	2e
25/08/46	Circuit des 3 villes du nord	8	Levegh	2e
06/10/46	Coupe du Salon	12	Levegh	3e



Nouvelle carrosserie réalisée chez LECANU à PARIS

18/05/47	GP de Marseilles	38	José Scaron/Edmond Mouche	8e
01/06/47	GP de Nîmes	47	José Scaron/Edmond Mouche	10e
08/06/47	Coupees de l'AGACI		Edmond Mouche	2e
06/07/47	GP de la Marne	24	José Scaron/Edmond Mouche	5e
13/07/47	GP d'Albi	24	Edmond Mouche/José Scaron	Ab
03/08/47	GP d'Alsace	28	Edmond Mouche	9e
10/08/47	GP du Comminges	32	Edmond Mouche	8e
21/09/47	GP de l'ACF	4	Gianfranco Comotti	6e
12/10/47	Circuito del Valentino	10	Gianfranco Comotti	4e
29/03/48	GP de Pau	28	Louis Rosier	4e
16/05/48	GP des Frontieres	28	Johnny Claes	3e
30/05/48	GP de Paris	6	Louis Rosier/Charles Huc	5e
15/08/48	GP di Pescara	6	Louis Rosier	3
19/09/48	12 heures de Paris	7	Louis Rosier	Ab
19/09/48	12 heures de Paris	7	Andre Morel	Ab
26/06/49	24 heures du Mans	7	Louis Rosier	Ab
26/06/49	24 heures du Mans	7	Jean Louis Rosier	Ab
07/08/49	GP de l'ACF	22	Louis Rosier	Ab
07/08/49	GP de l'ACF	22	Yves Giraud Cabantous	Ab
15/08/49	GP di Pescara	4	Louis Rosier	Ab
09/10/49	Coupees du Salon	25	Jean Estager	2
26/03/50	Coupees de l'ACIF	3	Jean Estager	Ab
30/07/50	GP de Rouen	10	Jean Estager	8e

Nouvelle carrosserie réalisée chez Paul GRIST

14/07/84	VSCC-Silverstone	51	Bond
18-19/8/84	AvD-Nürburgring	25	Cohen
24/08/86	VSCC-Cadwell-Park		Hannen
21/09/86	VSCC-Donington		Hannen
12/10/86	Targa Florio historique	93	Hannen/Margulies
21 au 24/5/87	Mille Milles historiques	77	Hannen/Pattinson
5 au 8/5/88	Mille Milles historiques		Pattinson/Hugi
29/05/88	RAC-Norwich Union RAC run to Silverstone		Pattinson/McCarty
25/06/88	VSCC-Silverstone event 1	374	Pattinson
16-17/7/88	VSCC-Silverstone		Pattinson
15/04/89	VSCC-Silverstone, event 2	96	Pattinson
28 au 30/4/89	Mille Milles historiques	86	Pattinson/Lamplough
11/06/89	ACAV-Avignon		Pattinson
24/06/89	VSCC-Silverstone, event 1	178	Pattinson
8-9/7/1989	VSCC-Oulton Park	32	Pattinson
17 au 19/5/90	Mille Milles historiques	87	Pattinson/Saul
23-24/6/90	ASAVE-Montlhéry		Pattinson
28-29/7/90	HGPCA-Silverstone		Pattinson
11-12/8/90	AvD-Nürburgring		Pattinson
23/09/90	ACRA-Angoulême	8	Sinkin
20/04/91	VSCC-Silverstone, event 6	144	V. Linsay
13 au 16/8/92	AvD-Nürburgring-Course 3	120	Pattinson
06/01	Berne		Scharnost
08/02	AvD-Nürburgring		Valentin von Dziembowski
09/04	Le Mans classique	6	Valentin von Dziembowski
13/08/06	AvD-Oldtimer GP-Nurburgring/Rennen 7	43	Valentin von Dziembowski
09/06	Le Mans classique	18	Dziembowski/Scharnost



## CA. 1925 MOTOBÉCANE MBI

Vendue sans titre de circulation  
**Sold without title**

Moteur n° 36109

2.000 - 4.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Histoire originale
- Remise en état aux ateliers André Lecoq
- Charmante machine

- *A special history*
- *Restoration by André Lecoq workshop*
- *A charming motorcycle*



Lancé à la fin des années 1980, le Centre International de l'Automobile s'installe à Pantin, rue Estienne d'Orves, sur le site des anciennes usines Motobécane. Hervé Ogliastro est impliqué dans cette belle aventure d'un lieu dédié à l'automobile et son passé et, conscient du caractère historique des bâtiments, il décide d'acquérir une Motobécane ancienne, pour rendre hommage à cette marque bien connue. Ses amis se lancent à la recherche d'un modèle intéressant et trouvent une MBI du milieu des années 1920, à restaurer. A temps perdu, André Lecoq va procéder à la remise en état de cette petite machine qui offre aujourd'hui

une très belle présentation et comporte un système d'éclairage. Elle n'a plus été mise en route depuis sa restauration.

Ce modèle doté d'un monocylindre de 175 cm<sup>3</sup> deux-temps est le premier de la marque et va la rendre célèbre. Conçu par Charles Benoit et Abel Bardin, il se distingue par son élégance et sa simplicité. Avec une fourche à parallélogramme, une selle cuir suspendue, un pédalier classique et une transmission par courroie sur poulie-jante, c'est une jolie petite machine qui ne demande qu'à être remise en route pour faire le bonheur d'un amateur.

*Launched in the late 1980s, the museum Centre International de l'Automobile settled down in Pantin, at the site of the former Motobécane factory. Hervé Ogliastro was involved in this great adventure, a place dedicated to the automobile and its past and, conscious of the historical character of the building, he decided to acquire an old Motobécane as a tribute to this well-known brand. His friends kept looking for an interesting model and found an MBI from the mid-1920s that needed to be restored. André Lecoq restored this tiny machine, which today is in a*

*beautiful condition and features a lighting system. It has not been restarted since it was restored.*

*This model, with a 175cc two-stroke single-cylinder engine was the first model from the brand and is the one that made the brand famous. Designed by Charles Benoit and Abel Bardin, it is distinguished by its elegance and simplicity. With a parallelogram fork, a suspended leather saddle, a classic pedal and a belt transmission on a rim pulley, this is a pretty little machine that just needs to be restarted again to make an enthusiast happy.*



## 1908 DE DION BOUTON BI 15/18 HP DOUBLE PHAÉTON

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 105  
Moteur n° 3180

30.000 - 60.000 €

• Restauration exceptionnelle  
par Lecoq

• Accessoires complets,  
présentation impeccable

• Exposée au CIA de Pantin

• *An exceptional restoration  
by Lecoq*

• *Complete set of accessories,  
in impeccable condition*

• *Exhibited at the CIA  
of Pantin*



Pour Hervé Ogliastro, la passion automobile couvre de multiples facettes et les voitures très anciennes, les ancêtres, en est une qui lui tient particulièrement à cœur. Ainsi, après avoir acheté cette De Dion Bouton en châssis, il a retrouvé une carrosserie et fait complètement refaire la voiture dans les ateliers d'André Lecoq, où ont été fabriqués plusieurs pièces et panneaux manquants. Plusieurs accessoires ont été retrouvés, dont les éléments d'éclairage (phares BRC à acétylène) et une jolie mascotte 1914 "le policeman" signée Leverier. La restauration a été effectuée dans les règles de l'art en respectant strictement la présentation et les techniques d'époque et, dans sa présentation actuelle, avec sa sobre teinte verte, ses accessoires nickelés, ses instruments de tableau de bord marqués De Dion, son

élégante burette d'huile fixée sur l'auvent et son quatre-cylindres bi-bloc, la voiture paraît presque en état d'origine, sans souffrir de l'aspect trop "neuf" qui caractérise souvent les restaurations complètes. Détail intéressant, sur le marchepied gauche on retrouve dans un coffre en bois, un nécessaire à chauffeur avec un réservoir d'eau grâce auquel ce dernier pouvait se nettoyer après une séance de mécanique sur le bord de la route. Les factures de Lecoq jointes au dossier permettent de détailler les travaux réalisés en 1990-1991, et qui totalisent plus de 710 000 francs. Longtemps exposée au sein au CIA de Pantin, elle a été assez peu utilisée ces dernières années.

Il s'agit d'une magnifique représentante d'une des marques ayant profondément marqué l'automobile, au début du siècle refaite avec goût.

*Hervé Ogliastro is a multi-faceted car enthusiast and the veterans are particularly close to his heart. After buying the chassis of this De Dion Bouton, he found a body and decided to completely rebuild the car in the workshops of André Lecoq. Several accessories were found, including the lighting elements (BRC acetylene headlights) and a 1914 mascot "The Policeman" signed by Leverier, and several missing pieces and panels were rebuilt. The restoration strictly respected the presentation and the techniques of the times. In its present condition, with its sober green colour, its nickel-plated accessories, its dashboard instruments marked De Dion, its elegant oil canister fixed on the awning and its four-cylinder*

*twin-block, the car seems almost in original condition, without looking too "new", like total restorations sometimes do. Interesting detail: on the left step there is a wooden box with a driver's kit, including a water tank allowing to clean after a repair session on the side of the road. The invoices from Lecoq, attached to the file, make it possible to detail the work carried out in 1990-1991, and which totaled more than 710,000 francs. The car was exhibited at CIA of Pantin next to Paris for a long time and has seen very little use these last years.*

*It is a magnificent representative of one of the great brands that profoundly marked the beginnings of the automobile, tastefully restored.*

## 1957 O.S.C.A TIPO S 273

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1187S

500.000 - 800.000 €

• Véritable barquette conçue  
par les frères Maserati

• Historique en course  
intéressant

• Restauration  
de grande qualité

• *Real barchetta designed  
by the Maserati brothers*

• *Interesting racing history*

• *High quality restoration*









Course de Côte du Mont Ventoux, 1958 © Archives Maurice Louche



Course de Côte du Mont Ventoux, 1960 © Archives Maurice Louche



Course de Côte du Mont Ventoux, 1961 © Archives Maurice Louche

## PALMARES:

1957 (Gianni Manelli)			
8/9/1957	Course de Côte de la Faucille	--	4 <sup>e</sup>
29/9/1957	Pontedecimo - Giovi	360	4 <sup>e</sup>
1958 (Gianni Manelli)			
20/3/1958	Course de Côte de Planfoy	123	Ab
1/6/1958	Coppa della Consuma	--	Ab
8/6/1958	Coppa Citta di Asiago	116	2 <sup>e</sup> cat.
29/6/1958	Mont Ventoux	1	2 <sup>e</sup> cat.
6/7/1958	Bolzano-Mendola	--	3 <sup>e</sup> cat.
13/7/1958	Trento-Bendone	--	4 <sup>e</sup> cat.
31/8/1958	Ollon-Villars	118	2 <sup>e</sup> cat.
13/9/1958	Course de Côte de la Faucille	--	1 <sup>er</sup> cat.
14/9/1958	Stellavena Boscochiesanuova	190	2 <sup>e</sup> cat.
4/11/1958	Monza - Coppa Sant Ambroeus	--	1 <sup>er</sup> cat.
1959 (Gianni Manelli)			
5/4/1959	Stellavena Boscochiesanuova	422	5 <sup>e</sup> cat.
3/5/1959	Monza - Coppa Sant Ambroeus	236	3 <sup>e</sup> cat.
24/5/1959	Castell'arquato - Vernasca	226	1 <sup>er</sup> cat.
7/6/1959	Coppa Citta di Asiago	194	3 <sup>e</sup> cat.
28/6/1959	Mont Ventoux	104	2 <sup>e</sup> cat.
5/7/1959	Bolzano-Mendola	--	2 <sup>e</sup> cat.
12/7/1959	Trento-Bendone	322	4 <sup>e</sup> cat.
19/7/1959	Trofeo Val d'Intelvi	--	3 <sup>e</sup> - 1 <sup>er</sup> cat.
26/7/1959	Trieste - Opicina	--	3 <sup>e</sup> cat.
30/8/1959	Corsa dei Colli Torinesi	--	3 <sup>e</sup> cat.
6/9/1959	Aosta - Pila	--	4 <sup>e</sup> cat.
20/9/1959	Pontedecimo - Giovi	--	--
1960 (Gianni Manelli)			
5/4/1960	Stellavena Boscochiesanuova	614	4 <sup>e</sup> cat.
22/5/1960	Castell'arquato - Vernasca	--	1 <sup>er</sup> cat.
5/6/1960	Coppa della Consuma	306	Ab
12/6/1960	Mont Ventoux	22	1 <sup>er</sup> cat.
24/7/1959	Trieste - Opicina	--	4 <sup>e</sup> cat.
9/10/1960	Treponti - Castelnuovo	218	5 <sup>e</sup> cat.
1961 (Gianni Manelli)			
12/3/1961	Monza - Coppa Sant Ambroeus	236	1 <sup>er</sup> cat.2L
25/6/1961	Mont Ventoux	22	2 <sup>e</sup> cat.
1961 (Carlo Alberto Del Bue)			
10/9/1961	Vallelunga - premio campagnano	--	4 <sup>e</sup> cat.
1962 (Carlo Alberto Del Bue)			
25/4/1962	Vallelunga - Conchiglia	--	6 <sup>e</sup>
26/8/1962	Trofeo Micangeli, l'Aquila	--	2 <sup>e</sup> cat.
2/9/1962	Coppa Citta di Chieti	--	2 <sup>e</sup> cat.
7/10/1962	Pescara - Coppa Belvedere	--	1 <sup>er</sup> cat.
18/11/1962	Vallelunga - Trofeo d'autunno	150	2 <sup>e</sup> cat.
1963 (Carlo Alberto Del Bue)			
13/4/1963	Circuito di Cesenatico	--	7 <sup>e</sup> cat.
1964 (Carlo Alberto Del Bue)			
15/8/1964	Svolte di Popoli	262	--
16/8/1964	Trofeo Micangeli, l'Aquila	--	--
30/8/1964	Coppa Citta di Chieti	--	3 <sup>e</sup> cat.
13/9/1964	Coppacimino - Viterbo	266	--
1965			
28/3/1965	XXXI Coppa Gallenga - Roma	--	--
8/8/1965	Trofeo Micangeli, l'Aquila	--	--





### O.S.C.A une vraie Maserati !

En 1937, Maserati est au bord de la faillite. Les frères Maserati vendent alors leur société à la famille Orsi tout en restant présents dans l'entreprise. Le 1 décembre 1947, ils souhaitent retrouver leur indépendance. Il leur est interdit par contrat de réutiliser leur nom de famille. La marque O.S.C.A. est ainsi créée, signifiant : *Officina Specializzata Construzione Automobili*.

Les O.S.C.A sont aujourd'hui reconnues comme de vraies Maserati. Par contre, la confusion persiste pour distinguer les différents modèles et moteurs. Pour simplifier : mis à part les 4,5 litres (3 moteurs fabriqués), les formules juniors (à moteur Fiat 1100cc culbuté) et les 2 litres 6 cylindres, on distingue trois familles d'O.S.C.A : les Mt4, Les Type S et les 1600 GT.

**La Mt4 :** Maserati Tipo 4 est la première série apparue en 1948. Le châssis tubulaire est à suspensions indépendantes triangulées à l'avant. Le pont arrière est rigide, suspendu par semi cantilever. Le moteur est un 4 cylindres, son vilebrequin possède 5 paliers. Il est très vite équipé d'une culasse double arbre à cames en tête. La cylindrée du moteur se décline du 1100 cc au

1500 cc double allumage. La Mt 4 est la plus connue des O.S.C.A par ses multiples victoires de classes aux Mille Miglia, à Sebring avec Stirling Moss premier au général en 1954... En septembre 1955, une 1500cc bat 12 records mondiaux de vitesse dont les 10 km à 261,38 km/h (cette voiture est aujourd'hui exposée au musée de Mulhouse).

### La type S : modèle de la vente.

Elle bénéficie d'une évolution du châssis de la Mt4 : Le train avant est identique mais le châssis est élargi pour abaisser le centre de gravité et le train arrière est trainé. La grande nouveauté réside en son moteur repensé, plus compact, plus léger, avec une plus grande puissance au litre. C'est toujours un 4 cylindres double à arbre, à 5 paliers. Les cylindrées principales sont : 750 cc, 1100 cc (dont la S 273 de la vente), 1500 cc et 2000 cc. Dans le cas de la S 273 châssis n°1187, le moteur possède un bloc fonte, une culasse aluminium alimentée par 2 carburateurs double corps Weber DCO3 et un carter d'huile en magnésium. Le nombre 273 correspond à la cylindrée unitaire, soit avec ses 4 cylindres : 1100 cc. Avec ses 95 CV, cette barquette en aluminium de 480 kg peut atteindre les 200 km/h. >>>

### O.S.C.A. a genuine Maserati !

*In 1937, Maserati was on the brink of bankruptcy and the brothers sold their company to the Orsi family while staying on in the business. On 1 December 1947 they wanted to regain their independence, but, as they were legally not allowed to use the family name again, the new marque became known as O.S.C.A. (Officina Specializzata Construzione Automobili).*

*O.S.C.As are widely recognised as genuine Maserati today. There is, however, still some confusion over the different models and engines. To clarify: apart from the 4.5-litre (3 engines built), the Formula Juniors (with 1100cc pushrod Fiat engine) and the 2-litre six-cylinders, there are three different O.S.C.A variants – the MT4, the Type S and the 1600 GT.*

*The MT4 : The initials standing for Maserati Tipo, the MT4 was the first series to appear in 1948. The tubular chassis had independent front suspension with wishbones and the rear axle was rigid with semi cantilever. It had a 4-cylinder engine with a five bearing crankshaft, which was soon fitted with a twin*

*overhead cam cylinder head. The engine was available as 1100cc or twin-ignition 1500cc. The MT4 is the best known O.S.C.A., having clocked up multiple class wins in the Mille Miglia and won at Sebring outright in 1954, raced by Stirling Moss. In September 1955, a 1500cc version achieved 12 world speed records including 261.38 km/h over 10k (this car is on display in the Mulhouse museum today).*

*The Type S : the model in the sale. This model benefitted from an evolution of the MT4 chassis. It had the same front axle but the chassis was widened to lower the centre of gravity. The real innovation was the redesigned engine. It was still a twin overhead cam 4-cylinder unit but was lighter, more compact and very powerful. The engine was built in different sizes : 750 cc, 1100 cc (the S 273 in the sale), 1500 cc and 2000 cc. In the car on offer, chassis n°1187, the engine has a cast iron block and aluminium cylinder head with two twin-bodied Weber DCO3 carburettors, and magnesium oil sump. The number 273 corresponds to the unit cylinder size of the four-cylinder 1100 cc>>>*



>>>Il existe une autre O.S.C.A. type S avec le moteur S 273 frappé n° 1137 qui porte l'identité 1187. Il s'agit d'un vrai châssis OSCA type S avec une identité erronée. Cette barquette fut exposée à Rétromobile en février 2001 et à Pebble Beach en août 2008.

**La 1600 GT :** Elle est la dernière série équipée d'un moteur complètement différent des Mt4 et Type S. Ce moteur est issu d'un contrat avec Fiat. Ce sont principalement les coupés FISSORE et berlinettes ZAGATO. A quelques détails près, ce moteur équipe les Fiat O.S.C.A 1600 S.

Ainsi, aucune pièce moteur n'est commune entre les Mt4, les Type S et les 1600 GT (à part certains allumeurs et carburateurs Weber).

L'O.S.C.A. châssis 1187 de la vente est donc une voiture extrêmement rare : Seulement 6 moteurs type 273 de cylindrée 1100cc furent fabriqués ! Elle est vendue neuve équipée du moteur n° 1137 le 7 septembre 1957 à Gianni Manelli (né à Turin en 1914), habitant au 15 Via Castelmarrone à Milan. C'est en France qu'il inaugure sa barquette lors de la course de côte de la Faucille le 8 septembre 1957 où il finit 4<sup>e</sup> de catégorie. En 1958, Gianni Manelli devient spécialiste des courses de côte avec notamment une 2<sup>e</sup> place

de catégorie au mont Ventoux. Il ne délaisse pas pour autant la piste avec une première place de catégorie à Monza, en décembre 1958. En 1960, habitué au mont Ventoux, Manelli est premier de catégorie. En septembre 1961, la barquette est 4<sup>e</sup>me de catégorie sur le circuit de Vallelunga qui devient sa « base ». En effet, elle est vendue le 27 mars 1962 à la société Auto Corsa Italia de Vallelunga. Elle est alors pilotée par Carlo Alberto Del Bue. En 1964, la barquette perd sa mécanique OSCA au profit d'un moteur-boîte Alfa Romeo Giulietta préparé par De Sanctis. Elle fait alors partie de l'école de pilotage de Vallelunga. Puis elle devient propriété de Leandro Terra de Francavilla al Mare qui la conserve plus de 30 ans. En 2003, elle est découverte par Emilio Comelli sans mécanique OSCA. Elle est enfin vendue à Hervé Ogliaastro avec le bon modèle de moteur Tipo S 273 n°1140 et une boîte de vitesse ZF conforme aux Type S. Ce dernier entame alors une restauration de qualité grâce au savoir-faire de Francis Courteix.

Christophe Pund

>>> engine. Producing 95 bhp, this aluminium barchetta of 480 kg was capable of 200 km/h.

*There is another O.S.C.A. Type S with a Tipo S 273 engine stamped n° 1137 that wears the identity of chassis 1187. We believe this to be a genuine O.S.C.A. Type S chassis with the wrong identity. This barcetta was exhibited at Rétromobile in February 2001 and Pebble Beach in August 2008.*

**The 1600 GT :** This was the final series equipped with a completely different engine to the MT4 and Type S, resulting from an agreement with Fiat. The cars are principally FISSORE and ZAGATO berlinettas. This was essentially the same engine as used in the Fiat O.S.C.A 1600 S. Apart from certain distributors and Weber carburetors the 1600 GT engine shares none of the parts of the MT4 and Type S.

*The O.S.C.A. chassis 1187 in the sale is an extremely rare car. Just six Type 273 1100cc engines were built. It was sold new with engine n° 1137 on 7 September 1957 to Gianni Manelli (born in Turin in 1914), who lived at 15 Via Castelmarrone in Milan. His first event in the car was in France,*

*in the Faucille hillclimb on September 1957, where he finished 4th in class. The following year he won 2nd in class in the Mont Ventoux hillclimb. Manelli also took to the track in 1958, winning his class in Monza in December of that year. In 1960, an old hand at Mont Ventoux, he won the class. In September 1961 the barchetta finished 4th in class in what became the car's home circuit of Vallelunga. On 27 March 1962 the car sold to Auto Corsa Italia in Vallelunga, and was raced by Carlo Alberto Del Bue. In 1964, the OSCA engine was replaced with an Alfa Romeo Giulietta engine and gearbox prepared by De Sanctis. At that time it was part of the fleet used by the driving school at Vallelunga. The car was subsequently acquired by Leandro Terra of Francavilla al Mare, who kept the car for over 30 years. In 2003 it was discovered by Emilio Comelli, missing its OSCA engine and gearbox. Hervé Ogliaastro then bought the car and had a correct engine fitted, Tipo S 273 n°1140, along with a ZF gearbox conforming to the Type S. Ogliaastro completely restored the barchetta, with the expert help of Francis Courteix.*

Christophe Pund







## 1968 BIZZARRINI 5300 GT STRADA

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1A3\*0309

600.000 - 900.000 €

• Restauration de belle qualité

• Entre les mêmes mains  
depuis 27 ans

• Performances élevées

• Soigneusement utilisée

• *High quality restoration*

• *In the same ownership  
for 27 years*

• *High performance*

• *Used carefully*











Achetée par Hervé Ogliastro en avril 1990 lors d'une vente aux enchères de Maître Poulain, cette Bizzarrini GT Strada a appartenu auparavant, selon M.Koobs de Hartog (spécialiste et historien des Bizzarrini) à plusieurs collectionneurs successifs comme Max Balchowski, un Américain du Wisconsin, Oliver Kuttner, puis un collectionneur allemand bien connu, ce dernier avait proposée à la vente chez Motor-Gallery Aachen, à Aix-la-Chapelle la voiture avant qu'elle ne soit vendue aux enchères. Il semble qu'un autre exemplaire porte le même numéro de châssis. La voiture appartenant aujourd'hui à H. Ogliastro était dans l'atelier d'Oliver Kuttner en même temps qu'une autre auto, pour laquelle il n'avait pas de documents. Il a donc probablement utilisé le

numéro de châssis et les documents de la n°309 pour cet autre exemplaire.

Après son achat, Hervé Ogliastro la faisait immatriculer 5300 WZ..., numéro particulièrement approprié ! A cette époque, le compteur affichait 12 800 miles, mais la voiture était à restaurer entièrement. Donc, sur les conseils de J. Lavost, qui était président du club Bizzarrini France, Hervé Ogliastro envoyait la Bizzarrini aux établissements Diomante, en Italie. Salvatore Diomante dirigeait dans les années 1960 l'usine Bizzarrini. Après sa restauration complète, elle était envoyée en 1993 aux ateliers de restauration André Lecoq pour des travaux de finition. Quatre ans plus tard, en 1997, elle était présentée au concours d'élégance de Bagatelle >>>

*This Bizzarrini GT Strada was bought by Hervé Ogliastro in April 1990 at an auction held by Maître Poulain. Prior to this, according to the Bizzarrini specialist and historian Koobs de Hartog, the car was owned by a string of collectors including Max Balchowski, an American from Wisconsin, Oliver Kuttner and a well-known German collector. The latter had the car up for sale with Motor-Gallery Aachen, before selling it at auction. It appears that another example has the same chassis number. The car belonging to H. Ogliastro was in Oliver Kuttner's workshop at the same time as another one, which he had no documentation for. He probably used the chassis number and documents belonging*

*to n°309 for this other car. After buying the Bizzarrini, Hervé Ogliastro registered it 5300 WZ, a particularly appropriate registration! At that time, the odometer showed just 12,800 miles, but the car required full restoration. And so, advised by J. Lavost, President of the Bizzarrini France club, Hervé Ogliastro sent it to Diomante in Italy. During the 1960s Salvatore Diomante was in charge of the Bizzarrini factory. After the full restoration, the car was sent in 1993 to the restoration workshop of André Lecoq for the finishing touches. Four years later, in 1997, this Bizzarrini was shown at the Bagatelle concours d'élégance. It has only been driven sparingly, as shown by the odometer, which >>>*













>>>mais, globalement, elle n'a que très peu roulé puisque le compteur montre 14 220 miles aujourd'hui.

Comme son nom l'indique, la Bizzarrini 5300 GT est l'œuvre de Giotto Bizzarrini, un des créateurs de la Ferrari 250 GTO. Elle concentre ses "crédos" techniques et son moteur très en arrière favorise la position du centre de gravité, et donc la tenue de route. Bizzarrini ne s'est pas embarrassé de la complexité d'un moteur italien et il est allé chercher le sien chez Chevrolet : de 365 à 400 ch selon les versions, le V8 issu de la Corvette permettait à celle qui s'appelait au début Iso A3/C d'être la GT la plus rapide de son époque, devant la Ferrari

275 GTB. La carrosserie, d'abord produite en aluminium chez Drogo, sera ensuite fabriquée chez BBM, avec quelques exemplaires en fibre de verre. Au total, la production s'est limitée à quelque 130 unités.

En superbe état à la suite d'une restauration soignée, cette voiture a de plus l'avantage d'être une rare Strada à carrosserie aluminium qui, contrairement à nombre de ses sœurs, n'a pas été transformée pour la compétition. Elle constitue l'intéressante opportunité d'acquiescer une GT rare, de très hautes performances et appréciée des connaisseurs.

>>> reads 14 220 miles today.

*As the name suggests, the Bizzarrini 5300 GT is the work of Giotto Bizzarrini, one of the creators of the Ferrari 250 GTO. It was a distillation of his technical ideology, and positioning the engine towards the back gave the car a better centre of gravity and improved roadholding. Bizzarrini didn't bother with a complicated Italian engine, but went to look for one at Chevrolet. With versions ranging from 365 to 400 bhp, the Corvette's V8 enabled the car, known at the start as the Iso A3/C, to be the fastest GT of its day, even quicker than the Ferrari*

*275 GTB. The body, initially built in aluminium by Drogo, was later produced by BBM, with a few examples in fibreglass. In total, production was limited to some 130 cars.*

*In superb condition following a meticulous restoration, this car has the extra attraction of being a rare aluminium-bodied Strada that, unusually, was not transformed for competition. Here is an interesting opportunity to buy a high performance GT car that is rare and appreciated by connoisseurs.*

## 1956 CITROËN 2CV AZ « RALLYE »

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 253480  
Moteur n°0065004497

15 000 - 25 000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Très belle restauration  
• Préparation rallye d'époque

• *Very nice restoration*  
• *Prepared for classic car rallies*



C'est en 2007 que l'actuel propriétaire fit l'acquisition de cette 2cv sur les recommandations d'Antoine Demetz, auteur de l'ouvrage *La 2cv de mon père* et rédacteur en chef de deux magazines réservés au sujet. Cette automobile a bénéficié d'une préparation en vue de prendre part à divers rallyes régionaux à l'époque, ainsi que cela a été confirmé oralement par Jean Malard, fondateur du premier club 2CV du monde. Extérieurement, la voiture se distingue par des phares Equilux, un anti-brouillard Cibié et des jantes renforcées de version utilitaire, tandis que l'habitacle comporte notamment une poignée de maintien pour le passager, un lecteur de cartes ou encore un lave-glace mécanique. Côté mécanique, une tubulure

Speed coiffée d'un carburateur de 32 améliore les performances, et une tôle de protection sous le moteur a été ajoutée.

Lors de la restauration, d'excellente qualité, la plateforme a été remplacée, la carrosserie entièrement démontée et repeinte, la mécanique contrôlée, le faisceau électrique remplacé et l'intérieur refait. Le propriétaire nous a indiqué que des cercles blancs destinés à porter les numéros de course ont été retrouvés lors du ponçage des portes. Depuis la fin de la restauration, la voiture n'a parcouru que 69 km, les pneumatiques sont neufs, ainsi que la capote. Cet exemplaire a bénéficié d'une restauration exigeante et est le témoin émouvant d'une époque où « courir » pouvait se faire à peu de frais.

*The current owner acquired this 2CV in 2007 on the recommendation of Antoine Demetz, the author of the book "La 2CV de mon père" and editor of two magazines on this subject. This car was prepared to take part in various regional rallies at that time, as confirmed orally by Jean Malard, founder of the first 2CV club in the world. The car is distinguished by Equilux headlamps, Cibié fog lamps, and reinforced rims of the utility version, while the passenger compartment includes a handle for the passenger, a map reader and a mechanical washer. A Speed tubing with a 32 carburetor improves performance, and a protective skid plate under the*

*engine has been added.*

*The high quality restoration included: replacement of the floorpan, complete dismantling and paint of the body, check of the mechanicals, replacement of the wiring harness, refurbishment of the interior. The owner told us that white circles for the race numbers were found when the doors were being sanded. Since the restoration, the car has covered just 69 km, the tyres are new, as is the hood. This 2CV has been subject to a very comprehensive restoration and is a wonderful witness of a time and period when "competing" didn't cost much.*



## 1919 AVIONS VOISIN TYPE CI



Titre de circulation canadien ○  
**Canadian title**

Châssis n° 10835

70.000 - 100.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Provenance intéressante
- Très bel état de conservation
- Premier jalon de la production des Automobiles Voisin

- *Interesting provenance*
- *Very nice original condition*
- *First step of the Automobile Voisin production*



Sous la marque "Avions Voisin", Gabriel Voisin, fort du succès de la fabrication de bombardiers lors de la première guerre mondiale, commence à construire des automobiles à partir de 1919. La CI, premier modèle de sa conception, fût fabriquée environ 1200 exemplaires entre 1919 à 1924. Elle était équipée d'un moteur sans soupape 4 cylindres de 3969 cm<sup>3</sup> (18HP), développant 78 chevaux. Conçue comme un équipement de grand luxe destiné à une clientèle exigeante et raffinée, la CI fut très prisée par les grands de ce monde dont la cour royale de Yougoslavie et la République française!

L'exemplaire présenté aurait été livré neuf au Sultan du Maroc en 1919, carrossé en torpédo. Peu de temps après, il serait revenu en France pour être carrossé en coupé chauffeur. C'est lors de la guerre

39/45 et l'occupation du Maroc, qu'il aurait été transformé en véhicule utilitaire dont témoignent certains stigmates tels que les ressorts de camion permettant de porter un fort chargement. Ensuite, cette CI demeura plus de 60 ans dans une remise à Tanger avant d'être découverte par son propriétaire actuel. Cette voiture est remarquable par l'originalité de tous ces composants. Bien que dépourvue de la partie arrière de sa carrosserie d'origine, elle demeure un exemplaire très rare et particulièrement authentique. Elle mérite de recevoir une carrosserie torpédo comme à son origine, peu onéreuse, et dont l'adaptation sera aisée.

*Gabriel Voisin began to produce automobiles in 1919 in Issy-les-Moulineaux, near to Paris, relying on the success of his military aircraft production during WWI. The automobile on offer is one of his very first models the CI, built from 1919 until 1924, in over 1200 units. The CI was equipped with a 4 cylinder, 3969 cc valveless engine, producing 78 HP. Automobiles Voisin were designed for those who appreciated refinement and prestige. Gabriel Voisin's automobiles were in much demand by the most discerning customers such as the royal court of Yugoslavia and the French Republic!*

*The example in the sale is believed to have been first delivered to the Sultan of Morocco in 1919, shortly after which*

*it supposedly was sent back to France to have its original 'torpedo' body replaced by a 'coupé chauffeur' body. During WWII the CI was transformed to be used as a service vehicle, signs of which remain today such as the heavy duty rear springs made to carry heavy loads. After the war the car remained in storage for over 60 years in Tangiers until it was discovered by its current owner. This CI is in a remarkably original state, composed of virtually all its original and authentic parts and equipment. Although it no longer retains its original body, it would be the perfect candidate to receive a torpedo rebody at a quite reasonable cost to become a welcome participant in many classic automobile events.*

## 1969 CITROËN DS 21 RALLYE COUPÉ "RACCOURCI"

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 49396913

70.000 - 90.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Un pan de l'histoire de Citroën en rallye
- Auto en bel état, prête à prendre part à des rallyes historiques
- Une des (très) rares DS raccourcies d'époque

- *A part of Citroën's rallying history*
- *In good condition, ready to take part in historical rallies*
- *One of the (very) rare shortened DS*



Ce sont les qualités de tenue de route notamment dues à la suspension hydropneumatique qui feront de la DS une redoutable arme en rallye.

S'inspirant du prototype utilisé par Bob Neyret, vainqueur à son volant du Rallye du Maroc, Marcel Lavalle a construit en 1969 sa propre « DS courte », avec un châssis raccourci de 52 cm. Pilotée par son constructeur, avec J. P. Chastin comme copilote, la voiture a pris part à de nombreuses épreuves en 1969 et 1970, en France dans les rallyes du Mistral, d'Antibes, du Pétrole-Provence, du Vaucluse, la Coupe des Alpes et le Critérium des Cévennes, et dans le calendrier international, le Tour Auto du Portugal.

Elle a ensuite passé de nombreuses années dans le garage d'un collectionneur de la région d'Avi-

gnon, avant d'être achetée par Roger Reynier. Ce dernier a alors décidé d'effectuer des travaux de carrosserie et la voiture fut repeinte en bleu de France. Il a également souhaité offrir une cure de jeunesse au moteur en le confiant à Philippe Chauvet, qui s'est chargé de la préparation, la mise au point étant réalisée par Marc Fanciullo, avec pour résultat une puissance de 119,4 cv au banc. Cette remise en état s'est accompagnée d'améliorations, notamment sur le tableau de bord.

Dans sa configuration actuelle, ce prototype DS a participé avec succès à de nombreux rallyes de régularité et de régularité sportive, et aujourd'hui, son propriétaire verrait d'un très bon œil un amateur prendre sa succession. Peut-être vous ?

*The handling qualities particular to the hydropneumatic suspension system made the DS a formidable rally weapon.*

*Inspired by the prototype used by Bob Neyret, winner of the Rallye du Maroc, Marcel Lavalle built his own "DS Courte" in 1969, with the chassis shortened by 52 cm. Driven by Lavalle, with J. P. Chastin as co-driver, the car took part in numerous events in 1969 and 1970, in France in the rallies Mistral, Antibes, Pétrole-Provence, Vaucluse, Critérium du Cévennes, and internationally the Tour Auto in Portugal.*

*The car then spent many years in the garage of a collector next to Avignon before being bought by Roger Reynier. Reynier decided*

*to carry out work on the body and the car was painted French racing blue. He also wanted the engine to be overhauled and gave it to Philippe Chauvet, in charge of the car's preparation, with the development work carried out by Marc Fanciullo, resulting in a max power of 119.4bhp on the dyno. This overhaul was carried alongside other improvements, notably to the dashboard.*

*In its current configuration, this DS prototype has successfully participated in many regularity rallies and sporting events, and today its owner would very much welcome another enthusiast to take on the baton. Maybe that could be you?*



## 1949 PEUGEOT 203 LUXE EXPORT BERLINE

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 112088

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Restauration extrêmement soignée

• Modèle "petite lunette" et finition Luxe Export

• Rare volant bois

• *Extremely neat restoration*

• *"Small rear windscreen" and Luxe Export model*

• *Rare wooden steering wheel*



Vendue neuve en Suisse, à Lausanne, cette Peugeot 203 est une rare version Luxe Export. De plus, elle fait partie des plus anciens exemplaires de la célèbre berline française, puisqu'elle est sortie d'usine la première année de commercialisation, et affiche encore la "petite lunette" arrière particulièrement recherchée aujourd'hui.

Achetée en 2012 par le précédent propriétaire, collectionneur français de Peugeot, elle était alors à l'état d'épave. Elle a donc fait l'objet d'une restauration complète, au cours de laquelle rien n'a été laissé au hasard. Les soubassements ont été remplacés et toute la mécanique a été refaite, y compris les suspensions, les freins et l'électricité. À l'intérieur, la sellerie a été complètement refaite en cuir

beige clair et la voiture est équipée d'un très rare volant bois, accessoire d'origine Peugeot d'époque. Un dossier de restauration comportant une centaine de photos permet de se rendre compte de l'ampleur des travaux réalisés.

Aujourd'hui, cette voiture se présente dans un état impeccable dans sa magnifique robe beige clair et son habitacle accueillant. Voiture intéressante et bien documentée, elle n'a parcouru que 200 km depuis sa restauration et ne demande qu'à emmener ses nouveaux occupants en balade, en profitant du toit ouvrant dont elle dispose.

*Sold new in Switzerland, in Lausanne, this Peugeot 203 is a rare Luxe Export version. Moreover, it is one of the oldest examples of this famous French sedan, since it left the factor on the production's first year, and it still has the "small rear windscreen" which is particularly sought after by collectors today.*

*Purchased in 2012 by the previous owner, a French collector of Peugeots, it was then a car wreck. It thus needed a comprehensive and elaborate restoration, which was done, leaving nothing to chance. The underbody has been replaced and all the mechanicals have been redone, including suspensions, brakes and electricals. Inside, the*

*upholstery has been completely redone in a light beige leather and the car is equipped with a very rare wooden steering wheel, an original Peugeot accessory of the period. A restoration folder contains almost a hundred photographs which show the magnitude of the work carried out.*

*Today, this car is in an impeccable condition, in its beautiful light beige color and its welcoming interior. An interesting and well-documented this car has covered only 200 km since its restoration, and is ready to take its future owner for a peaceful drive under the sun thanks to its lovely sunroof.*

## 1937-49 DELAGE D6-60 3 L SPORT BIPLACE EX-A.G.A.C.I.

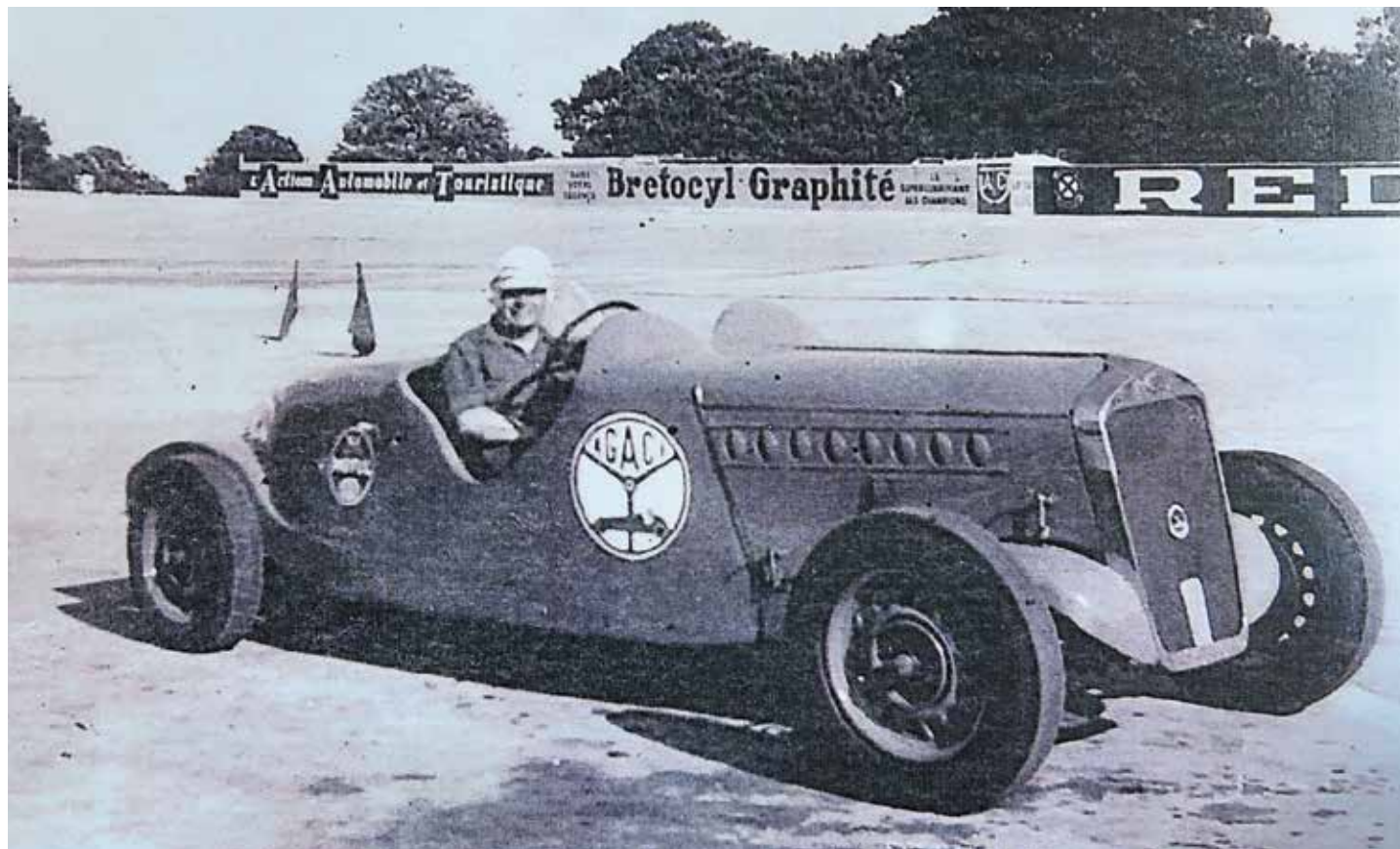
Carte grise française  
French title

Châssis n° 50490  
Moteur n° 61587

60.000 - 80.000 €  
Sans réserve / No reserve

- Voiture école officielle de l'AGACI sur le Circuit de Montlhéry
- Voiture inchangée depuis les années 1950
- Utilisée pour l'apprentissage de pilotes connus
- Mécanique refaite à neuf

- Official AGACI school car at the Montlhéry track
- Unchanged since the 1950s
- Used as a learner for racing drivers
- Mechanical overhaul



La voiture présentée a une histoire bien connue des amateurs. Elle a commencé sa vie sous la forme d'un coach D6-60 et, au milieu des années 1940, elle appartenait aux automobiles Delahaye. Le 6 avril 1949, le constructeur adressait un courrier à l'Association Française des Coureurs en Automobiles, dans lequel il proposait de mettre à sa disposition la Delage jusqu'à fin octobre. Il faisait état d'un dépôt spécial au bénéfice des pilotes novices de l'AGACI (Association Générale Automobile des Coureurs Indépendants), la voiture étant définitivement achetée le 28

novembre de la même année pour l'école de pilotage basée à Montlhéry. Alors en mauvais état, elle recevait une nouvelle carrosserie biplace sport réalisée par René Dhoëdt, carrossier à Paris, ce qui lui permettait de démarrer une nouvelle carrière et de devenir la monture d'entraînement de toute une génération de pilotes. Puis, après avoir fréquenté le mythique autodrome de Montlhéry, la D6 ex-AGACI prenait sa retraite au début des années 1960 dans les Bouches-du-Rhône, où elle était revendue en 1966. Intouchée pendant 37 ans, elle est ressortie de sa grange en 2003, toujours dans

*The car on offer is well-known amongst enthusiasts. It started its life as a D6-60 coupe and in the mid-1940s it belonged to the carmaker Delahaye. On April 6, 1949, the manufacturer sent a letter to the French Association of automobile racers) proposing to place at their disposal the Delage till the end of October. The letter mentioned a special deposit for novice pilots of the AGACI (association of independent racers). The car was acquired on November 28 of the same year, for the racing drivers school based in Montlhéry. In a bad*

*shape, it received a new two-seater sports body made by René Dhoëdt, a coachbuilder in Paris, which gave the car a new 'career', becoming the training vehicle for a whole generation of racers. After some years at the legendary Montlhéry autodrome, the ex-AGACI D6 retired to South of France in the early 1960s and it was sold in 1966. Untouched for 37 years, it came out of its garage in 2003, still retaining its 1950 configuration, when an enthusiast bought it, preserving as much as was possible of the original aspects. A complete*





sa configuration de 1950 et cédée à un amateur qui en a préservé au maximum l'aspect d'origine. Une réfection mécanique complète a été réalisée par les excellents professionnels 'Tous les moteurs' à Champigny sur Marne qui travaille également sur tout le patrimoine de l'État français. Le propriétaire actuel a fait remplacer le seul carburateur par une rampe à trois carburateurs Solex RAIP 40. La sellerie changée en cuir rouge a été refaite, les fonds de compteurs ont été restaurés et les marquages originaux de l'AGACI ont été refaits à l'identique sur la carrosserie.

La voiture sera livrée avec un dossier complet incorporant une gourmète original de l'AGACI ainsi qu'un écusson original qui était placé sur la calandre. Avec une histoire qui a accompagnée l'évolution économique de la France, cette voiture en est un précieux témoin. Il s'agit d'une voiture très facile à utiliser, très performante puisque son poids est très faible et son moteur très vif. Elle est utilisable lors d'évènements historiques où elle ne risque pas de passer inaperçue.

*mechanical overhaul was carried out by the excellent professionals 'Tous les moteurs' in Champigny sur Marne, who also work on all the French state's heritage assets. The current owner has had the single carburetor replaced by a three Solex RAIP 40s. The red leather upholstery was redone, the meters restored and the original AGACI markings redone on the bodywork. The car will be delivered with a complete file incorporating an original AGACI chain, as well as an original badge that was placed on the grille.*

*With a history that ran concurrently with the economic development of France, this car is an invaluable part of it. It is a very easy to use car, very efficient because its low weight and its powerful engine. It can be used in historical events and is bound to get noticed.*



## 1934 BUGATTI TYPE 57 COACH PRE-SERIE PAR GANGLOFF

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 57106  
Moteur n° 40

430.000 - 530.000 €

- Un des 3 coach Gangloff réalisés en 1934 sur châssis 57
- Historique limpide, matching numbers
- Élégance de la ligne

- *One of 3 Gangloff coupés built in 1934 on a 57 chassis*
- *Known history, matching numbers*
- *Elegant design*











Commandé au printemps 1934 par le concessionnaire Bugatti de Toulouse, Fernand Leyda, ce châssis est payé le 29 mai 1934 au tarif agent, soit 60 800 francs (prix consenti aux concessionnaires pour une voiture de type 57 carrossée à l'usine en berline Galibier ou cabriolet Stelvio). Sans doute Leyda s'est-il acquitté par avance du prix du châssis, augmenté du devis de carrosserie de Gangloff qui sera chargé de la réalisation de la caisse.

#### Coach Gangloff et coach Ventoux

Le châssis 57106, équipé du moteur 40, est assemblé à l'usine Bugatti dans les premiers jours du mois de juin 1934, quinze autres châssis du même modèle étant assemblés ce même mois. Le 12 juin 1934, le châssis roulant est conduit par un ouvrier de Molsheim jusqu'aux ateliers du carrossier Gangloff, rue Stanislas à Colmar. Là, il reçoit une carrosserie coach, quatre places, deux portes, dont le dessin est dû aux stylistes Gangloff. La fabrication de la caisse est confiée à l'ouvrier Schmidt, et la voiture figure dans le registre de fabrication du carrossier sous le numéro 76. Il s'agit du premier coach quatre places réalisé par la maison de Colmar sur châssis Bugatti Type 57. Il ne faut pas le confondre avec le coach Ventoux réalisé par l'usine Bugatti à Molsheim. Celui-ci, sur un dessin

de Joseph Walter, est apparu pour la première fois sur le numéro de série 57119, qui a quitté la carrosserie le 2 juin 1934, soit dix jours avant que le châssis 57106 ne rentre en travaux chez Gangloff. Ce n'est pas le premier type de caisse sur châssis type 57 produit par l'usine Bugatti, car elle a débuté en septembre 1933 par la réalisation de berlines quatre portes et quatre places, baptisées Galibier.

#### Le dessin de 57106

La caisse réalisée chez Gangloff sur 57106 est différente du modèle Ventoux usine par son traitement du pavillon, plus lumineux et doté de surfaces vitrées plus généreuses. L'encadrement des fenêtres vient au contact du toit et du montant de pare-brise, affinant ce dernier. La ceinture de caisse est soulignée par une moulure chromée qui crée une séparation sur toute la longueur de la carrosserie, permettant une découpe de couleurs en deux tons qui se prolonge jusqu'à la malle arrière. Les portes sont articulées sur trois charnières placées en avant, permettant une ouverture dans le "bon" sens, à la différence des coachs usine.

#### Jeunesse dans le Sud-Ouest (1934-1946)

Il faut compter quatre à six semaines pour la construction d'une caisse par les ateliers Gangloff de

*Ordered by the Bugatti dealer in Toulouse, Fernand Leyda, in the spring of 1934, this chassis was paid for on 29 May 1934, at the agent's rate of 60 800 francs (dealer's price for a Type 57 bodied at the factory as a Galibier saloon or a Stelvio cabriolet).*

*Leyda no doubt paid in advance for the chassis, plus the cost of the coachwork built by Gangloff.*

#### Coach Gangloff and coach Ventoux

*Chassis 57106, fitted with engine 40, was assembled at the Bugatti factory at the start of June 1934, one of sixteen chassis of the same model built that month. On 12 June 1934, the rolling chassis was driven by a Molsheim employee to the workshops of the coachbuilder Gangloff on Rue Stanislas in Colmar. The Gangloff design team created a two-door, four-seater 'coach' body for the chassis that was built by an employee called Schmidt, and the car is logged in the coachbuilder's construction register as number 76. It was the first four-seater coach made by the company from Colmar on a Bugatti Type 57 chassis. This must not be confused with the Ventoux coach built by the Bugatti factory in Molsheim, designed by Joseph Walter for chassis no. 57119 in the series, which left the body workshop*

*on 2 June 1934, just ten days before chassis 57106 was sent to Gangloff. The Bugatti factory had been building four-door, four-seater sedans on Type 57 chassis, known as Galibier, since September 1933.*

#### The design of 57106

*The body built by Gangloff on chassis 57106 differs to the factory Ventoux model in its roof section, which had an airier feel due to the larger area of glass. The window frames extended to the roof and the windscreen surround, refining the appearance of this surround. There was a chrome moulding running along the centre of the body, separating the entire length of the car and allowing a clear distinction between the two-tone colours that extended to the boot. The doors had three hinges on the front, allowing them to open the « right » way, which differed to the factory model.*

#### Early days in the South-West (1934-1946)

*It took four to six weeks for the Gangloff workshops to complete the coachwork for a car. Chassis 57106 was registered as soon as it had been delivered, on 12 June 1934 in the Tarn-et-Garonne prefecture, with the number 1763 YS 1, in the name of its first owner, Jean Baylet, the mayor of Valence*





© Archives Pierre-Yves Laugier



Sortie de grange 1962  
© Archives Pierre-Yves Laugier

Colmar. Mais la Bugatti 57106 a été immatriculée à la préfecture du Tarn-et-Garonne dès livraison du châssis à Colmar, soit le 12 juin 1934, sous le numéro 1763 YS 1. Elle est au nom de son premier propriétaire, Jean Baylet, maire de la commune de Valence d'Agen. Directeur administratif, puis rédacteur en chef du journal *Le Petit Toulousain*, il devint également, à l'âge de 26 ans, le plus jeune maire de France. Il est déjà fidèle client de Bugatti et Gangloff car il s'est fait construire en janvier 1931 par le carrossier de Colmar un faux-cabriolet 2/3 places sur châssis type 49. Ce véhicule sera revendu en juillet 1934, à la période d'achat du coach 57106.

#### Les Bugatti de Jean Baylet

La Bugatti coach Gangloff 57106 du jeune maire file quotidiennement à vive allure sur la route qui mène de Valence à Toulouse, villes distantes de près de 100 km. Le chauffeur de Jean Baylet, Charles Sabatier, se souvenait que son patron et ami ne lui laissait que bien rarement le soin de conduire ses Bugatti. En véritable passionné, Jean Baylet prenait lui-même le volant, pour son plus grand plaisir ! Après l'acquisition de deux coachs Gangloff type 57 en 1934, châssis 57106 et 57121, objets de cette étude, le jeune politicien commande en 1937 au carrossier de Colmar le premier cabriolet type 57 à compresseur, châssis 57466,

puis en mars 1939 l'un des derniers exemplaires de ce modèle, châssis 57817.

#### Les coachs Gangloff type 57 de 1934

Le coach 57106 est le premier carrossé par Gangloff en 1934 sur le nouveau châssis type 57. Il porte le numéro de commande 76, qui correspond sans doute aussi au numéro de caisse. Un coach aérodynamique, commande numéro 79, châssis 57149, est réalisé en août 1934 pour un médecin de Troyes. Un troisième et dernier coach Gangloff sur châssis type 57 sera construit en 1934. Il s'agit du châssis 57121, livré également à Leyda pour Jean Baylet ! Son dessin est similaire à celui de 57106. Ainsi, Baylet fut le premier propriétaire de deux des trois coachs Gangloff type 57 réalisés en 1934. La commande rapprochée des deux voitures a sans doute une explication dans les détails qui suivent. Le registre d'usine de réparation des moteurs type 57 indique à la date du 24 octobre 1934, à propos de la voiture 57106 /40 :

"Moteur 40, révision du moteur, la bielle numéro 1 était coulée. Changé les engrenages d'arbre à cames et l'engrenage inférieur. Changé l'arbre à cames d'admission, fendu au palier du milieu. Remplacé deux pistons qui étaient trop faibles. Deuxième retouche : changé 6 pistons trop faibles.">>>

*d'Agen. An administrative director, and later the chief editor of the newspaper Le Petit Toulousain, he became, at the age of 26 years, the youngest mayor in France. He was already a good client of both Bugatti and Gangloff, having had a 2/3-seater faux-cabriolet built by Gangloff on a Type 49 chassis in January 1931. This car was sold in July 1934, around the time he bought chassis 57106.*

**The Bugattis of Jean Baylet**  
*The Gangloff Bugatti 57106 belonging to the young mayor was driven fast on a daily basis. Jean Baylet's driver, Charles Sabatier, remembers that his boss and friend rarely let him drive his Bugattis. A genuine enthusiast, Baylet took great enjoyment in getting behind the wheel himself ! Having acquired two Gangloff Type 57 coaches in 1934, chassis 57106 and 57121, in 1937 the young politician ordered the first supercharged Type 57 cabriolet, chassis 57466. He also bought one of the last examples of this model, chassis 57817, in March 1939.*

**The 1934 Type 57 coach by Gangloff**  
*57106 was one of the new Type 57 chassis and was the first to be bodied as a coach by Gangloff in 1934. It was order number 76 which undoubtedly referred to the*

*body number. An aerodynamic coach, order number 79, chassis 57149, was built in August 1934 for a doctor from Troyes. A third and final Type 57 coach was built by Gangloff that year; chassis 57121, which was also delivered to Jean Baylet in Leyda ! The design was similar to that of 57106. Baylet was therefore the owner of two of the three Type 57 Gangloff coaches built in 1934. The reason for the two similar orders may be explained by the following details. The factory register detailing repairs to Type 57 engines has the following entry dated 24 October 1934 in relation to the car 57106 /40 :*

*« Engine 40, engine service, the number 1 con rod had failed. Changed the gears in overhead cams and lower gear. Changed intake cam, split in middle of bearing. Replaced two weak pistons. On second inspection all 6 weak pistons changed. »*

*The coach 57106 was probably looked after by the factory before Leyda was able to take delivery of it in February 1935. On 12 November 1934, Fernand Leyda ordered chassis 57121 for his faithful client Jean Baylet. The chassis cost 49 600 francs and was later destroyed in an accident in June 1957, on a small road in Cantal. However, a photo of this car taken before that fateful>>>*



>>>Le coach 57106 est sans doute conservé par l'usine avant reprise officielle par Leyda en février 1935. Le 12 novembre 1934, Fernand Leyda passe commande du châssis 57121 pour son fidèle client Jean Baylet. Le châssis est facturé 49 600 francs et sera détruit en juin 1957 dans un accident sur une petite route du Cantal. Mais une photo de cette voiture prise avant le jour fatal nous montre un coach en deux tons : flancs clairs et ailes, dessus du capot et pavillon sombres. 57106 présentait probablement à l'origine les mêmes découpes de couleurs.

Le 19 février 1935, la Bugatti 57106 est officiellement revendue au garage de Fernand Leyda, agent Bugatti, au 20 rue Denfert-Rochereau à Toulouse. Le véhicule reçoit l'immatriculation 7770 FS 3. Deux mois plus tard, un client se présente et se porte acquéreur de la voiture, presque neuve et révisée par l'usine Bugatti en octobre 1934. Il s'agit de Raymond Grillon, de La Réole, près de Bordeaux, qui en devient pour quatre ans l'heureux propriétaire, immatriculé en Gironde le 11 avril 1935 sous le numéro 2823 GA 7. André Grillon, lui-même propriétaire d'un type 43 Grand Sport en 1939 et cousin du propriétaire, se souvenait de cette Bugatti. Toutes les voitures étaient acquises et entretenues par le garage Bugatti de Bordeaux. Tenu par Léon Pierron

au 27, rue du Bel Orme, à Bordeaux, c'est ce même garage qui reprendra le coach 57106 le 23 juin 1939. La Bugatti passera la guerre à l'abri avec les autres pur-sang confiés à Pierron. En 1945, le coach 57106 reprend la route avec un nouvel amateur, Paul-Louis Bricq, domicilié à Montbron (Charente), qui s'en porte acquéreur le 3 décembre 1945 et l'immatricule 2930 DB 4.

#### L'épisode Bricq

Paul-Louis Bricq, le plus jeune d'une fratrie de 4 co-directeurs de l'usine de textile familiale, sera fait prisonnier par les Allemands en 1940 et libéré par les Russes fin 1945. Durant ses cinq années d'absence, ses frères Robert, Jacques et Henri ont consciencieusement versé ses salaires et bénéfices sur un compte spécial et sont fiers, à son retour, de lui offrir ce pactole. Depuis les années de guerre, Louis ne rêve que de Bugatti. Il va utiliser toutes ces économies pour s'offrir le coach Gangloff 57106 qui l'attendait chez Pierron à Bordeaux ! D'après les souvenirs de son neveu, "la Bugatti était en deux tons, beige et marron ou beige et bordeaux. Les frères ne furent pas enchantés de cet achat inconsidéré. Cette voiture occasionna à Louis Bricq des ennuis fréquents. Il faisait venir d'Alsace un mécanicien de l'usine Bugatti pour mettre au point la mécanique qui ne

>>> day shows a two-tone coach with light coloured sides and dark coloured wings, roof and bonnet top. Chassis 57106 was probably originally presented in the same colour scheme.

On 19 February 1935, the Bugatti 57106 was officially sold to the Bugatti dealer Fernand Leyda, of 20 rue Denfert-Rochereau, Toulouse. The vehicle was registered 7770 FS 3. Some two months later a client appeared who bought the car that was almost new and had been serviced by the Bugatti factory in October 1934. The buyer was Raymond Grillon, from La Réole, near Bordeaux. He enjoyed four happy years at the wheel of the Bugatti, registered in Gironde on 11 April 1935 with the number 2823 GA 7. His cousin, André Grillon, who owned a Type 43 Grand Sport in 1939, remembered the car. All Bugatti were bought and maintained at the Bugatti garage based in Bordeaux at 27, rue du Bel Orme, and run by Léon Pierron. It was this garage that took in the coach 57106 on 23 June 1939. The car spent the war tucked away with other pur-sang models entrusted to Pierron. In 1945, it took to the road again in the hands of its new enthusiast owner, Paul-Louis Bricq, from Montbron (Charente),

who became the new owner on 3 December 1945 and registered it 2930 DB 4.

#### The Bricq episode

Paul-Louis Bricq, the youngest of four brothers who together ran a family textile factory, was imprisoned by the Germans in 1940 and freed by the Russians at the end of 1945. During his five-year absence, his brothers Robert, Jacques and Henri conscientiously paid his salary and profits into a dedicated bank account and proudly handed this nest egg to him on his return. During the war, Louis had dreamed about owning a Bugatti. He used his entire savings to buy the Gangloff coach 57106 that was waiting for him with Pierron at Bordeaux ! His nephew recalls « The Bugatti was two-tone, beige and brown or beige and burgundy. The brothers weren't impressed by this foolhardy purchase. The car caused Louis Bricq no end of trouble. He had to bring a mechanic from the Bugatti factory in Alsace to sort out the engine which he was never happy with. This was the reason he sold it just a few months later. » And so, in the spring of 1946, the Bugatti left SW France to head back to the capital.





lui donna jamais satisfaction, raison pour laquelle le véhicule fut revendu après quelques mois seulement." Ainsi, au printemps 1946, la Bugatti quitte le Sud-Ouest pour remonter vers la capitale.

### L'histoire après-guerre

Le 16 avril 1946, elle est immatriculée dans le département de Seine-et-Oise sous le numéro 9753 YC 6, au nom de Jean Danis, 12 rue du parc de Clagny, à Versailles. Jean Danis conserve la Bugatti quatre ans avant de la revendre à Paris le 26 juillet 1950 à Edouard Pradel, 7 rue Marguerite, et enregistré sous le numéro 1202 K 75. Cet amateur roule quelques temps avec la voiture avant de la remiser assez vite dans sa propriété, au sud de la capitale. Elle y sera découverte dix ans plus tard. Jean Paul Guillemot nous a confirmé avoir acquis la Bugatti directement auprès de Pradel. Ce Parisien possédait une campagne dans l'Yonne, près d'Auxerre et, par relations, le jeune J-P Guillemot (qui n'avait que 18 ans) a pu localiser et acheter l'auto le 25 octobre 1962. Mais le jeune amateur n'aura jamais les moyens de restaurer ni même de remettre en route la Bugatti, qui dormira dans les locaux d'une entreprise familiale. C'est alors que Maurice Sauzay, amateur lyonnais et membre comme J-P Guillemot du club des AAA, apprend l'existence de la belle endormie. Il demande à son ami Jacques Lefranc, de Surry-le-Comtal, de l'aider à financer cet achat qui est acté le 16 septembre 1972. Le coach Gangloff prend alors le chemin de la carrosserie Sauzay au 28 quai Perrache, à Lyon. Une nouvelle robe grenat remplace bientôt la peinture noire qui était sienne depuis les années 1950. La sellerie en peau de porc d'origine est conservée.

Peu de temps après, la voiture

est revendue à Yves Anselin, de Lyon, puis immatriculée dans le Rhône sous le numéro HN 69. Une première mise au point mécanique est entreprise par Henri Novo. En septembre 1981, le coach Gangloff participe aux événements organisés en Alsace pour le centenaire Bugatti. Au début des années 1980, Yves Anselin demande au spécialiste Bernard Viallon de réviser la mécanique : le moteur est déposé et bénéficie d'une restauration en règle, avec également réfection de l'embrayage. Encore en rodage, la voiture sera présentée vers 1984 par Bernard et Nicole Viallon à un concours d'élégance sur la Riviera. Vers 1986, la voiture est revendue à Michel Jospin, un amateur de la région niçoise, et reçoit l'immatriculation 5829 WC 06. Elle est régulièrement entretenue par son propriétaire pendant ses dix ans de possession.

Le 24 novembre 1996, elle est revendue au négociant parisien Jean-Claude Houdayer, du garage Passionauto à Nanterre. Il la propose à la vente par l'intermédiaire de "La Galerie des Damiens" de Christophe Pund, mais elle sera finalement achetée directement à JC Houdayer, en décembre 1996, par le Dr Michel B., de Paris. En décembre 1999, le négociant lui reprend le véhicule avant de le céder en 2000 à un autre collectionneur, Pascal Pessiot, de Paris. Le coach 57106 est alors confié aux bons soins de la carrosserie Lecocq à Saint-Ouen. La caisse est mise à nue et repeinte en deux tons, noire à flancs rouge, avec une découpe de couleurs qui évoque celle des coachs Ventoux de la période 1934-1935. L'actuel propriétaire fait l'acquisition de ce premier coach Gangloff réalisé sur châssis type 57 en 2004.

Pierre-Yves Laugier

### The post-war story

*On 16 April 1946, the car was registered 9753 YC 6, in the Seine-et-Oise department, and in the name of Jean Danis, of 12 Rue du Parc de Clagny, Versailles. Danis kept the Bugatti for four years before selling it on 26 July 1950 to Edouard Pradel, of 7 rue Marguerite, who registered it with the number 1202 K 75. This enthusiast drove the car around for a short while before storing it at his property to the south of Paris. It was discovered there some ten years later. Jean Paul Guillemot has told us that he bought the Bugatti directly from Pradel. He was just 18 years at the time and bought the car on 25 October 1962. However, the young enthusiast did not have the means to put the car back on the road nor to restore it. It lay untouched in the outbuilding of the family business. It was there that Maurice Sauzay, an enthusiast from Lyon and like Guillemot, a member of the AAA club, learnt of the existence of this sleeping beauty. He asked his friend Jacques Lefranc, of Surry-le-Comtal, to help fund the acquisition that took place on 16 September 1972. The Gangloff coach found itself at the coachbuilders Sauzay, on 28 quai Perrache, in Lyon. A new garnet-coloured dress soon replaced the black robe that it had worn since the 1950s. The original pigskin upholstery was retained.*

*A little later, the car was sold to Yves Anselin, from Lyon, and registered in the Rhône with the number HN 69. The first engine rebuild was carried out by Henri Novo. In September 1981 the Gangloff coach took part in events organised in Alsace for the Bugatti centenary. In the*

*early 1980s, Yves Anselin asked the specialist Bernard Viallon to carry out a mechanical service : the engine was taken out and rebuilt correctly and the clutch refurbished. Still being run in, the car was presented by Bernard and Nicole Viallon in 1984 at a concours d'élégance on the Riviera. In 1986 the car changed hands once more, acquired by Michel Jospin, an enthusiast from Nice, and it was re-registered 5829 WC 06. He maintained the car regularly for the next ten years.*

*On 24 November 1996, it was sold to the Parisian dealer Jean-Claude Houdayer, of the garage Passionauto in Nanterre. He offered the car for sale through the intermediary Christophe Pund's "La Galerie des Damiens". However it was finally bought directly from Houdayer, in December 1996, by Dr Michel B., from Paris. In December 1999 the dealer took the car back, and sold it once more to another collector from Paris, Pascal Pessiot. The Bugatti 57106 was handed over to the Lecocq coachbuilders in Saint-Ouen. The body was stripped to bare metal and repainted in two-tone black with red sides, suggesting the Ventoux coaches of the 1934 – 35 period. In 2004, the current owner purchases this very first Gangloff coach built on a Type 57 chassis.*

Pierre-Yves Laugier

## 1950 DELAHAYE 148 L COACH PAR SAOUTCHIK, EX-SALON DE PARIS 1950

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 801566  
Moteur n° 801566

700.000 - 1.000.000 €

- Exposée sur le stand Saoutchik du Salon de Paris 1950
- Deux propriétaires seulement
- État de préservation exceptionnel
- Dessin audacieux, modèle unique

- *Exhibited on the Saoutchik stand at the 1950 Paris Motor Show*
- *Just two owners*
- *Exceptionally well-preserved*
- *Bold design, unique model*





Cette voiture mérite plusieurs superlatifs : exemplaire unique, exposée au Salon de Paris 1950 sur le stand d'un des carrossiers les plus en vue, elle n'a connu que deux propriétaires et se présente dans un état de conservation exceptionnel.

Il s'agit d'une Delahaye 148 L, voiture qui s'appuyait sur un châssis de Delahaye 135 rallongé, tout en recevant le moteur 3,5 litres classique et fiable de la 135 M, accouplé à une boîte présélective Cotal. Au Salon 1950, elle était présentée>>>

*This car merits superlatives. It is a unique example, and was exhibited at the 1950 Paris Motor Show on the stand of one of the most prominent coachbuilders. It has had just two owners from new, and is in exceptionally*

*well-preserved condition. The car is a Delahaye 148 L, built on an extended Delahaye 135 chassis and fitted with the reliable, standard 3.5-litre 135 M engine coupled to a preselector Cotal gearbox. The car was>>>*





>>> sur le stand du talentueux carrossier Jacques Saoutchik, à côté d'une Talbot T 26 GS. L'influence américaine sur l'aérodynamisme apparaît notamment sur l'arrière "fastback" : la ligne effilée du toit se prolonge sans interruption jusqu'au pare-choc arrière en intégrant le coffre, ce qui procure un effet visuel spectaculaire. Il est souligné par la forme des ailes : à l'avant, elles s'étirent dans une forme de vague jusqu'à la naissance des ailes arrière qui viennent se fondre dans la pointe. A l'avant, la voiture affiche la calandre imposée par Delahaye, qui sépare le pare-chocs en deux parties, mais le carrossier l'a enrichie de part et d'autre de barrettes chromées qui rejoignent les phares antibrouillard et contribuent à affirmer la grille centrale. Pour 1950, ce dessin commençait déjà à dater, mais aujourd'hui la forme de la voiture se révèle dans toute son originalité et dans l'élégante extravagance dont Saoutchik était coutumier. Elle se marie parfaitement avec la personnalité opulente de la Delahaye 148, voiture plus statutaire que sportive. Cet exemplaire fait d'ailleurs l'objet d'une présentation détaillée dans l'ouvrage de Peter Larsen sur les réalisations de Saoutchik.

Quoi qu'il en soit, cette voiture a séduit M. Lucien Juy, son premier propriétaire. Industriel bourguignon, il avait créé la société Simplex qui fabriquait notamment des dérailleurs de bicyclette de sa conception. Immatriculée neuve

en P75, en novembre 1950 dans le département de la Seine, la Delahaye est ensuite immatriculée 1 NF 21, dans le courant de l'année 1970. La plaque de police dans l'habitacle indique toujours : Société Simplex, 81 rue de Monceau, Paris VIII<sup>e</sup>.

Une photo d'époque montre la voiture de M. Juy en avril 1951 accompagnant en voiture suiveuse le Tour de l'Est Central, compétition cycliste. Elle arbore alors un portafanion publicitaire sur le pare-chocs avant gauche, que nous imaginons au profit de la marque de son propriétaire. Prenant visiblement grand soin de cette Delahaye, ce dernier ne se décidera à la céder qu'en 1970. A cette époque, elle est entreposée dans une propriété lui appartenant, et qu'il a décidé de vendre pour laisser place à la construction d'un immeuble. Son choix s'appuie donc surtout sur un problème de place et son attachement à la voiture se manifeste lorsqu'il s'assure auprès du futur propriétaire (avec qui il a été mis en relation par l'intermédiaire de son mécanicien) qu'il ne revendra pas la voiture et qu'il en prendra soin.

L'état actuel de la Delahaye prouve que son acheteur, qui n'est autre que l'actuel propriétaire, a tenu parole. A tel point qu'il est permis de penser que le kilométrage d'un peu moins de 30 000 km qu'affiche le compteur est celui d'origine ; en effet, l'actuel propriétaire nous a indiqué avoir probablement >>>

>>> *displayed at the Motor Show in 1950 on the stand of the talented coachbuilder Jacques Saoutchik, alongside a Talbot T 26 GS. The « fastback » rear styling was clearly influenced by American aerodynamic design: the sleek line of the roof continues uninterrupted along the trunk to the rear bumper, which looks spectacular. The wave-shaped design of the wings emphasises this, rising at the front and falling away towards the rear wings that taper to a point. The Delahaye grille sits proudly at the front, dividing the bumpers that have been embellished on both sides by the coachbuilder with chrome bars joining the anti-fog lamps and accentuating the central grille. Aspects of this styling were starting to feel dated in 1950, but today the originality of the design stands out. Typical of Saoutchik, the body is elegantly extravagant and a perfect complement to the opulent personality of the more imposing than sporty Delahaye 148. This car features in detail in the book by Peter Larsen on Saoutchik creations.*

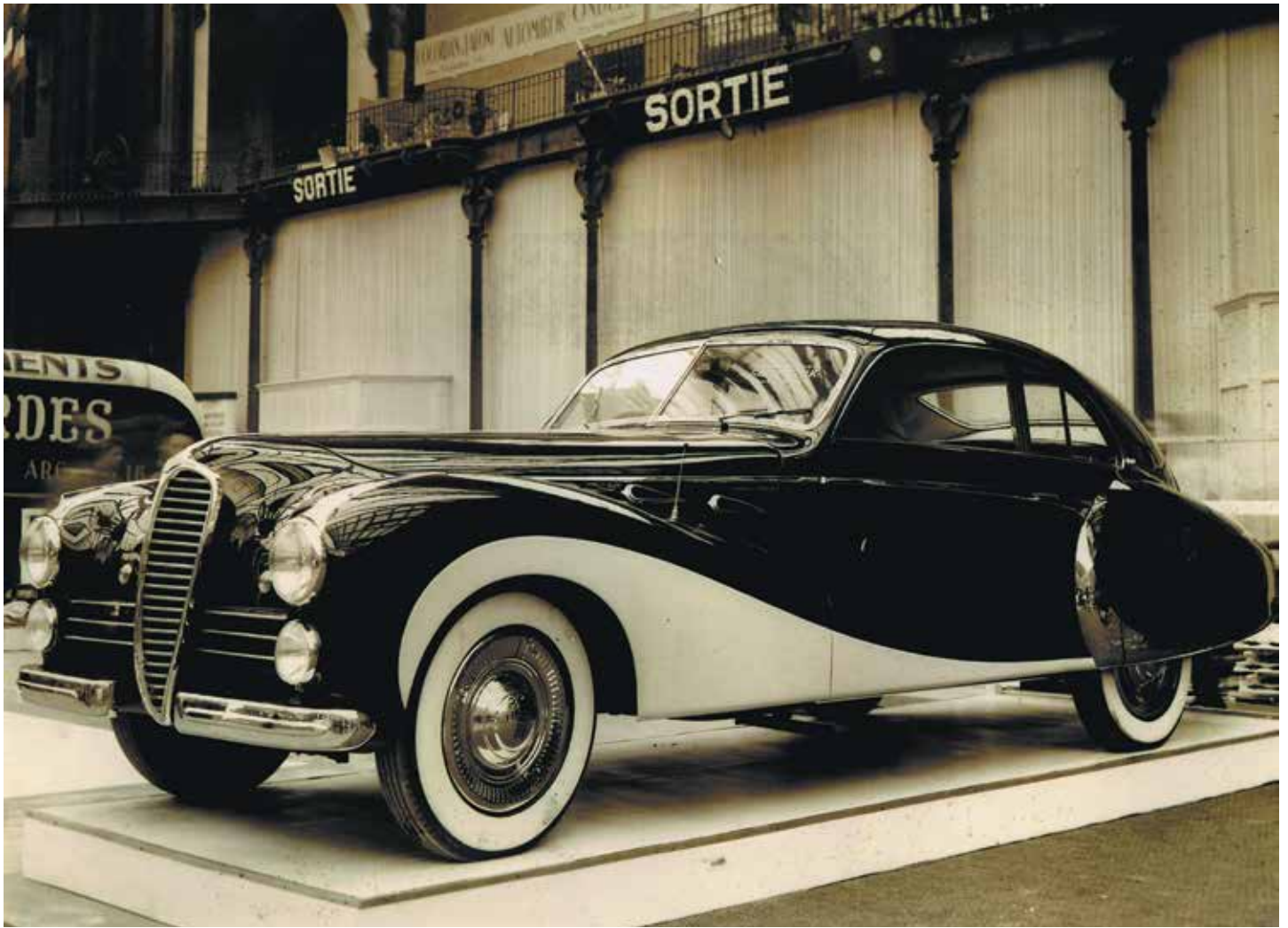
*The first owner, M. Lucien Juy, fell in love with the car. A businessman from Burgundy, he founded the company Simplex that designed and built bicycle derailleurs. The Delahaye was registered new, P75, in November 1950 in the Seine region, and given registration 1 NF 21 during*

*the course of 1970. A plaque still displayed in the passenger compartment reads : Société Simplex, 81 rue de Monceau, Paris VIII<sup>e</sup>.*

*A period photograph shows Mr Juy's car in April 1951 accompanying the Tour de l'Est Central cycling competition. It was carrying a banner on the front left bumper, presumably to advertise the owner's company. It is apparent that he took great care of his Delahaye and kept it until 1970. At that time it was stored at a property he owned and had decided to sell in order to build a block of flats. His decision to sell therefore related to the problem of storing it. His attachment to the Delahaye was apparent when he asked the buyer (who his mechanic had put him in touch with) to ensure he would take good care of the car and not sell it.*

*The current condition of the Delahaye is proof that the buyer, who is indeed the current owner, stuck to his word. It is reasonable to assume that the mileage of just under 30,000 km is genuine. In fact the current owner has told us he has covered less than 1,000 km in the car ! This has not prevented him from maintaining it in full running order and servicing it regularly. In 2015, the owner's mechanic replaced the fuel tank. A stainless steel exhaust has been fitted, the starter pinion >>>*





Delahaye 148 L #801566 au Salon de Paris 1950 - © Archives Jean-Paul Tissot









>>> parcouru à peine plus de 1 000 km ! Ce qui n'empêche pas que la Delahaye a été maintenue en état de fonctionnement en bénéficiant d'un entretien régulier. Récemment, en 2015, le mécanicien du vendeur a procédé au remplacement du réservoir d'essence. Un système d'échappement inox a été installé, le pignon de démarreur a été remplacé et les quatre pneus sont récents.

A l'origine présentée en peinture deux-tons sur le stand Saoutchik, la voiture a été repeinte de teinte bleu nuit, très certainement à la demande de M. Juy juste après le Salon de 1950, car c'est ainsi que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Elle se montre également dans cette livrée au Tour cycliste de 1951, sur la photo d'époque dont nous disposons.

Aujourd'hui, elle se présente dans un état de préservation exceptionnel. L'extérieur est impeccable, avec une peinture de belle présentation et des chromes superbes. L'habitacle est de même facture : la sellerie beige à passepoils bleu marine est à peine patinée et le tableau de bord

ne présente pratiquement pas de traces d'usure ; les interrupteurs gainés de cuir, tout comme le moyeu et la jante du volant, témoignent du luxe de l'aménagement. Le poste de radio d'époque, relié à un imposant haut-parleur, sera remonté avant la vente et les accessoires spécifiques à cet exemplaire (carrosserie et intérieur) sont complets. Le manuel d'entretien d'origine est encore présent dans la voiture. Un essai routier réalisé en compagnie du propriétaire a révélé un excellent fonctionnement et un grand confort d'utilisation.

Combinant une carrosserie exclusive signée d'un nom célèbre, une forme spectaculaire, une présence au Salon de Paris, un état de préservation exceptionnel et un historique entre les mains de seulement deux propriétaires respectueux, cette voiture rassemble tous les critères qui en font une véritable exception.

>>> replaced and four new tyres have been fitted recently.

*Exhibited on the Saoutchik stand in two-tone livery, the car was repainted midnight blue, most likely requested by M. Juy following the 1950 Paris Motor Show. It was this colour when the current owner bought it and also in the period photo we have, showing the car at the 1951 cycling Tour.*

*The car is in exceptionally well-preserved condition today. The exterior is impeccable, with paint and chromework in superb condition. The interior is the same : the beige upholstery with navy piping is hardly patinated and there is scarcely a mark on the dashboard. Touches of luxury are apparent in the leather-clad switches and on the hub and rim of the steering wheel. The period radio with imposing speaker will be re-fitted prior to the sale. Accessories specific to this example for the interior and bodywork are complete. The original service book is still present in the car. A road test carried out with the*

*owner demonstrated that the car is lovely to drive and in excellent running condition.*

*Combining the exclusive coachwork of a renowned name, spectacular styling, a presence at the Paris Motor Show, its beautifully preserved condition and a history in the hands of just two respectful owners, this car has all the criteria to make it totally exceptional.*

#801566 au Concours d'Élégance de Bagatelle, 1951 © Archives Jean-Paul Tissot



## 1962 CITROËN DS CONCORDE PAR CHAPRON

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 4.200.344  
Numéro Chapron 7473

100.000 - 150.000 €

- Remise en état sans compter
- Exposée au Salon de Genève 1962
- Seulement 37 ou 38 exemplaires produits

- *No expense spared restoration*
- *Exhibited at the 1962 Geneva Motor Show*
- *One of just 37 or 38 examples built*



Cette voiture a été livrée neuve le 13 avril 1962 par les ateliers Henri Chapron à un M. Tronchère, demeurant à La Varenne-Saint-Hilaire. Elle a été réalisée sur la base d'une DS cabriolet, qui avait été fournie à ces mêmes ateliers Chapron le 6 février de la même année. Un mois a suffi à la fabriquer, car un document Chapron mentionne "livraison promise pour Salon de Genève, 13 mars 1962". Elle a donc été exposée à Genève, sur le stand Chapron à côté d'autres modèles dont un coupé Le Dandy. Le prix de vente final était fixé à 30 334,85 francs, ce qui était particulièrement élevé: une DS berline normale valait 12 920 francs et, pour 28 000 francs, vous disposiez d'une Porsche 356 Super 90. Cette DS dotée d'une carrosserie spéciale, particulièrement élégante et dotée d'un

pavillon lumineux, s'adressait donc à une clientèle triée sur le volet.

Ce coupé Concorde a été sauvé grâce aux efforts de son actuel propriétaire, un collectionneur allemand, concessionnaire Citroën et grand amateur de DS. Il s'est en effet lancé dans un processus de restauration particulièrement important, la carrosserie étant très sérieusement endommagée par la corrosion. Les photos qui ont suivi cette remise en état permettent de se faire une idée de l'ampleur des travaux qui ont nécessité le découpage des tôles rouillées et la refabrication de plusieurs panneaux avant de réassembler l'ensemble. L'intérieur a fait lui aussi l'objet d'une restauration totale, avec réfection de la sellerie, et la mécanique a bénéficié des mêmes soins détaillés. Aujourd'hui

*This car was delivered new from the Henri Chapron workshops on 13 April 1962 to a M. Tronchère who lived near Paris. It was built on the base of a DS cabriolet supplied by the very same workshops on 6 February that year. It took just one month to build, as a Chapron document states: « delivery promised for the Geneva Motor Show on 13 March 1962 ». The car was exhibited on the Chapron stand along side a range of other models that included a Le Dandy coupé. The final sale price for the DS was set at 30,334,85 francs. This was very expensive as a standard DS saloon cost 12,920 francs, and you could buy a Porsche 356 Super 90 for 28,000 francs. However, this DS had a special and very*

*elegant body, with a particularly airy roof compartment, and was built with VIP clients in mind.*

*The Concorde coupé on offer has been saved thanks to the endeavours of its current owner, a German collector, Citroën dealer and huge DS enthusiast. He threw himself into a major restoration project, as the bodywork was badly corroded. Photos documenting this process reflect the scale of the work required, which including cutting out corroded areas and rebuilding several panels. The interior was completely restored and upholstery refurbished. The car received the same level of care for the mechanical. Presented today in metallic gold with grey roof, it is presented in superb condition, displaying all the special features*





de teinte or métallisé avec toit gris, elle se présente dans un état superbe et montre toutes les particularités de cette carrosserie artisanale: baguettes chromées sur le capot et les flancs, grilles d'ailes chromées, enjoliveurs de phares spéciaux, jantes chromées à rayons, enjoliveurs de bas de caisse, inscription "DS 19" sur le coffre avec lettrage décalé, plaque « Henri Chapron ».

Particulièrement exclusives à cause de leur prix, les versions Chapron ont été produites au compte-gouttes et l'on compte, suivant les sources, 37 ou 38 exemplaires de coupés Concorde, entre 1960 et 1965. Ainsi, en plus de son élégance et de son état, cette voiture est d'une grande rareté.

*of its handcrafted coachwork: chrome strips on the bonnet and sides, special headlight bezels, chromed wire wheels, bezels at the bottom of the body, the inscription « DS19 » in spaced lettering on the boot, and a special « Henri Chapron » plaque.*

*Chapron versions were exclusive for both their price and the limited production. It is believed that just 37 or 38 examples of the Concorde coupé were built between 1960 and 1965. This elegant car, presented in superb condition, is therefore extremely rare.*

## 1965 CITROËN DS 19 CABRIOLET

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 4294071

40 000 - 60 000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Seulement trois propriétaires depuis l'origine

• Une émouvante sortie de grange

• Un beau projet de restauration

• *Only three owners since new*

• *A touching barn find*

• *A beautiful restoration project*



Le cabriolet DSI9 que nous présentons est une émouvante sortie de grange. Il s'agit de l'un des derniers cabriolets « usine » de sa série, mis en circulation le 30 avril 1965. Fait important, l'historique de cette voiture est limpide, elle n'a efflué connu que trois propriétaires à ce jour et fut conservée dans les mêmes mains de 1968 à 2016. Elle fut livrée neuve en 1965, achetée par une entreprise de la Somme avant de rejoindre la Normandie en 1968. L'histoire de cette voiture est singulière, car c'est à la suite d'un choc arrière dans les années 70 qu'elle fut immobilisée dans l'attente d'une restauration qui n'eut finalement jamais lieu. Cette DS fut donc remise en Normandie et resta ainsi de nombreuses années

sans rouler, se dégradant avec le temps et l'immobilisation prolongée. Son compteur affiche un peu moins de 80 000 km, ce qui pourrait très vraisemblablement correspondre, à son kilométrage d'origine. Ce rare cabriolet « sortie de grange » qui est à reprendre dans son intégralité, représente un très beau projet de restauration. Elle propose une livrée associant une couleur extérieure grise à une sellerie de cuir rouge. Notre DS est équipée de la boîte hydraulique et serait dotée de son moteur d'origine. Les DS cabriolets sont très prisées des collectionneurs et leur cote actuelle permet d'envisager une restauration de qualité. Un tel exemplaire ne saurait laisser insensibles les amateurs de la marque aux chevrons.

*This DSI9 cabriolet that we are offering is a very touching barn find. It is one of the last "factory" convertibles from its series, and was first registered on April 30, 1965. Importantly, the history of this car is very clear, as it has had only three owners from date and has been in the same hands from 1968 to 2016. It was delivered new in 1965, bought by a company from North of France, before moving to Normandy in 1968. The history of this car is special because following an impact in the rear in the 1970s, it was kept aside, with the plans to be restored, which never happened. It then remained garaged in Normandy, and thus remained so for many years*

*without being driven, degrading over a period of time. Its odometer displays a little less than 80,000 km, which would very likely correspond to its original mileage. This rare "barn find" cabriolet, which has to be completely restored, represents a beautiful restoration project. It is in a livery that associates a grey exterior color with red leather upholstery. Our DS is equipped with the hydraulic box and might have its original engine. DS cabriolets are very sought after by collectors and their current market value allows a high quality restoration. For true fans of the brand, such an interesting car cannot be ignored.*



## 1979 CITROËN CX 2400 PRESTIGE C-MATIC

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 00ML6642

30 000 - 50 000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Rare Prestige C-Matic
- Livrée neuve à Lyon, 3<sup>e</sup> main
- Élégance de sa combinaison de couleurs
- Dernière révision chez SM2A pour 7500€

- *Rare and prestigious C-Matic*
- *Delivered new in Lyon, 3 owners from new*
- *Elegant combination of colors*
- *Last service at SM2A at the cost of €7500*



La CX 2.4L que nous présentons un des rares modèles Prestige équipé de la boîte semi-automatique. Comme le carnet d'entretien de la voiture l'indique, l'exemplaire présenté n'a été livré neuf par le Garage Metropole, agent Citroën de Lyon, à son premier propriétaire, Monsieur René Garcin, propriétaire de soieries, que le 14 mai 1982. La voiture sera immatriculée 15 jours après.

Toutes les révisions ont été réalisées très régulièrement par Citroën à Lyon, le carnet d'entretien étant tamponné jusqu'en 1989. Elle avait alors 44 798 km d'origine. En 2007, elle change de main et traverse la France pour être acquise par un amateur dans les Landes de Gascogne qui réalisera des travaux d'entretien régulier. En 2014, elle est acquise par le propriétaire actuel, qui recherchait une Prestige depuis des années, marqué par la traversée de Paris du nouveau Président Jacques Chirac

le soir de son élection en 1995 dans la devenue célèbre CX immatriculée 19 FLX 75. La voiture n'a aujourd'hui que 60 000 km d'origine, son intérieur cuir d'origine de couleur havane est dans un état époustouflant tant il n'a pas subi l'usure du temps. Une révision complète vient d'être réalisée par l'excellent spécialiste SM2A, Jean-Michel Gallet, pour 7500 € afin que cette superbe Prestige fonctionne de manière optimale.

Les belles CX Prestige survivantes sont rares, celle-ci l'est d'autant plus qu'il s'agit de la version C-Matic, très agréable et si confortable à utiliser au quotidien. De plus, sa combinaison de couleurs fait de ce fer de lance du luxe Citroën de l'époque, un exemplaire à ne pas manquer.

*The CX 2.4L that we are offering is one of the rare Prestige models equipped with a semi-automatic gearbox. As the car's service booklet indicates, the one we are offering was delivered new by the Citroën dealership in Lyon, Garage Metropole, to its first owner, René Garcin, the owner of silk factory, on May 14, 1982. The car was registered 15 days later.*

*All the services were carried out very regularly by the Citroën dealership in Lyon, the service book being regularly stamped until 1989. It then had 44,798 km since new. In 2007, the car changed hands and went to the other end of France, to be acquired by an enthusiast in the South of France, who also carried out regular servicing of the car. In 2014, it was acquired by the current owner who had been looking for a Prestige for years,*

*impressed by the parade of the new President Jacques Chirac traversing Paris, the night of his election in 1995, in the famous CX registered 19 FLX 75. The car has only 60,000 km since new, its original leather interior in Havana color is in an astounding state, as it does not seem to have suffered the wear and tear of time. A comprehensive service has just recently been carried out by the excellent specialist SM2A, Jean-Michel Gallet, costing € 7500 in order for this superb Prestige to work perfectly well.*

*Beautiful CX Prestige survivors are very rare, and this one is special since it is the version C-Matic, which is very pleasant and comfortable to use on a daily basis. Moreover, its color combination makes this flagship luxury Citroën a car not to be missed.*



## 1938 PEUGEOT 402 DS DARL'MAT SPORT ROADSTER

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 705 551

400.000 - 460.000 €

• Restauration ancienne par  
André Lecoq de haute qualité

• Authentique roadster Darl'Mat

• Ancienne collection Seydoux

• Eligible au Mans Classic

• *Older, high quality  
restoration by André Lecoq*

• *Genuine Darl'Mat roadster*

• *Ex Seydoux collection*

• *Eligible for Le Mans Classic*





La rencontre d'Émile Darl'Mat et de Georges Paulin va donner naissance à l'une de voitures de sport françaises les plus élégantes de son époque. Darl'Mat tient à

Paris un garage spécialisé Peugeot, et il propose aux clients diverses améliorations. En 1930, l'entreprise emploie 160 personnes, quand Peugeot lance la 301. De son côté, >>>

*The collaboration between Émile Darl'Mat and Georges Paulin gave rise to one of the most elegant French sports cars of its day. Darl'Mat ran a specialised*

*Peugeot garage in Paris, offering clients a range of upgrades and enhancements. In 1930, when Peugeot launched the 301, the business employed 160 people.>>>*







>>> Georges Paulin, prothésiste dentaire, se passionne pour l'automobile et son esprit original le dirige vers des aménagements qui le sont aussi. Ainsi, il met au point pour la 301 un système de toit escamotable, qui débouchera sur la version « Éclipse ». Mais c'est la 302, petite sœur de la 402 lancée en 1935, qui fournit à Darl'Mat l'occasion de s'exprimer. Il monte sur le châssis 302 une mécanique de 402 et l'équipe d'une carrosserie magistralement dessinée par Georges Paulin, aussi élégante qu'aérodynamique. Entre les mains de Charles de Cortanze, Marcel Contet et Jean Pujol, cette voiture tournera 25 heures à Montlhéry à 139 282 km/h de moyenne. Devant ce succès, Peugeot donne son accord pour une petite série présentée d'abord comme 302 Spéciale Sport, puis comme 402 Spéciale Sport en 1938. Les châssis de 302 et les moteurs de 402 quittent Sochaux pour Darl'Mat puis le carrossier Marcel Pourtout qui habille les voitures en trois versions : coupé, cabriolet et roadster. En 1937, Émile Darl'Mat engage trois voitures aux 24 Heures du Mans. Les moteurs sont préparés chez Peugeot et, avec la boîte Cotal quatre rapports, elles atteignent 170 km/h et terminent aux septième, huitième et dixième places, pilotées par de Pujol/Contet,

>>> *Georges Paulin, on the other hand, was a dental technician with a passion for cars whose original spirit led him into the field of automobile design. For the 301 he developed a type of retractable roof, which appeared on the "Eclipse". However, it was the 402's little sister, the 302, launched in 1935, that gave Darl'Mat a real opportunity to express himself. He used the mechanical elements from the 402 on the 302 chassis and fitted an elegant and aerodynamic body, designed with flair by Georges Paulin. Driven by Charles de Cortanze, Marcel Contet and Jean Pujol, this car ran for 25 hours at Montlhéry at an average speed of 139,282 km/h. Faced with this success, Peugeot agreed to build a limited series, initially presented as the 302 Spéciale Sport, then the 402 Spéciale Sport in 1938. The 302 chassis and the 402 engines left Sochaux for Darl'Mat, and then went on to the coachbuilder Marcel Pourtout, who bodied the car in three versions : coupé, cabriolet and roadster. In 1937, Émile Darl'Mat entered three cars in the Le Mans 24 Hours. The engines were race-prepared by Peugeot and, fitted with a Cotal four-speed*





Cortanze/Serre et Porthault/Rigal. En 1938, aux 24 Heures du Mans, les Darl'Mat sont encore mieux préparées. Deux voitures abandonnent mais celle de Cortanze/Contet enlève la cinquième place au classement général et la victoire en catégorie 2 litres.

Grâce à l'aide précieuse de Philippe Boulay et des amis de Darl'mat, nous savons que cette 402 DS est sortie le 30 Avril 1938 pour être livrée à Toulouse, la carte grise indiquant par erreur la date de 1937. La voiture fut comme souvent à l'époque équipée après sa sortie de la boîte Cotal. Nous retrouvons l'auto dans les années 1970 alors qu'elle appartenait à M. Corre concessionnaire Peugeot dans le Loiret. Elle fut d'ailleurs exposée au Salon de l'Auto 1975 sur le stand de la carrosserie Pourtout qui commémorait ses 50 ans. Elle fut ensuite la propriété du collectionneur de la Sarthe S. Clément qui l'échangea contre une Bugatti 57 dans les années 1980 à Nicolas Seydoux, collectionneur réputé et producteur de cinéma, faisant partie des dirigeants des sociétés Gaumont et Pathé. A cette époque, la voiture a été confiée aux ateliers d'André Lecoq qui en ont assuré la restauration intégrale. Cette Peugeot

Darl'Mat a été ensuite vendue en 1991 à Pierre Crouillet propriétaire du musée de Sanary où elle est restée exposée jusqu'en 1997, date à laquelle elle a été achetée par l'actuel propriétaire sous le marteau d'Hervé Poulain. Depuis, sa restauration a superbement tenu dans le temps, et elle a bénéficié d'un entretien attentionné. Elle a participé à plusieurs reprises au Mans Classic entre les mains d'un ami du propriétaire, pilote expérimenté, qui l'emmène avec expérience et respect. Elle comporte donc quelques aménagements indispensables à un usage sur circuit, comme la présence d'un extincteur, mais ces éléments provisoires peuvent être facilement déposés.

Ce modèle présente une forme qui combine une élégance rare et une réelle recherche aérodynamique. Avec sa forme enveloppante, ses ailes effilées et son arrière en pointe, elle représente un vrai progrès par rapport aux carrosseries traditionnelles et, en plus, elle serait parfaitement à sa place dans un concours d'élégance. Ayant l'avantage de s'appuyer sur une mécanique éprouvée, elle constitue un moyen intéressant de participer à de belles épreuves historiques comme Le Mans Classic.

*box, they were capable of 170 km/h and finished in seventh, eighth and tenth places, driven by Pujol/Contet, Cortanze/Serre and Porthault/Rigal. In the 1938 Le Mans 24 Hours, the Darl'Mats were even better prepared. Two of the three retired but the car driven by Cortanze/Contet finished 5th overall and won the 2-litre class.*

*Thanks to the precious help of Philippe Boulay and the friends of Darl'mat, we know that this 402 DS was delivered new on April 30, 1938 to Toulouse, the title indicates by mistake 1937. The car was like often at the time equipped later with a Cotal gearbox. In the 1970s it belonged to a Mr. Corre, Peugeot agent in the Loiret region. It was also exhibited at the 1975 Paris Motor Show on the stand of Pourtout which commemorated its 50 years. It was then owned by S. Clement, a collector of the Sarthe region, who exchanged it for a Bugatti 57 with Nicolas Seydoux, the renowned collector and film director, and a leading figure at Gaumont and Pathé. At that time, the car went through the workshops of André Lecoq who oversaw the entire restoration. The Peugeot Darl'Mat then sold*

*in 1991 to Pierre Crouillet, owner of the museum in Sanary, where it remained on display until 1997. It sold that year at an auction held by Hervé Poulain to the current owner. Since then, it has been carefully maintained and the high quality restoration has stood the test of time brilliantly. The car has participated several times at Le Mans Classic, driven respectfully by an experienced driver and friend of the owner. It has some elements fitted that are required for racing, such as an extinguisher, but these can all be easily removed.*

*The supremely elegant shape of this model reflects the study made of aerodynamics. With its enveloping form, tapered wings and pointed tail, it represented real progress when compared to the traditional coachwork of that time. The car would be completely at home in a concours d'élégance. With the advantage of having tried and tested engineering, here is an interesting opportunity to participate in historic motorsport events such as Le Mans Classic.*

## 1938 DELAHAYE 135 M COUPÉ SPORT PAR CHAPRON

Titre de circulation belge  
*Belgian title*

Châssis n° 60127  
Moteur n° 60127  
Carrosserie Chapron n° 6064

400.000 - 600.000 €

- Carrosserie d'une grande élégance, toit ouvrant
- Magnifique état d'origine, sellerie superbe
- Rare version coupé sport Chapron

- *Highly elegant coachwork, sunroof*
- *Magnificent original condition, superb upholstery*
- *Rare coupé sport version by Chapron*





Selon un courrier écrit de la main de Mme Henri Chapron, cette Delahaye 135 M a été livrée à la carrosserie Chapron le 13 décembre 1938, puis carrossée en coupé sport sous le numéro 6064. Elle avait été

commandée le 29 novembre 1938 par M. E. Migliaccio, résident à Alger, qui avait en réalité passé commande de deux coupés Delahaye 135 identiques, l'autre portant le numéro de carrosserie 6063. >>>

*According to a letter written by Ms Chapron, this Delahaye 135 M was delivered to the coachbuilder Chapron on 13 December 1938, and bodied as a coupé sport, number 6064. It had been*

*commissioned on 29 November 1938 by a Mr E. Migliaccio from Algiers, as part of his order for two identical Delahaye 135 coupés, the other having body number 6063. >>>*





>>> Mme Chapron précise encore, "Malheureusement, les dossiers de ces deux véhicules ont été perdus au cours de l'Exode 1939-1940." La voiture passe plus tard entre les mains de Rudy Cloos, collectionneur luxembourgeois. Il subsiste de cet épisode une trace de l'immatriculation luxembourgeoise à l'envers de la plaque arrière. On voit ensuite cette voiture lors d'une vente aux enchères organisée en octobre 1985 à Fontainebleau. Elle est adjugée à M. Frédéric-Adrien Mangin, qui l'immatricule en 1986 à Paris 920 FVB 75. Deux ans plus tard, il la confie à une maison de vente anglaise qui, lors d'une vente aux enchères organisée à Genève le 22 mars 1988, la vend à M. Peter Kaus, le célèbre collectionneur ayant créé le musée Rosso Bianco à Aschaffenburg, en Bavière, qui réunissait un des plus beaux ensembles de voitures de sport et de course du monde. Lors de la vente du musée,

>>> *Mme Chapron continued: « Unfortunately the records for these two cars were lost during the Evacuation in 1939 – 1940. » The car was later acquired by Rudy Cloos, the collector from Luxembourg, and there is a record of the registration from this period, on the back of the rear plate. In October 1985 the Delahaye appeared in an auction in Fontainebleau, where it sold to Frédéric-Adrien Mangin, who registered the car in Paris in 1986, with the number 920 FVB 75. Two years later he entrusted it to a British auction house to be sold in Geneva on 22 March 1988. It was acquired by Peter Kaus, the respected collector and founder of the Rosso Bianco museum in Aschaffenburg, Bavaria. This museum housed a collection of some of the world's best sports and racing cars, and when the museum was sold in*





en 2006, la majeure partie des voitures a été rachetée par Evert Louwman, qui possède un musée aux Pays-Bas mais qui a revendu par la suite une grande partie de la collection Rosso Bianco, dont la présente Delahaye, rachetée par un collectionneur belge.

Cette voiture a connu une réfection de peinture et se présente dans un superbe état d'origine. Le tableau de bord en bois vernis affiche une surface sans défaut avec des compteurs et instruments complets et en superbe état. Le volant noir à quatre branches d'acier est proche du neuf et la colonne de direction comporte le fameux "moutardier" qui commande la boîte présélective Cotal, un équipement qui rend la conduite particulièrement agréable. La sellerie brun foncé est une véritable invitation à prendre place à l'intérieur, tant la patine qu'elle présente évoque confort et luxe. À l'arrière est disposé un siège en travers, ce qui

permet à une troisième personne de se joindre aux deux occupants. Les montants arrière portent un plafonnier de chaque côté, de même qu'un petit compartiment de rangement. Tout dans la finition de cette voiture rappelle le soin artisanal dont a bénéficié sa fabrication.

Rappelons que la Delahaye 135 M était équipée de la version à trois carburateurs du six-cylindres 3,5 litres de la marque. La 135 reste un grand classique de l'histoire de l'automobile, qui a montré sa polyvalence en remportant des épreuves aussi différentes que le Rallye de Monte Carlo ou les 24 Heures du Mans, dans ses différentes versions.

La présente voiture est emblématique de sa capacité à recevoir les carrosseries les plus élégantes, et celle-ci est un modèle du genre, réalisée par un des carrossiers français les plus talentueux de son époque.

*2006, most of the cars were acquired by Evert Louwman who owns a museum in Holland. Subsequently Louwman sold the majority of the Rosso Bianco collection, including the Delahaye presented here, which was acquired by a Belgian collector.*

*The paintwork has been refreshed and the car is presented in superb original condition. The varnished wooden dash is flawless with a complete set of dials and instruments in superb condition. The black steel four-spoke steering wheel looks like new, and the steering column features the famous « moutardier » gear lever controlling the Cotal pre-selective gearbox that makes the car so agreeable to drive. The patina of the dark brown upholstery exudes comfort and luxury, offering an invitation to step inside. There is a side-facing seat in the back, with room for a third person,*

*and a light and a small storage compartment fitted to both rear pillars. The level of finish in this car reflects the skill of the craftsmen who built it.*

*The Delahaye 135 M was equipped with the marque's triple carburettor version of the 3.5-litre six-cylinder engine. The 135 remains a real classic in automobile history, which has demonstrated its versatility by winning such different challenges as the Monte Carlo Rally and Le Mans 24 Hours, in different versions.*

*The car presented is a perfect illustration of the model's capacity to be fitted with the most elegant coachwork, built here by one of the most talented French coachbuilders of the day.*

## 1936 LANCIA AUGUSTA CABRIOLET LANGENTHAL

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 34.3662  
Moteur n° 15323

50.000 - 80.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Une carrosserie unique
- Belle présentation
- La seule Augusta carrossée par Langenthal

- *Unique bodywork*
- *In very good condition*
- *The only Augusta bodied by Langenthal*



Voiture intelligemment conçue, la Lancia Augusta pouvait être livrée en châssis nu aux carrossiers souhaitant l'habiller selon leur propre style. C'est le cas de la voiture que nous présentons, qui aurait été à l'origine carrossée en cabriolet par Pininfarina comme en témoigne la forme de la partie arrière, de l'habitacle et du tableau de bord. Au cours de la deuxième Guerre Mondiale, cette voiture a été partiellement recarrossée par Langenthal en Suisse, qui a modifié la partie avant en adoptant un dessin de calandre plus fluide et plus conforme aux tendances aérodynamiques de l'époque. Le carrossier suisse avait réalisé quelques superbes cabriolets sur base de l'Aprilia mais la voiture de la vente est probablement unique. Il en résulte un joli petit cabriolet quatre places, d'allure extrêmement originale. La voiture est réapparue entre 1958 et 1962 dans la région de Berne, avant de rejoindre la collection de Pierre Legrand, important et dynamique collectionneur Suisse. Elle fut restaurée en carrosserie au début de l'année 2010 avant d'être achetée par un amateur

français, membre du Club AC France et grand amateur d'œuvres d'art. Pour parfaire la restauration, ce dernier l'a confiée aux ateliers Rétro-Méca, de Peyrolles-en-Provence. La sellerie a été refaite, la carrosserie remise à niveau et la mécanique entièrement contrôlée, la facture totalisant quelque 15 000 €. La voiture possède une housse sur mesure, un manuel d'utilisation original. Une trousse à outils en cuir a été refaite à la demande de notre collectionneur et la voiture est superbe dans les moindres détails.

Elle a depuis brillé, remarquée autant pour son superbe état et que par sa carrosserie unique, remportant le 1er prix de l'Élégance et de l'Endurance lors de « Malte à Montlhéry » en Mars 2016. Elle fit l'objet d'un article du magazine « Epc'Auto » en septembre 2016. Exposée à Rétromobile sur le stand du Lancia Club de France 2016, cette belle Augusta voiture de carrossier, semblable à nulle autre, fut particulièrement remarquée et constitue une occasion unique de rouler différemment avec élégance.

*An intelligently designed car, the Lancia Augusta was also available as a bare chassis for the coachbuilders to dress it in their own style. This is the case of the car that we are offering, which would have originally been converted into a cabriolet by Pininfarina, as can be seen by the shape of the rear part, the interior and the dashboard. During the WW2, this car was partially re-bodied by Langenthal in Switzerland, who modified the front part by adopting a more fluid grille design and more in line with aerodynamic trends of the time. The Swiss coachbuilder had made some superb convertibles on the base of the Aprilia, but the car on sale is probably unique. The result is a nice little four-seater cabriolet, extremely distinctive in appearance. The car reappeared between 1958 and 1962 in the region of Bern, before joining the collection of Pierre Legrand, an important and dynamic Swiss collector. The body was restored at*

*the beginning of 2010 before being bought by a French enthusiast, a member of Club AC France and a great art connoisseur. He entrusted the car to the workshops Rétro-Méca, in Peyrolles-en-Provence where the upholstery has been redone, the bodywork upgraded and the mechanicals fully checked, with the invoice totaling some € 15,000. The car has a tailor made cover and an original user manual. The leather tool kit has been redone and the car is superb in just about every detail.*

*It has since then been noticed as much for its superb condition as for its unique body style, winning the 1st prize "Elegance and Endurance" at "Malte à Montlhéry", in March 2016. It was the subject of an article in the magazine "Epc'Auto" in September 2016. On display at Rétromobile on the stand of the Lancia Club of France in 2016, this beautiful and unique Augusta is a unique opportunity to drive a very elegant automobile.*



## 1949 HOTCHKISS 686 S49 « GASCOGNE »

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 85472  
Moteur n° 12463

30 000 - 50 000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Dans la même famille depuis les années 50
- Encore en rodage
- 114 000 € de restauration !

- *In the same family since the 1950's*
- *Still in running-in period*
- *€114,000 of restoration!*



Présentée au Salon de Paris en octobre 1948, l'Hotchkiss 686 S49 disposait du classique moteur 6 cylindres en ligne de 3.5L, et la version 4 portes, 4 places, recevait la dénomination « Gascogne ».

L'exemplaire présenté est exceptionnel à plus d'un titre : en effet, il a été acquis par les grands-parents des actuelles propriétaires au début des années 50 et n'a jamais quitté la famille depuis lors. Des photos d'époques prises dans le courant des années 50, montrent le fils de la famille, en permission, poser fièrement aux côtés de cette belle automobile. C'est ce dernier qui a entrepris, au début des années 2010, de faire restaurer entièrement et sans considération de coût ce joujou

familial. Le résultat est exceptionnel, tant du point de vue du respect de la configuration d'origine que dans la haute qualité de la réalisation. Absolument tout a été refait ou contrôlé, depuis le châssis, en passant par la mécanique, la sellerie, la carrosserie ou l'électricité et le montant total des travaux s'élève à plus de 114 000€ ! Un essai en compagnie du restaurateur a révélé un état de fonctionnement à la hauteur des frais engagés. Il s'agit très certainement d'un des plus beaux exemplaires en circulation et son historique limpide n'est qu'un argument supplémentaire pour le connaisseur qui sait ce que représente en temps et en énergie une restauration de ce niveau.

*Launched at the Paris Motor Show in October 1948, the Hotchkiss 686 S49 featured the classic inline 6-cylinder 3.5L engine. The version with four doors and four seats was badged "Gascogne".*

*The car on offer is exceptional in more ways than one: it was acquired by the grandparents of the current owners in the early 1950s and never left the family since.*

*Pictures taken during the 1950s show the son of the family, on leave, proudly posing with this beautiful automobile. It was the latter who undertook in 2010 a comprehensive restoration without any consideration of*

*costs respecting the original configuration. The result of this high quality restoration is exceptional, absolutely everything has been redone or checked, from the chassis, through mechanicals, upholstery, bodywork and electrical elements. The total work amounts to over € 114,000! A drive with the restorer revealed a state of drivability that reflects the level of expenses. This is certainly one of the finest examples and its continuous history is just another argument for a true enthusiast who is aware of the time and energy spent to restore a car to such a level.*

## 1938 CITROËN TRACTION II BL CABRIOLET PAR TONNELINE

Carte grise française  
de collection

*French title*

Châssis n° 407485

Moteur n° 11560597

100.000 - 120.000 €

- Très rare cabriolet par Emile Tonneline
- Fiable et agréable à conduire
- Idéale pour les concours d'élégance

- *A very rare cabriolet by Emile Tonneline*
- *Reliable and fun to drive*
- *Ideal for concours d'élégance*



Le célèbre cabriolet "Traction Avant" est apparu en 1934 et a été construit jusqu'à fin 1939. C'était une des premières réalisations de Jean Daninos sur la base de travaux de Cuinet. Si la Traction Avant fabriquée pendant plus de vingt ans est une légende en elle-même, le cabriolet, avec sa ligne mythique, symbolise le style de l'époque : un profil net, parfaitement équilibré entre le capot, l'habitacle et la partie arrière se terminant par une courbe gracieuse surmontée de la roue de secours et de son siège escamotable, le pare-brise est rabattable et la capote disparaît complètement sous le couvre capote. 3900 exemplaires sont sortis

des usines du Quai de Javel dont 671 type II BL.

La voiture présentée a été habillée par Emile Tonneline, carrossier indépendant installé au 26 rue Louis Blanc à Courbevoie. Les éléments spécifiques de carrosserie, les quatre ailes, les portes et la calandre sont boulonnés et l'ensemble est tellement bien réalisé que l'on pourrait croire qu'il s'agit d'une carrosserie spéciale. Ces éléments étaient disponibles pour la 7, la II et la 15 avec une variante d'accessoires et d'enjoliveurs. La calandre aérodynamique et les phares semi-intégrés rappellent la tendance américaine de la fin des années trente. Il n'en existerait plus

*The famous "Traction Avant" cabriolet was launched in 1934 and was built until the end of 1939. It was one of the first projects by Jean Daninos, based on work of Cuinet. If the Traction Avant, manufactured for more than twenty years, is a legend in itself, the cabriolet, with its mythical line, symbolizes the style of the period: a clean profile, perfect balanced between the hood, the cockpit and the rear section, ending with a graceful curve and surmounted by the spare wheel and its retractable seat, with the foldable windshield and hood completely disappearing under*

*the hood cover. 3,900 examples left the Quai de Javel factory including 671 of the Type II BL.*

*The car on offer was coachbuilt by Emile Tonneline, an independent coachbuilder, based near Paris. The specific bodywork components, the four wings, the doors and the grille are all bolted on and the assembly is so well done that one might think it is a special body. These elements were available for the 7, II and 15 with various accessories and hubcaps. The aerodynamic grille and the semi-integrated headlamps recall the American trend of the late*





que trois ou quatre exemplaires recensés. Le moteur a été remplacé par un IID plus puissant et plus solide grâce à ses coussinets de bielles minces et elle est équipée de roue « Pilote ». Le démarreur et la batterie viennent d'être remplacés fin 2016, mais elle nécessite encore quelques travaux mécaniques afin de la fiabiliser. Le circuit électrique mérite d'être revu ainsi que le train avant et les deux vitres latérales sont fêlées. L'intérieur tendu de cuir bordeaux qui rappelle la peinture bi ton de la carrosserie lui confèrent un charme particulier.

*1930s. In all likelihood, only 3 or 4 examples made would still remain. The engine has been replaced with a more powerful IID and the car comes equipped with "Pilote" wheels. The starter and the battery have recently been replaced (late 2016), but it still requires some basic mechanical work to make it more reliable. The electrical circuit needs to be serviced, as well as the front axle, and the two side windows are cracked. The interior in burgundy leather, reminiscent of the two-tone paint of the body, gives the car a special charm.*

## 1939 DELAHAYE 135 MS CABRIOLET PAR FIGONI & FALASCHI

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 60173

Moteur n° 60173

Carrosserie Figoni n° 727

1.200.000 - 1.600.000 €

- Histoire exceptionnelle
- Carrosserie, moteur, châssis d'origine
- Un des cabriolets français d'avant-guerre les plus fameux
- Récompensé par deux fois à Pebble Beach

- *Exceptional history*
- *Original body, engine and chassis*
- *One of the most famous pre-war French cabriolets*
- *Double prize-winner at Pebble Beach*









© Archives Jean-Paul Tissot

Ce remarquable cabriolet portant le n° de châssis 60173, est équipé de son moteur 135 MS d'origine n° 60173. Ces numéros correspondent bien à l'année 1939 dans la production des usines Delahaye. À cette période, le type 135 MS représente le modèle le plus performant dans la gamme tourisme, avec son moteur de 3,557 litres de 20 cv, alimenté par trois carburateurs et équipé de l'excellente boîte de vitesses électro-magnétique Cotal, permettant un passage rapide des quatre vitesses.

# 60173 est un cabriolet carrossé par l'atelier Figoni & Falaschi établi à Boulogne-Billancourt. C'est une commande spéciale portant le n° de carrosserie 727, livrée neuve le 17 mars 1939 pour Madame Lucienne Benitez-Rexach. La voiture sera immatriculée 4294 YC 2 en juin 1939 dans le département de la Seine et Oise, à son nom et à son domicile de l'époque : 21, rue de Bellevue in Mesnil-le-Roi.

Sa propriétaire Lucienne Benitez-Rexach est née Lucienne Suzanne Dhotelle le 15 janvier 1908. À l'instar du surnom de Môme Piaf que portait Edith Piaf, Lucienne Benitez-Rexach sera beaucoup plus connue par son surnom de Môme Moineau qui restera son nom de scène. Elle épousera en 1929 l'ingénieur et

richissime homme d'affaires portoricain Felix Benitez-Rexach. Elle en fera sa connaissance à New York, alors qu'elle était une des vedettes de Broadway, devenue chanteuse à succès grâce au couturier Paul Poiret qui la remarque en 1925 dans les rues de Paris. Suite à ce mariage, elle deviendra l'une des femmes les plus riches du monde, détenant somptueuses propriétés, voitures de luxe, yachts de luxe et même un avion Douglas DC3, menant conjointement une vie hautement mondaine, côtoyant et recevant fastueusement les célébrités de l'époque.

Dès la livraison de sa voiture, la Môme Moineau participe au concours d'élégance de L'Auto au Bois de Boulogne le 9 juin 1939 et remporte à cette occasion le 3<sup>ème</sup> prix dans la catégorie « voitures transformables dont la carrosserie se couvre d'une capote mobile et n'ayant que deux portes, à partir de 11 cv ».

Le 26 mai 1941, la voiture est immatriculée 4453 RN 1 sur Paris, toujours sous son nom, puis le 28 juillet 1942, la voiture est enregistrée au nom de l'un des amis du couple, Porfirio Rubirosa, chargé d'affaires de la République Dominicaine qui épousa Danielle Darrieux. Pilote de course et playboy, il eut des aventures sentimentales avec >>>

*This remarkable cabriolet, chassis number 60173, still has its original 135MS engine, no. 60173. These numbers correspond to 1939 in production at Delahaye factories. At the time, the Type 135 MS was the most powerful touring model in the range, fitted with a 20 bhp 3,557-litre engine with three carburetors and an excellent electro-magnetic Cotal gearbox that offered a swift change through the four gears.*

*Chassis 60173 was a cabriolet bodied by Figoni & Falaschi, the workshop based at Boulogne-Billancourt. The body no. 727 was a special order, and the car was delivered new on 17 March 1939 to Madame Lucienne Benitez-Rexach. It was registered 4294 YC 2 in June 1939 in the Seine et Oise department, in her name and address at that time: 21, rue de Bellevue au Mesnil-le-Roi.*

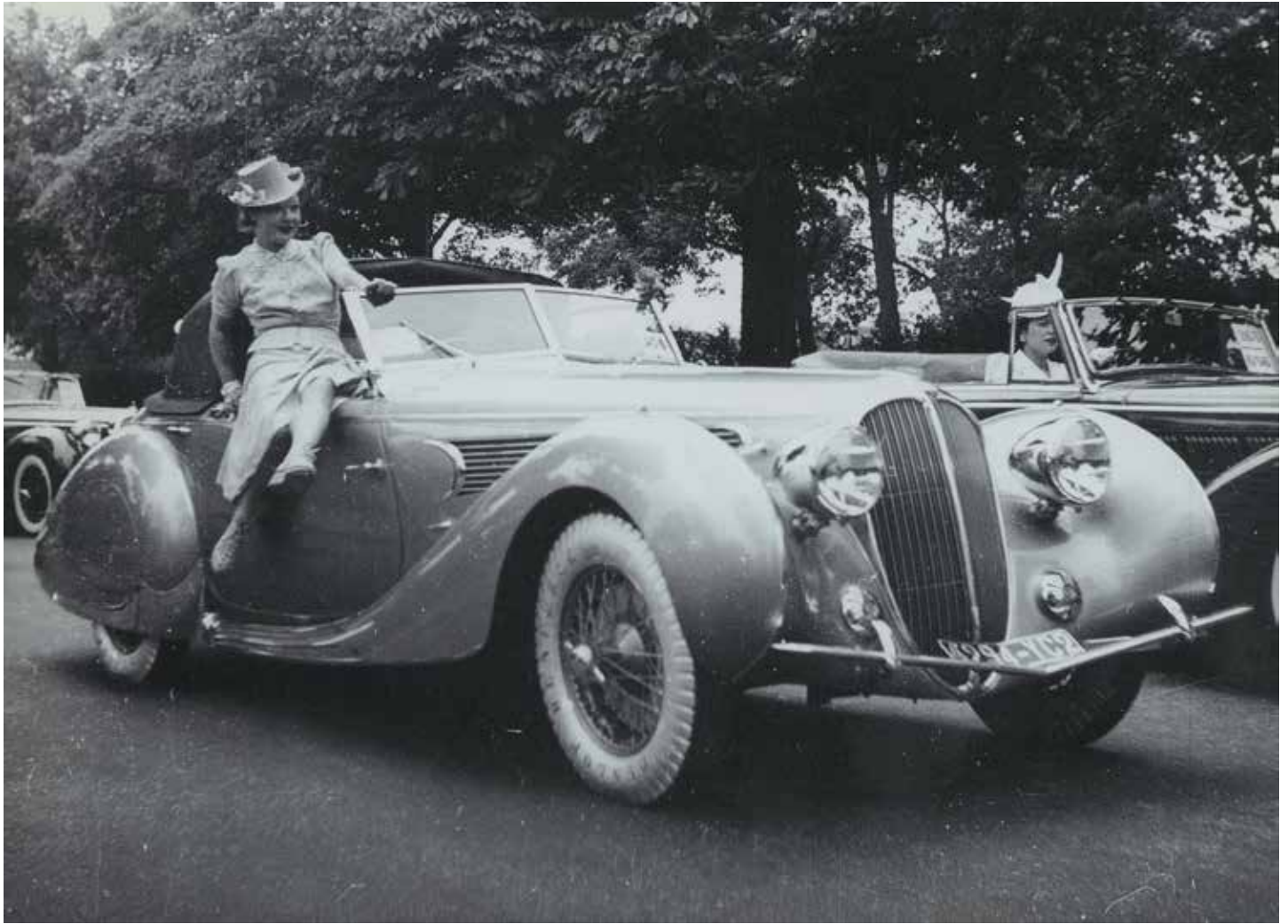
*The car's first owner, Lucienne Benitez-Rexach, was born Lucienne Suzanne Dhotelle on 15 January 1908. In the same way Edith Piaf became known as Môme Piaf, Lucienne Benitez-Rexach would become better known by her stage name Môme Moineau. In 1929 she married the engineer and wealthy Puerto Rican businessman Felix*

*Benitez-Rexach. She had made his acquaintance in New York as a star on Broadway, having become a successful singer after being spotted on the streets of Paris by the fashion designer Paul Poiret in 1925. Following her marriage, she became one of the richest women in the world, owning a long list of luxurious properties, cars, yachts and even a Douglas DC3 plane. She led a very worldly life rubbing shoulders with all the celebrities of the day.*

*Môme Moineau took part in her newly delivered car in the concours d'élégance de L'Auto in the Bois de Boulogne on 9 June 1939, winning 3rd prize in the class for « two-door convertible cars with a removable hood, 11bhp and over ».*

*On 26 May 1941 the car was registered 4453 RN 1 in Paris, still in her name. Then, on 28 July 1942, it was registered in the name of the couple's friend, Porfirio Rubirosa, the chargé d'affaires for the Dominican Republic who was married to Danièle Darrieux. A racing driver and playboy, he had a string of romantic adventures with Marilyn Monroe, Rita Hayworth, Kim Novak, Eva Peron and others. It was registered CD 143 NH, >>>*





La Môme Moineau avec #60173 au Concours d'Élégance de l'Auto au Bois de Boulogne en 1939 © Archives Jean-Paul Tissot









>>> Marilyn Monroe, Rytta Hayworth, Kim Nowak, Eva Peron... Suite à ce changement, la voiture est immatriculée CD 143 NH, immatriculation spéciale pour le corps diplomatique établie par la préfecture du Puy-de-Dôme à Clermont-Ferrand, d'où les lettres NH. Ainsi, du 16 août 1940 au 10 janvier 1945, le gouvernement provisoire de Vichy fera immatriculer de cette façon 289 véhicules de CD 1 NH à CD 289 NH.

Les tracas de la guerre dissipés, le 16 mai 1947, la voiture est de nouveau immatriculée 7709 YC 8 en Seine et Oise, au nom de Lucienne Benitez-Rexach domiciliée dans sa nouvelle somptueuse propriété Villa Carmen à Maisons-Laffitte. Le mois suivant, le 19 juin 1947, la voiture est enregistrée sous le même numéro, mais au nom de Gilberto Benitez-Rexach, fils de Felix, né d'un premier mariage. Puis, de nouveau retour sur Paris et enregistrement à la préfecture de Paris le 19 mars 1948, immatriculation 8993 RQ 1, s'en suivra probablement un autre

propriétaire parisien à partir du 23 décembre 1948, puisque l'on retrouve cette nouvelle date en tant que récépissé précédent sur la future immatriculation dans le département de la Gironde, établie le 18 janvier 1955 avec le numéro 2181 AB 33, au nom de Raoul Robert, électricien à Bègles.

Il est important de signaler que le propriétaire parisien en date du 23 décembre 1948 au 17 janvier 1955 sera très certainement le commanditaire des modifications de carrosserie apportées sur notre Delahaye. En effet, nous retrouvons # 60173 comme voiture principale du film de René Clément Le Château de verre sorti en décembre 1950 avec Michèle Morgan et Jean Marais comme acteurs principaux. La voiture se présente alors avec un nouvel avant, une calandre fine plus moderne, les marchepieds n'ont pas encore été supprimés. La transformation de l'avant correspond parfaitement au style retrouvé sur d'autres modèles Delahaye carrossés par Fignoni & Falaschi entre>>>

>>>a special diplomatic registration set up by the Puy-de-Dôme prefecture in Clermont-Ferrand, represented by the letters NH. Between 16 August 1940 and 10 January 1945 the provisional Vichy government registered some 289 vehicles from CD 1 NH to CD 289 NH.

Once the troubles of the war were over, the car was re-registered 7709 YC 8 in Seine et Oise on 16 May 1947, in the name of Lucienne Benitez-Rexach, then living in her sumptuous new property Villa Carmen in Maisons-Laffitte. The following month, the car, still with the same number, was registered to Gilberto Benitez-Rexach, Felix's son from his first marriage. Registered again in Paris under registration 8993 RQ 1 on 19 March 1948, it was owned in all likelihood by another Parisian from 23 December 1948, as this date appears on the subsequent registration 2181 AB 33, on 18 January 1955, for Raoul Robert,

an electrician from Bègles in the Gironde Department.

It is important to note that between 23 December 1948 and 17 January 1955, the Parisian owner must have been responsible for various modifications to the bodywork of our Delahaye. Chassis # 60173 was the principal car in the René Clément film Le Château de verre that was released on December 1950, starring Michèle Morgan and Jean Marais. The car appeared with a new front, featuring a more modern, slender-shaped grille, and the running boards had not been removed yet. The new front design corresponded to other Delahaye models bodied by Fignoni & Falaschi between 1946-1948. This was simply a case of updating the styling. The car was known in this new modernised form between 1950 and 2012.

Having departed for the Gironde, our Delahaye stayed there until 19 May 1970, changing hands three times. >>>



>>> 1946-1948, il s'agira, comme assez souvent, d'une volonté de modernisation. Ainsi, nous connaissons cette voiture sous cette nouvelle présentation modernisée de 1950 à 2012.

À la suite de son départ pour le département de la Gironde, notre Delahaye y restera jusqu'au 19 mai 1970, changeant de mains à trois reprises. A cette dernière date, la voiture se retrouve dans le département du Tarn, sous le numéro 588 KP 81 au nom de Joseph Brunet de La Biche. Le 15 décembre 1971, la voiture est acquise par le Baron François d'Huart, grand collectionneur belge. Immatriculée en Belgique sous le numéro ASH 518, il la gardera jusqu'au 11 septembre 1986. Ce dernier se sert régulièrement de la voiture pour descendre sur la côte d'Azur, et c'est à la suite d'un voyage à la cadence probablement trop soutenue qu'il fera revoir le bloc moteur de l'auto. Puis, la voiture reviendra en France dans une grande famille de collectionneurs qui s'en séparent au profit du propriétaire actuel, en septembre 2012.

Après avoir été mise sur le marché au début de l'année 2010 sans

recherche historique approfondie, c'est la parution du livre de référence Delahaye et Figoni 1934-1954 de Jean-Paul Tissot qui va enthousiasmer le nouveau propriétaire. En effet, des informations majeures et des photos d'époque sont révélées dans cet ouvrage sur l'histoire de # 60173. Le vendeur, un exigeant collectionneur du nord de la France, va alors entreprendre une restauration de haut niveau et une remise en conformité de sa présentation originelle, respectant la commande initiale de la Môme Moineau. De la carrosserie d'origine, dont on retrouvera le numéro Figoni 727 dans divers éléments de boiserie, tout sera préservé. Seules les ailes devront être légèrement modifiées pour accueillir les marchepieds. La menuiserie sera intégralement revue mais tous les éléments pouvant être conservés l'ont été. La sellerie, le tableau de bord et les boiseries intérieures ont été refaits conformément aux réalisations de Figoni de 1939.

Ces travaux importants seront effectués scrupuleusement et méthodiquement par des mains expertes aux Ateliers de Touraine dirigé par

*>>>Then, in 1970, we find the car in the department of Tarn, with the number 588 KP 81 and registered in the name of Joseph Brunet de la Biche. On 15 December 1971, the car was bought by Baron François d'Huart, an important Belgian collector. Registered ASH 518 in Belgium, d'Huart kept the car until 11 September 1986, using it regularly to drive to the Côte d'Azur. It was following such a trip, probably taken a little too enthusiastically, that he had to have the engine block rebuilt. After that, the car returned to France to join a large family of collectors who sold it to the current owner in September 2012.*

*Having been put on the market at the start of 2010 without any serious research undertaken, it was the publication of the reference book Delahaye et Figoni 1934-1954 by Jean-Paul Tissot that inspired the new owner. Detailed information and period photos on the history of # 60173 were reproduced in this book. Consequentially, the vendor, a*

*demanding collector from the north of France, undertook a top level restoration in order to return the car to its original configuration, in respect of Môme Moineau's initial order. The original body, displaying the number Figoni 727 on various wooden elements, was preserved. Only the wings were altered slightly to accommodate the running boards. The joinery was completely restored, and as many of the original elements as possible were retained. The upholstery, dashboard and interior wood trim was redone in line with Figoni's creations of 1939.*

*This major restoration was carried out scrupulously and methodically by expert hands at the Ateliers de Touraine, led by Patrick Delage. The car was returned to its original colour scheme, as noted in the Figoni & Falaschi register, with light grey paintwork and dark blue hood and upholstery. Delighted with this perfect restoration, the new owner entered his car in the prestigious Pebble Beach Concours on 21 August 2016, featuring a*





Patrick Delage. L'ensemble retrouve notamment ses couleurs d'origine, bien notifiées dans les registres Figoni & Falaschi, à savoir le gris clair pour l'ensemble de la carrosserie et le bleu foncé pour la sellerie et la capote. Satisfait de cette parfaite restauration, le nouveau propriétaire engagera sa voiture au prestigieux concours de Pebble Beach, qui se tiendra le 21 août 2016, la marque Delahaye étant marquée à l'honneur avec 26 voitures présentées. Ce cabriolet y sera logiquement par deux fois récompensé. En effet les membres du jury lui attribueront le 3ème prix dans la classe huppée Figoni d'avant-guerre et la voiture remportera la prestigieuse French Cup.

Jean-Paul Tissot

*special display of 26 Delahayes. It comes as no surprise that this cabriolet returned home with two awards: 3rd prize in the pre-war Figoni class and winner of the highly regarded French Cup.*

*Jean-Paul Tissot*



**1931 CADILLAC V16 CONVERTIBLE VICTORIA PAR LANCEFIELD**

Titre de circulation américain  
Dédouanement en UE  
*American title*  
*EU customs cleared*

Châssis n° 702873

600.000 - 900.000 €

- Voiture unique : seule Cadillac V16 carrossée par Lancefield
- Superbe état
- Le prestige des années 30 dans toute sa splendeur

- *A unique car: the only Cadillac V16 bodied by Lancefield*
- *In superb condition*
- *The prestige of the 1930s, in all its splendor*





Fondée en 1902, Cadillac est rachetée en 1909 par la jeune entreprise General Motors qui commence son regroupement de marques et souhaite en faire sa

division de voitures de luxe. Cadillac s'impose par ses innovations, l'équipement de ses voitures, et également leur nombre de cylindres : V8, puis V12 et V16 en 1930. >>>

*Founded in 1902, Cadillac was bought in 1909 by the young company General Motors, which began regrouping its brands and set up a division for luxury*

*cars. Cadillac demonstrated great innovation and made an impact through the standard of its equipment and the power of its engines: V8, then V12 and a>>>*





>>> Cette multiplication s'explique par des raisons techniques, notamment des vibrations amoindries, mais aussi pour le prestige conféré à la fiche technique. Les Cadillac V16 type « 452 » (en référence à leur cylindrée en pouces cube, soit 7,4 litres) étaient des voitures de luxe dont le moteur recelait des trésors d'ingénierie. La puissance développée de 185 ch leur permettait de dépasser la barre symbolique des 100 mph, soit plus de 160 km/h.

Bien que la plupart d'entre elles aient été carrossées par Fleetwood ou Fisher (sous le contrôle direct de Cadillac), trente-deux châssis nus ont été livrés, parmi lesquels une douzaine ont été pourvus de la conduite à droite et exportés vers la Grande-Bretagne. Certains y sont restés, d'autres sont partis en Inde. Seuls cinq d'entre eux auraient survécu. L'exemplaire proposé en fait partie et constitue la seule réalisation du carrossier Lancefield de Londres sur un châssis de Cadillac V16. Le dessin de cette carrosserie spécifique se distingue par une caisse qui connaît un débord par rapport au châssis, et par une moulure de ceinture de caisse. La voiture est équipée d'un pont arrière doté d'une faible démultiplication et d'un toit ouvrable en trois positions. Il s'en dégage un incontestable parfum européen avec ses pare-

chocs surnommés « pare-chocs de sécurité à la française », ainsi que ses phares Marchal.

Livrée neuve en Grande-Bretagne en 1931, où elle aurait été exposée au Salon d'Earl's Court à Londres, elle est restée dans la même famille pendant une soixantaine d'années, avant d'être achetée par le négociant américain Manny Dragone dans les années 1990. Celui-ci l'a vendue à un collectionneur du Connecticut, qui lui a offert une restauration du plus haut niveau. Elle se présente avec une élégante livrée en deux tons, noir et vert surligné de fines bandes rouges et une capote noire. Elle a ensuite été acquise par un important collectionneur autrichien domicilié à Vienne aux débuts des années 2010. Ce dernier a pris part à des événements majeurs, dont les prestigieux concours d'élégance de Greenwich en 2011 et d'Amelia Island en 2012. Elle est aujourd'hui conservée dans le musée de voitures américaines du propriétaire. Icône des années 1930, cette Cadillac V16 à la grandiloquence assumée se distingue non seulement par la grâce de sa carrosserie dessinée par Lancefield, mais aussi par la sophistication de sa mécanique, sublimée par son très bel état.

>>> *V16 in 1930. This increase in engine size was in part due to technical issues, specifically to reduce vibrations, but also for the prestige it bestowed. The Cadillac V16 Type "452" (in reference to the unit cylinder size in cubic inches, 7.4-litre) was a luxury car with an engine that was a triumph of engineering. The maximum power of 185bhp allowed these big, heavy cars to break the symbolic barrier of 100mph (over 160 km/h).*

*Although most of them were bodied by Fleetwood or Fisher (under the direct control of Cadillac), 32 bare chassis were delivered too, including a dozen right-hand drive examples that were exported to the UK. Some stayed in the US and others went to India. This car is one of only five to have survived, and is the only one to be bodied by coachbuilder Lancefield of London, on a Cadillac V16 chassis. The design of this body can be distinguished by its overhang in relation to the chassis, and by a moulding running down the side of the car. It has a rear axle with lower final drive, and a three-position sunroof. There is a distinctive European feel to the design, with its bumpers known as "French safety bumpers", and its*

*Marchal headlamps.*

*Delivered new in Britain in 1931, where the car would have been exhibited at the Earl's Court Motor Show in London, the car remained in the same family for around sixty years, before being bought by the American dealer, Manny Dragone, during the 1990s. He sold it to a Connecticut collector who had the car restored to a high standard. It comes in an elegant two-tone livery, black and green, highlighted with fine red stripes and a black top. The car was later acquired by an important Austrian collector from Vienna, at the beginning of 2010. He took part in several major events, including the prestigious concours d'élégance at Greenwich in 2011, and Amelia Island in 2012. It is now on display at the American car museum belonging to the present owner. An icon of the 1930s, this grand Cadillac V16 stands out for its graceful bodywork, designed by Lancefield, and its sophisticated engineering, enhanced by the wonderful condition that it is presented in.*





## 1936 MG PB ROADSTER

Titre de circulation anglais  
**British title**

Châssis n° PB0540  
Moteur n°797APB

40.000 - 60.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Eligible dans les événements  
les plus prestigieux

• Matching numbers

• 479 exemplaires produits

• *Eligible for the most  
prestigious events*

• *Matching numbers*

• *479 units produced*



Evolution du modèle J2, la MG PB s'en distinguait notamment par un moteur à 3 paliers de plus forte cylindrée, et des rapports de boîtes plus courts que la version PA. Ce sympathique et performant roadster à moteur à arbre à cames en tête s'est illustré dans de prestigieuses compétitions telles que les 24 Heures du Mans 1937 (16ème au général) ou encore les Mille Miglia.

Délivrée neuve en Angleterre en avril 1936 au Dr D.O. Wharton dans la région de Manchester, cette adorable PB dispose de son registration book qui permet de retracer une partie de son histoire. Elle dispose en outre de son immatriculation d'origine et est répertoriée par le MG registry. Entièrement restaurée entre 2011 et 2012, elle fût achetée

en Italie par son actuel propriétaire qui participa à son volant aux Mille Miglia historique en 2012. En très bel état de présentation et de fonctionnement, elle vient de bénéficier d'une révision en décembre 2016 à l'occasion de laquelle les carburateurs ont été refaits. Dotée de l'allure typique du roadster anglais des années 30, la PB disposait d'origine de 43cv pour une cylindrée de 939 cm<sup>3</sup> et un poids très contenu lui permettant d'offrir des performances intéressantes. Aujourd'hui éligible dans les plus grands événements historiques internationaux, ce rare exemplaire fera la joie du gentleman driver, amateur tant de ballade que de compétition.

*Evolution of the J2 model, the MG PB distinguished itself in particular by an engine with 3 bearings and of a bigger displacement, as well as shorter gear ratios than the PA version. This delightful and efficient roadster with an overhead camshaft engine did very well in several prestigious competitions including the 24 Hours of Le Mans in 1937 (16th overall) and the Mille Miglia.*

*Delivered new in England in April 1936 to Dr. D. O. Wharton in the Manchester area, this adorable PB has its original registration book which makes it easy to retrace part of its history. It also has its original registration and is listed in the MG registry.*

*Restored comprehensively between 2011 and 2012, it was bought in Italy by its current owner, who took part in the historic Mille Miglia in 2012. In lovely condition and driving very well, the car was serviced in December 2016, including an overhaul of the carburetors. With the typical British roadster look from the 1930s, the PB originally developed 43bhp from a displacement of 939cc, and being a real lightweight, it performed most impressively. Now eligible in the most important international historical events, this rare car will be a real joy to the gentleman driver, for casual drives as well as racing.*



## 1966 AUSTIN MINI COUNTRYMAN MKI

Titre de circulation belge  
*Belgian title*

Chassis n° AA257L919742A

15 000 - 25 000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Restauration complète
- Modèle intéressant
- Une citadine polyvalente

- *Complete restoration*
- *An interesting model*
- *A versatile city car*



Cette Austin Mini MKI a fait l'objet d'une restauration complète il y a quelques années, avec mise à nu de la carrosserie et remplacement des éléments dégradés. L'ensemble a reçu une peinture neuve et de nombreux nouveaux accessoires. L'intérieur (sellerie, moquettes) a été lui aussi été complètement rénové avec une belle sellerie en cuir vert "Almond Green". Parallèlement, la mécanique a été entièrement restaurée: moteur, boîte de vitesses, trains roulants, berceau,

électricité, freins. De teinte verte à toit blanc cassé assorti d'un intérieur vert clair, cette Mini 850 dotée d'une boîte quatre rapports est équipée d'un tableau de bord en bois. Depuis sa remise en état, ce séduisant break bois n'a parcouru que quelques milliers de kilomètres, ayant été exposé dans un grand musée automobile. Doté d'une mécanique fiabilisée et roulant, cet exemplaire nécessitera cependant quelques finitions pour parfaire son irrésistible allure.

*This Austin Mini MKI was completely restored a few years ago, with the body laid bare, and all damaged parts replaced. It received a new paint and many new accessories. The interior (upholstery and carpets) was also completely refurbished with a beautiful "Almond Green" leather upholstery. At the same time, the mechanics were completely overhauled: engine, gearbox, driveline, subframe, electricals,*

*brakes. In a lovely green livery with an off-white roof, this Mini 850 is equipped with a four-speed gearbox and features a wooden dashboard. Since its restoration, it has covered only a few thousand kilometers, as it was on display in an automobile museum. With its reliable mechanicals, this car may need some detail finishing to perfect its irresistible charm.*

## 1935 ASTON MARTIN MK II 1,5L TOURER CHÂSSIS LONG

Titre de circulation anglais  
*British title*

Châssis n° E5/574L  
Moteur n° E5/574L

180.000 - 230.000 €

• Seulement trois propriétaires en près de 50 ans

• Historique en grande partie connu et documenté

• Rare modèle d'avant-guerre pour cette marque prestigieuse

• *Just three owners in almost 50 years*

• *History largely known and documented*

• *Rare pre-war model from this prestigious brand*



L'Aston Martin dite Mark II fut construite à 165 exemplaires entre 1934 et 1935. Afin de fournir plus de confort aux passagers arrière, un empattement plus long a été développé en complément de la version standard. Seulement 45 de ces versions Tourer furent produites avec 4 places, ce qui en fait une voiture rare. Dernière évolution de la série des III/2, elle bénéficiait de nombreuses améliorations techniques en faisant une voiture très performante. Notre exemplaire, modèle 1935, fut mis en circulation le 10 mars 1936 et livré à la concession Winter Garden Garage.

Son premier propriétaire fut Mr Eills, pilote de l'air anglais si l'on se réfère aux documents d'époque. Cette voiture qui est connue de l'AMOC depuis longtemps, demeura entre les mains de Christopher Sawday pendant près de 40 ans, jusqu'en 2009. C'est lui qui fit des recherches sur son histoire et qui procéda à sa restauration complète dans les années 80. Elle participera par la suite avec succès à de nombreuses manifestations. Elle sera revendue en 2009 avant que son actuel propriétaire en fasse l'acquisition en 2014. Bénéficiant de soins réguliers depuis,

*This Aston Martin, known as Mark II, had a small production run of 165 units made between 1934 and 1935. In order to provide more comfort to the rear passengers, a longer wheelbase version was developed in addition to the standard version. Only 45 of these Tourer versions were produced, featuring 4 seats, making it a very rare car. The last evolution of the series of 1 1/2 liters, it had many technical improvements, making the car a very high performance machine. The car on offer, a model from*

*1935, was registered on 10 March 1936 and delivered to the Winter Garden Garage dealership. Its first owner was a Mr. Eills, an English aircraft pilot, as we can see in the period documents. This car, which has been known to AMOC for a long time, remained in the hands of Christopher Sawday for almost 40 years, until 2009. He researched its history and proceeded with its comprehensive restoration in the 1980s, and subsequently participated in numerous events. It was sold in*





dans le respect de ses spécifications d'origine, la voiture est dans un bel état général avec une très jolie patine et fonctionne correctement comme nous avons pu le constater lors d'un essai. Elle possède également son couvre-tonneau et capote ainsi que deux side-screen. Il s'agit d'une belle opportunité de posséder une Aston Martin d'avant-guerre, fleuron de l'automobile anglaise, à la fois belle, rare et étonnamment performante.

*2009 before its current owner bought it in 2014. Benefiting from regular care since, in compliance with its original specifications, the car is in a good condition with a very nice patina and drives well, as we made out in a test drive. It also has its tonneau cover and its top, plus two side-screens. This is a great opportunity to own a pre-war Aston Martin, flagship of the English automotive world, beautiful, rare and impressive for its performance capabilities.*

## 1966 ASTON MARTIN DB6 VANTAGE

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° DB6/2666/L/N

250.000 - 350.000 €

• DB6 Vantage conduite à gauche  
d'origine

• Restauration ancienne  
de qualité

• Même propriétaire depuis 1990

• *DB6 Vantage left-hand-drive*

• *Older high-quality  
restoration*

• *Same owner since 1990*



La fiche d'usine qui accompagne cette voiture permet de vérifier qu'elle montrait à la commande les équipements suivants : moteur Vantage, conduite à gauche, différentiel autobloquant, climatisation, jantes chromées avec papillons, lunette arrière chauffante, autoradio Bosch Köln avec antenne électrique, phares antibrouillard Marchal. Elle était "Silver Birch" (le fameux gris) avec intérieur "Dark Blue" et se présente aujourd'hui dans un élégant vert foncé, avec sellerie beige.

En 1990, alors qu'elle était immatriculée au Texas au nom

d'un M. Cook, elle fut importée en Suisse avant de séduire un amateur alsacien. Lors de son arrivée, elle a été accueillie par une grande fête en son honneur ! Quelques mois plus tard, elle était envoyée à Munich chez un spécialiste de la restauration des Aston Martin, Hieber Automobile GmbH. Carrosserie et intérieur ont entièrement été refaits, avec installation d'un téléphone, ce qui en 1991 était très exceptionnel.

Un autre bloc moteur a été posé, et les numéros du moteur d'origine (400/2660V) ont été reportés. Nous suggérons une consultation de la très impressionnante facture de travaux,

*The factory factsheet which comes with this car makes it possible to verify that it was delivered with the following specifications: Vantage engine, left-hand-drive, self-locking differential, air conditioning, chrome wheels with butterfly nuts, heated rear window, a Bosch Köln car radio with electric antenna, Marchal fog lamps. It was "Silver Birch" (a popular shade of grey) with a "Dark Blue" interior, and is today in an elegant dark green, with beige upholstery. In 1990, when it was registered*

*in Texas on behalf of a Mr Cook, the car was imported into Switzerland before it caught the fancy of an Alsatian enthusiast. On its arrival, the car was greeted by a big party in its honor! A few months later, it was sent to Munich, to an Aston Martin restoration specialist, Hieber Automobile GmbH. The body and interior have been completely redone and a phone was installed, which in 1991 was very exceptional indeed. Another engine block was fitted, re-stamped with the original engine numbers (400/2660V).*





qui totalise 130 000 DM et qui a permis la réalisation d'un travail de très grande qualité. Passionné par la restauration de cette voiture, comme il l'a été par celle de sa demeure historique, notre collectionneur n'utilisera ensuite sa DB6 Vantage qu'avec grande parcimonie et s'en sépare par manque d'usage. Ainsi, 25 ans après les travaux, la voiture a toujours belle allure assortie d'une légère patine. Rare Vantage conduite à gauche d'origine, ce puissant coupé capable d'accueillir quatre personnes est aussi beau que désirable.

*The very impressive invoice totals 130,000 DM and explains the extremely high quality of the restoration.*

*Passionate about the restoration of his car, our collector then used his DB6 Vantage very sparingly and is today selling it due to a lack of use. Thus, 25 years after the restoration job, the car still looks very beautiful, and is complimented by a light patina. This powerful left-hand-drive Vantage is capable of accommodating four people and is as beautiful as it is desirable.*



## 1970 FERRARI 365 GT 2+2

Titre de circulation allemand  
German title

Châssis n° 13339

160.000 - 200.000 €

- Vendue neuve en France par Pozzi
- Superbe intérieur cuir noir d'origine
- Historique limpide

- Sold new in France by Pozzi
- Superb original black leather interior
- Clear history



Disposant de quatre véritables places, de performances attendues pour un modèle de la marque au cheval cabré et d'une ligne toute en élégance, il est compréhensible que ce modèle soit devenu légendaire, et le soit toujours de nos jours.

Cette 365 GT est livrée neuve le 28 septembre 1970, de couleur grise, intérieur en cuir noir, par l'importateur français de la marque, Charles Pozzi SA, à son premier propriétaire, Richard Le Droff demeurant à côté de Paris, à Yerres. Il la conservera jusqu'en 1984, la faisant entretenir chez Pozzi (factures disponibles), date à laquelle elle est immatriculée au nom d'un garage à Nice. En 1985, elle revient à Paris, immatriculée en 75 où elle restera jusqu'en 2001. Elle est alors acquise par un collectionneur

allemand de Karlsruhe. En 2010, elle est acquise par la propriétaire actuelle, fille d'un gentleman collectionneur, bien connu de la Maison. Elle va s'en servir très régulièrement, participant notamment à des rallyes avec ses amies. En 2014, elle ira au Concours d'Élégance de Chantilly à son volant. Très régulièrement entretenue, cette belle 365 a conservé son intérieur en cuir noir d'origine, ce qui lui donne beaucoup de cachet. Il s'agit d'un exemplaire comme on les aime, pas restauré, mécaniquement en très bon état, prête à faire profiter quatre personnes de l'enivrante musique de ses 12 cylindres.

*A genuine four-seater, elegantly styled and with the performance one expects from a car wearing the Prancing Horse badge, it is no surprise that this model gained legendary status, and retains it today.*

*This 365 GT was delivered new on 28 September 1970, presented in grey with black leather interior, by the French importer for the marque, Charles Pozzi S.A, to its first owner, Richard Le Droff, from Yerres, near Paris. He had the car maintained at Pozzi (invoices available) and kept it until 1984, the date it was registered in the name of a garage in Nice. The following year the Ferrari returned to Paris and stayed*

*there until acquired by a German enthusiast from Karlsruhe in 2001. In 2010 the car was bought by the current owner, the daughter of a gentleman collector well known to the auction house. She has driven the car regularly, taking part in rallies with friends. In 2014 she drove the car to the Concours d'Élégance de Chantilly. Regularly maintained, this pretty 365 still has its original black leather interior, adding extra cachet. The condition of this example is highly desirable, being unrestored, in good mechanical condition and ready to treat its four passengers to the intoxicating sound of its 12 cylinders.*







## 1981 ASTON MARTIN LAGONDA SERIE 1

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° L00L13083  
Moteur n° V/580/3083

50.000 - 80.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Bel état d'origine, vendue neuve à Monaco

• La plus puissante des 4 séries, matching number

• Encore très abordable, un vrai « collector »

• *Very good original condition, sold new in Monaco*

• *The most powerful of all series, matching number*

• *Still very affordable, a true collector*



La très ancienne marque britannique Lagonda, victorieuse des 24 H du Mans 1935 a été achetée en même temps que la marque Aston Martin en 1947 par l'industriel David Brown. L'Aston Martin Lagonda apparaît sans aucun doute comme l'une des productions les plus excentriques de Newport Pagnell. Dès le milieu des années 60, une berline 4 portes est mise en chantier, elle ne débouchera que sur un prototype en 1969 avant que le projet soit abandonné. En 1974 une série de Lagonda 4 portes sera bien lancée mais seul cinq

exemplaires seront produits. En 1975, alors que la marque vient de déposer le bilan, on laisse carte blanche à William Towns pour développer un projet avant-gardiste et moderniser l'image de la marque. L'Aston Martin Lagonda aux lignes cunéiformes et futuristes sera présentée en 1976 avant d'être produite en 1978. La voiture à la fois longue (5,25m) et basse (1,30m) est une vitrine technologique pour la marque.

Face aux problèmes de mises au point rencontrés sur la 1ère série, la 2ème série apparût à partir de

*The Aston Martin Lagonda is without a doubt one of the most eccentric cars ever made by Newport Pagnell. From the mid-1960s, a 4-door saloon was under construction, but it only made it to the prototype stage in 1969 just before the project was shelved. In 1974, a Series 4 four-door Lagonda was launched but only 7 models were ever built.*

*In 1975, when the brand had just filed a petition for bankruptcy, William Towns was given carte blanche to develop*

*an avant-garde project and modernize the brand's image. The Aston Martin Lagonda, with edgy and futuristic lines, was unveiled in 1976 and brought to market in 1978. The car, which is both long (5.25m) and low (1.30m), was a technological showcase for the brand.*

*Faced with development problems with the Series 1, the Series 2 model, which was released from 1984, was made more reliable and the onboard computer was revised. The*





1984, sera fiabilisée et le système d'électronique embarqué revu. Le puissant V8 de 5,3L de 320 chevaux accouplé à une boîte automatique 3 rapports Torqueflite de marque Chrysler est capable de propulser cette berline imposante mais racée à plus de 230 km/h.

La voiture de la vente a été vendue neuve à Monaco par British Motors dans cette élégante combinaison de couleurs, gris Bleenheim, cuir bleu marine et appartient aujourd'hui à un collaborateur de la maison de vente. Elle est équipée de son tableau

de bord à LED toujours un peu capricieux mais elle est la représentante du premier jet, car souvent la 1ère série d'un modèle est celle qui obtient la meilleure cote auprès des vrais amateurs de la marque car elle est souvent plus racée, plus puissante et propose des solutions technologiques plus audacieuses. 645 exemplaires tous modèles confondus ont été réalisés entre 1974 et 1990.

*powerful 5.3L V8 offering 300 hp coupled with a 3-speed Torqueflite automatic gearbox made by Chrysler was able to propel this gigantic but elegant saloon to more than 230 km/h.*

*batch of cars get the best value because they are often more racy, more powerful and offer advanced technical devices. Only 645 cars have been manufactured between 1974 and 1990.*

*This Lagonda was sold new in Monaco by British Motors in this colour combination, Bleenheim silver, dark blue leather. It belongs today to an associate of the auction house. It is fitted with the typical LED instruments dashboard from the early series. Usually, the first*

## 1986 FERRARI TESTAROSSA

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° ZFFTA17B000065627

130.000 - 160.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Monospecchio, premier modèle le plus rare

• 36 710 km d'origine seulement

• Entretien très soigné, révisions à jour

• Set complet des six bagages

• *Monospecchio, first and rarest model*

• *Only 36,710 km from new*

• *Carefully maintained, servicing up to date*

• *Full set of six suitcases*



Plus de 10 ans auparavant, la 365 GTB4 "Berlinetta Boxer", suivie par la 512 BB avaient fait leur effet, mais en 1984, il était temps d'assurer leur succession. Fidèle à son carrossier traditionnel, Ferrari confie à Pininfarina le dessin de la toute nouvelle Testarossa, tout en conservant l'architecture moteur, un 12 cylindres à plat. Les cache-culbuteurs se teintent de rouge, ce qui permet la résurrection du fameux patronyme "Testa Rossa" symbole de succès sportifs dans les années 1950. Près de 400 ch, presque 300 km/h en vitesse de pointe, une ligne unique à couper le souffle, cette Grand Tourisme performante et confortable séduit dès sa présentation.

L'exemplaire proposé, a été livré neuf à Ora en Italie, dans la région au nord de Venise, à son premier

propriétaire, la société Autexpo Spa. Selon son carnet d'entretien tamponné, sa première révision a été réalisée par Samocar, célèbre concessionnaire de la marque à Rome. Sa carte de circulation indique qu'elle fut la propriété d'un allemand de 2001 à 2008 avant de revenir entre les mains d'un italien. En 2014, cette Testarossa fait l'objet d'une grosse révision complète avant d'être cédée au propriétaire actuel, un des collaborateurs de notre maison de ventes. Il avait toujours rêvé de ce premier modèle dès sa sortie en 1984. Aujourd'hui, nouvellement père de son troisième enfant, le temps lui manque pour pouvoir en profiter pleinement. Il y a un an et demi, très méticuleux et désireux de pouvoir rouler l'esprit serein dans une voiture mécaniquement optimale, il

*Ten years earlier, the 365 GTB4 "Berlinetta Boxer", followed by the 512 BB had made an impact, but by 1984, it was time to look for a successor. Remaining loyal to its traditional coachbuilder, Ferrari entrusted Pininfarina with the design for the all-new Testarossa. It would keep the same flat 12 engine set-up. The rocker covers were painted red, allowing the famous word « Testarossa » to reappear, a name associated with the sporting successes of the 1950s. With close to 400 bhp giving a top speed of nearly 300 km/h and clothed in a shape that took the breath away, this powerful GT car wowed the crowds from the start.*

*The example on offer was*

*delivered new to Ora, north of Venice, to its first owner, the Autexpo Spa company. According to the stamped service book, the first service was carried out by Samocar, the well-known dealer in Rome. The registration documents show that the car belonged to a German owner between 2001 and 2008 before returning to Italian hands. In 2014 the car was given a major service before being sold to the present owner, one of our colleagues at Artcurial. He had been dreaming of this model since its launch in 1984. Today, recently a father again, now with three children, he no longer has the time to enjoy it. Some eighteen months ago, being a stickler for perfection*





demande à l'excellent Toni Sisinni, spécialiste des moteurs V12 à côté de Paris, de corriger les défauts éventuels en vue de pouvoir utiliser une voiture parfaite. Il procédera de nouveau à une révision complète, sortant le moteur afin de ne rien laisser au hasard. Les dernières factures accompagnant la voiture, et fournies au futur acquéreur, incluant le changement des courroies et ce qui va avec, s'élèvent à un peu plus de 20 000 €. Cette belle Testarossa, depuis, n'a parcouru que quelques milliers de kilomètres, son compteur n'affichant que 36 710 km d'origine. Son intérieur en cuir beige se présente dans un état exceptionnel et, chose rare, elle est accompagnée de son set complet de six bagages dans leurs étuis en tissu, sans oublier la pochette en cuir protégeant les

livrets d'origine, incluant entre autres le carnet d'entretien et le manuel.

Le design de la Testarossa est unique. Il pourrait représenter un hymne aux années 80 tant la virilité de ses lignes doté de cet arrière si emblématique, ses écopes sur les flancs, représentent la démesure et la force de la vitesse. Dans la famille des Testarossa, nous présentons ici la version la plus rare et la plus recherchée, comme souvent les premières versions sont les plus courues : la 'Monospecchio' (un seul rétroviseur), avec ses écrous centraux, une des dernières construites. Rappelons que ces premiers modèles n'ont été produits qu'à un peu moins de 400 exemplaires et qu'ils représentent le nectar de cette prestigieuse lignée au nom si évocateur.

*and wanting to ensure he could drive the car freely knowing it was in top mechanical condition, he asked the excellent Toni Sisinni, the V12 engine specialist based near Paris, to iron out any potential problems. Sisinni carried out another full service, which included taking the engine out so that nothing could be left to chance. The most recent bills that will be supplied with the car include a sum for changing the belts, amount to a little over € 20,000. This stunning Testarossa has covered just a few thousand kilometres since, and the mileage from new is today 36,710 km. The beige leather interior is in outstanding condition and unusually, includes its full set of*

*six suitcases, still in fabric bags. There is also a leather pouch containing the original booklets including the service book and owner's manual.*

*The design of the Testarossa is unique. A homage to the 1980s, the virile styling with its distinctive rear shape and the side air intake scoops exude excess and speed. Within the Testarossa family, we are presenting the rarest and most highly sought after version, as earliest versions so often are. This is one of the last examples built of the 'Monospecchio' (single mirror) with centre lock wheels. Just under 400 were produced of the most desirable member of a family with a highly evocative name.*

## 1989 LAMBORGHINI COUNTACH LP 5000 QV 25<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE

Titre de circulation anglais  
*British title*

Châssis n° ZA9C005A0KLA12820  
Moteur n° 1991

285.000 - 350 000 €

• Superbe combinaison  
de couleurs

• Faible kilométrage,

• Matching number,  
historique connue

• *A superb combination  
of colors*

• *Low mileage*

• *Matching number,  
known history*



La voiture présentée fut vendue neuve en Belgique en octobre 1989 à M. J. Peirs, membre actif du club Lamborghini belge. Il la céda en 1995 M. G. Bloemendal de Rijssen en Hollande, grand collectionneur de la marque et propriétaire d'une usine de fibre de verre. Le 3<sup>e</sup> propriétaire, M. A. Plasschard, d'Amersfoort, un des plus grands collectionneurs d'automobiles hollandais à l'époque l'acquiert le 12 mars 1998 et elle fut accueillie parmi les 60 automobiles italiennes dans le sous-sol de sa propriété. Un revers de fortune l'obligea à céder toute sa collection et la Countach traversa la Manche

pour arriver chez M. R. S. Rowell de Rippondon en Angleterre. Elle revint en 2015 en Hollande chez son propriétaire actuel.

Elle est toujours dans sa splendide combinaison de couleur Bleu Acapulco, cuir Blanc Panna pour les sièges mais le tableau de bord, le volant et le pommeau de levier de vitesses sont tendus de cuir bleu assorti au tapis de laine. Elle ne totalise que 34.500 km depuis l'origine et elle est pourvue de la climatisation et un certificat de la marque l'accompagne indiquant tous les numéros des différents organes et des couleurs d'origine (# 1806 boîte de vitesses, # 1694 différentiel). Elle

*The car we are offering was sold new in Belgium in October 1989 to Mr J. Peirs, an active member of the Belgian Lamborghini club. He sold it in 1995 to Mr. G. Bloemendal of Rijssen in Holland, an important collector of the brand and the owner of a fiberglass factory. The third owner, Mr. A. Plasschard of Amersfoort, one of the biggest Dutch car collectors then acquired it on 12 March 1998 and was welcomed home by 60 Italian cars in the basement of his property. A reversal of fortune forced him to sell his collection*

*and the Countach was acquired by R. S. Rowell of Rippondon, in England. The car returned to Holland in 2015, to its current owner.*

*It has always been in this splendid combination of Acapulco blue, with Panna white leather for the seats, but the dashboard, the steering wheel and the gearshift knob are all stretched with blue leather matched to the wool carpet. The odometer reads only 34,500 km since new and the car is equipped with air-conditioning and comes with a certificate from*





est chaussée de pneumatiques Pirelli et le tableau de bord est équipé d'une radio Alpine d'époque. La Countach dont seulement 424 exemplaires 25e anniversaire virent le jour est indéniablement une automobile hautement collectionnable, très performante et néanmoins fiable dont la ligne demeure aussi époustouflante qu'au premier jour alors qu'elle effectuait ses premiers tours de roues dans la campagne piémontaise.

*Lamborghini confirming the numbers of different aggregates and the original colors (gearbox # 1806, differential # 1694). The car is shod with Pirelli tires and the dashboard is equipped with a period Alpine radio. The Countach, of which only 424 25th anniversary models were made, is undeniably a highly collectable, high-performance, yet reliable car whose design remains as breathtaking as on the first days when the car made its first rounds in the Piedmont countryside.*



## 1962 FERRARI 250 GTE SERIE 2

Titre de circulation américain  
Dédouanée en UE  
**US title**  
**EU customs cleared**

Châssis n° 3271  
Moteur n° 3271  
Caisse PF n° 68063  
Boîte de vitesse n° 438-E

350.000 - 450.000 €

- Superbe présentation
- Superbe combinaison de couleurs d'origine
- Matching numbers
- Sortant d'une restauration

- *Superbly presented car*
- *Lovely colour combination*
- *Matching numbers*
- *Fresh from restoration*



Avec le moteur 250, Ferrari crée une nouvelle famille de voitures qui va faire progresser l'entreprise de façon significative. C'est avec la 250 qu'apparaît pour la première fois le suffixe "GT", pour Gran Turismo. Pour les versions route, le sobre coupé PF cède la place en 1960 à la 250 GTE. Signée Pinin Farina, elle est la première de la marque à offrir quatre places. D'emblée, elle rencontre un énorme succès et atteint une production qui frôle le millier d'exemplaires.

La voiture que nous présentons porte le numéro Pinin Farina 68063,

grâce aux informations fournies par Marcel Massini, nous savons qu'elle a été délivrée neuve en Suisse, par Automobile Monteverdi AG à un certain M. Castelmarco résidant à Bale. Elle était alors Grigio Scuro avec un intérieur en cuir Connolly rouge comme l'est encore élégamment aujourd'hui. La voiture fut ensuite envoyée aux Etats-Unis, on la retrouve en 1974 alors qu'elle appartenait à J. N. Paulson dans l'Illinois, avant qu'elle ne soit vendue par Heritage Classic à Beverly Hills en 1999. Elle était alors décrite comme entièrement d'origine, grise avec son intérieur cuir rouge original.

*With the presentation of the 250 engine, Ferrari created a new line of cars that allowed the company to grow significantly. It was on the 250 that the "GT" suffix first appeared, for Gran Turismo. For the road-going versions, the understated PF coupé gave way, in 1960, to the 250 GTE. Designed by Pinin Farina, it was the marque's first four-seater. The car was a great success from the outset, with almost a thousand examples being built.*

*Thanks to Ferrari expert*

*Marcel Massini we know that the car on offer, bearing Pinin Farina number 68063, was sold new in Switzerland by Automobile Monteverdi AG to Mr Castelmarco of Basel. It was originally Grigio Scuro with a red Connolly leather interior as it is today. The car later went to the USA. In 1974 it belonged to J.N. Paulson from Illinois. It was subsequently sold in 1999 by Heritage Classic from Beverly Hills described as a good original example, grey with red original interior. In 2002 it belonged*





On la retrouve en Floride en 2002 où elle fut la propriété d'un collectionneur de Fernandina Beach. Il enregistra ensuite la voiture avec sa société située dans le Colorado. Cette 250 GTE retourna en Europe en 2010, elle était dans une collection roumaine bien connue à Cluj. Elle était alors grise, encore équipée de son intérieur d'origine. La mécanique avait été restaurée précédemment. Le propriétaire actuel, un collectionneur allemand cherchait depuis longtemps une 250 GTE série 2. Connaisseur de voitures italiennes, il fit effectuer en Italie, dans un atelier

de Toscane, une restauration de la carrosserie ainsi que de l'intérieur. Les planchers doublés sur ce modèle, particulièrement sensibles à la corrosion, furent entièrement repris et la voiture se présente aujourd'hui dans un bel état. Un reportage photographique des travaux est disponible. Les sièges et les moquettes ont été refaits conservant la belle couleur rouge d'origine. Sortant d'une importante restauration, et conservant son moteur d'origine c'est une occasion unique de rouler en 250.

*to a collector from Fernandina Beach in Florida. He registered it in the name of his company, in Colorado. This 250 GTE returned to Europe in 2010 and joined a well-known Romanian collection in Cluj. At that time the car was grey, retained its original interior and had previously been mechanically restored. The current owner is a German collector who had spent a long time searching for a 250 GTE Series 2. A connoisseur of Italian automobiles, he had the body and interior restored at a workshop in*

*Tuscany. The double floor of this model, so susceptible to corrosion, was completely refurbished and the car is presented in excellent condition today. A photographic report of the work carried out is available. The seats and carpets were re-done in their original red colour. Fresh from a major restoration, and retaining its original engine, this car presents a fantastic opportunity to own a 250.*

## 1958 JAGUAR XK 150 3,4 L S ROADSTER OTS

Titre de circulation suédois  
**Swedish title**

Châssis n° T 831829 DN  
Moteur n° VS 1674-9

125 000 - 155 000 €

- Rare et désirable version S
- Belle présentation
- Equipée d'une boîte manuelle avec overdrive

- *Very rare and desirable S version*
- *Nice condition*
- *Manual with overdrive*



Cette Jaguar XK 150 3.4L S a quitté l'usine de Coventry le 27 novembre 1958 dans une livrée rouge Carmen combinée à un intérieur cuir noir et dotée d'une boîte de vitesse manuelle avec overdrive. Elle fut délivrée neuve à Jaguar Cars à New York le 17 décembre suivant puis vendue à son premier propriétaire, un new-yorkais nommé T.P. Stauff. Elle restera aux Etats Unis jusqu'à la fin des années 1990, période à laquelle elle fut importée en Belgique et acquise par un collectionneur du plat pays, Dirk Liibert, qui entreprit de la restaurer. Une fois la restauration achevée en 2000, elle est cédée à son propriétaire actuel, un amateur suédois de Gothenburg. Ce dernier l'utilisera avec parcimonie, ne parcourant qu'autour de 1.500 km par an,

principalement pour des escapades lors des week-ends ensoleillés. La voiture a bénéficié d'une réfection récente du moteur, le soft-top a été remplacé, un nouveau pare-brise a été installé ainsi que de nouvelles jantes et pneumatiques. Elle a reçu une peinture neuve il y a peu et n'a pas été utilisée depuis. Un dossier de photographies vient documenter les travaux de carrosserie et est à disposition sur demande.

Certifiée par le Jaguar Daimler Heritage Trust, complète avec son carnet tamponné et son jeu de clefs d'origine, cette Jaguar XK150 3.4L est une belle opportunité pour tous les amateurs d'automobiles anglaises.

*This Jaguar XK 150 3.4 S left the factory in Coventry on November, 27th, 1958. It was finished in Carmen red with a black leather interior. It was fitted with a manual gearbox with overdrive. Delivered to Jaguar Cars in New York on December 17 and was sold there its first owner a certain Mr T.P Stauff. It remained in the USA until it was exported to Belgium in the late 1990s where it was purchased by Belgian collector Dirk Liibert who restored it. After the restoration was completed in 2000 this Jaguar was sold to a Swedish collector from Gothenburg.*

*He uses it mainly for week-end touring in nice weather and has never been used more than*

*around 1.500 km a year.*

*The current owner has recently refurbished the engine, the soft-top was changed for a new one, a new windscreen was fitted as well as new wheels and tyres. It has also received new paintwork very recently and the car has seen no use after this. A photographic documentation of this is available at request.*

*Certified by The Jaguar Daimler Heritage Trust and complete with a service book full of stamps and the original set of keys, this example of Jaguar XK 150 3.4L is an opportunity to be missed.*



## 1961 MERCEDES-BENZ 190 SL

Titre de circulation autrichien  
**Austrian title**

Châssis n° 1210426502393  
Moteur n° 121.921.6502483

90.000 - 120.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Le parfait roadster pour les rallyes
- Voiture bien suivie et entretenue
- Très belle combinaison de couleur

- *The perfect roadster for rallies*
- *Comprehensive restoration file*
- *Stunning colour combination*



Le cabriolet 190 SL apparaît en 1954 et sera produite jusqu'en 1963, comme sa grande sœur la 300 SL. Sa ressemblance est évidente dès le premier coup d'œil, mais la motorisation compte deux cylindres en moins (quatre) avec un moteur 1,9L de 105 ch., d'origine livré avec deux carburateurs Solex. Bien souvent, la modification en carburateurs Weber double-corps était réalisée, lui offrant un agrément de conduite bien plus nerveux et agréable sur la route.

Le modèle présenté de 1961 a bénéficié de cette amélioration, en plus d'avoir reçu un soin plus qu'attentif à tous les niveaux. Comme nous l'apprend la copie de la Daten Karte de la voiture, elle fut vendue neuve aux États-Unis, avant de reve-

nir en Europe au début des années 2000. En 2006, elle fut entièrement restaurée en Allemagne par un spécialiste. Elle n'a depuis connu que deux collectionneurs méticuleux en Carinthie, bucolique région du sud de l'Autriche. Elle est aujourd'hui de teinte grise, capote noire, avec un bel intérieur rouge juste patiné, composé d'une troisième place arrière transversale. Le propriétaire actuel, collectionneur de Jaguar et de Porsche n'a utilisé la voiture qu'à la belle saison.

Le roadster 190 SL possède une cote d'amour très élevée, avec sa ligne si harmonieusement dessinée et sa facilité de conduite dans la circulation moderne.

*The 190 SL cabriolet appeared in 1954 and was produced until 1963, as was its big sister the 300 SL. Visually, the similarities are immediately obvious, but its engine, with two less cylinders (four), was 1.9-litres with 105 bhp, originally with two Solex carburetors. It was common for twin-choke Weber carburetors to be fitted instead, making it more responsive and pleasant to drive.*

*This model from 1961 has benefited from this improvement and has received much attention at all levels. As the car's Daten Karte tells us, it was sold new in the United States before coming back to Europe in the early 2000s. In 2006, it was*

*comprehensively restored in Germany by a specialist. The car has had only two very meticulous owners in Carinthia, a bucolic region in southern Austria. It is today in a shade of grey, with a black hood, and the beautiful red interior features a nice patina and a third, transverse rear seat. The current owner, a Jaguar and Porsche collector used the car only in good weather conditions.*

*With its beautiful design, the sought after 190 SL Roadster is easy to drive in modern traffic.*

**1961 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER**

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 198042-10-002734  
Moteur n° 198980-10-002806

900.000 - 1.100.000 €

- État d'origine exceptionnel, entretien attentif
- Trois propriétaires seulement
- Moteur et teinte d'origine
- Carnet de service d'origine, Trousse à outils

- *Exceptionally original condition, carefully maintained*
- *Just three owners*
- *Original engine and colour*
- *Original service book, toolkit*





La caractéristique exceptionnelle de cette voiture, c'est son état qui est aussi incroyable que son historique. Le carnet de service d'origine nous apprend qu'elle fut vendue neuve par le garage Elysées Ch.-F. Delecroix à son premier propriétaire à Neuilly,

elle a changé de mains six mois plus tard au profit d'un industriel parisien qui l'utilisait pour se rendre de Paris à son château en Bretagne. Il en fit un usage régulier jusqu'au début des années 1970, avant de la céder en 1979 à son actuel>>>

*The condition of this car is as extraordinary as its history. The original service book tells us that it was sold new by the garage Elysées Ch.-F. Delecroix to his first owner from Neuilly and changed hands six months later.*

*The second owner, a Parisian industrialist, used the car to drive from Paris to his château in Bretagne, and continued to drive it regularly until the start of the 1970s. In 1979, when the odometer showed just>>>*











>>> propriétaire, alors que le compteur affichait 60 000 km. Cette voiture est donc entre les mêmes mains depuis 37 ans !

Un des tout premiers Membre du Club Mercedes France, concepteur et producteur de maquettes aéronautiques, le propriétaire actuel va attacher le plus grand soin à la préservation et à l'entretien de cette automobile. Il a même effectué en 1980, chez Mercedes à Stuttgart, un stage d'une semaine exclusivement consacré à la 300 SL, de façon à maîtriser les opérations d'entretien courant. Une démarche qui lui a permis de surveiller et assurer lui-même les travaux de graissage, vidanges (moteur, boîte et pont), contrôle de pompe d'injection, contrôle et réglage de l'allumage, du jeu aux soupapes, remplacement des filtres huile/essence/air, remplacement des liquides de refroidissement et de freins.

Ces opérations n'ont pas empêché le passage chez un spécialiste pour des travaux plus ambitieux, à commencer en 1980 par un voile de peinture (dans la teinte d'origine gris graphite DB 190), pour rehausser un aspect un peu terni. En 1981, la voiture était confiée en Allemagne à Kienle Automobiltechnik, spécialiste incontesté du modèle, par précaution, le moteur recevait des pistons neufs, une distribution neuve et des culbuteurs à rotules, comme sur les dernières 300 SL. Kienle équipait l'auto de freins à disque Dunlop à l'avant (comme Mercedes le fera en série peu de temps après la sortie du présent exemplaire). Les freins à tambours d'origine ont été conservés et la transformation est donc réversible. Par ailleurs, le filtre à air "paille de fer" d'origine a laissé place à une cartouche papier plus efficace, et un filtre à huile à cartouche vissable a été posé, plus facile à remplacer.>>>

>>> 60,000 km, the car was acquired by the current owner and so has been in the same hands for 37 years !

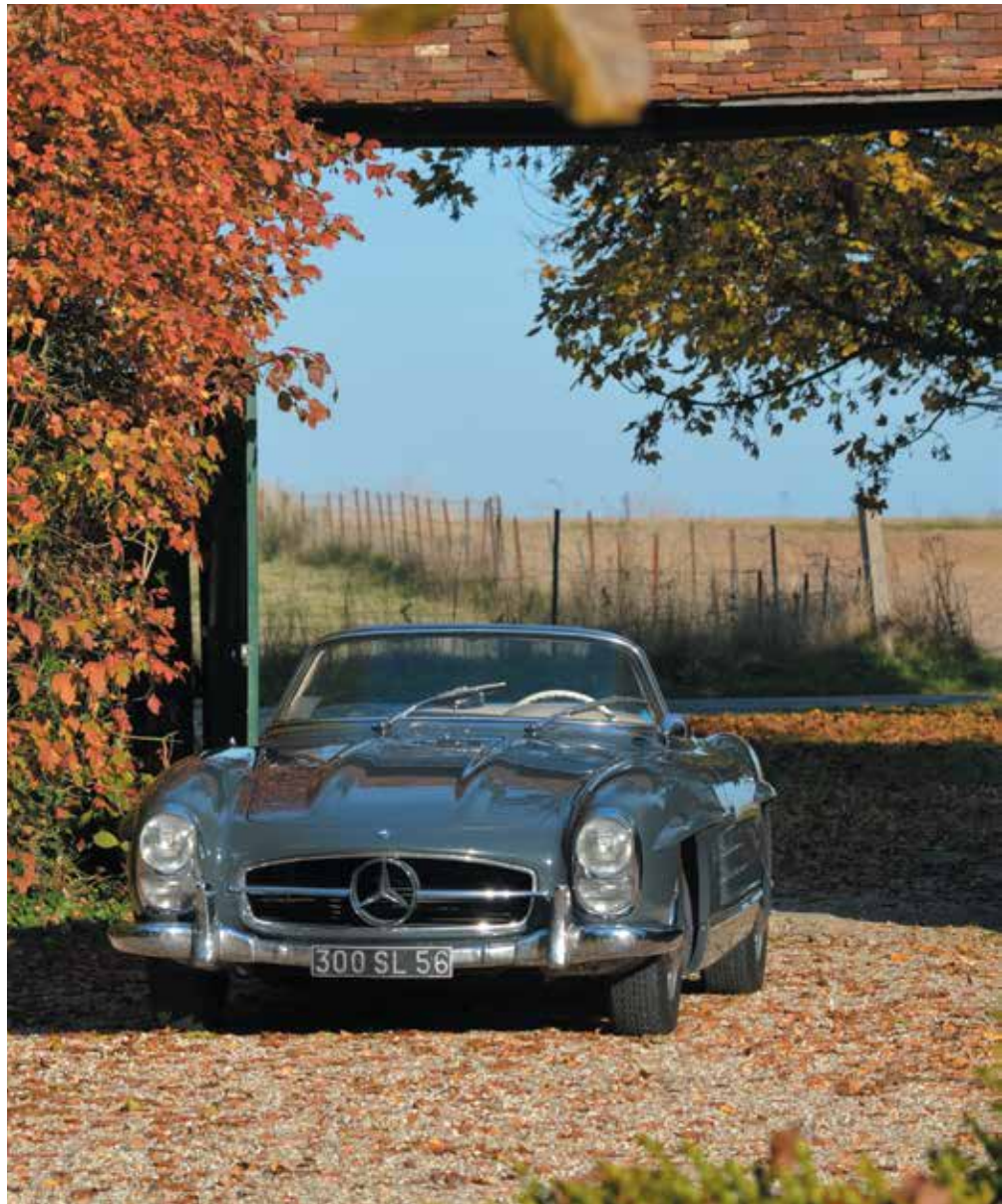
One of the first members of Club Mercedes France and designer and maker of aeronautical models, the current owner has taken the utmost care over the maintenance and preservation of this automobile. In 1980 he attended a week's course at Mercedes Stuttgart exclusively about the 300 SL to learn how to carry out the routine maintenance tasks. This enabled him to check and change the oil (engine, gearbox and axle), check the injection pump, adjust the ignition and valve clearances, change the oil/fuel/air filters and replace the cooling and brake fluids.

For more ambitious tasks the car was sent to a specialist. In 1980 it was given a thin layer

of paint (in the original graphite colour DB190), to revive the slightly faded appearance. In 1981 it went to Kienle Automobiltechnik, the top model specialist in Germany. As a precaution, the engine was fitted with new pistons, new valve train and rocker arms, as on the last 300 SL models. The workshop also installed Dunlop front disc brakes (as Mercedes subsequently made standard). The original drum brakes have been kept and it would be possible to reverse this. The original « steel-wool » air-filter was replaced by a more efficient paper cartridge, and an easier to replace screw-type oil filter was fitted.

In 2011 the car went back to Kienle for a more extensive inspection and certain improvements recommended by the specialist. The work carried>>>





» En 2011, la voiture est retournée chez Kienle pour un contrôle plus approfondi et certaines améliorations développées par ce spécialiste. Totalisant plus de 50 000 €, les travaux ont concerné le remplacement de l'embrayage et du pare-brise, la réfection des freins arrière, le remplacement des roulements et joints de pont, le montage d'un allumage électronique (le système d'origine à double rupteur étant difficile à régler ; la modification est invisible), la pose de radiateurs d'huile et eau en échange standard, le contrôle de l'injection, la pose de pneus Dunlop SP Sport, l'installation de moquettes neuves. Depuis cette intervention, la voiture a parcouru

environ 5 000 km, sachant qu'elle affiche un total de 160 000 km. Le propriétaire actuel a en effet parcouru quelque 100 000 km au volant, sans problème.

Le soin apporté à l'entretien régulier, et le sérieux des opérations plus importantes permettent à cette voiture de se présenter dans un état rare. La carrosserie est très bien conservée, les alignements sont impeccables, à l'intérieur, la sellerie présente la patine discrète correspondant à son kilométrage, les seuils de portes et les accoudoirs affichant l'usure naturelle d'une voiture utilisée régulièrement. La voiture comporte un autoradio Becker ; tout l'équipement est d'origine et rien n'a été restauré, comme en

» out for a cost of € 50,000 included replacing the clutch and the windscreen, work to the rear brakes, replacing axle bearings and gaskets, fitting electronic ignition (the original system with dual breaker is difficult to adjust, and the modification is not visible). Additionally, the oil and water radiators were replaced with original parts, the injection checked, and new Dunlop SP Sport tyres and carpets were fitted. Since this work was carried out, the car has covered about 5,000 km, and the current mileage is 160,000 km. This means that the current owner has covered some 100,000 trouble-free kilometres.

The level of care taken to maintain the car regularly, and the high standard of major work carried out has ensured that this 300 SL is presented today in rare condition. The bodywork has been very well preserved, all openings aligning beautifully. Inside, the upholstery displays a discreet patina in line with the mileage, and the door sills and armrests show the wear and tear expected of a car that has been used regularly. A Becker radio is fitted and all equipment is original and un-restored. Just the hood and carpets have been replaced. The car handles like a modern car; as we were able to observe on a test drive on the back roads, with





témoigne l'état de la boîte à gant ou de la casquette de tableau de bord. Seules la capote et les moquettes ont été remplacées. Cet état se traduit aussi par un comportement d'une étonnante modernité, comme nous avons pu le constater lors d'un essai sur petites routes, la voiture se révélant douce et souple permettant d'apprécier les qualités routières exceptionnelles du Roadster.

Elle est accompagnée de sa « Daten Karte », qui confirme que le moteur et les couleurs carrosserie et sellerie sont d'origine. Nous avons noté qu'à la suite d'une erreur administrative, un zéro a été omis sur le numéro de châssis porté sur la carte grise. Son équipement de bord comporte aussi son manuel

d'utilisation, son carnet de service qui témoigne de son historique et de ses révisions régulières jusqu'à 1970, ainsi que sa trousse à outils d'origine. Une valise d'origine complète le tout.

N'ayant connu que trois propriétaires, cette voiture présente l'avantage d'avoir été toujours utilisée régulièrement et avec soin. Elle n'a pas eu besoin de restauration et se présente donc dans un état d'origine sublime et rare. En plus de cet aspect séduisant, elle saura assurer les voyages que souhaitera entreprendre son nouveau propriétaire, dans le grondement puissant d'un des six-cylindres les plus modernes de son époque.

*a smooth, versatile driving style that allows passengers to enjoy the special qualities of the Roadster.*

*It comes with its "Daten Karte", confirming that the engine and colour of the bodywork and upholstery are original. Please note there is an administrative mistake, a zero is missing on the French title. Also included is the owner's manual, service book recording regular services up to 1970 and original toolkit. An original suitcase provides the finishing touch.*

*With just three owners from new, this car has the advantage of having been driven regularly and carefully throughout its life.*

*It has not required restoration and is thus presented in wonderfully rare condition.*

*In addition to this attractive appearance, the car is ready to go wherever the new owner desires, to the powerful roar of one of the most modern six-cylinder engines of its time.*



## 1979 MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE BLINDÉE

Titre de circulation  
extra-communautaire  
Dédouanée en France  
*Extra-European title  
Customs cleared in France*

Châssis n° 100-012-12 002570  
Moteur n° 100-982-12 000026

100.000 - 140.000 €

- Très faible kilométrage
- Seconde main, bien entretenue
- Rare version blindée

- *Very low mileage*
- *2 owners since new, well maintained*
- *Rare armored version*



La voiture présentée totalise seulement 29 900 km d'origine et provient de la flotte présidentielle d'un chef d'Etat africain. Elle fut toujours conduite par un chauffeur de la présidence et scrupuleusement entretenue par le réseau Mercedes. Elle est blindée au niveau des portes, du plancher, du coffre et du toit. La lunette arrière et les vitres latérales sont blindées. Elle est équipée d'un sabot de protection de carter moteur à l'avant et d'un pour le réservoir d'essence à l'arrière. Elle ne présente aucune trace d'accident ni de corrosion et depuis son importation récente en France, elle a été l'objet de travaux de remise en état par l'excellent Jean Christophe Branthomme, Atelier 600, à la Heunière

en haute Normandie, spécialiste du modèle depuis bientôt trente ans. La peinture qui était ternie a été refaite dans sa teinte d'origine 904 G et est d'excellente facture. Les chromes ont été confiés aux renommés ateliers APF et les tapis ont également été refaits ainsi que les joints de portes. La suspension a été reconditionnée, les coussins pneumatiques et le correcteur d'assiette remplacés ainsi que le système de freinage. La voiture conserve sa hauteur de caisse en permanence et ne descend pas comme beaucoup dont les suspensions pneumatiques sont fatiguées. La révision mécanique complète avec changement des fluides a été faite et le pot d'échappement partiellement en Inox a été remplacé. La climatisa-

*The car on offer has covered only 29,900 km since new, and comes from the presidential fleet of an African head of state. It was always driven by a driver of the Presidential palace and scrupulously well maintained by the Mercedes-Benz dealer network. It is armored at the doors, the floor, the trunk and the roof. The rear window and the side windows are bullet proof. It is equipped with a crankcase protection plate at the front and one for the fuel tank at the rear. It shows no trace of any accidents or corrosion and since its recent import into France, it has been the subject of some restoration works by the excellent set-up of*

*Jean Christophe Branthomme, Atelier 600, at Heunière in Upper Normandy, a specialist of this model for nearly thirty years now. The paint which was a bit tarnished was redone in its original 904 G color and is very well done. The work on the chrome was entrusted to the renowned APF garage and the carpets were also redone, as well as the door seals. The suspension has been reconditioned; the pneumatic absorbers and the height adjustment automatic control have been replaced, as well as the brake system redone. The car maintains its correct body height permanently and does not go down like many*





tion fonctionne et les 4 pneus Maxxis sont neufs. Les vitres ne s'ouvrent pas à cause du blindage et le système hydraulique de réglage des sièges et de fermeture de la malle a été remplacé par un système mécanique. Elle est équipée de rideaux à l'arrière, d'une télévision Panasonic et de son antenne d'époque et de porte-drapeaux sur les ailes avant.

*whose suspension systems are tired. The complete mechanical service with change of fluids, etc, was made and the exhaust system, which is partially in stainless steel, was replaced. The air-conditioning system works and the 4 Maxxi tires are new. The windows do not open due to the bullet proofing and the hydraulic system for adjusting the seats and closing the trunk has been replaced by a mechanical system. It is equipped with curtains in the back, a Panasonic television and its period antenna as well as flag stands on the front fenders.*



## 1959 BENTLEY CONTINENTAL S2 COUPÉ PAR H.J. MULLINER

Titre de circulation hollandais  
**Dutch title**

Châssis n° BC3LAR  
Moteur n° A3BC

350.000 - 450.000 €

- Une des 24 conduite à gauche construites

- Certainement la seule livrée avec un toit ouvrant d'usine

- Etat exceptionnel

- Élégance absolue du modèle

- *One of 24 left-hand drive examples*

- *Probably the only one delivered with a factory sunroof*

- *Exceptional condition*

- *Supremely elegant model*



La Bentley Continental S1, version coupé de la "Saloon", est présentée en 1955. A l'époque, la carrosserie de cette voiture élégante était systématiquement réalisée par les mains expertes d'un carrossier extérieur et il pouvait se targuer d'être le coupé quatre places le plus rapide au monde. Son moteur six-cylindres ne pouvant plus être développé davantage, la Bentley Continental s'est muée en 1959 en « S2 », en adoptant le tout nouveau bloc V8 en aluminium mis au point par Rolls-Royce et Bentley. D'une cylindrée de 6,2 litres, ce moteur développait une puissance estimée à 200 ch, ce qui lui permettait d'atteindre 200 km/h. La transmission automatique et la direction assistée faisaient partie de l'équipement de série.

L'exemplaire que nous vous pro-

posons sort des usines de Crewe le 21 décembre 1959 pour être délivré par bateau à Amsterdam au premier propriétaire, H.R. Smeets, un imprimeur hollandais installé à Weert. La voiture est de couleur Shell Grey, intérieur en cuir bleu et conduite à gauche. Élément rarissime, elle est équipée d'un toit ouvrant et de multiples options comme des vide-poches additionnels dans les panneaux de portes, une lampe de lecture...

Cette superbe Bentley passe ensuite entre les mains d'un de ses confrères, imprimeur aux États-Unis. Au début des années 1990, elle revient sur sa terre natale en Angleterre lorsqu'elle est acquise par M. Taylor. En 1996, la voiture part en révision complète et pour divers travaux mécaniques chez le spécialiste Michael Walker à

*The Bentley Continental S1, a coupé version of the saloon, was presented in 1955. In those days, the body of this elegant machine was entirely hand-built by specialist coachbuilders. The car claimed to be the fastest four-seater coupé in the world. As the six-cylinder engine could not be developed further, the Bentley Continental transformed in 1959 into the « S2 » with a new aluminium V8 block built by Rolls-Royce and Bentley. This 6.2-litre engine produced an estimated 200 bhp, giving the car a top speed of 200 km/h. Automatic transmission and power steering were standard.*

*The example on offer left the Crewe factory on 21 December 1959 to be delivered by boat to its*

*first owner in Amsterdam, H.R. Smeets, a Dutch printer from Weert. This left-hand drive car is presented in Shell Grey with blue leather interior. A very rare feature, it has a sunroof and a multitude of options including extra door pockets and a reading light. This superb Bentley was then sold to one of the first owner's colleagues, a printer from the US. At the start of the 1990s, the car returned to its native land, England, acquired by a Mr Taylor. In 1996, the car was sent for some mechanical work and a full service to the specialist Michael Walker at Brookwood. The current owner acquired the car in 2009 and had extensive restoration work carried out: the body was stripped and repainted in its original livery; the wood*





Brookwood. L'actuel propriétaire s'en rend acquéreur en 2009. Il fait réaliser de nombreux travaux de restauration : le métal de la carrosserie est mis à nu et la peinture refaite dans sa teinte d'origine. L'ensemble des menuiseries a été remis en état, ainsi que la sellerie, confiée à Ellermeyer, d'Amsterdam. Tous les chromes ont également été refaits. Un dossier de documents d'usine complet accompagne la voiture. Raffiné, élégant, rapide, les qualificatifs ne manquent pas pour définir ce rarissime coupé dont 24 exemplaires seulement sont sortis d'usine en conduite à gauche ; il est en reste-rait 18 survivants. Celui-ci, délivré neuf en Europe, serait l'unique livré avec un toit ouvrant d'origine. Exceptionnel.

*trim and chrome-work were restored; the upholstery was refurbished by Ellermeyer, in Amsterdam. A complete file of factory documents comes with the car. Refined, elegant and fast, there is no shortage of adjectives to describe this very rare coupé. Just 24 left-hand drive examples left the factory, and only 18 of these have survived. This one, delivered new in Europe, is believed to be the only one delivered new with sunroof. Exceptional.*



## 1962 AC ACECA BRISTOL

Titre de circulation belge  
**Belgian title**

Châssis n° BE 819  
Moteur D2 n°1141

135.000 - 185.000 €

- Restauration de qualité
- Dans la grande tradition des GT britanniques
- L'avant dernière AC Bristol produite

- *High quality restoration*
- *In the great tradition of British GTs*
- *The second last AC Bristol produced*



Comme l'indique son "registration book" d'origine, cette voiture a été immatriculée pour la première fois le 18 octobre 1962. Portant le n° de châssis BE 819, le dynamique club AC France nous a confirmé qu'il s'agissait de l'avant dernier exemplaire produit de ce modèle et que l'on pouvait même considérer que c'était la dernière Aceca client produite, la dernière étant une commande pour Charles Hurlock président d'AC. Elle est équipée de son moteur Bristol type D2 d'origine, une des plus puissantes évolutions de ce brillant six-cylindres. Le même "registration book" permet de suivre la propriété de la voiture jusqu'en 1966. En 2005, elle faisait l'objet d'une restauration chez un spécialiste australien, avant d'être cédée à un amateur néo-zélandais. Un album de photos permet de suivre une partie de la restauration. En 2006, un collectionneur basé en Belgique faisait l'acquisition de cette voiture et la rapatriait dans son

pays. Souhaitant prendre part à des rallyes historiques, il faisait établir un Passeport Technique Historique FLA (joint au dossier) mais, trop occupé par ses activités professionnelles, manquait de temps pour ce projet. Il parcourait en tout 1 200 km avec cette belle Aceca, tout en la confiant pour les opérations d'entretien à Thierry Allard, mécanicien passionné de voitures anglaises. Il est amusant de savoir que, parallèlement, l'actuel propriétaire roule tous les jours avec une MGB...  
Nettement plus chère qu'une Type E à l'époque, l'Aceca était la version fermée du roadster Ace et offrait un habitacle raffiné dans la plus pure tradition des GT britanniques. Avec un moteur Bristol, la production s'est limitée à moins de 170 exemplaires, ce qui en fait une voiture extrêmement rare. Dans sa présentation impeccable, l'exemplaire que nous présentons est particulièrement attractif.

*As stated in its original registration book, this car was registered for the first time on October 18, 1962. With chassis number BE 819, the very dynamic club AC France confirmed us that this was the second last piece produced of this model and that one could even consider that it was the last Aceca customer car made, as the very last one was for Charles Hurlock, the President of AC Cars. It is powered by its original Bristol D2 engine, one of the most powerful evolutions of this brilliant six-cylinder unit. The same registration book testifies the ownership of the car till 1966. In 2005 it was restored by an Australian specialist, a photo album of some steps of the restoration comes with the car, before being sold to an enthusiast from New Zealand. In 2006, a Belgian collector acquired the car and had it*

*shipped to his country. Wishing to take part in historical rallies, he had a FLA Historical Technical Passport (attached to the file) organized, but too busy with his professional activities, he lacked the time for this project. The car has covered 1,200 km since the restoration, and Thierry Allard, a mechanic with a passion for English cars, was entrusted with the service and maintenance. It is interesting to know that the current owner's everyday drive is a MGB... Significantly more expensive than an E-Type at the time, the Aceca was the closed coupe version of the Ace roadster and offered a refined interior in the purest tradition of the British GTs. With a Bristol engine, production was limited to less than 170 units, making it an extremely rare car. In its impeccable condition, the car that we offer is particularly attractive.*





## 1954 ALFA ROMEO 1900 SUPER SPRINT 2<sup>E</sup> SERIE PAR TOURING

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 1900C.02011  
Moteur n° AR1306\*15106

210.000 - 260.000 €

• Seulement deux propriétaires depuis 1991

• Restaurée et entretenue sous l'œil attentif de collectionneurs avertis

• Superbe Intérieur d'époque

• *Only two owners since 1991*

• *Restored and maintained under the watchful eye of experienced collectors*

• *Superb period interior*



Ce beau coupé Touring sur base Alfa Romeo 1900 a été acheté en avril 1991 lors d'une vente de Maître Poulain par Antoine Midy. Collectionneur passionné et exigeant, celui-ci va confier la voiture à Fernand Maria, concessionnaire et spécialiste de la marque basé à Saint Maur, pour une remise en état la plus parfaite possible. Un ensemble de factures permet de constater l'ampleur des travaux effectués : carrosserie décapée avant peinture, réfection des moquettes, pose de jantes Borrani neuves...L'intérieur spécifique, avec une sellerie vert amande et tissus rayé d'une grande originalité, est conservé. A ce propos, la voiture

aurait été commandée spécialement pour le Salon de Paris avec cet aménagement, mais nous n'en avons pas la preuve. Lorsque la restauration est terminée, Antoine Midy expose la voiture lors du concours d'élégance de Bagatelle, et participe à plusieurs rallyes.

La voiture est achetée en 2008 par l'actuel propriétaire, ancien possesseur d'une Ferrari 250 GT châssis court et membre du club de la marque, tout comme A. Midy d'ailleurs. Il la confie régulièrement au garage Calderoni, à Lyon, pour des travaux d'entretien, finition et mise au point, ce qui lui permet de l'utiliser lors de rallyes de voitures

*This beautiful Touring coupe based on the Alfa Romeo 1900 was bought in April 1991 at an auction sale of Maître Poulain by Antoine Midy, an enthusiastic and demanding collector. He entrusted the car to Fernand Maria, a dealer and a specialist of the brand, based in Saint Maur, for a comprehensive refurbishment. A set of invoices shows the extent of work carried out: the bodywork was stripped before repainting, the carpets repaired, new Borrani rims were put in... The beautiful interior, with an almond green upholstery and striped fabric*

*has been retained. The car would have been ordered specially for the Paris Motor Show with this design, but we do not have proof of this. When the restoration was completed, Antoine Midy had the car on display at the Bagatelle concours d'élégance and participated in several rallies.*

*The car was bought in 2008 by the current owner, a former owner of a Ferrari 250 GT SWB and a member of the Alfa club, just like A. Midy. He regularly entrusts the car to the garage Calderoni in Lyon for maintenance and service, so that he can participate in rallies such*





anciennes comme à la Ronde du Ventoux 2009.

Équipée d'une boîte cinq rapports au plancher ce qui était une option à l'époque, cette Alfa Romeo 1900 très agréable à conduire est dotée d'une assistance de direction moderne et discrète qui en facilite l'utilisation. En plus de son important dossier de factures, elle est vendue avec les manuels de réparation et d'utilisation du modèle. Avec une restauration de qualité qui a bien résisté au temps, cette superbe GT italienne dont la ligne Touring est d'une rare élégance traduit magnifiquement le chic et le raffinement italien de cette époque.

*as 2009 edition of Ronde du Ventoux.*

*Equipped with a five-speed gearbox on the floor, which was an option at the time, the Alfa Romeo 1900 is a very pleasant car to drive with a modern and discreet steering system that makes it easy to use. In addition to its extensive invoice folder, the car comes with its repair and user's manuals. This superb Italian GT with a high quality restoration that has stood the test of time and its elegant Touring design reflects the Italian chic and refinement of the era.*



## 1929 ALFA ROMEO 6C I750 3<sup>E</sup> SERIE TURISMO PAR JAMES YOUNG

Titre de circulation américain  
Dédouanée en France

**US title**

**EU customs cleared**

Châssis n° 6C 0412061

Moteur n° 6C 0412294

210.000 - 250.000 €

• Carrosserie intéressante  
d'origine

• Equipée du moteur double  
arbre

• Belle patine d'origine

• *Interesting original  
coachwork*

• *Equipped with DOHC engine*

• *Nice original patina*



Après l'échec de la voiture de Grand Prix P1 en 1923, Alfa Romeo avait recruté un brillant ingénieur motoriste, Vittorio Jano. Celui-ci conçut très rapidement un moteur 8 cylindres en ligne de 2L à deux arbres à cames en tête et extrapola en 1925 une version à six cylindres de 1 500 cm<sup>3</sup> et dotée d'un seul arbre à cames en tête pour en équiper un type de tourisme. Les 6C 1500 commencèrent leur carrière commerciale en 1927, mais leur poids encore excessif en limitaient les performances, si bien que Jano fut chargé de faire évoluer les moteurs. Il commença par créer deux versions à deux arbres à cames en tête du 1500, les 1500 Sport et Super Sport puis porta la cylindrée à 1 752 cm<sup>3</sup> en revenant

d'abord à la formule simple arbre. Mais les sportifs furent bientôt comblés par l'apparition du 1750 double arbre ou 1750 Sport suivi du 1750 Gran Sport parfois équipé d'un compresseur. Les voitures d'usine qui disposent de moteurs à culasse fixe poussés à 102 ch avec compresseur, assurent par leurs victoires la promotion des 1750 de production. Les séries Turismo et Gran Turismo représentent la plus grande partie d'une production étalée de 1929 à 1933 en six séries, les dernières voitures recevant des moteurs de 1 900 cm<sup>3</sup>.

La voiture présentée est une "3<sup>e</sup> série" livrée neuve en 1929 en châssis au carrossier James Young au Royaume-Uni. Carrossée en cabriolet quatre places de teinte

*After the failure of their 1923 P1 Grand Prix Alfa Romeo recruited the brilliant engineer Vittorio Jano. He rapidly designed an overhead-camshaft, 2-litre straight 8 engine, which served as the basis for a six-cylinder, 1500cc engine with single overhead camshaft from 1925, designed as a tourer. The 6-cylinder 1500 came on the market in 1927, but its still-excessive weight stymied performance and Jano was asked to provide a new engine. He began by designing twin overhead-camshaft versions of the 1500, the 1500 Sport and 1500 Super Sport; then, returning to a single camshaft, increased the capacity to 1752cc.*

*Sports drivers were delighted by the appearance soon afterwards of the 1750 double-cam, or 1750 Sport, followed by the 1750 Gran Sport, sometimes fitted with a compressor. The victories obtained by these factory cars, with fixed cylinder-head engines powered to 102bhp with compressor, generated tremendous publicity for the 1750 production series. The Turismo and Gran Turismo series represented the bulk of production, spread over six series from 1929-33. The last cars to be made were equipped with 1900cc engines.*

*The car presented here is a Series 3. Its chassis was delivered new to British coachbuilders*





gris souris intérieur bordeaux elle fut immatriculée le 27 février 1930, comme le montre la copie de son ancien "registration book". Elle eut plusieurs propriétaires au Royaume-Uni qui assurèrent son entretien régulier en préservant son originalité à l'exception du remplacement de son moteur d'origine par un groupe double arbre de 46 ch de 1930 appartenant à la même 3<sup>e</sup> série "Turismo" provenant d'une voiture identique. Aujourd'hui dans une collection italienne, il s'agit d'une très rare Alfa Romeo 6C 1750 Turismo ayant conservé sa carrosserie d'origine de cabriolet quatre places, signée d'un grand nom de la carrosserie anglaise.

*James Young in 1929. According to a copy of its original Registration Book, it was registered on 27 February 1930 as a mouse-grey, four-seater cabriolet with claret interior. Its various U.K. owners have ensured its regular maintenance in original condition, except for the replacement of the original engine by a double-camshaft, 46bhp engine from 1930, taken from an identical Turismo Series 3. Today in an Italian collection, it is an extremely rare Alfa Romeo 6C 1750 Turismo, with its original cabriolet bodywork by a leading name in British coachbuilding.*



## 1956 ALFA ROMEO 1900 C SUPER SPRINT 3<sup>E</sup> SERIE PAR TOURING

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° AR 1900C10066  
Moteur n° AR 1308-10064  
Carrosserie n° 4628

200.000 - 250.000 €

- Restauration de qualité
- Élégante, performante et rare
- Eligible à tous les événements majeurs

- *High quality restoration*
- *Elegant, powerful and rare*
- *Eligible for all key events*



La voiture présentée a été vendue neuve en Suisse dans le canton de Vaud à M. Jean Zoni. Deux autres propriétaires Suisse l'ont possédée ensuite, M. Pescio et Jean Daniel Perrinjaquet. Le collectionneur belge, Ennio Gianaroli en fit l'acquisition avant qu'elle ne rentre dans le stock de la célèbre maison Oldtimer en Belgique et c'est par le garage European Cars Legend qu'elle arriva dans les mains de son actuel propriétaire, un collectionneur français. Avant cela, en 2014, elle fut entièrement restaurée en Belgique par les ateliers Rétro Car Service. La carrosserie en aluminium, fabriquée à la main, a été mise à nue et la peinture bicolore est d'excellente qualité, les fonds sont parfait ainsi que les alignements des ouvrants qui ferment très facilement d'une légère poussée de la main. Les chromes ont été restaurés, le brillant et la

profondeur du reflet sont du meilleur effet. La calandre et ses moustaches ainsi que les feux avant et arrière sont en parfait état. Les sièges avant et arrière sont d'origine, en cuir et tissu façon lin, sauf pour le dos des dossiers avant. Les contreportes et les accoudoirs sont également d'origine. Les tapis et le ciel de toit en laine ont été refaits. Elle est équipée de quatre roues Borrani à 72 rayons neuves et de pneumatiques Michelin X comme il se doit. En effet, l'Alfa 1900 a servi à l'élaboration du pneu X pour Michelin à l'époque et c'est la meilleure monte pour cette automobile. Elle est équipée d'une antenne de radio escamotable électriquement et de sa radio d'origine s'allume mais n'émet aucun son ! Le moteur d'origine ronronne parfaitement et présente une pression d'huile à chaud au ralenti de 2 kg et de 6 kg

*The car in offer was bought new in Switzerland, by Jean Zoni, who lived in the canton of Vaud. Two other Swiss owners followed, Mr Pescio and Jean Daniel Perrinjaquet. It then passed to the Belgian collector, Ennio Gianaroli, before joining the stock of the famous Belgian business Oldtimer. It was then purchased by its current owner, a French collector via the garage European Cars Legend. In 2014, before it found its way into the hands of our French collector, the car was totally restored in Belgium by Rétro Car Service. The hand-built aluminium coachwork was stripped and repainted in two colours. The underneath of the car and the shut-lines are perfect and the doors close very easily with the lightest of touches. The chrome*

*work has been restored, and now presents the shiniest of reflections. The grille and front and rear lights are all in perfect condition. The leather and linen-style fabric upholstery of front and rear seats is original, with the exception of the back of the front seats. The door linings and armrests are also original, while the mats and roof lining have been renewed. The car is fitted with a full set of new, correct 72-spoke Borrani wheels and Michelin X tyres. It is interesting to note that the Alfa 1900 was used in period by Michelin to develop the X, which remains the best tyre for this car. There is a retractable electric aerial, and the original radio lights up but no longer makes a sound ! The original engine purrs beautifully and has an idling oil pressure when warm of*





dès 3000 tr/mn. Le moteur ne fuit ni ne fume, il ne claque ni ne vibre anormalement, il est en parfaite santé. La boîte de vitesses avec ses 5 vitesses au volant est douce à la montée et à la descente, sans accrocher ainsi que la marche arrière. Le comportement dynamique est parfait, aucun jeu ni bruit de roulement des trains roulants n'est à déplorer, les amortisseurs et les ressorts de suspensions ont été remplacés. Les freins ont été refaits récemment et le freinage est homogène et équilibré, refroidis par des écopes. Le pont arrière et les roulements de roues avant ont été refaits. Tous les instruments de bord fonctionnent bien et un pot d'échappement en inox de qualité a été installé. L'allumage est confié à des bougies Golden Lodge à 4 électrodes bien sûr et les carters d'arbre à cames sont équipés de leurs

molettes de pré serrage. L'écope en aluminium servant à refroidir le collecteur d'échappement, point le plus chaud du moteur est présent et en excellent état. Cette somptueuse Alfa 1900 représente le savoir-faire italien des années cinquante dans le domaine du luxe et de l'élégance automobile mais aussi dans la sportivité car nombre de ces coupés ont été utilisés en compétition grâce à leur performance et leur équilibre routier. Cette rare automobile dont il ne subsisterait que 200 exemplaires sur les 854 produits, est éligible dans de nombreux événements sportifs comme le Tour Auto et les Mille Miles dont ce sera cette année le 90e anniversaire de la première édition ainsi que dans les concours d'élégance très prisés des amateurs, elle fut en effet présentée à la première édition du Concours d'Elégance de Chantilly.

*2kg, which rises to 6 kg at 3000 rpm. The car doesn't smoke or drop oil, makes no abnormal rattles or vibrations and is in the best of health! The five-speed gearbox is smooth when changing up, down, or going into reverse. The car handles beautifully, with no play or noise in the running gear, and the shock absorbers and suspension springs have been replaced. The brakes have recently been refurbished and are evenly balanced, and cooled through air scoops. The rear axle and front wheel bearings have been replaced. All instruments on the dashboard are working and a good quality steel exhaust manifold has been fitted.*

*The ignition uses Golden Lodge 4-electrode spark plugs. The aluminium scoop that cools the exhaust manifold, the hottest*

*part of the engine, is present and in excellent condition. This sumptuous Alfa 1900 is a perfect demonstration of how, in the 1950s, the Italians excelled at building cars that were luxurious, elegant and could also be competitive in racing. Having good road handling and plenty of power, these coupés were often used in competition. This rare car, one of 854 examples built, of which just 200 or so have survived, is eligible for numerous historic events including Tour Auto and Mille Miglia, celebrating its 90th anniversary this year. It is also eligible for prestigious concours events, and was displayed at the inaugural Concours d'Elégance de Chantilly.*

## 1963 FIAT 600 MULTIPLA TYPE 100 D

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° 100D 108 117630

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Superbe restauration
- Un collector familial
- Désirable 100D encore avec les portières suicides

- *Superb restoration*
- *A family collectible*
- *Desirable tipo 100 D with suicide doors*



La Multipla fut développée par Fiat, avec comme objectif principal de pouvoir transporter six personnes. Elle utilisait de nombreux éléments de Fiat 600 tels que les trains roulants, et les éléments mécaniques tout en puisant dans d'autres modèles de la gamme. La disposition moteur et la suppression du coffre avant permettaient dans une voiture à l'encombrement très réduit d'avoir une habitabilité insoupçonnée. C'était sans doute le premier monospace, ou minispace (!) de l'histoire et, comme souvent en Italie, le dessin de ce simple utilitaire allait faire mouche et devenir culte.

L'exemplaire que nous présentons date de 1963, il présente l'avantage d'être un tipo 100 D de la première série. Il profite donc d'une méca-

nique plus puissante et plus souple de 767 cm<sup>3</sup> développant près de 30 chevaux tout en gardant les portières suicides. Cet exemplaire est dans un état absolument incroyable. Il a été entièrement restauré pour un important collectionneur milanais, par un spécialiste des Multipla sans aucune limite de temps ou de coût. L'intérieur en skaï bicolore bleu et blanc est absolument neuf. Le fonctionnement de la voiture est agréable et doux et la carrosserie est dans un état impeccable. Il affiche aujourd'hui 169 km ce qui correspond à la distance parcourue depuis sa restauration intégrale ce qui en fait un exemplaire exceptionnel.

*The Multipla was developed by Fiat, with the main objective of being able to transport six people. It took many elements from the Fiat 600 such as the running gear and mechanical components, as well as drawing on other models in the range. The engine layout and the removal of the front storage space gave this very small car an unexpectedly roomy interior. It was in fact the first monospace, or minispace (!) in history, and as often happens in Italy, the design of this simple vehicle hit the right note and became a cult car.*

*The car that we are offering is from 1963, and has the advantage of being a Tipo 100 D from the first series. Thus it has*

*a more powerful and flexible 767cc engine, developing nearly 30 HP, whilst the doors are still the suicide types. This particular example is in an absolutely incredible state. It has been comprehensively restored for a well-known Milan-based collector by a specialist of the Multipla, without any time constraints, nor any cost limits. The two-tone blue and white interior in faux leatherette is absolutely new. The car drives nicely and the bodywork is in an impeccable condition. The odometer displays 169 km, which corresponds to the distance covered since its comprehensive restoration, making this car an exceptional example.*



## 1996 SOLEX CYCLONE S3800



Sans titre de circulation  
*Without title*

Cadre n° 006891/96

- Neuf d'origine !
- Bon état de fonctionnement
- *Brand new!*
- *In good working condition*

800 - 1.200 €  
Sans réserve / *No reserve*

Disparu des chaînes de production de MBK en 1988, après 42 ans de bons et loyaux services, le Vélosorex fût sauvé en 1993 par un industriel hongrois qui relança la production et la commercialisation sous la marque Cyclone, sans modification du concept qui fit la réputation de cet engin.

Notre exemplaire fût vendu neuf par l'agent Velosorex du Bd Saint Michel, dans le 5ème arrondissement de Paris. Son premier propriétaire, âgé, se fit une frayeur dès les premiers tours de roues et remisa bien rapidement l'engin avant de le céder à l'actuel propriétaire, quelques années plus tard, en état pour ainsi dire neuf. Conservé avec soin, sans rouler davantage, il se présente aujourd'hui dans un état de conservation superbe, est équipé d'une paire de sacoches accessoires et demeure en état de fonctionner. Une publicité d'époque clamait « Tôt ou tard, vous aurez un Velosorex », voici l'occasion rêvée de lui donner raison !

*After the MBK production line stopped, despite 42 years of loyal service, the Vélosorex was saved in 1993 by a Hungarian industrialist who relaunched production and marketed it under the brand name Cyclone, without modifying the concept that built up the reputation of this most unusual machine.*

*The one on offer was sold new by the Velosorex agent of Boulevard Saint Michel, in the 5th arrondissement of Paris. Its first owner, an elderly person, got scared at the first drive and stored it, before selling it to the current owner a few years later, when it was still like new. Preserved with care, with no further use, it is today in a superb state of conservation and comes equipped with a pair of accessory bags and remains in good working order. A vintage advertisement used to claim: "Sooner or later, you will have a Velosorex"! Here is the perfect opportunity to prove that right!*

## 1949 ISOSCOOTER TYPE SIEII 125 CM3



Carte grise française  
*French title*

Cadre n° 24789

- Restauration de belle facture
- Emblématique du développement du scooter en Italie
- *Good restoration*
- *Iconic Italian scooter*

4.000 - 6.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

Si l'on vous dit "Iso", vous penserez à de puissantes voitures de sport italiennes à moteur américain. Mais l'entreprise a débuté son activité dans un tout autre domaine, celui des appareils électroménagers, sous la marque "Isothermos". Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les besoins de moyens de transport économiques étant particulièrement cruciaux en Italie, elle s'est intéressée aux deux-roues dont elle a produit plusieurs modèles dont l'Isoscooter, machine équipée d'un monocylindre 125 cm<sup>3</sup> refroidi par air et d'une carrosserie enveloppante très bien finie, avec capots latéraux démontables. Par la suite, Iso a même mis au point l'Isetta, célèbre microcar repris par BMW et, en France, par Velam. Mais c'est une autre histoire...

Le présent scooter a été acheté par un collectionneur d'Iso qui souhaitait ajouter ce deux-roues important dans l'histoire de la marque à côté des voitures qui ont fait sa célébrité. Il l'a trouvé en Italie et l'a fait entièrement restaurer, sans considération de temps ni de prix. Ce très beau deux-roues, très original, est un superbe exemple des débuts du scooter en Italie, avant qu'il ne connaisse l'incroyable vogue que l'on sait.

*When you hear the name "Iso", you will remember powerful Italian sports cars. The company actually began its activities in a completely different field: household appliances, under the brand name "Isothermos". In the aftermath of World War II, the need for economical means of transport was particularly crucial in Italy, the company became interested in two-wheeled vehicles, developing several models including the Isoscooter, a 125cc air-cooled single-cylinder two-wheeler with an enveloping body which was very well finished, with removable side covers. Subsequently, Iso developed the Isetta, the famous microcar which was built under license by BMW and, in France, by Velam. But that's another story...*

*The scooter we are offering was bought by an Iso collector who wanted to add this important two-wheeled vehicle to the history of the brand, next to the cars which had made his marque famous. He found it in Italy and had it completely restored, regardless of cost and time. This very beautiful two-wheeler, very original, is a superb example of the very beginnings of the scooter craze in Italy, before scooters became fashionable.*

## 1971 ISO GRIFO SÉRIE II COUPÉ 7,4 L "CAN-AM"

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 120342  
Moteur n° T0306CZU 1539

280.000 - 360.000 €

• Très rare Grifo 7,4 litres

• Même propriétaire depuis 29 ans

• Intérieur patiné, moteur d'origine

• A very rare Grifo 7.4 Litri

• Same owner for 29 years

• Interior with patina, original engine



La fiche d'assemblage de cette voiture, dont une copie est jointe au dossier, confirme qu'il s'agit bien d'une Série II "7 Litri" à boîte ZF. Elle mentionne aussi un rapport de pont "long", de 2,88 : 1. Elle était à l'origine de teinte bleue avec sellerie noire et fait partie des très rares versions IR-9 dites "Can-Am", équipées d'un moteur Chevrolet Corvette 454 ci (7,4 litres) développant près de 400 ch. Sur un total de 413 Iso Grifo, on compterait une vingtaine de Série II et celle que nous présentons est la seule de ce type qui ait été vendue neuve en France. Elle a été immatriculée le 21 juillet 1971 à Strasbourg sous le n° 8488 QP 67, par un utilisateur qui souhaitait remplacer sa Ferrari Daytona. En juillet 1974, elle partait à Angers et recevait le n° 1735 QV 49, avant de changer le 4 avril 1979 pour 7809 PL 81, en étant basée à Mazamet. Le 16 avril 1987, alors qu'elle était

entreposée chez un collectionneur, un amateur de Cahors décidait d'en faire l'acquisition. Il l'immatriculait 9040 HT 46 et la gardait jusqu'à aujourd'hui où, après 29 ans de bons et loyaux services, il a décidé de s'en séparer. Tout en assurant un entretien régulier, il a fait procéder en 2011 à une restauration de carrosserie et de moteur, la voiture affichant alors 100 000 km. Depuis, elle a parcouru 7 000 km, les derniers travaux effectués concernant une réfection des freins en 2016. Son moteur est celui d'origine ce qui est confirmé par la fiche d'assemblage. Vrai passionné de ce modèle, le propriétaire qui a eu aussi une Bizzarrini, a même rencontré à plusieurs reprises Renzo Rivolta.

Ce modèle est particulièrement intéressant car il correspond à l'ultime évolution de l'Iso Grifo. Cette voiture de Grand Tourisme avait été conçue par Giotto Bizzarrini et

*The assembly sheet of this car, a copy of which is attached to the file, confirms that it is indeed a Series II "7 Litri" with a ZF gearbox. It also mentions a "long" final drive ratio of 2.88:1. It was originally in a blue shade with black upholstery and is one of the very rare "Can-Am" IR-9 versions, powered by a Chevrolet Corvette engine of 454 ci (7.4-liters) developing nearly 400bhp. Of a total of 413 Iso Grifos made, there are just about 20 Series II cars and this one is the only one of this type that was sold new in France. It was registered on July 21, 1971 in Strasbourg with the registration number 8488 QP 67, by a collector who wanted to replace his Ferrari Daytona. In July 1974, the car left for Angers and had a new registration number 1735 QV 49, before changing for*

*7809 PL 81 on April 4, 1979, as it once again moved cities, to Mazamet. On April 16, 1987 it was bought by an enthusiast from Cahors. He registered it 9040 HT 46 and kept it until today when, after 29 years of good and loyal service, he has decided to part with the car. The car was regularly maintained and a body and engine restoration was carried out in 2011, with the odometer then displaying 100,000 km. Since then, it has covered 7,000 km, and the last work done was on the brakes in 2016. Its engine is the original one, which is confirmed by the assembly sheet. A real enthusiast of this model, the owner, who also owned a Bizzarrini, even met Renzo Rivolta several times. This Grand Touring car is particularly interesting because it was the ultimate evolution of*





Renzo Rivolta, avec une carrosserie remarquablement équilibrée, mêlant agressivité et élégance, dessinée par Bertone. Comme c'était souvent le cas dans les années 1960/1970 chez les constructeurs artisanaux, Rivolta choisissait un moteur américain pour propulser son bolide. Cette formule présentait des avantages sur le plan de la facilité d'utilisation et de la fiabilité, par rapport aux mécaniques italiennes certes plus nobles, mais aussi plus délicates et fragiles. D'abord équipée d'un V8 Chevrolet 5,4-litres lors de sa présentation en 1965, la Grifo a été épaulée en 1968 par une version 7 litres caractérisée par son imposante prise d'air dépassant du capot. En 1970 apparaissait la Série II avec ses élégants phares semi-escamotables dessinés par Gandini. Le moteur Chevrolet 427 cédaient ensuite la place au nouveau 454, le plus puissant ayant jamais équipé les Grifo.

Le constructeur annonçait une vitesse de pointe de 300 km/h ce qui, pour l'époque, était tout à fait remarquable. Le modèle présenté est donc exceptionnel à plusieurs titres : c'est une version rare et très puissante d'une des plus belles GT des années 1970 ; c'est la seule Grifo de ce type vendue neuve en France ; elle a appartenu 29 ans au même propriétaire, passionné de sa voiture ; enfin, elle se présente en bel état, avec une sellerie en cuir noir très bien préservée. Autant de qualités qui devraient intéresser les amateurs de GT exotiques.

*the Iso Grifo. It was designed by Giotto Bizzarrini and Renzo Rivolta, with a remarkably balanced body design that combined aggressiveness with elegance, as designed by Bertone's designers Giugiaro and then updated by Marcello Gandini. As it was often the case in the 1960s and 1970s among craftsmen, Rivolta chose an American engine to power his car. This formula had advantages in terms of ease of use and reliability, compared with Italian mechanicals, which though were more 'noble' in origin, were also more delicate and fragile. First powered by a Chevrolet 5.4-liter V8 when unveiled in 1965, the Grifo was also offered, from 1968, in a 7-liter version, and characterized by an air intake 'penthouse' bulge protruding from the hood. The*

*facelifted Series II appeared in 1970, and was distinguished by the Gandini-designed semi-retractable headlamp lids. The Chevrolet 427 engine gave way to the new 454, the most powerful to ever equip a Grifo. The manufacturer claimed a top speed of 300 km/h, which, for its time, was indeed quite remarkable. The model presented is therefore exceptional for several reasons: it is a rare and very powerful version of one of the most beautiful GTs of the 1970s. It is the only Grifo of this type sold new in France. It belonged to the same passionate owner for 29 years, and finally, it is in a good condition, with the black leather upholstery in a very well preserved state. These qualities should be of considerable interest to enthusiasts of exotic GTs.*

## 1969 BIZZARRINI GT EUROPA 1900

Titre de circulation allemand  
**German title**

Châssis n° B 508

250.000 - 350.000 €

- L'un des douze exemplaires construits par l'usine Bizzarrini

- Un modèle rare

- Belle restauration, Best of Show à Essen en 2015

- One of 12 cars finished at the Bizzarrini factory

- Rare model

- Beautiful restoration and Best of Show 2015 Essen Motor Show



La voiture que nous proposons à la vente porte le numéro de châssis B 508. Elle est visible sur une photographie prise à l'usine dans laquelle on peut la voir sur la petite ligne d'assemblage de sept voitures. Elle fut exposée sur le stand Bizzarrini au Salon de Paris 1969 alors qu'elle est dans sa livrée d'origine bleu foncé métallique et intérieur Cognac. A l'issue du Salon elle est délivrée à l'agent belge Bizzarrini Louis Grohy le 15 septembre 1969. Ce dernier connu apparemment des difficultés à la vendre, l'immatricula au nom de sa femme le 11 mai 1973. Elle fut finalement vendue à son premier propriétaire allemand un certain M. Filipczy de Dortmund en 1977. A cette époque la voiture a changé de combinaison de couleurs et se

présente alors en peinture noire et intérieur rouge. Le moteur d'origine a également été changé au profit d'un moteur Opel 2.4L plus puissant produisant 200ch. La voiture connu ensuite plusieurs propriétaires allemands dont le propriétaire actuel. Ce dernier entreprit une restauration complète qui permettait à l'intérieur de retrouver sa teinte d'origine Cognac. Cette Bizzarrini Europa est un modèle rare puisque l'une des douze produites par l'usine. Aujourd'hui dans un état absolument superbe elle fut par ailleurs exposée au Concours d'élégance de Pebble Beach en 2016 dans la classe spéciale dédiée à Bizzarrini et représente une opportunité unique.

*The car on offer, chassis B 508 appears in a picture taken when it was in the little assembly line of seven cars when production began. Finished in a dark blue metallic paint with a cognac coloured interior the car was displayed on the Bizzarrini stand at the Paris Motor show 1969.*

*After the show it was delivered to Bizzarrini's Belgian agent, Louis Gohy, on September 15th 1969. Apparently unable to sell the car it was later registered on his wife's name on May 11th 1973. It was eventually sold on to a Mr Filipczy in Dortmund, Germany in 1977. By this time this Europa had changed colour to black with a red interior and*

*the engine had been swapped for a larger 2.4 litre Opel engine producing 200hp. The original engine has been retained however and comes with the car. The car had then a few more German owners, including its current one who carried out a full restoration including returning the interior to its original cognac colour. Today the car is astonishingly beautiful. The car on offer is a very rare example as it is one of the twelve original factory built Europas. Presented today in mint condition and was invited to the special Bizzarrini class at last year's Pebble Beach Concours, this is an opportunity to be missed.*





#B 508 au Salon de l'Auto, Paris, 1969 © Archives Jack Koobs de Hartog

75

Vendue neuve en France / Sold new in France

## 1972 LAMBORGHINI MIURA SV

Titre de circulation monégasque  
*Monaco title*

Châssis n° 5050  
Moteur n° 30738  
N° de production 732  
N° Bertone 832

2.200.000 - 2.600.000 €

- Un des 19 exemplaires carter séparé et air conditionné

- Une des deux Miura SV Carter séparé / air conditionné vendue neuve en Europe

- Quatre propriétaires seulement, dont un pendant 37 ans

- Superbe présentation, 42 580 km au compteur

- Tous numéros concordant

- *One of 19 examples with split sump and air conditioning*

- *One of two split sump/air conditioned Miura SVs sold new in Europe*

- *Just four owners, including one owner for 37 years*

- *Superb presentation, 42,580 km*

- *Matching numbers*









Cette voiture est livrée neuve par le distributeur français bien connu Paris Monceau Automobiles, le 10 juillet 1972. A l'origine de teinte marron métallisé avec intérieur moutarde, cette superbe Miura est délivrée à son premier propriétaire, Monsieur D. Castel qui l'immatricule à Bordeaux sous le numéro 8394 CZ 33, le 30 août 1972. Il la garde à peine deux ans et la cède le 15 février 1974 à son deuxième propriétaire, lui aussi résidant à Bordeaux, si bien que l'immatriculation ne change pas. Le 11 février 1976, son troisième propriétaire, un grand passionné et amateur de sportives italiennes, collectionneur très discret, en fait l'acquisition et, contrairement aux deux précédents, il va la garder 37 ans ! Elle reçoit alors l'immatriculation 8346 GB 13 à Marseille. Dans cet intervalle, ce collectionneur fait faire, au début des années 1980, des travaux de restauration à Modène, et c'est à cette occasion que la voiture est repeinte dans sa belle teinte rouge. Elle est

entendue par son mécanicien à demeure et on la croise de temps en temps dans le pays aixois et marseillais. En 2014, elle bénéficie aussi d'une réfection complète du moteur par Jean-Michel Noël avant d'être acquise par le propriétaire actuel, un collectionneur allemand, fou de la marque au taureau. En 2016 le moteur a été révisé chez KL, spécialiste Lamborghini. Le compteur affiche aujourd'hui 42 580 km et tout nous montre qu'il s'agit de son kilométrage d'origine tant son intérieur en cuir beige, jamais refait, parle de lui-même.

Il s'agit d'un modèle hautement désirable et rare, car il est un des deux seulement avec air conditionné et carter séparé livré neuf en Europe. En effet, les 17 autres ont tous été livrés neuf aux Etats-Unis. Enfin, elle est complètement d'origine car son numéro de fabrication (732) figure sur les portières, le capot et les ailettes de capot, numérotées de 1 à 5 comme il se doit et dans l'ordre. >>>

*This car was delivered new on 10 July 1972, by the well-known French distributor Paris Monceau Automobiles. Originally metallic brown with mustard interior, this superb Miura was sent to its first owner, Mr. D. Castel, who registered the car in Bordeaux on 30 August 1972, with the number 8394 CZ 33. He owned the car for close to two years before selling it on 15 February 1974. The second owner also lived in Bordeaux and the registration remained the same. The third owner, a huge Italian sports car enthusiast and very discreet collector, acquired the car on 11 February 1976, and unlike the previous owners, kept it for 37 years! It was registered 8346 GB 13 in Marseille. During his ownership, he had some restoration work carried out in Modena during the early 1980s. It was at this point that the car was repainted a stunning red. Maintained by his private mechanic, the Miura could often*

*be seen on country roads around Aix and Marseille. In 2014 the engine was completely overhauled by Jean-Michel Noël and the car then sold to the current owner, a German collector and marque enthusiast. Today the odometer reads 42 580 km and it is reasonable to believe this is genuine, given the condition of the original, un-restored tan pigskin interior. In 2016, the engine was overhauled by KL, a Lamborghini specialist. This is a rare and highly desirable model, one of two examples with air conditioning and split sump delivered new in Europe. There were 17 others, all delivered to the US. The car is completely original and the build number (732) is stamped on the doors, bonnet and bonnet wings, which are all correctly numbered 1 – 5. These numbers are visible everywhere apart from the bonnet where, as is often the case, it is hidden under the paintwork. The car also has its original engine, >>>*











>>>Il n'y a que sur le capot que le numéro est impossible à voir car, comme c'est souvent le cas, il est caché sous la peinture. Comme elle comporte aussi son moteur d'origine, sur cette voiture tous les numéros concordent. Elle correspond donc parfaitement à l'expression qu'affectionnent les collectionneurs, "matching numbers and panels".

Rappelons que, présentée au Salon de Genève 1966, la Lamborghini Miura avait fait l'effet d'une bombe. De conception révolutionnaire pour une voiture de route, elle recevait un châssis-plateforme conçu par Giampalo Dallara, la motorisation étant placée transversalement en position centrale-arrière et faisait bloc avec l'embrayage et la boîte de vitesses, formant un ensemble extrêmement compact. Cette disposition originale avait permis à Marcello Gandini, chez Bertone, de tracer une ligne basse, racée, inédite, différente de tout ce que l'on connaissait alors. Stricte deux places, elle était

dotée de phares inclinables entourés de "cils" reprenant le style de la prise d'air de capot et, à l'arrière, la lunette laissait place à des lamelles horizontales. Le moteur V12 provenait de la 400 GT, avec une puissance légèrement supérieure, de 350 ch, ce qui permettait à cette "supercar" d'atteindre 270 km/h. On était vraiment en présence d'une machine exceptionnelle et Ferrari mettra plusieurs années à réagir, ne commercialisant sa Berlinetta Boxer à moteur central qu'en 1973. La Miura souffrait toutefois de défauts de jeunesse, en particulier au niveau de la fiabilité et de la stabilité. Ils seront progressivement éliminés sur les versions suivantes, Miura S et Miura SV. Ainsi, sur cette dernière, la puissance s'élevait à 385 ch, ce qui permet à la marque d'annoncer une vitesse de pointe de 300 km/h, valeur exceptionnelle pour l'époque et qui en faisait la voiture de route la plus rapide du monde. Sa suspension arrière modifiée et ses jantes plus larges lui permettaient également de>>>

>>>and can therefore be described by the phrase collectors like to see: « matching numbers and panels. »

*Let's remember that the launch of the Lamborghini Miura at the Geneva Motor Show in 1966 created an absolute storm. A revolutionary road car, it featured a mid-engine on the chassis-platform designed by Giampalo Dallara. Moreover, it was transversely slung and the gearbox was integrated with the engine sump, making it extremely compact. This innovative layout allowed Marcello Gandini from Bertone to design the car with a low sweeping line, racy, new and unlike anything seen before. Strictly a two-seater car, it featured adjustable circular headlamps with « lashes » that mirrored the air intakes on the bonnet. At the back, the rear window gave way to horizontal louvers. The V-shaped 12 cylinder engine came from the 400GT*

*with a touch more power at 350bhp, which allowed this « supercar » to reach 270km/h. This really was an exceptional machine and it took Ferrari several years to react, only bringing out the mid-engined Berlinetta Boxer in 1973. The Miura did suffer some teething troubles however, in particular with reliability and stability. These problems were progressively eliminated with subsequent versions, the Miura S and Miura SV. On the latter, the power increased to 385 bhp, allowing the marque to record a top speed of 300 km/h, an exceptional feat at the time that made this the fastest road car in the world. The modified rear suspension and wider wheels kept the car firmly grounded and prevented it from lifting up at high speed. The interior was finished to a very high level, confirming the star of Sant'Agata Bolognese as a true Gran Turismo. « Of all the cars I have test-driven,>>>*



>>> rester mieux accrochée au pavé et de ne pas s'envoler à vitesse élevée. Le confort intérieur était plus soigné, pour confirmer la vocation de Grand Tourisme de la star de Sant' Agata Bolognese. "De tous les essais que j'ai réalisés, la Miura est la voiture qui m'a le plus impressionné", dira José Rosinski. De la part d'un essayeur riche d'un tel passé, c'est un compliment de poids ! Enfin, la SV est aussi une version particulièrement rare, puisque sa production se limite à 150 exemplaires. Grâce à toutes ces caractéristiques, elle est de loin la plus recherchée des Miura.

L'exemplaire que nous présentons, qui n'a connu que quatre propriétaires (dont les trois premiers français dont un pendant 37 ans), n'a pas subi de mauvais traitements et se présente dans un état rare, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, où sa sellerie beige impeccable s'allie à merveille à une carrosserie de toute beauté. Avec tous ses numéros concordants, elle constitue une Miura SV particulièrement désirable.

>>> *the Miura has impressed me the most », commented José Rosinski. Coming from someone which such a wealth of experience, this was high praise indeed! Production of the SV was limited to just 150 examples making it particularly rare, and the most highly sought-after Miura by far.*

*The example on offer has had just four owners from new, and one of the first three French owners kept the car for 37 years. It has been well looked after and is presented in rare condition,*

*inside and out. The impeccable beige upholstery complements the coachwork beautifully. Complete with all its matching numbers, this is a particularly desirable Miura SV.*





## 1954 LAMBORGHINI DL 25 N

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° 0110

30.000 - 40.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Le plus rare des tracteurs Lamborghini, équipé du moteur Lamborghini

- Intéressante pièce de l'histoire Lamborghini

- Fonctionne bien

- **Rarest Lamborghini tractors fitted with the Lamborghini engine**

- **Exciting piece of Lamborghini history**

- **Runs well**



C'est une querelle entre Enzo Ferrari et Ferruccio Lamborghini qui poussa ce dernier à monter sa propre entreprise. Enzo Ferrari est quelque part à remercier pour l'existence même de Lamborghini. Le constructeur fit ses débuts non pas avec la construction automobile mais avec les tracteurs et machines agricoles. Rapidement la production fut orientée vers les machines spécialisées comme les petits tracteurs pour les vignobles. Assez tôt dans l'histoire de la marque de Lamborghini, la construction des machines agricoles et des voitures furent séparées. Aujourd'hui, les tracteurs construits par Lamborghini Trattori connaissent toujours le succès.

Le tracteur DL 25 est le second modèle produit par Lamborghini.

Trois motorisations étaient proposées : le Lombardini LDR 108/2, le moteur diesel allemand MWN, et enfin le diesel 2 cylindres Lamborghini. Le tracteur que nous proposons à la vente est un l'un des 20 exemplaires sur les 679 produits équipés du moteur Lamborghini et donc la version la plus rare. Il fut immatriculé pour la première fois en Italie en 1954 dans la région de Reggio Emilia sous le numéro qu'il porte toujours aujourd'hui comme l'atteste son libretto d'origine délivré avec le tracteur. Restauré il y'a trois ans et jamais utilisé depuis, ce tracteur est prêt à rejoindre la ferme de son nouveau propriétaire ou à intégrer la collection d'un amateur de Lamborghini.

*The quarrel between Enzo Ferrari and Ferruccio Lamborghini led the latter to start up his own car production therefore we can actually thank Mr Ferrari for Lamborghini. Lamborghini started out not making cars but tractors and agricultural machines. They specialized early with many models for specific use like smaller tractors for vineyards. The car and tractor manufacturing went separate ways early and Lamborghini Trattori still successfully produces tractors today.*

*The DL 25 tractor was Lamborghini's second production tractor. It was available with 3 different engines, the Lombardini*

*LDR 108/2, the German MWN diesel and Lamborghini's own 2 cylinder diesel engine. The tractor on offer, is one of the only 20 examples of DL 25N fitted with the Lamborghini engine, the rarest version of the 679 tractors manufactured. First registered in 1954 in Reggio Emilia and it still retains its period number plates and libretto today. Restored 3 years ago and not used since then it is now ready to be having fun with on a farm or it can be a stunning addition to any Lamborghini collection in the world.*



## 1973 LAMBORGHINI URRACO P 250 S

Titre de circulation  
néerlandais  
**Dutch Title**

Châssis n° 15420  
120.000 - 140.000 €

- Modèle strictement d'origine
- L'un des 336 exemplaires produits
- Un seul propriétaire jusqu'en 2014

- *Original car*
- *One of 336 examples produced*
- *One owner from new to 2014*



Cette Lamborghini Urraco P250 S porte le numéro de châssis 15420 et il s'agit du 196<sup>e</sup> exemplaire construit. Elle fut livrée au Garage Foitek à Zurich en Suisse le 31 juillet 1973 et vendue à sa première propriétaire, Madame Elfriede Dörer. Cette dernière avait commandé une version S, un peu plus luxueuse que le modèle standard car équipée de sièges en cuir, vitres électriques, air conditionné, peinture métallique et de plus gros carburateurs Weber 40 DCNF. Madame Dörer a entretenu cette Urraco de manière irréprochable et a conservé l'ensemble des factures. La voiture sera par ailleurs

livrée avec son carnet d'entretien d'origine à jour. En 2003 une réfection fut menée par un spécialiste Lamborghini en Suisse. Ms Dörer la céda finalement en 2014 à un acquéreur néerlandais. Les courroies ont été remplacées récemment, les freins et l'embrayage ont quant à eux été révisés. Les factures correspondantes à ces récents travaux sont disponibles. Aujourd'hui dans un époustouffant état d'origine, et avec un seul propriétaire jusqu'en 2014, cette Lamborghini Urraco P 250 S est une opportunité à ne pas manquer.

*This Lamborghini Urraco P250 S is chassis number 15420 and the 196th built. Delivered to Garage Foitek in Zürich, Switzerland on the 31 July 1973, it was sold to its first owner Ms Elfriede Dörer. She had ordered the S version of the Urraco which was a slightly upgraded version with leather seats, electric windows, air-conditioning, metallic paint and larger Weber 40 DCNF carburetors. Ms Dörer maintained her Urraco in impeccable order and kept all the receipts and invoices. The car will be delivered with its original*

*stamped service book. Ms Dörer had the car refurbished by a Swiss Lamborghini workshop in 2003 before she eventually sold it in Holland in 2014.*

*Recently the belts have been changed; the brakes and clutch have been serviced. All invoices and bills documenting these recent works are available. In astonishingly original condition and with only one owner until 2014, this Lamborghini Urraco P 250 S represents an amazing opportunity for any Lamborghini enthusiast.*

## 1969 LAMBORGHINI ESPADA P 400 GT SÉRIE I

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° 7189

240.000 - 280.000 €

- Une des toutes premières Espada produites
- Désirable série 1, matching numbers
- Un des 50 premiers modèles équipée grille métallique arrière

- *One of the very first Espada*
- *Most desirable 1st series, matching numbers*
- *One of the first 50 examples fitted with the rear iron bars*



La Lamborghini Espada série I est dérivée de la spectaculaire Marzal dont elle conserve le futuriste tableau de bord octogonal et l'intérieur design. Des caractéristiques qui disparaîtront avec la Série 2, esthétiquement plus traditionnelle. Les 50 premiers exemplaires de la série I avaient la particularité d'être dotées d'une grille de protection en acier sur la vitre arrière.

La voiture que nous présentons porte le numéro de châssis 7189, elle est la 39e Espada Serie I produite avec une peinture couleur argent et un intérieur cuir noir. Elle fut délivrée au concessionnaire milanais Auto Elite le 24 mars 1969. Son

premier propriétaire un italien du nom d'Alfredo Tagni résidant à Mariano Comense près de Come l'immatricule pour la première sous le numéro MC303853 et la conserve jusqu'au 13 octobre 1972 lorsqu'il la cède à M. Dario Catto originaire du Piémont. Son immatriculation devint alors VC220432 numéro qu'elle porte toujours aujourd'hui. M. Catto cède à son tour l'auto à son troisième propriétaire italien, Josef Conazzi en 2010.

La voiture possède son libretto d'origine qui comporte la totalité des timbres fiscaux italiens depuis 1972. Son carnet d'entretien d'origine, une véritable rareté, sera également livré

*The series I Espada's design derived from the spectacular Lamborghini Marzal from which it kept the octagonal instruments and the "designed" interior. Such features disappeared with the 2nd series which has a more traditional appearance. The first 50 first series examples produced were equipped iron bars covering the rear window above the tail-lights on the boot.*

*This Lamborghini Espada Series I, chassis number 7189 was the 39th car built. Silver with a black leather interior, it was delivered to dealer Auto Elite in Milan on March*

*24th, 1969. The first owner was a Signor Alfredo Tagni in the town Mariano Comense outside of Como registered under a Macerata licence plate MC303853. Mr Tagni retained the car until 13 October 1972 when it is sold to Sig. Dario Catto in Vercelli who registered it under number plate VC220432 (Vercelli) which it still bears today. Sig. Catto kept the car until 2010 when it is sold to Josef Conazzi in Biella.*

*The car comes with its original libretto including all the Italian tax stamps since 1972 as well as its very rare original service book.*





avec la voiture.

En 2013, la mécanique est restaurée par Indy Sport à Trévis. A la même époque la carrosserie est également restaurée par Officina Meccanica Tommaso. Un important dossier de photos documente cette restauration de la carrosserie et sera délivré au futur acquéreur. Détail amusant, elle est équipée du sensationnel volant similaire à la Marzal qui contribue pleinement à l'aspect futuriste de son intérieur. Cette superbe Lamborghini Espada est une première série, à la fois la plus attractive et recherchée des Espadas, mais également la plus exclusive avec seulement 186 modèles produits.

*In 2013, it was mechanically completely restored by Indy Sport in Treviso. At the same period, Officina Meccanica Tommaso Gemmi (near Cremona) carried out the restoration of the body which is documented by a large photographic restoration file which comes with the car. It is also fitted with the sensational Marzal steering wheel which gives the futuristic interior a very Star Trek look. Being a 1st series car, this outstanding example is the most exclusive and sought after after Espada, moreover the rarest as only 186 cars were produced.*



## 1971 LAMBORGHINI 400 GT JARAMA

Titre de circulation suisse  
Dédouané en Europe  
**Swiss title**  
**EU customs cleared**

Châssis n° 10160  
Moteur n° 40488

180.000 - 240.000 €

- Vendue neuve en Suisse
- Seulement 200 km parcourus depuis la restauration
- Une des meilleures Jarama du monde

- Sold new in Switzerland
- Only 200km driven since restoration
- One of the world's best Jaramas



La Lamborghini Jarama ne tire pas son nom du fameux circuit de course situé en dehors de Madrid mais d'une région espagnole connue pour l'élevage de taureaux de combat. Dévoilée lors du salon de Genève au printemps 1970, elle est due à Marcello Gandini, célèbre pour le dessin de la Miura et de la Countach. Bien que son design soit délibérément plus sobre et moins spectaculaire que les autres modèles de Lamborghini, ce spacieux coupé conserve une allure dynamique

suggérant sa puissance. La carrosserie fut confiée à Bertone qui la réalisa dans l'usine de Grugliasco. L'assemblage fut ensuite réalisé par Marazzi sur un châssis d'Espada raccourci. Les trains roulants étaient les mêmes que sur l'Espada. Rapide, agréable à conduire sur de longues distances car stable à haute vitesse, la Jarama était une des meilleures GT de son époque et sa production fut limitée à seulement 177 exemplaires. La voiture que nous présentons, châssis 10160, a été vendue neuve

*The Lamborghini Jarama was not named after the famous race-track outside of Madrid but after the Spanish district made famous for their breeding of fighting Bulls. Introduced at the Geneva motor show during the spring of 1970 and styled by the iconic Marcello Gandini famous for the Miura and Countach designs. The design was deliberately slightly understated and unspectacular compared to Lamborghini's*

*other offerings. The result is a roomy, glassy coupé which still had a very aggressive stance suggesting power. The body was designed and made by Bertone in its Grugliasco plant and assembled by Marazzi on a shortened Espada chassis. The drive train remained the same as the Espada's. The Jarama was a very fast, easy to drive car especially when covering long distances thanks to its stability at high speeds. It was indeed*





par l'agent Lamborghini de Zurich, le Garage Foitek, le 14 juin 1971. A l'origine grise intérieur avec en cuir rouge sombre, elle est repeinte dans la teinte "Verde Scuro" au cours de sa vie en Suisse. Vendue en Allemagne en 2014, elle est alors envoyée chez les établissements Auto-Kremer à Bonn, réputés pour leurs excellentes restaurations Lamborghini et la carrosserie ainsi que le moteur ont été restaurés. L'intérieur, quant à lui, fût conservé en l'état. Un dossier de photos de

factures de la restauration sera fourni à l'acheteur. De très belle présentation aujourd'hui, elle n'a parcouru que 200 km depuis sa restauration. Une opportunité à saisir et ainsi devenir propriétaire d'une des plus belles Jarama sur le marché.

*Lamborghini's best GT of its time, its production was limited to 177 cars.*

*The car on offer, chassis number 10160 was sold new by Zürich Lamborghini dealer Garage Foitek on the 14 June 1971. Delivered in silver with a dark red leather interior it then received a dark green "Verde Scuro" paint during its Swiss life. The car was sold to Germany in 2014 and was duly sent to*

*Auto-Kremer in Bonn, Germany, known for their excellent Lamborghini restorations. The Bodywork and engine have been restored according to the pictures and invoices of the restoration. The interior, however was very good and was kept. In fact it has only covered around 200 kms since the restoration. Truly an opportunity to acquire what must be one of the best Jaramas in the world.*

## 1966 ABARTH 1000 TC BERLINETTA CORSA

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 110A2148946210

40 000 - 60 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Version rare et authentique

• Exemple entièrement restauré

• Ludique à piloter

• *A rare and authentic version*

• *Comprehensively restored*

• *Fun to drive*



Notre exemplaire est de 1966, il s'agit d'une très belle et recherchée Abarth 1000 TC série 2. Elle fut entièrement restaurée au cours de l'année 2016 et se présente donc dans un excellent état. Ce sont les Ateliers British Passion qui se sont chargés de mener à bien le projet et la coordination. La voiture a été totalement démontée et reprise à partir de la caisse préalablement mise à nue. La voiture reçut une peinture d'origine blanche « Bianco Caldo Gara ». Les trains roulants ont été sablés et repeints et l'électricité refaite. Le bloc moteur a lui aussi été ouvert pour être rénové. Le remontage de la sellerie neuve et de toute la voiture avec ses pièces d'origine Abarth s'est fait dans un esprit de

conformité à l'origine. Enfin les décorations de carrosserie en covering sont venues parfaire l'allure de cette TC. Un reportage photo complet de la restauration témoigne de la qualité et de l'étendue des travaux. L'histoire de la voiture est connue depuis 1993, c'est son actuel propriétaire qui lança le projet de restauration. La voiture sera livrée avec son collecteur d'échappement piste, un plus petit carburateur et une culasse. Il s'agit d'un exemplaire authentique en très bel état qui n'a parcouru que 1500 km depuis sa restauration et qui ravira son futur propriétaire de son comportement vif et joueur.

*Our car is a very beautiful and sought-after Abarth 1000 TC series 2 from 1966. It was comprehensively restored in 2016 by Ateliers British Passion and is therefore in excellent condition. The car was completely disassembled, the body was completely stripped back to bare metal and it was repainted in its original "Bianco Caldo Gara" white. The running gear was sanded and re-painted and the electrical elements were redone. The engine block was opened up to be overhauled. The reassembly of the car included new upholstery as well as original Abarth parts, respecting the original specifications of the*

*car. The decorative elements of the bodywork embellish the look of this TC. A complete set of photos of the restoration demonstrates the quality and the scope of the work executed. The history of the car is known since 1993, and it is the car's current owner who started the restoration project. The car will be delivered with its sports exhaust manifold, a smaller carburetor and a spare cylinder head. This authentic and beautiful example has covered only 1500 km since its restoration and will delight its future owner with its sprightly road dynamics and its pretty look.*



## 1970 AUSTIN COOPER S 1275 MK2

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 1340577A

36 000 - 56 000 €  
Sans réserve / **No reserve**

- Préparation exceptionnellement soignée
- Modèle le plus emblématique
- Utilisation de pièces d'époque

- *Extremely well prepared*
- *The most iconic model*
- *Use of period spare parts*



Construite et livrée en 1969 puis immatriculée pour la première fois en France le 5 Février 1970 cet exemplaire est un des derniers Cooper S 1275 cm<sup>3</sup> MK2 fabriqués.

Immatriculé par son propriétaire actuel le 6 février 1990, il a bénéficié d'une restauration totale étalée sur près de 26 ans en utilisant un maximum de pièces authentiques pour en faire une réplique la plus proche possible d'une voiture « usine » en configuration « groupe 6 » selon les règlements des années 60. Le travail, effectué sans considération de temps ni de coût, a dépassé les 50.000 €. La majorité des pièces et détails de cette voiture sont spécifiques : carrosserie allégée avec capot avant en polyester, panneaux de porte en aluminium, ou encore vitres en pers-

plex, excepté le pare-brise en verre chauffant « usine ». Le bloc moteur d'origine, réalsés pour atteindre 1380 cm<sup>3</sup>, est gavé par un Weber 45 DCOE et couplé à l'efficace boîte 5 vitesses « Jack Knight » re-fabriquée neuve « sur-mesure ». Le moteur, totalement reconstruit, développe actuellement 110cv, et reste à roder. La partie châssis, avec ses nombreuses possibilités de réglages, est également aux spécifications « usine » tout comme l'habitacle qui comporte de nombreux détails spécifiques dont le siège-baquet ultra-léger du pilote.

Cette voiture soignée est éligible dans la majorité des compétitions historiques et est accompagnée d'un important dossier de factures de restauration et du manuel originel du conducteur en français.

*Built and delivered in 1969, and first registered in France on 5 February 1970, this is one of the last Cooper S MK2 1275 cc examples to be produced. Registered by the current owner on 6 February 1990, the car has been totally restored in a project lasting 26 years. Genuine parts have been used wherever possible in order to create a replica as close as possible to a factory car built to Group 6 specification in line with 1960s regulations. The project, with no budget or time constraints, cost over 50 000 €. The majority of parts and details are specific to the car: lightweight body with fibreglass bonnet, aluminium door panels, perspex windows except the « factory » heated glass*

*windscreen. The original engine block was re-bored to 1380cc, linked to a Weber 45 DCOE, and a newly re-manufactured bespoke « Jack Knight » five-speed gearbox fitted. The completely rebuilt engine produces 110 bhp and requires running in. The fully adjustable chassis has also been built to « factory » specification, as has the interior with specific features such as the ultra-lightweight racing seat.*

*This meticulously prepared car is eligible for many historic race events and comes with a comprehensive file of restoration invoices, and the original driver's manual in French.*

## 1966 ASTON MARTIN DB6 MK I

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° DB6/2492/L  
Moteur n° 400/2345

200.000 - 250.000 €

- Historique limpide, même propriétaire depuis 1989

- Livrée neuve en France, matching numbers

- Entretien suivi, propriétaires soigneux

- *Known history, same owner since 1989*

- *Delivered new in France, matching numbers*

- *Regularly maintained, careful owners*



Grâce à la fiche de sortie d'usine, nous savons que cette voiture a été commandée par le Garage Mirabeau, importateur officiel de la marque basé à Paris, pour son premier propriétaire Me François Pieroni, demeurant à Toulon, dans le Var. Elle comportait quelques options comme un différentiel autobloquant, un autoradio avec antenne électrique, des jantes chromées avec papillons à trois oreilles et une lunette arrière chauffante. Elle était alors de teinte "charcoal grey", avec une sellerie en cuir Connolly noir. Son histoire apparaît ensuite dans un carnet qui retrace les détails et qui, affichant toutes les interventions, a été soigneusement transmis d'un propriétaire à l'autre. On y constate ainsi que la première opération de vidange/graisage a eu lieu le 12 avril 1966. Le premier propriétaire

ne s'est séparé de la voiture qu'en 1980, après avoir procédé en 1979 à une remise en état partielle du moteur avec remplacement de soupapes, de la distribution, et des joints notamment.

La belle Aston changeait alors de lieu de résidence pour rejoindre Créteil. En 1982, sa sellerie cuir avait droit à une réfection, puis elle passait en 1988 en Seine-et-Oise. Cette même année, elle recevait une peinture neuve et adoptait une teinte vert foncé. En 1989, elle était acquise par l'actuel propriétaire qui la confiait à l'atelier du spécialiste réputé Pierre Lamy pour les opérations d'entretien.

Assez peu utilisée, elle faisait l'objet en 1999 d'une grande révision chez Pierre Lamy. Les travaux très complets concernaient une réfection des freins et du train avant (pivots et rotules compris), une

*The factory build sheet shows that this car was ordered by the Garage Mirabeau, the official marque importer based in Paris, for the first owner, François Pieroni from Toulon in South of France. It came with several options including limited-slip differential, radio with electric aerial, chrome wheels with three-spoke spinners, and heated rear windscreen. It was originally presented in charcoal grey with black Connolly leather interior. The history of the car is documented in a booklet, recording all details and activity, and this has been passed on diligently from owner to owner. It shows that the first oil change and lubrication took place on 12 April 1966. The first owner kept the car until 1980, having carried out a partial engine*

*re-build in 1979 that included changing the valve gear and gaskets. This stunning Aston then moved home, heading to Créteil. The leather upholstery was treated to some refurbishment in 1982, and in 1988 the car was found in Seine-et-Oise. That year it was re-painted dark green. In 1989 the current owner acquired the car and asked renowned specialist Pierre Lamy to carry out some maintenance work.*

*The car was used sparingly, and a full service was carried out by Lamy the following year. Work included repair to the brake system and the front axle (including kingpins and ball joints), mechanical service, replacing the rear shock absorbers and clutch (plate, mechanism and release bearing), and the car was fitted with five*





révision mécanique, un remplacement des amortisseurs arrière et de l'embrayage (disque, mécanisme et butée), ainsi que le remplacement des cinq pneus par des Michelin neufs. A cette époque, le compteur kilométrique affichait 77 173 km; il en montre aujourd'hui 78 736, ce qui souligne une utilisation extrêmement parcimonieuse. Arrêtée pendant plusieurs années, elle a été remise en route en décembre 2016 chez RS Sport.

Avec une très belle patine, cette voiture a l'avantage d'être d'origine française, avec un nombre de propriétaires relativement limité et un historique suivi et très documenté, faisant état d'un entretien régulier par des ateliers compétents.

Conduite à gauche et matching numbers, le présent exemplaire n'en est que d'autant plus désirable.

*new Michelin tyres. The odometer recorded 77,173 km in 1990, and stands at just 78,736 km today, reflecting its very careful use. Not driven for several years, the car was put back on the road in December 2016 by RS Sport.*

*This DB6 has many attractive features in addition to its lovely patina. It is an original French car, with a relatively small number of owners. It has a clear and detailed history documenting its regular maintenance by reputable workshops. It's a left-hand drive, matching numbers car. What could be more desirable?*



**1967 LAMBORGHINI 400 GT 2+2 PAR TOURING**

Titre de circulation hollandais  
*Dutch title*

Châssis n° 1036  
Moteur n° 1010

580.000 - 660.000 €

• 152<sup>e</sup> des 248 exemplaires  
de 400 GT produits

• Élégante combinaison de  
couleurs d'origine

• « Matching numbers »,  
numéros de châssis et  
de moteur d'origine

• 152<sup>nd</sup> of the 248  
400 GTs produced

• *Elegant color combination*

• *Matching numbers, original  
chassis and engine numbers*





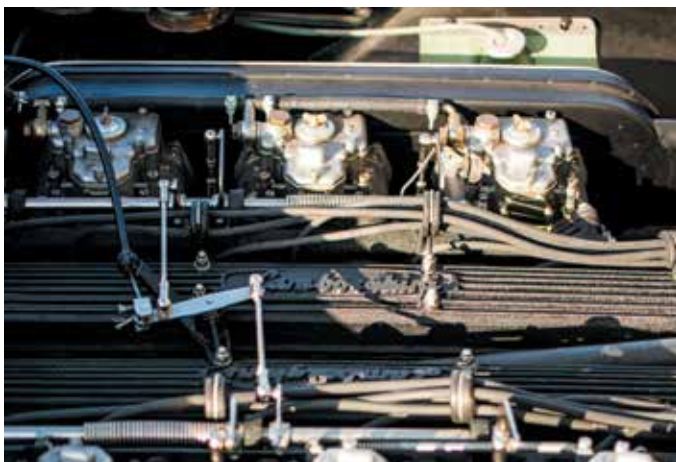
En 1963, Ferruccio Lamborghini, fabricant de machines agricoles – et client insatisfait de Ferrari – décide de créer la firme éponyme, avec l'ambition de damer le pion au cheval cabré. Les meilleurs ingénieurs

sont recrutés, notamment Bizzarrini, illustre concepteur du moteur de la Ferrari 250 GTO, ainsi que Dallara pour le châssis. Un premier prototype, dénommé 350 GTV dessiné par Franco Scaglione >>>

*In 1963 Ferruccio Lamborghini, a manufacturer of agricultural machinery - and an unsatisfied customer of Ferrari - decided to create the eponymous firm with the ambition of*

*challenging the marque with the prancing horse. The best engineers were recruited, including Giotto Bizzarrini, the illustrious designer of the Ferrari 250 GTO engine, as well as >>>*





>>>voir le jour dès 1963 et quatre mois seulement après avoir lancé le projet, la 350 GT, arme de la revanche, apparaît au Salon de Genève. La carrosserie a été retouchée par le carrossier Touring, adoptant le fameux châssis tubulaire « superleggera ». Elle accueille un moteur V12 de 3,5 litres de cylindrée, à quatre arbres à cames en tête, qui peut potentiellement développer la puissance de 360 ch, soit 100 de plus qu'une Ferrari 250 GT, mais est limité à 280 ch sur le modèle de série. Ferrari n'a toutefois pas tardé à apporter sa réponse. La 330 GT lancée en 1963, est équipée d'un moteur de 4 litres de cylindrée. Qu'à cela ne tienne, en 1965, le bloc moteur de la 350 GT passe à 4 litres et sa puissance gagne 40 ch, pour s'établir à 320 ch. Il s'agit donc maintenant de concurrencer la Fer-

rari 330 GT, disponible depuis peu de temps en version 2+2. Afin de la doter de deux places à l'arrière, l'auto est habilement redessinée par Touring. On remarque que le pavillon est légèrement surélevé et que la chute du toit empiète davantage sur le coffre ; ainsi est née la 2+2. Les modifications sont en réalité plus profondes. Outre l'accroissement du volume intérieur, la longueur de la voiture a augmenté de 14 cm, sans pour autant modifier l'empattement. La carrosserie est désormais en acier, il n'y a plus qu'un seul réservoir d'essence et deux doubles phares prennent place à l'avant. Sur le plan mécanique, la voiture est équipée d'une nouvelle boîte de vitesse « maison » à cinq rapports et d'un nouveau différentiel.

D'après les informations fournies par Olivier Nameche, président du

>>>*Giampaolo Dallara for the chassis. A first prototype, named 350 GTV, was designed by Franco Scaglione in 1963 and only four months after the launch of the project, the 350 GT was presented at the Geneva Motor Show. The bodywork was redesigned by coachbuilder Touring, adapting the famous tubular chassis "superleggera". The car was powered by a 3.5-litre V12 engine with four overhead camshafts that could potentially develop 360bhp, 100 more than a Ferrari 250 GT, but limited to 280bhp on the series production model. However, Ferrari was quick to respond. The 330 GT, launched in 1963, was equipped with a 4-litres engine. In 1965, the engine block of the Lamborghini 350 GT went up to 4 liters and*

*its max power gained 40bhp, reaching 320bhp. It was now all set to compete with the Ferrari 330 GT, available recently in a 2 + 2 variant. In order to provide it with two seats in the back, the car was skillfully redesigned by Touring. The roof was slightly raised and the fastback slope of the rear encroached more on to the boot; thus was born the 2 + 2. The changes were actually more profound. In addition to the increase of the interior volume, the length of the car increased by 14cm, without altering the wheelbase. The bodywork was now in steel, and there was only one petrol tank and a pair of two round front headlamps. The car was equipped with a new five-speed "in-house" gearbox and a new differential.*





NCS et expert de la marque, l'exemplaire présenté a été vendu neuf le 13 mai 1967 par Pier Giorgio Zani, concessionnaire à Ravenne. Il porte le numéro de carrosserie Touring 23902. Il était dans la sublime combinaison de couleur qui est encore la sienne aujourd'hui : Gris argent, intérieur cuir tabac. Après être passé par les Pays-Bas aux débuts des années 2000, il a été acheté en 2004 à un collectionneur belge par son actuel propriétaire, lui-même important collectionneur belge d'Aston Martin et de Porsche. La voiture était alors en état d'origine à restaurer.

Deux ans plus tard, celui-ci décida d'offrir une restauration complète à sa voiture. La carrosserie sera refaite chez Touring, à Milan, ainsi que l'intérieur, tout de cuir tendu, qui conserve sa couleur Tabac d'ori-

gine. Les roues Borrani sont également reconditionnées, la réfection du moteur étant effectuée à Monza, chez Mario Villa. La voiture sera ensuite remontée dans les ateliers de Red Willow Racing en 2013. Un dossier de photos accompagne la voiture et témoigne de l'importance de ces travaux de restauration. Se présentant aujourd'hui dans un état somptueux, la voiture a parcouru moins de 1 000 km depuis.

Grand Tourisme très exclusive puisque diffusée à 248 exemplaires seulement, cette Lamborghini 400 GT 2+2 à l'état irréprochable, dans ses couleurs d'origine et équipée de son moteur d'origine, permettra au passionné de retrouver les émotions ressenties voilà 50 ans par quelques enthousiastes privilégiés.

*According to information provided by Olivier Nameche, the club president and expert of the marque, the car on offer was sold new on 13 May 1967 by Pier Giorgio Zani, the dealer in Ravenna. The number of the Touring body is 23902. The car was in a sublime color combination: silver grey and tobacco leather interior; as it still is today. After spending some time in Holland in the early 2000s, it was purchased in 2004, from a Belgian collector by its current owner, an important Belgian collector of Aston Martins and Porsches. The car was then in an original condition, but needing to be restored.*

*Two years later, he decided to get the car a comprehensively restored. The bodywork was*

*redone at Touring, in Milan, as well as the interior, in its original tobacco leather. The Borrani wheels were also reconditioned, and the engine was overhauled at Mario Villa in Monza. It was then reassembled at Red Willow Racing's workshops in 2013. A photo folder comes with the car and testifies to the extent of this restoration work. In a sumptuous state today, the car has covered less than 1,000 km since.*

*This exclusive and rare Lamborghini 400 GT 2 + 2, in its original colors and equipped with its original engine, will surely get enthusiasts to rediscover the emotions felt 50 years ago by some very privileged enthusiasts.*



**1988 ASTON MARTIN V8 VOLANTE VANTAGE « PRINCE DE GALLES, POW »**

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° SCFCV81COKTL15714  
Moteur n° V/585/5714/LFM

300.000 - 500.000 €

- Seulement 27 exemplaires et une des 5 à conduite à gauche

- L'AM V8 la plus chic et la plus désirable

- Historique limpide, faible kilométrage, boîte manuelle

- *One of five left-hand drive examples of 27 built*

- *The most chic and desirable AM V8*

- *Clear history, low mileage, manual gearbox*





La AM V8 Vantage fut lancée en 1977 et la V8 Volante en 1978. Le qualificatif Vantage a toujours signifié dans la production Aston Martin la version la plus puissante et Volante la décapotable. En 1987, sa

majesté royale, le Prince de Galles, lors d'un voyage au Moyen Orient s'est vu offrir par l'Emir de Bahreïn, Sheikh Isa bin Salman Al-Khalifa, une Aston Martin V8 Volante pour son anniversaire.>>>

*The AM V8 Vantage was launched in 1977 and the V8 Volante in 1978. In Aston Martin production, the term Vantage signifies the most powerful version and Volante the convertible*

*version. In 1987, during a visit to the Middle East, HRH the Prince of Wales was offered a brand new Aston Martin V8 Volante for his birthday by the Emir of Bahrain, Sheikh Isa bin Salman >>>*







>>> Le prince, grand amateur de la marque possédait depuis ses 21 ans une DB6 Mk II Volante Vantage, offerte par la Reine, voiture qui servit au mariage de son fils dernièrement. Donc Charles Philip Arthur George Windsor se rendit à l'usine pour convenir des spécifications de sa voiture mais la version Vantage de l'époque ne lui convenait pas esthétiquement car affublée d'ailes élargies, d'un spoiler et de bas de caisse enveloppant. Il ordonna donc qu'une version spéciale lui fût réalisée sur mesure. Cette automobile reprenait de près la ligne de la version Volante d'usine mais le bord des ailes, légèrement gonflé pouvait accueillir les larges jantes Ronal de 16" sans trop d'extravagance et les jupes latérales étaient en inox poli, beaucoup plus sobres. Le spoiler, peint en noir satiné reprenait sa forme discrète et originale et la calandre était ornée d'une élégante grille en aluminium ajourée.

Un volant Nardi à trois branches en aluminium satiné noir remplaçait celui d'origine et nombres de petits aménagements intérieurs, tel l'emplacement du cendrier, remplacé par un coffret renfermant une petite provision de sucre, friandise appré-

>>> *Al-Khalifa. The Prince, an Aston enthusiast, still owns the DB6 Mk II Volante Vantage given to him by the Queen when he was 21, a car that was used recently for his son's wedding. And so, Charles Philip Arthur George Windsor, agreed with the factory on a particular specification for his new car. He wasn't keen on the appearance of the latest Vantage version, with wider wings, spoiler and generous side skirting and so he ordered a bespoke version. His car had more in common with the styling of the factory Volante version, but with slightly flared wheel arches to accommodate 16-inch Ronal wheels, and more restrained polished steel skirts. The spoiler, painted satin black, resumed its discreet and original form and the open-mesh grille was retained.*

*A Nardi three-spoke wood-rimmed aluminium steering wheel in satin black replaced the standard one and there were a number of minor alterations to the interior arrangement. The ashtray, for example, made way for a storage area with a lid for his sun-glasses and the addition*





ciée des chevaux de Polo du prince. Ainsi naquit une finition dénommée Prince of Wales chez Aston Martin car certains proches de sa majesté en passèrent commande. Les 27 « PoW » produites ont toutes été commandées par de prestigieux clients de la marque et sont toutes un peu différentes dans le détail. Les capots moteur peuvent avoir un bossage ou non, suivant que le moteur reçoit les carburateurs Weber ou l'injection, avec ou sans ouïes de refroidissement par exemple.

La voiture présentée fut livrée neuve le 11 novembre 1988 chez Newport Import, en Californie, pour M. Michael Parker, dans sa combinaison de couleur actuelle, bleu Salisbury, cuir et capote magnolia et tapis de laine Wilton bleu marine. Le pare-brise arbore encore les accréditations de deux prestigieux club privés de Newport beach en Californie, le Pacific Club et le Balboa Bay Club. Le propriétaire l'importa en Europe et la fit remettre aux normes européennes beaucoup plus élégantes. Ensuite, après avoir parcouru 15 000 miles, il la revendit à l'importateur français Aston Martin France et acheta une DB7 neuve. C'est le regretté mar-

chand, Pierre Landereau qui l'acheta via sa société, Peterspeed Sarl, pour le compte du propriétaire actuel. Ce dernier la fit entretenir méticuleusement par les ateliers British Motor Service à Courbevoie.

Elle totalise maintenant 29 000 miles et la dernière révision date d'octobre 2016. Elle est chaussée de pneumatiques Michelin Pilot et n'a pas été accidentée, la capote a été refaite comme à l'origine ainsi que sa doublure en laine par les établissements Caribex. Le V8, équipé de l'injection développe toute sa puissance dans un feulement rageur et la boîte de vitesses manuelle est très douce. 27 exemplaires furent produits, 22 en conduite à droite dont une automatique et seulement cinq en conduite à gauche dont une automatique. Celle-ci est la 5<sup>e</sup> fabriquée et la 2<sup>e</sup> en conduite à gauche.

C'est une rare opportunité de pouvoir acquérir cette Aston Martin en conduite à gauche, boîte manuelle, la plus désirable AM V8 de cette marque prestigieuse.

*of a small container in the central arm-rest for a sugar-lump jar, kept as a treat for the Prince's ponies. And hence the exclusive 'Prince of Wales' designation was born. The 27 « PoW » examples built were all commissioned by the marque's VIP clients and each one varied slightly in detail. There may or may not be a bulge on the bonnet, depending on whether the engine is a Weber carburettor or injection version, and it may or may not have cooling vents.*

*The car presented was delivered new on 11 november 1988 at Newport Import in California to Mr. Michael Parker, in the colour combination it retains today, Salisbury blue, magnolia leather and hood, and dark blue wool carpets.*

*The windscreen still displays the stickers for two prestigious clubs in Newport Beach, California, the Pacific Club and the Balboa Bay Club. The owner at that time imported the Aston into Europe and reconfigured the car to the more elegant European-compliant form. Having covered over 15,000 miles, he sold the car to the French importer Aston*

*Martin France and bought himself a new DB7. It passed to the late Pierre Landereau, a dealer who acquired the car through his company Peterspeed Sarl, on behalf of the current owner. The latter has had the Aston maintained fastidiously by British Motor Service near Paris.*

*It has covered 29,000 miles today and the last service was carried out in October 2016. Fitted with Michelin Pilot tyres, there are no signs of damage to the car. The hood has been replaced in the original style, with woollen lining, by Caribex. The V8 injection engine unleashes its power with a furious roar and the manual gearbox is very smooth. There were 27 examples produced of this model, 22 right-hand drive including one automatic, and just 5 left-hand drive including one automatic. The car on offer is the 5th produced and the 2nd LHD.*

*Here is a rare opportunity to buy this manual, left-hand drive Aston Martin, the most desirable AM V8 produced by this prestigious marque.*

**1970 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA PAR SCAGLIETTI**

Titre de circulation hollandais  
*Dutch title*

Châssis n° 13433  
Moteur 251 n°408

750.000 - 850.000 €

- Certifiée par Ferrari Classiche
- Air conditionné et matching numbers
- Très belle présentation esthétique comme mécanique

- *Ferrari certified*
- *Air-conditioning and matching numbers*
- *Beautiful aesthetic and mechanical condition*





Lamborghini avait ouvert la voie d'une nouvelle configuration, pour les voitures de sport ultra-performantes: celle du moteur central, ce qui permet un abaissement du

centre de gravité et une meilleure répartition des poids. Pourtant, lorsque l'on compare la stabilité à grande vitesse d'une Lamborghini Miura et d'une Ferrari Daytona, >>>

*Lamborghini paved the way for a new configuration for high-performance sports cars, with a mid-engine format which allowed for a lower centre of gravity and*

*improved weight distribution. However, when comparing the stability at high speed of a Lamborghini Miura and a Ferrari Daytona, one>>>*





>>> on peut comprendre le choix d'Enzo Ferrari : la Daytona ne dévie pas d'un pouce alors que la Miura a tendance à lever le nez. Les qualités de la Ferrari ont d'ailleurs été confirmées par ses succès en compétition (dont une victoire au Tour Auto en 1972 avec Andruet/Biche), ce qui n'est pas le cas de la Miura. Après avoir fait l'objet à l'époque de sarcasmes injustifiés de la part de spécialistes, la Daytona bénéficie aujourd'hui d'une incontestable aura qui s'appuie sur plusieurs critères : c'est la dernière Ferrari V12 à moteur avant de cette époque ; onctueux autant que rageur, il délivre 352 ch à 7 500 tr/mn, ce qui propulse la voiture à 270 km/h ;

ses qualités routières sont incontestables, notamment dans les grandes courbes prises à pleine vitesse ; elle bénéficie d'une ligne impressionnante tracée par Fioravanti, pour Pininfarina.

La Ferrari 365 GTB/4 que nous présentons est vendue neuve en juin 1970 par Motor Spa, Carlo Allegretti, agent de la marque à Bologne, à son premier propriétaire italien, un Monsieur Morrea. Elle est livrée dans sa teinte Nero 20-B-Salchi, intérieur en cuir beige VM102. Elle reste en Italie jusqu'en 1976, année où elle est acquise par un pilote hollandais de la compagnie KLM, résidant à Hilversum

>>> *understands Enzo Ferrari's decision: the Daytona doesn't move an inch whereas the Miura has a tendency to lift at the front. Moreover, the Ferrari's attributes were confirmed by success in competition (including a victory in Tour Auto in 1972, for Andruet/Biche), which wasn't the case for the Miura. Having been the object of unwarranted criticism from certain specialists at the time, the Daytona today enjoys an legendary status for several reasons : it was the last front-engined V12 Ferrari from this period ; smooth and ferocious at the same time, it delivered 352 bhp at 7,500 rpm which*

*propelled the car to 270 km/h ; its roadhandling qualities are unrivalled, particularly on large corners taken at speed ; it displays a stunning design by Fioravanti for Pininfarina.*

*The Ferrari 365 GTB/4 on offer was sold new, to its first Italian owner, a Mr Morrea, in June 1970 by Motor Spa, Carlo Allegretti, the marque agent in Bologna. It was liveried in Nero 20-B-Salchi, with beige leather interior VM102. The car remained in Italy until 1976 when it was acquired by a Dutch KLM pilot, living in Hilversum in Holland. It was registered*





en Hollande. Elle est alors immatriculée sous le numéro 77ST33 qu'elle détient encore aujourd'hui. En 1982 elle entre dans la collection de C.F. Bosch et sera entretenue par Henk Hoksbergen, grand spécialiste Ferrari qui entretenait également la 275 GTB/C de Bosch. Depuis 2003, l'entretien et de très nombreux travaux sont réalisés par Pieter Birnie, incluant à 83 000 km la réfection complète du moteur. Son compteur affiche aujourd'hui 99 000 km, qui correspond à son kilométrage d'origine. En 2015, la voiture bénéficie chez Ellermeyer à Amsterdam d'une restauration de la sellerie des sièges, dans ses spécificités d'origine. Elle reçoit

quatre pneus neufs Michelin et une nouvelle ligne d'échappement Ansa ainsi qu'une nouvelle pompe à air conditionné, option d'époque.

Cette superbe Daytona est une des rares premières versions avec son avant en plexiglas, équipée de l'air conditionné et surtout dans une des livrées les plus désirables, noir, intérieur cuir beige et noir. Elle sera livrée à son futur propriétaire avec le fameux classeur rouge de la certification Ferrari, mentionnant que tous ses éléments mécaniques sont bien ceux d'origine ainsi que sa combinaison de couleurs. Il s'agit d'un superbe exemplaire à tous les niveaux.

*with the number it retains today, 77ST33. In 1982, it joins the collection of C.F. Bosch and was maintained by Henk Hoksbergen, the Ferrari specialist, who also maintained the 275 GTB/C of Bosch. Since 2003, maintenance and other work has been carried out by Pieter Birnie. This included a complete engine rebuild at 83,000 km, the mileage from new. In 2015, the upholstery was restored, in keeping with the original specification, by Ellermeyer in Amsterdam. The car has been fitted with four new Michelin tyres, a new Ansa exhaust and a new pump for the period option air-conditioning.*

*This stunning Daytona is one of the rare first versions with plexiglass front, equipped with air conditioning and presented in the most desirable colour combination, painted black with beige and black leather interior. It will be delivered to the new owner with the coveted red folder containing the Ferrari certification. This confirms that the livery is correct and all mechanical elements are original. Here is an example that is exceptional on every level.*

## 1974 DINO 246 GT "TIPO E"

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 06416  
Moteur n° 142536

200.000 - 250.000 €

- Même propriétaire depuis 38 ans
- Belle sellerie d'origine
- Jamais restaurée, état d'origine

- Same owner since 38 years
- Original upholstery
- Never restored, in an original state



Produite en mai 1973 et livrée neuve en France, cette voiture a été immatriculée pour la première fois le 30 juillet 1974. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en mai 1978 auprès d'une de ses connaissances, la voiture étant alors en Charente. Elle est donc depuis 38 ans entre les mêmes mains ! Elle n'a jamais été restaurée et a simplement bénéficié d'une peinture rouge, la teinte précédente et très certainement d'origine étant jaune. La carrosserie est donc en état d'origine et laisse apparaître quelques traces de corrosion, notamment au niveau des bas de portes. Le fond plat sous le coffre avant avait été déposé pour être refait, mais la nouvelle pièce réalisée spécialement n'a jamais été installée et sera livrée avec la voiture. A l'intérieur, la sellerie en cuir noir d'origine façon Daytona est bien conservée et les moquettes assorties

se présentent en bon état d'usage. L'équipement comporte des vitres électriques (une option d'époque sur cette série) et un autoradio Voxson Stéréo 8, le compteur kilométrique affichant 84.584 km. Du côté mécanique, le moteur démarre à la première sollicitation et fonctionne bien, sans fumée ni bruit suspect. S'agissant d'une "Tipo E", sortie à la fin de la production, elle présente quelques particularités comme une prise d'air avant plus carrée et des pare-chocs plus épais. La ligne est rendue plus belle encore par la présence des belles jantes Campagnolo en alliage. Selon les goûts du futur propriétaire, cette voiture pourra donc rester en l'état ou bénéficier d'une restauration de carrosserie, tout en conservant sa belle sellerie et sa mécanique encore très alerte.

*Produced in May 1973 and delivered new in France, this car was registered for the first time on 30 July, 1974. The current owner acquired it in May 1978 from one of his acquaintances, thus it has been in the same hands for 38 years! It has never been restored and was only repainted in red, the previous shade and probably the original one was yellow. The bodywork is in original condition and reveals some traces of corrosion, especially around the door bottoms. The flat panel under the front luggage compartment has been removed to be remade, but the custom made piece has never been fitted and will be delivered with the car. The original black Daytona leather upholstery is well preserved and the matching*

*carpets are in good used condition. The car features electric windows (an option on this series), a Voxson Stereo 8 car radio, beautiful Campagnolo alloy wheels and the odometer displays 84,584 km. The engine starts at the first crank and works well, without smoke or any suspicious sounds. This "Tipo E", which came towards the end of production, features some specific features such as a more square front air intake and thicker bumpers. According to the tastes of the future owner, this car could remain in this condition or could be restored, whilst maintaining the beautiful upholstery and its alert mechanicals.*





## 1965 DINO BERLINETTA SPECIALE PAR PININFARINA

Sans carte grise  
*Unregistered*

Châssis n° 0840  
Moteur n° 222 /N1/0834

4.000.000 - 8.000.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

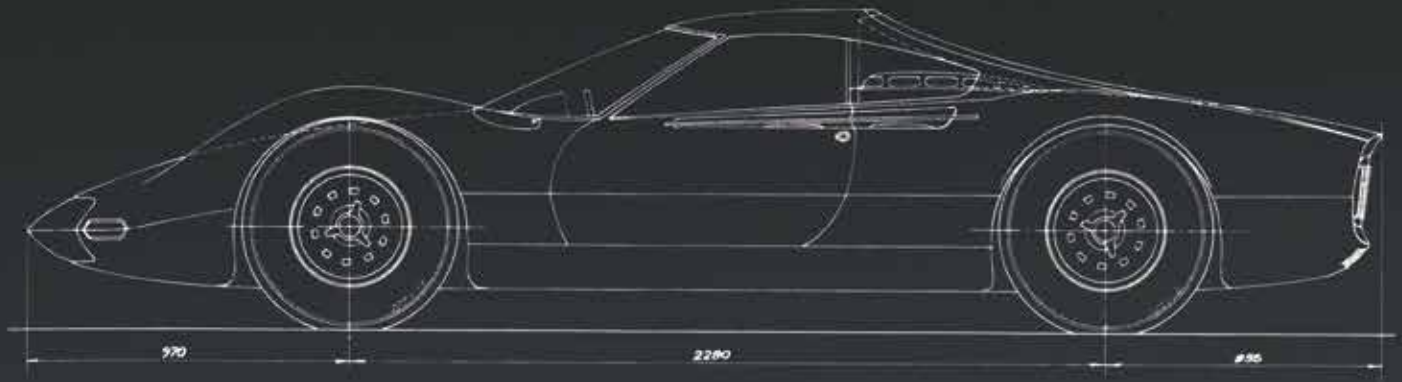
- Un des prototypes les plus célèbres de l'histoire de l'automobile
- Première Ferrari GT à moteur central
- Unique opportunité d'acquérir un prototype Ferrari
- Voiture intouchée depuis l'origine
- Châssis Ferrari compétition type 585-206 P
- Provenance muséale

- *One of the most famous prototypes in automobile history*
- *First mid-engined Ferrari GT*
- *Unique opportunity to acquire a prototype Ferrari*
- *Car untouched from new*
- *Competition type 585 Ferrari chassis*
- *Museum provenance*

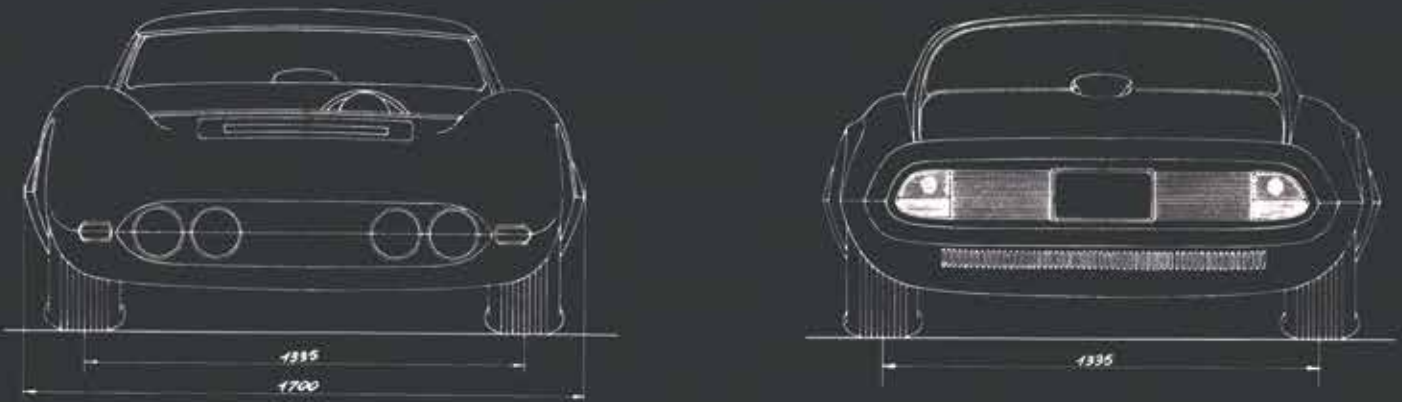








Documentation drawing of Dino Berlinetta Speciale of 1965, side view



Front and rear views





A la fin des années 1950 et au début des années 1960, le nom Dino est apparu avec la naissance d'une large gamme de moteurs Ferrari V6 de compétition, utilisés en Formule 1 et Formule 2, ainsi que dans d'autres types de machines de course. C'est Enzo Ferrari lui-même qui, dans un hommage très personnel, avait décidé d'attribuer à ce V6 le prénom de son fils Alfredo "Dino" Ferrari, décédé très tôt, à l'âge de 24 ans. Jeune ingénieur, Dino Ferrari avait participé à la mise au point de ces moteurs. On peut se demander s'il a réellement assumé la responsabilité technique de leur conception, ce qui correspond probablement à une légende entretenue par son père.

L'implication de Ferrari dans le développement de voitures de tourisme a réellement commencée au début de 1965, lorsqu'Enzo Ferrari a signé avec Gianni Agnelli, qui dirigeait Fiat, un accord au terme duquel il acceptait de fournir les plans du moteur Dino V6 pour une petite production destinée à une Fiat de sport haut de gamme. La raison de cette décision venait d'un nouveau règlement concernant la Formule 2, qui proposait un moteur V6 de 1600 cm<sup>3</sup> homologué pour commencer la saison 1967. Cela signifiait qu'un moteur dérivé devait être produit pour au moins 500 exemplaires de voitures de route en 12 mois consécutifs.>>>

*In the late 1950s and early 1960s, the name Dino first appeared on a wide range of Ferrari V6 competition engines, designed for use in Formula 1, Formula 2 and other race series. It was Enzo Ferrari who decided, in a very personal tribute, to name this V6 after his son Alfredo «Dino» Ferrari, who had died at the age of 24. As a young engineer, Dino Ferrari had been involved in the development of these engines. It is not clear that he had full responsibility for their design, however. This may have been an elaboration perpetuated by his father.*

*Ferrari became involved in the development of production cars in early 1965 when Enzo Ferrari signed an agreement with the head of Fiat, Gianni Agnelli. This agreement was to provide the V6 Dino engine design for use in a limited run of a top-of-the-range Fiat sports car. The reason for this collaboration stemmed from new Formula 2 regulations that approved use of a homologated 1600cc V6 engine for the 1967 season. This required the manufacture of at least 500 examples for a road-going car, over 12 consecutive months. Meanwhile, the V6-powered Dino 206 GT and 246 GT/GTS were styled by the coachbuilder>>>*

Dino #0840 presentation à Maranello, 1965  
© Archives Marcel Massini



>>> La forme des Ferrari Dino 206 GT et 246 GT/GTS à moteur V6 était créée par le carrossier Pininfarina. Sergio Pininfarina et son équipe commençaient à travailler en mars 1965 sur la Berlinetta à moteur central. Le styliste Aldo Brovarone réalisait un premier dessin, qui comportait déjà certaines des caractéristiques de la future Dino de série : un coupé deux places sur un empattement court et offrant une ligne très profilée. Ces travaux débouchaient sur la Dino Berlinetta Speciale en 1965, la Dino Berlinetta GT en 1966, et deux prototypes en 1967. Leonardo Fioravanti (comme directeur de projet), Sergio Pininfarina et Renzo Carli (comme directeurs) ont joué un rôle important dans les choix esthétiques et dans les décisions qui ont amené à la version de série, la Dino 206 GT, première voiture de sport de série à moteur central approuvée par Ferrari. Elle allait servir de base à toute une famille de Ferrari deux places à moteur central, depuis les 308 GTB/GTS et 328 GTB/GTS, en passant même par la F40 (qui reprend exactement la même base d'habitacle que la 308), jusqu'à la 488 GTB/Spider actuelle. Ainsi, pour de nombreuses raisons, la Dino 206 GT est primordiale et essentielle dans l'histoire Ferrari, en plus d'être une des plus belles voitures de sport jamais produites.

Tout a commencé avec la Dino Berlinetta Speciale, fabriquée en un temps record sur un châssis tubulaire de type 585, châssis compétition de 206 P. Ce premier concept car Dino était prêt juste à temps pour l'ouverture du 52<sup>e</sup> Salon de Paris, en octobre 1965, et il s'appuyait sur le châssis n°0840 provenant du stock de la SEFAC (Scuderia Enzo Ferrari Auto Corse), le département course de Ferrari. Les prises d'air latérales de forme allongée, qui allaient devenir un trait de style caractéristique de cette gamme, servent à refroidir les freins arrière à disque. De la même façon que sur les Dino de course, ces mêmes freins sont accolés à la transmission. La lunette arrière incurvée rejoint les montants arrière du pavillon, dont l'inclinaison ménage la place d'une vitre de custode. Le panneau arrière

est percé de nombreuses ouïes contribuant à laisser s'échapper l'air chaud du compartiment moteur. Relativement hauts et larges, les seuils de porte rendent l'accès à bord délicat mais leur origine est purement technique : ils sont dus à la structure de la voiture et à la présence de réservoirs d'essence latéraux compétition, qui mesurent au moins 40 cm de large. Ils sont reliés à deux orifices de remplissage situés sur les ailes avant. Sur la Dino Berlinetta Speciale, la conduite est à droite, ce qui est habituel en matière de sport automobile.

La voiture est rouge, couleur typique de Ferrari et que l'on retrouve à l'intérieur de l'habitacle. Le tableau de bord est noir et les sièges de teinte crème ne sont pas réglables, au contraire du pédalier. Les vitres latérales sont commandées manuellement par des manivelles de portes. La grille de commande de boîte de vitesses est typique de Ferrari et le levier très court est surmonté d'un pommeau rond en aluminium poli. La boîte à fusibles est installée sous le tableau de bord, côté passager. L'instrumentation n'est pas abondante, mais le nécessaire y est, et elle accompagne un volant à trois branches, dont la jante est gainée de cuir. Au centre se trouve un gros compte-tours, flanqué à gauche d'un manomètre de pression d'huile et d'une bouche d'aération, et à droite d'un thermomètre d'eau. La Dino Berlinetta Speciale est dépourvue de système de chauffage ou de dégivrage. L'essuie-glace monobranche est assez court et peu pratique.

Après avoir été présentée à plusieurs occasions, comme au 52<sup>e</sup> Salon de Paris en octobre 1965, au Salon de Turin en novembre 1965 et au Salon de New York en avril 1966, la Dino Berlinetta Speciale est restée quelque temps à Turin, chez Pininfarina.

Matthias Bartz  
Auteur de « Dino Compendium »

>>> *Pininfarina for Ferrari. Sergio Pininfarina and his team started work on the mid-engined Berlinetta in March 1965. Designer Aldo Brovarone created the initial plans that already showed certain characteristics of the future production Dino. It was a two-seater short-wheelbase coupé with a very streamlined body. These ideas resulted in the Dino Berlinetta Speciale in 1965, the Dino Berlinetta GT in 1966, and two prototypes in 1967. The project manager, Leonardo Fioravanti, and directors Sergio Pininfarina and Renzo Carli, were all involved in decisions, including aesthetic choices, that led to the production version, the Dino 206 GT. This was the first mid-engined production sports car approved by Ferrari, and it would serve as a base for the whole family of two-seater mid-engined Ferrari, from the 308 GTB/GTS and 328 GTB/GTS through to the current 488 GTB/Spider, with models in between including the F40 (which used the same passenger compartment base as the 308). For many reasons, the Dino 206 GT forms a key part of Ferrari's history, in addition to being one of the most beautiful sports cars ever built.*

*The story starts with the Dino Berlinetta Speciale, built in record time on a Type 585 tubular chassis, the 206 P competition chassis. This first Dino concept car was finished just in time for the opening of the 52nd Paris Motor Show, in October 1965. It was built on chassis n°0840 from the stock belonging to Ferrari's competition department SEFAC (Scuderia Enzo Ferrari Auto Corse). The side air-intakes, with their elongated form that became part of the signature style of this range, were inserted to cool the rear disc brakes. As on the competition Dinosaurs, these were inboard brakes. The curved rear window swept round to meet the inclined rear pillars that also shape the quarter-light windows. The rear panel was pierced with vents to allow hot air to escape the engine compartment. Getting in and out of the car was not a*

*simple feat with the relatively high and wide door-sills, designed that way due to the structure of the car and also the presence of two lateral competition fuel tanks that were around 40 cm wide. These tanks were connected to two filling points in the front wings. As a competition car, the Dino Berlinetta Speciale was right-hand drive.*

*The car was liveried in the traditional Ferrari red, a colour that also appeared in the cockpit. The dashboard was black and the cream seats were not adjustable, unlike the pedals. The side windows were operated manually with door handles. The gear gate was typical of Ferrari with a short lever topped with a round polished aluminium knob. The fuse-box was positioned under the dash on the passenger side. There was a leather rimmed three-spoke wheel fitted and other instrumentation was sparse, with just the necessary dials. A large centrally-positioned rev counter was flanked by an oil pressure gauge and a vent, and there was a water temperature gauge inserted on the right. There was no heating or de-icing system on the car. The short single windscreen wiper was not hugely practical.*

*Having been exhibited on several occasions, including at the 52th Paris Motor Show in October 1965, the Turin Motor Show in November 1965 and the New York Motor Show in April 1966, the Dino Berlinetta Speciale spent some time in Turin, at Pininfarina.*

Matthias Bartz  
Author of the "Dino Compendium"





Dino #0840 au Salon de Turin, 1965  
© Archives Marcel Massini



Dino #0840 au Salon de Paris, 1965  
© Archives Marcel Massini



Dino #0840 au Salon New York, 1966  
© Archives Marcel Massini



Dino #0840 au Salon de Londres, 1966 © Archives Marcel Massini









Le prototype Dino Berlinetta Speciale Pininfarina numéro de châssis compétition 0840, connaît ainsi un destin éclatant puisqu'il offre toutes les qualités convoitées d'une automobile : exemplaire unique, authenticité absolue, beauté incomparable marquant une étape dans l'histoire du design mais sa provenance également est mythique puisqu'au lendemain de la disparition de Jean-Baptiste Farina (Pinin), l'ACO décida de lui rendre hommage en dédiant son nom à la place située alors au village des 24 Heures du Mans devant le musée. Dans ce contexte et en français, le 19 avril 1967, Sergio Pininfarina répondit à la suggestion de l'ami de son père, le comte Bernard de Lassée, président

de la FIVA et conservateur de la collection, d'avoir pour le musée « un objet qui pourrait constituer un souvenir de mon père » en proposant de « donner le premier prototype Dino qui avait été exposé au Salon de Paris 1965 (...) voiture particulièrement chère à mon père ». Dans le même courrier il précisait que « la carrosserie de cette voiture est la propriété de notre société tandis que le châssis et les parties mécaniques appartiennent à la maison Ferrari », de telle sorte que « Monsieur Ferrari a été très aimable et a donné son accord à notre proposition ».

De sa main il ajoute en marge : « Peut-être il serait gentil de votre part d'écrire un mot directement

*The Dino Berlinetta Speciale Pininfarina prototype with competition chassis 0840, is an important and significant car possessing all the most desirable qualities. It is a unique example, completely genuine and its stunningly beautiful appearance represents a benchmark in the history of design. Its provenance is also remarkable. The day after the death of Jean-Baptiste Farina (Pinin), the Automobile Club de l'Ouest (ACO) decided to pay homage to the man by giving his name to the square in front of the museum in the village at Le Mans 24 Hours. In this context, Sergio Pininfarina replied in French on 19 April 1967 to the suggestion*

*made by the friend of his father, Count Bernard de Lassée, President of FIVA and curator of the collection, that the museum should have «an object that could provide a memory of my father» by offering «to donate the first Dino prototype that had been exhibited at the Paris Motor Show in 1965 (...) a car that was particularly dear to my father». In the same letter he said that «the body of this car is the property of our company while the chassis and mechanical elements belong to Ferrari», and that «Mr Ferrari has very kindly agreed to our proposal».*

*Added in the margin, in his hand : «Perhaps it would be a good idea for you to write a letter*





à Monsieur Ferrari ». La voiture fut expédiée par chemin de fer sur wagon réservé et l'inauguration officielle de la place Jean-Baptiste Pininfarina se déroula le samedi 10 juin 1967 à 10h30.

Vendue par l'Automobile Club de l'Ouest, organisateur de la course la plus mythique au monde, les 24 Heures du Mans, cette Berlinetta Speciale est présentée avec le concours de la société Pininfarina.

La stratégie d'un Musée est de promouvoir sa vitalité afin d'en assurer la pérennité. Le Musée Automobile du Mans doit renforcer sa vocation première et sa spécificité en réunissant les bolides qui ont écrit l'Histoire des 24 Heures, ainsi que les véhicules conçus par les constructeurs de la Sarthe, en tête desquels Léon Bollée et Jean Rondeau. Le public vient exclusivement pour rêver à leur gloire passée et à celle des pilotes qui les ont animés.

Le Président de l'ACO et ses directeurs considèrent le prototype Dino, certes à la beauté époustouflante, mais sans lien avec la nouvelle thématique du Musée centrée autour du mythe des 24 Heures du Mans. Le réemploi du produit de sa vente servira à la restauration, à l'embellissement et à l'enrichissement des collections du musée dont il est nécessaire qu'il soit dynamique, évolutif et ambitieux.

Aussi, il s'agit d'une opportunité unique de faire l'acquisition d'un des plus importants, sinon le plus important, concept car issu de la collaboration Ferrari/Pininfarina. Une pièce unique d'histoire du design automobile dont la beauté de la ligne supplante n'importe quel chef d'œuvre de l'Histoire de l'Art.

*to Mr Ferrari directly». The car was transported by rail, on a reserved carriage, and the official inauguration of the Place Jean-Baptiste Pininfarina took place on Saturday 10 June 1967 at 10.30am.*

*Being sold by the ACO, organiser of the most legendary race in the world, the 24 Hours of Le Mans, this Dino Berlinetta Speciale is presented with Pininfarina's cooperation.*

*To ensure its sustainability, a museum must promote and focus on its strengths. The Automobile du Mans Museum aims to reinforce its original vocation by assembling the machines that have written the story of the 24 Hour Race, along with vehicles designed by the Sarthe constructors headed by Léon Bollée et Jean Rondeau. The public come to the museum in order to dream about the*

*past glories of these cars and the drivers who brought them to life.*

*The President and directors of the ACO consider the Dino prototype to be a breathtakingly beautiful machine, but without a link to the new theme of the museum focused on the mythical Le Mans 24 Hours. The proceeds from its sale will be used to restore, embellish and enrich the collections of the museum to ensure that it remains dynamic, ambitious and continues to evolve.*

*Here is a unique opportunity to acquire one of the most important, if not the most important, concept car to come from the collaboration between Ferrari and Pininfarina. A unique piece of automobile design history with styling as beautiful as any masterpiece in the history of art.*







### État actuel de la voiture

Un examen de la voiture et l'observation de certains éléments (châssis, moteur, pédalier, système de refroidissement) nous permet de conclure qu'elle a été à l'époque réalisée sur une base de Dino 206 P. Opérationnelle à l'époque, elle n'a jamais été utilisée autrement qu'à des fins d'exposition et la mécanique n'est plus fonctionnelle. Notre examen permet d'apporter quelques précisions sur son état actuel.

La voiture est, extérieurement et intérieurement, complète. Le moteur est présent avec tous ses accessoires (carburateurs, allumeurs, bobines d'allumage, échappements, système de refroidissement avec radiateur, vase d'expansion et conduites...), mais il est dépourvu de toutes pièces internes, qu'il s'agisse de la distribution ou de l'équipage

mobile. La boîte de vitesses est apparemment vide, avec un levier de vitesses qui semble factice et qui reste verrouillé sur le point mort. L'embrayage est manquant, de même que le volant moteur, mais l'on note la présence du récepteur d'embrayage et des deux arbres de transmission. Les freins semblent complets (étriers, disques avant et arrière, pédalier, double maître-cylindre, conduites hydrauliques). Les trains roulants sont complets également, avec la crémaillère de direction, les moyeux, triangles, amortisseurs et rotules. Le faisceau électrique est présent, ainsi que la batterie, les feux avant et arrière, et les clignotants. La roue de secours, située au-dessus de la boîte de vitesses, est absente.

### Current condition of the car

*An inspection of the car and observation of certain elements (chassis, engine, pedals, cooling system) has allowed us to conclude that it was originally built on the base of a Dino 206 P. Functioning at the time, the car has only ever been used for static display and it is no longer mechanically operational. Our examination has clarified certain aspects about its current condition. The interior and exterior of the car are complete. The engine is present with all accessories (carburetors, distributors, ignition coils, exhaust, cooling system with radiator, expansion vessel and lines...), but missing all internal moving components such as rods, pistons and crank. The gearbox case appears to be empty, with*

*what seems to be a dummy gear lever fixed to the neutral position. The clutch is also missing, as is the flywheel, but the clutch receiver is present along with the two arms of the transmission. The brakes appear to be complete (callipers, front and rear discs, pedal, twin master cylinder, hydraulic lines). The running gear is also complete, including the steering rack, hubs, wishbones, shock absorbers and ball joints. The wiring harness is present, as is the battery, front and rear lights and indicators. The spare wheel, which would be situated above the gearbox, is missing.*







## 1988 FERRARI 328 GTS

Carte grise française  
**French title**  
Châssis n° ZFFCA20S000081069  
70 000 - 90 000 €  
Sans réserve / **No reserve**

- Présentation superbe et carnet d'entretien
- 28 860 km d'origine
- Sort de révision chez Ferrari

- **Beautiful condition, service booklet**
- **28,860 km from new**
- **Recent service at a Ferrari dealership**



Sortie des usines de Maranello en juillet 1988, cette Ferrari 328 GTS a été vendue neuve en Suisse en juin 1989 à Zurich. Version européenne de couleur rouge (réf FER 300) avec un intérieur caramel, elle est équipée de vitres et rétroviseurs électriques, ainsi que de la climatisation. Son compteur affiche 28 860 km, chiffre confirmé par le carnet d'entretien et le dossier de factures qui l'accompagnent. Elle est également dotée de tous ses documents: carnet de garantie, manuel d'utilisation et d'entretien, ainsi que d'une attestation de conformité délivrée le 9 janvier 2013 par Ferrari à Maranello. La voiture dispose de sa trousse à outils et de son cric et vient tout juste de bénéficier d'une révision

en ce début d'année chez Charles Pozzi, incluant le remplacement des courroies. La précédente intervention avait été réalisée en 2012 chez Modena Motors, preuve du suivi régulier et sérieux de la voiture. N'ayant subi aucun dommage depuis l'origine et ayant été utilisée avec précaution, cette voiture offre une présentation d'une rare qualité. Une expertise réalisée sur la voiture en février 2014 confirme cet état et la qualité de la voiture. Elle est prête à offrir à son nouveau propriétaire la beauté de sa ligne signée Pininfarina et les vocalises de son V8 de 270 ch, sans parler des nombreuses autres qualités de cette berlinette Ferrari.

*Having rolled out of the Maranello factory in July 1988, this Ferrari 328 GTS was sold new in Zurich, Switzerland, in June 1989. This European version in red (ref FER 300) with caramel interior is equipped with electric windows and mirrors, as well as air-conditioning. Its meter displays 28,860 km, as confirmed by the maintenance booklet and the invoice folder. It comes with the complet set of documents: warranty booklet, user's and service manual, as well as a certificate of conformity, issued on 9 January 2013 by Ferrari Maranello. The car has its original tool kit and jack and has just been serviced at the beginning*

*of this year at Charles Pozzi, including the replacement of the belts. The previous service was carried out in 2012 at Modena Motors, proof of the regular and serious follow-up of the car. With no damage since new and careful use, the car is in a rare beautiful condition, which is confirmed by an appraisal carried out in February 2014. It is ready to offer its new owner the beauty of its Pininfarina design and the music of its 270bhp V8, not to mention the many other qualities of a Ferrari berlinette.*



## 1970 PORSCHE 911 2.2 E

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 9110220387  
Moteur n°6200567

80 000 - 120 000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Exceptionnel état d'origine
- Même propriétaire depuis 1971!
- Historique suivi depuis l'origine

- *In an exceptional original condition*
- *Same owner since 1971!*
- *Continuous history*



Succombant certainement à l'accroissement de puissance dont bénéficiait la version 2.2, le premier propriétaire de cette 911 en fit l'acquisition en février 1970 auprès du concessionnaire Porsche de Poitiers, Robert Buchet. En 1971, de retour à la concession pour la première vérification d'usage, il tombe en arrêt devant la nouvelle version 2.4 et s'en porte immédiatement acquéreur en faisant reprendre cet exemplaire. C'est alors que l'actuel propriétaire en fait l'acquisition pour le conserver scrupuleusement jusqu'à aujourd'hui.

La voiture est en stricte configuration d'origine, jamais repeinte, sauf une aile arrière suite à une éraflure. Dans sa livrée d'origine, ivoire clair (1111L), elle dispose d'un intérieur en

simili noir superbement conservé. L'actuel propriétaire, passionné de sport automobile avec son épouse, s'est rendu sur les plus grands circuits européens au volant de cette voiture, prenant soin qu'elle soit toujours garée au sec, ce qui explique son exceptionnel état de conservation. La voiture dispose toujours de son moteur d'origine et toutes les factures d'entretien ont été conservées, permettant ainsi d'établir que le kilométrage de 128.423 est celui d'origine.

Historique limpide, entretien suivi depuis l'origine, strict état d'origine et superbe état de conservation, il s'agit certainement d'une des plus originales 911 en circulation.

*Certainly tempted by the increased power of the 2.2 L version, the first owner of this 911 acquired the car in February 1970 from the Porsche dealer in Poitiers, Robert Buchet. In 1971, returning to the dealership for the first service, he saw the new 2.4 version and immediately bought it by trading in his 2.2. The current owner acquired it at that time and has kept it in a meticulous condition till today.*

*The car is in a strict original configuration, never repainted, except for the rear wing, following a scratch. In its original livery, light ivory (1111L), it features a black leather imitation interior superbly well preserved. The*

*current owner and his wife, passionate about motorsport, drove the car to the most important European circuits, and always took care of proper storage, which explains the car's exceptional state of conservation. The car still has its original engine and comes with all service/maintenance invoices, proving the original mileage of 128,423 kilometers.*

*With its continuous history, its followed maintenance, its superb state of preservation, this is certainly one of the most original 911s today.*

## 1993 RENAULT CLIO WILLIAMS PHASE I (#3761)

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° VF1C57M0510769119  
 25 000 - 35 000 €  
 Sans réserve / *No reserve*

- 21 827 km d'origine
- 2<sup>ème</sup> main
- Etat de conservation exceptionnel

- *21,827 km since new*
- *Two owners from new*
- *In an exceptional state of conservation*



Digne héritière de la Renault 5 GT Turbo, la Clio Williams est équipée du moteur 2L 16 soupapes qui développe 150cv, et se distingue des autres versions par de nombreux détails visuels.

L'exemplaire que nous présentons est exceptionnel : acheté neuf au Garage du Centre de Vierzon, il va rester entre les mêmes mains jusqu'en 2015, date de son acquisition par l'actuel propriétaire. Il s'agit donc d'une deuxième main qui n'affiche que 21 827 km d'origine ! La carrosserie comporte tous les détails spécifiques à la Williams : badges, marquages, jantes... L'intérieur est dans un état superbe, dispose d'un anti-démarrage

codé accessoire et comporte une housse range-vêtement sous la plage arrière. Le tableau de bord arbore une plaque qui indique qu'il s'agit de l'exemplaire n°3761. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien et des écrous antivol Renault dans leur boîte d'origine. La voiture a bénéficié d'une révision générale en 2015, avec vidange des fluides et remplacement de la courroie de distribution, tandis que les jantes ont été repeintes. Les exemplaires en bel état et authentiques sont devenus très recherchés, ceux affichant un tel kilométrage d'origine, presque impossibles à trouver.

*A worthy heir to the Renault 5 GT Turbo, the Clio Williams was powered by the 2L 16-valve engine developing 150bhp, and was distinguished from the other versions by several visual details.*

*The car on offer is exceptional: bought new at the Garage du Centre de Vierzon, it remained in the same ownership till 2015, when it was acquired by the current owner. The odometer today displays just 21,827 km since new! The bodywork has all the specific Williams details: badges, markings, rims etc. The interior is in a superb condition, and the car features*

*an immobilizer coded accessory and a storage bag under the rear padding. The dashboard features a plaque that indicates that it car No. 3761. It comes with its service book and Renault anti-theft wheel nuts in their original box. The car underwent a general overhaul in 2015, with oil changes and the replacement of the timing belt, while the rims were repainted. Authentic examples in good condition are very sought after, and those with such a low mileage are almost impossible to find.*



## 2002 RENAULT CLIO V6 PHASE I

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° VF1C61A0610607477  
 40.000 - 60.000 €  
 Sans réserve / *No reserve*

- Seulement 4 340 km d'origine
- Etat proche du neuf
- Modèle promis à un bel avenir en collection

- *Only 4,340 km since new*
- *Almost like new*
- *A future collectible*



Le modèle ici présenté est une superbe Renault Clio V6 de couleur Gris Iceberg, mise en circulation le 24 décembre 2010. Il s'agit d'un exemplaire initialement destiné au marché japonais, appelé « Lutecia » pour la circonstance, mais qui fut finalement immatriculé en France qu'en 2010. Fait exceptionnel, notre exemplaire n'a parcouru que 4 340 km depuis sa mise en circulation et n'a connu que deux propriétaires à ce jour. En excellent état carrosserie, il présente un intérieur gris foncé qui l'est tout autant, en phase avec ce très faible kilométrage. Ses sièges baquets en cuir et alcantara siglés Renault Sport sont une invitation à la conduite sportive.

Côté confort, elle est notamment dotée de la climatisation et de son autoradio d'origine et chargeur 6 CD. Elle a bénéficié en 2015 d'une révision, incluant en plus de la vidange, le remplacement de la distribution et de la pompe à eau. Elle est bien sûr accompagnée de sa pochette contenant les livrets de bord et son carnet d'entretien, ainsi que de ses doubles de clés. Son six cylindres en V de 230 chevaux, accouplé à une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports procure sensations et enthousiasme. Véritable évocation au passé sportif de la marque, cette Renault Clio V6 est un collector qu'il sera difficile de retrouver à l'avenir dans un tel état et si peu kilométré.

*The car on offer is a superb Renault Clio V6 in iceberg grey, registered on December 24, 2010. It was originally intended for the Japanese market, called the "Lutecia" for this occasion, but was eventually registered in France only in 2010. It has covered only 4,340 km and has only known two owners to date. The coachwork is in excellent condition, as is the dark grey interior, reflecting the very low mileage of this car. The beautiful leather and alcantara Renault Sport bucket seats are a great temptation for a sporty ride. The car is equipped with air-conditioning and its original*

*radio and 6-CD changer. It was serviced in 2015, including an oil change, the replacement of the timing belt and the water pump. It comes with its pouch containing the logbooks and its service manual, as well as its double set of keys. Its 230bhp V6, mated to a 6-speed gearbox provides very entertaining driving. This Renault Clio V6 is a true collectible and it will be difficult to find in the future a car in such a state of preservation, with such a low mileage.*

## 1972 ALPINE A110 BERLINETTE GR. 4 « DEFENSE MONDIALE »

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 18226

125.000 - 175.000 €

- Authentique compétition-client réalisée par l'usine
- Historique intéressant et clair
- Nombreuses participations avec Bob Wolleck et victoires au Tour Auto Classic avec Jean Ragnotti

- *Genuine competition-client car built by the factory*
- *Interesting and continuous history*
- *Raced widely by Bob Wolleck and victories in the Tour Auto Classic with Jean Ragnotti*



Aux couleurs de "La Défense Mondiale", cette voiture est presque plus connue par ses exploits en historique, entre les mains de Jean Ragnotti, que pour ses résultats d'époque. Ceux-ci sont pourtant brillants, avec une 14<sup>e</sup> place au Rallye de Monte Carlo 1973 entre les mains de Bob Wolleck et Pierre Thimonier. Sortie d'usine le 29 novembre 1972, cette berlinette Alpine (type 1600 VC) fait partie des sept vraies "compétition-clients" vendues par l'usine à la fin de cette année-là à des clients triés sur le volet, en l'occurrence M. JM Aubry, directeur de la compagnie d'assurance dont le nom va orner la carrosserie. A ne pas confondre avec les compétition-clients "de série",

elle est équipée d'un moteur 1860 Mignotet et d'une boîte 364-01, avec la pignonerie rallye.

Le Monte Carlo correspond à son premier engagement et Wolleck signe une quatorzième place malgré deux sorties de route sans gravité. Il prend part encore à quelques épreuves (Ronde de Serre Chevalier - 7<sup>ème</sup>, Ronde de Chamonix - 19<sup>ème</sup>, Neige et Glace - abandon, Lyon-Charbonnières - 6<sup>ème</sup>) avant que M. Aubry ne se décide à se séparer de la jolie berlinette. Après le Monte Carlo, la voiture avait été équipée des ailes « pagodes » qui permettaient d'utiliser les nouvelles jantes démontables Gotti O73R. Vendue mi-1973 à M. Villeneuve qui l'utilise en course

*Liveried in "La Défense Mondiale" colours, this car is almost more famous for its exploits in historic racing, driven by Jean Ragnotti, than for its period racing results. However they were impressive, with a 14th place in the 1973 Monte Carlo Rally car driven by Bob Wolleck and Pierre Thimonier. This Type 1600 VC Alpine berlinetta was completed on 29 November 1972, one of seven "client competition" versions sold by the factory at the end of 1972 to selected clients. This particular car was destined for M. J.M. Aubry, the director of an insurance company, and his name appeared on the*

*coachwork. Not to be confused with the « standard » client competition cars, this example was equipped with a Mignolet 1860 engine and 364-01 gearbox, with rally pinons.*

*The Alpine's first event was the Monte Carlo Rally and Wolleck finished 14th despite a couple of minor "off-road" excursions. Wolleck achieved some good results in other events in the pretty berlinetta, (Ronde de Serre Chevalier – 7th, Ronde de Chamonix – 19th, Neige et Glace - retired, Lyon-Charbonnières – 6th) before Aubry decided to part with it. After the Monte Carlo Rally, the*





Premier rallye aux mains de l'équipage Wollek-Thimonier au Monte Carlo, 1973 © Archive F. Mercier



Bob Wolleck et Jean Ragnotti en 1981 © Archive F. Mercier

*Peu de voitures de courses peuvent se flatter d'avoir été pilotées, à trente ans de distance, par deux as aux caractères et aux styles aussi différents, Jean exubérant et spectaculaire, Bob réservé et tout en finesse.*

Hervé Poulain



de côte, elle passe ensuite entre les mains de M. Enjolras, puis M. Guillou qui la garde pendant six saisons. Elle effectue un passage par Orléans avant de rejoindre la collection de M. Stievenart, éditeur notamment du magazine *Compte-Tours*. C'est en 1990 que l'actuel propriétaire en fait l'acquisition et décide de la restaurer en lui redonnant sa livrée d'origine. Elle est équipée d'un moteur 1860 réalisé dans les années 1990 par Jean-Claude Savoye, de Berck, à partir de pièces spéciales neuves, et sa puissance est estimée de façon réaliste à 175 ch. Depuis, cette voiture a participé à de nombreuses épreuves historiques (palmarès disponible sur le catalogue en ligne), le propriétaire

jouant le rôle de coéquipier : au Tour Auto 90 avec Bernard Darniche et aux Remparts ; puis dans les mains de Jean Ragnotti à partir de 2001, elle a remporté le scratch absolu à plusieurs reprises au Tour Auto Classic, et en 2013 le Critérium des Cévennes. Cette Alpine connue de tous les amateurs représente l'occasion unique d'acquérir une vraie berlinette compétition-client dotée de sa caisse d'origine et dont l'histoire est parfaitement limpide.

*car was fitted with « pagoda » wings to allow the use of new, removable Gotti 073R wheels. It sold mid-1973 to Mr Villeneuve who took part in various hill climb events, and then passed to Mr Enjolras, followed by Mr Guillou who kept the car for six seasons. Following a stay in Orleans, the car joined the collection of Monsieur Stievenart, publisher of the magazine *Compte-Tours*. The current owner acquired the car in 1990 and restored it to its original livery. It is equipped with an 1860 engine built during the 1990s by Jean-Claude Savoye, from North of France, using*

*special new parts, that produces an estimated 175 bhp. Since then, the car has participated widely in historic racing events, with the owner as co-driver, including the 1990 Tour Auto with Bernard Darniche and the Circuit des Remparts. Driven by Jean Ragnotti since 2001, it has achieved scratch wins in the Tour Auto Classic on several occasions, and in 2013 in the Critérium des Cévennes. This well-known Alpine presents a unique opportunity to buy a genuine competition-client berlinetta with its original body and a clear and impressive history.*

## 1984 MARCH S4 G 'KREEPY KRAULY' GROUPE C

Sans titre de circulation

Voiture de course

*Without registration  
Competition car*

Châssis n° 84G.03

500.000 - 700.000 €

• Moteur Porsche 956

• Très large palmarès incluant  
les 24 Heures du Mans,  
Sebring, Daytona

• Eligible aux épreuves  
historiques de Groupe C

• *Porsche 956 engine*

• *Extensive racing provenance  
including Le Mans 24 Hours,  
Sebring, Daytona*

• *Eligible for Group C historic  
events*







#### PALMARES:

84G/3: Sold on 16/12/83.  
 One of 2 with Porsche engine.  
 Kreepy Krauly car #0.

1984:  
 8/4: Road Atlanta: V. d. Merwe; DNS. (Fire on grid).  
 Car returned to March UK for rebuild.

29/7: Portland: V. d. Merwe; DNF.  
 26/8: Road America: V. d. Merwe; 4th.  
 9/9: Pocono: V.d. Merwe/I. Martin; 4th.  
 25/9: Daytona 3-Hours: V. d. Merwe/J. Scheckter; 6th.

1985:  
 2-3/2: Daytona 24-Hours: S. Van der Merwe/I. Scheckter/T. Martin,  
 #0; 40th NR.  
 15-16/6: Le Mans 24-Hours: #34. C. Danner/I. Duxbury/A. Coppelli;  
 22ndOA.  
 14/7: Hockenheim: Nabrinka/C.Los/C. Danner, #34; NRF.  
 1/9: Spa-Francorchamps 1,000 Km: C.Los/C.Danner, #34; 7th.  
 22/9: Brands Hatch: C.Los/J.Andersson/D.Galica, #34; 7th.  
 1/12: Selangor 800 Km: C.Danner/C.Los; 8th.

1986:  
 20/4: Monza 1000Kms: C. Los, #66; 13thOA.  
 5/5: Silverstone 1000Kms: C. Los /#66; DNF.  
 31/5-1/6: Le Mans: #66. Los/N. Crang/R. Touroul, #66;DNF.  
 29/6: Nuremberg Supersprint: C. Los, #66; NRF.  
 20/7: Brands Hatch 1,000 Km: C.Los/T.Needell; 9th.  
 3/8: Jerez: C.Los/T.Needell; 9th.  
 24/8: Nurburgring 1,000 Km: C.Los/V.Weidler; #66; 10th.  
 15/9: Spa 1000Kms: T. Needell/C. Los, #66; 18thOA.



Constructeur connu surtout pour ses monoplaces, March s'est intéressé aux catégories sport à partir du début des années 1980. Il s'est ainsi engagé en 1981 dans le championnat américain IMSA GTP avec sa March 81P, une monocoque équipée d'une carrosserie due à Max Sardou, basé à la soufflerie SERA, en France. Équipée de moteurs

BMW 3,5 litres atmosphériques ou 2 litres turbo, la voiture récoltait des résultats décevants. Revue pour la saison suivante par Adrian Newey, ingénieur renommé plus tard pour ses travaux chez McLaren et Red Bull F1, la March 82G était conçue comme "compétition-client" et sera produite à quatre exemplaires capables de recevoir différents moteurs. Les résultats étaient plus concluants, avec notamment une pole position aux 24 Heures de Daytona et une deuxième place aux 12 Heures de Sebring, avec un moteur Chevrolet.

En 1983, Al Holbert faisait l'acquisition de plusieurs March 83G et, après avoir gagné six courses, il remportait le championnat IMSA/GTP. Après avoir utilisé des moteurs Chevrolet au début de la saison, il passait ensuite aux Porsche turbocompressés. Pour la saison 1984, March introduisait celle qui est maintenant considérée comme sa meilleure machine de Groupe C/GTP, la 84G. Avec sept victoires au championnat IMSA, elle décrochait le titre pilote avec Randy Lanier.

La voiture que nous présentons est la March n°84G.03, livrée à l'équipe sud-africaine Kreepy Krauly,

qui avait remporté les 24 Heures de Daytona 1983 avec sa March 83G à moteur Porsche. Lors des premiers essais à Road Atlanta, la voiture prenait feu et retournait chez March pour une reconstruction. Elle en revenait sans sa plaque de châssis d'origine, détruite dans l'incendie, si bien que Ken Howes, le chef d'équipe de Kreepy Krauly, faisait frapper une nouvelle plaque "84G.01", comme il s'en souvient. Malheureusement, ce numéro correspondait à la voiture des frères Leon, ce qui a créé une confusion qui a duré plusieurs années. Une fois reconstruite, la voiture a obtenu de bons résultats, avec deux quatrièmes et une sixième place lors des quatre dernières épreuves IMSA 1984, malgré l'arrivée de la Porsche 962, redoutable compétitrice qui s'imposait à plusieurs reprises. En 1985, la March 84G.03 de Kreepy Krauly abandonnait aux 24 Heures de Daytona avant d'être envoyée en France pour les 24 Heures du Mans. Entre les mains de Christian Danner, Ian Duxbury et Almo Coppelli, elle décrochait la 22e place malgré une fuite d'essence à la fin de la course.

La voiture était ensuite vendue au pilote privé Costas Los qui participait aux deux saisons suivantes et se trouvait souvent dans le top ten quand la voiture ralliait l'arrivée. Il partageait le volant avec des copilotes comme Volker Weidler, Christian Danner, Tiff Needell et Divina Galica. Aux 24 Heures du Mans 1986, il faisait équipe avec Raymond Touroul et Neil Crang, mais ils étaient malheureusement

*With a reputation for single-seater and sports-racing cars, the constructor March first became involved in production sports cars in the early 1980s. In 1981 they built the March '81P' for the American IMSA GTP Championship. This was a monocoque with bodywork designed by Max Sardou, based at the SERA wind tunnel in France. Using either a BMW 3.5-litre six-cylinder normally aspirated or a 2-litre four-cylinder turbocharged engine, the results were disappointing. For the following season, engineer Adrian Newey, known later for his work at McLaren and Red Bull F1, worked on the subsequent design, the March 82G, which was intended as a « client competition » car, and just four examples were built capable of receiving different engines. The results were more promising, with a pole position in the 1982 Daytona 24 Hours and second place in the Sebring 12 Hours, powered by a Chevrolet engine.*

*In 1983, Al Holbert bought several March 83G chassis. He began the season using Chevrolet engines and switched to turbocharged Porsche engines halfway through. He won six races and the IMSA GTP Championship outright. For the following season in 1984, March introduced what is now regarded as the best of their Group C GTP cars, the 84G. With seven victories in the IMSA Championship, the car won the*

*Driver's Championship with Randy Lanier.*

*The March 84G on offer is chassis n°84G.03, delivered new to the Kreepy Krauly team from South Africa, who had won the 1984 Daytona 24 Hours with their Porsche-engined March 83G. The car caught fire during initial testing at Road Atlanta, and was sent back to March for a rebuild. It returned without its original chassis plate which had been destroyed in the fire, and Ken Howes, the head of the Kreepy Krauly team, stamped the new blank chassis "84G.01", which is what he remembered it to be. Unfortunately this number corresponded to the car belonging to the Leon Brothers, which created confusion that lasted for many years. Once the car had been rebuilt, it achieved some good results, including two fourths and a sixth place in the last four IMSA races during 1984, despite the appearance of the Porsche 962, which provided stiff competition in the second half of the season. In 1985, the Kreepy Krauly's March 84G.03 had to retire in the Daytona 24 Hours, and was then sent to France for the Le Mans 24 Hours. Driven by Christian Danner, Ian Duxbury and Almo Coppelli, the car crossed the line in 22nd place despite a fuel leak towards the end of the race.*

*The March then sold to privateer Costas Los who raced it for the following two seasons.*





contraints à l'abandon. Après la saison 1986, Costas Los entreposait la voiture jusqu'à 2002 où il la céda à Michael Gue, directeur de l'Essex Racing Team. La March 84G.03 passait ensuite entre les mains du pilote américain Benton Bryan qui la faisait restaurer pour l'utiliser jusqu'en 2004. Le propriétaire actuel en fait l'acquisition en 2010 et la révisé entièrement, radiographies intégrales et examinée par Chevron Racing. Depuis la voiture a participé au Mans Classic terminant première en CIB et à fait une course au Castellet. Elle possède sa fiche FIA aux dernières normes et est prête à courir. Elle sera livrée au futur acquéreur avec un jeu de 4 jantes/pneus pluie et de multiples pièces seront disponibles sur négociation avec le vendeur.

Solide, rapide et fiable, cette March 84G, une des deux seules équipées du moteur Porsche 956 IMSA développant près de 700 ch, devrait faire excellente figure entre les mains de son nouveau propriétaire lors des séries historiques consacrées au Groupe C, comme celles de Peter Auto.

*When the car finished, he was usually in the top ten. His co-pilots included Volker Weidler, Christian Danner, Tiff Needell and Divina Galica. In the 1986 Le Mans 24 Hours, he was joined by Touroul and Neil Crang, but unfortunately the March didn't make it to the finish line. After the 1986 season, Costas Los put the car into storage until 2002, when he sold it to Michael Gue, head of the Essex Racing Team. The March 84G.03 then passed into the hands of American driver Benton Bryan who had it restored and raced it until 2004. The current owner bought the car in 2010 and had it serviced and inspected by Chevron Racing using x-rays. Since then, the car has taken part in Le Mans*

*Classic, winning CIB and it has also raced at Castellet. It comes with up-to-date FIA papers and is ready to race. The car will be delivered to the new owner with an extra set of wheels and wet tyres and there are many spare parts available through negotiation with the seller.*

*Strong, fast and reliable, this March 84G, one of two fitted with the 700bhp Porsche 956 IMSA engine, could be an excellent competitor in the hands of its new owner, in Group C historic events such as the Peter Auto series.*



## 1985 PEUGEOT 205 TURBO 16

Carte grise française  
French title

Châssis n° VF3741R76E5100012

140.000 - 180.000 €

- Même propriétaire depuis 13 ans
- Rare sur le marché
- Participante au Tour de Corse, 1985 avec Leandri

- Same owner for 13 years
- Rare in the market
- Entered by Leandri in the 1985 Tour de Corse



La voiture proposée est une Peugeot 205 T16 dite série 200, car fabriquée en version route à 200 unités afin d'obtenir l'homologation en Groupe B. Il s'agit du 12<sup>e</sup> exemplaire de la série, mis en circulation le 24 janvier 1985. Son histoire est assez bien retracée. Son premier propriétaire, M. Leandri l'engagea au Tour de Corse en 1985 et la même année au Rallye du Maquis. Elle n'aurait ensuite connu que quatre propriétaires. La voiture s'illustra aussi aux mains du pilote Antonio Zanini qui l'engagea dans quelques rallyes à la fin des années 1980. C'est probablement à cette époque que la voiture fut équipée d'un arceau

boulonné en aluminium et d'un coupe circuit. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2004. Il décida de la faire peindre aux couleurs « PTS » qu'elle arbore encore, n'étant déjà plus à cette époque dans son gris d'origine. Une expertise réalisée en 2009 à la suite d'importants travaux mécaniques détaille la refecton moteur d'un montant de plus de 12 000 € et le bon état général de la voiture. La voiture a bénéficié aussi du remplacement des amortisseurs, du radiateur, de la pompe à essence, du turbo et de l'échappement. Elle n'a depuis parcouru que 2000 km et totalise aujourd'hui un peu plus de 43 000 km. Pour une voiture

*The car we are offering is a Peugeot 205 T16 series 200, manufactured in its road version at just 200 units to get homologated in Group B. This is the 12th car of the series and was registered on January 24, 1985. Its history is fairly well traced, as the car was delivered new to its first owner, Mr. Leandri, who raced it at the Tour de Corse in 1985 and the same year, the Rallye du Maquis. Since then it has had only four owners. The car was also raced by rally driver Antonio Zanini who used it in some rallies in the late 1980s. It was probably*

*at this time that the car was equipped with a bolted roll cage and a circuit breaker switch. Its current owner acquired the car in 2004. He decided to have it painted in the colors "PTS" that it still sports; by then the car was not in its original grey any more. An expertise carried out in 2009 following extensive mechanical work details an engine repair and overhaul worth more than € 12,000, as well as the good general condition of the car. The car also benefited from the replacement of the shock absorbers, the radiator, the fuel pump, the turbo and*





de compétition, sa patine d'usage est séduisante. Elle offre différentes opportunités à celui qui voudra courir ou au collectionneur désireux de la restaurer dans une configuration strictement d'origine. Elle sera livrée avec ses quatre jantes d'origine pour monte TRX et son collecteur 4 en 1 d'origine. Ce symbole du savoir-faire de Peugeot Sport est une pièce de choix et rare sur le marché, véritable machine à gagner, qui a marqué le sport automobile des années 80.

*the exhaust. It has covered only 2,000 km since then and total mileage of the car is a little over 43,000 km. For a competition car; its patina of will seduce a true enthusiast. The buyer can either compete with it, or restore it to its strictly original configuration. It will be delivered with its four original TRX rims, and its original 4 in 1 manifold. This example of Peugeot Sport technology is a rarity in the market, a real winning machine that marked motorsport during the 1980s.*



**1982 RENAULT 5 TURBO GROUPE 4**

Carte grise française  
*French title*

Immatriculation 80 VS 91

300.000 - 500.000 €

- Provenance exceptionnelle
- Véritable voiture usine
- Restaurée par les frères Bozian
- La voiture de Jeannot

- *Exceptional provenance*
- *Genuine factory car*
- *Restored by the Bozian brothers*
- *Jeannot's car*



**La Renault 5 Turbo de Jean Ragnotti : La dernière Groupe 4 avant le Groupe B !**

Au salon Retromobile 2014, Artcurial vous proposait la première R5 Turbo Groupe 4 pilotée par Jean Ragnotti dans sa spectaculaire décoration Calberson... trois ans plus tard, nous vous présentons la dernière R5 Turbo usine groupe 4 fabriquée par le service compétition rallye de Renault Sport avant l'arrivée des groupe B !

Fait unique, c'est Jean Ragnotti

en personne qui cède son ancienne monture du Rallye de la Côte d'Ivoire 1982...

**La Renault 5 Turbo Groupe 4 Usine**

La Renault 5 Turbo est née de la volonté de Jean Terramorsi, sous-directeur à la direction du produit chez Renault, chargé des petites séries, qui en 1977 a imaginé un développement sportif de la star de la régie, la petite Renault R5 : pour cela, il ne suffisait pas d'améliorer la

**The Renault 5 Turbo of Jean Ragnotti : The last Group 4 Before Group B !**

*At Retromobile 2014, Artcurial presented the first R5 Turbo Group 4 driven by Jean Ragnotti in its spectacular Calberson livery ... Three years later, we are delighted to present the last R5 Turbo factory Group 4 car; built by Renault Sport's rally division, before the arrival of the Group B cars!*

*What's more, it is Jean Ragnotti*

*himself who is selling the car he drove in the 1982 Ivory Coast Rally...*

**The Factory Renault 5 Turbo Group 4**

*The Renault 5 Turbo was the brainchild of Jean Terramorsi, the vice-president of production at Renault in charge of small series. In 1977 he came up with a sporting evolution of the company's star car: the little Renault R5. For this creation, it*





tenue de route ou la puissance du moteur comme sur la R5 Alpine. Terramorsi a jugé nécessaire d'en faire une vraie voiture de rallye, bénéficiant de la technologie phare chez le constructeur au losange : le Turbocompresseur.

Déjà en 1972, Bernard Dudot, ingénieur chez Alpine à Dieppe, avait installé cet accessoire sur un moteur 1600 pour doper la puissance d'une berlinette groupe 5 très légère montée pour tailler des croupières aux coupés CG MC. Le résultat était une voiture presque inconduisible, mais dans les mains d'un champion comme Thérier, elle allait remporter le Critérium des Cévennes : on ne le savait pas à l'époque, mais elle allait ainsi ouvrir la voie à la Renault 5 Turbo. Moteur central turbocompressé, châssis renforcé, trains spéciaux, caisse alliant acier, polyester et aluminium, voie arrière extravagante par rapport à l'avant : la R5 Turbo, présentée en 1978 à la presse, allait déchaîner les

passions, comme sur le Tour d'Italie 79, ou Fréquelin allait mettre une sacrée correction aux Stratos et aux Porsche avant d'abandonner.

En 1979, la petite équipe de Renault sport, chargée du programme rallye de la R5 Turbo sous l'égide de François Bernard (ingénieur châssis) et Michel Têtu, n'avait construit que le prototype groupe 5, la fameuse R5 « noire » qui était un assemblage de pièces spécifiques d'origine Renault ou Alpine. Gérard Larousse et son équipe devait attendre la production de 400 exemplaires de voiture de série pour obtenir l'homologation en groupe 4, permettant l'inscription de la R5 Turbo dans les grandes épreuves internationales. Cela sera acquis en septembre 1980 juste avant le Tour de France. La motorisation d'une groupe 4 est la même que celle de la version « Tour de Corse » apparue en 1983, mais un peu moins puissante (environ 260 cv selon la presse de l'époque). Les pilotes considéraient que les>>>

*was necessary to do more than upgrade the power and handling as on the R5 Alpine. Terramorsi decided it was necessary to build a genuine rally car that would benefit from Renault's pioneering technology – the turbocharger. In 1972, Bernard Dudot, the engineer for Alpine at Dieppe, had already installed this device on a 1600 engine to boost the power of an ultra-light Group 5 berlinetta, in a bid to compete with the CG MC coupés. The result was a car that was almost undrivable, but in the hands of a champion such as Thérier, it went on to win the Critérium des Cévennes and paved the way for the Renault 5 Turbo.*

*A turbocharged mid-positioned engine, reinforced chassis, special running gear, a body made from steel, fibreglass and aluminium, extravagant rear track in relation to the front: The R5 Turbo, presented to the press in 1978,*

*owed the crowds at the 79 Tour of Italy in the hands of Fréquelin who managed to give the Stratos and Porsche entries a run for their money before retiring.*

*In 1979, the modest Renault Sport division, responsible for the R5 Turbo rally programme led by engineers François Bernard (chassis engineer) and Michel Têtu, only had the Group 5 prototype, the famous «Black» R5, assembled from specific Renault and Alpine parts.*

*Gérard Larousse and his team had to wait for 400 examples of the production series to be built for homologation in Group 4 that would allow the R5 Turbo to compete in major international competitions. This was achieved by September 1980, just before the Tour of France. The engine specification for a Group 4 was the same as on the «Tour de Corse» version that appeared in 1983, but a little less powerful>>>*



Lors des essais en septembre 1982 du rallye du Bandama, le mulot de Jean Ragnotti et d'André avait été équipé de caméras diverses. On peut apercevoir que ces essais n'engendraient pas la morosité avec un Ragnotti toujours prêt à faire des blagues ! @ Archives Jean Ragnotti



Jean Ragnotti au volant de sa R5 Turbo, Bandama 1982 @ www.mcklein.de

>>> R5 Turbo de compétition les plus agréables à conduire et les moins piégeuses étaient les premières (les groupe 4) et les dernières (les Maxi 5), le modèle intermédiaire « Tour de Corse » étant d'une utilisation parfois délicate de l'avis même du funambule Thérier. Cependant les Maxi 5 nécessitent une assistance lourde tant leur mécanique est complexe, issue de la formule 1. La Groupe 4 est donc la Renault 5 turbo la plus à la portée des pilotes n'ayant pas les capacités des Ragnotti, Thérier, Chatriot ou Auriol !

#### La R5 Turbo de Jean Ragnotti au Rallye de Côte d'Ivoire 1982

Le programme Rallye pour Jean Ragnotti sur R5 Turbo groupe 4 pour la saison 1982 fut relativement léger : Critérium Alpin, Tour de Corse et Rallye de Côte d'Ivoire dit Rallye du Bandama. Systématiquement copilote par André, il raflera une superbe première place sur l'île de Beauté et la 3<sup>e</sup> au Critérium Alpin. Pour la fin de saison il est décidé d'envoyer deux R5 Turbo au Rallye de la Côte d'Ivoire, l'ème épreuve du Championnat du Monde 1982, c'est l'équivalent du Rallye du Kenya et une course extrêmement difficile par sa longueur et l'état des routes.

C'était une première pour la

R5 turbo d'aller concourir sur les pistes africaines. A l'instar de sa devancière, la mythique berlinette, cela demandera une sérieuse préparation. Ragnotti et André vont passer plusieurs semaines à reconnaître les pistes ivoiriennes en septembre 1982 avec un mulot R5 Turbo. Les seuls problèmes relevés se situent au niveau des amortisseurs et du filtre à air. Bien entendu, la voiture de course recevra de nombreux renforts de caisse sous la forme de goussets soudés, et un sérieux blindage inférieur. Cette R5 Turbo immatriculée 80 VS 91 et ayant pour numéro de série VF1822000C0000009 a été mise en circulation le 8 avril 1982. Il est probable que l'auto ait été terminée en réalité peu de temps avant la course. Surélevée, elle est donc attribuée à l'équipage vedette Ragnotti/André. L'épreuve commence le 27 octobre, Michèle Mouton sur Audi Quattro prend rapidement la tête mais Ragnotti fait le forcing dès la première étape en la talonnant. Sur la fin de cette étape, la casse du pignon de 5<sup>e</sup> le retarde et il est 4<sup>e</sup> au départ de la 2<sup>e</sup> étape. Une note annoncée un peu tard, et c'est la catastrophe : la voiture s'envole sur une bosse, se réceptionne violemment sur les roues, entraînant une sortie de route. C'est l'abandon, Jean Ragnotti a une entorse au

>>> (approximately 260 bhp according to period reports in the press). Drivers considered the R5 Turbo competition car to offer the greatest drive, particularly the first model (Group 4) and the last (the Maxi 5). The intermediate « Tour de Corse » model was rather more delicate, according to rally driver Thérier. However, with complicated, F1-derived engineering, the Maxi 5 required a lot of assistance. The Group 4 Renault 5 Turbo is therefore the most accessible for racing drivers without the back-up enjoyed by Ragnotti, Thérier, Chatriot or Auriol!

The R5 Turbo of Jean Ragnotti in The 1982 Ivory Coast Rally For the 1982 season, Jean Ragnotti's schedule racing a Group 4 R5 Turbo was relatively light: The Critérium Alpin, the Tour de Corse and the Ivory Coast Rally, known as the Bandama Rally. With his regular co-driver, André, he achieved a stunning first place in Corsica, and came third in the Critérium Alpin. To finish the season, he decided to send two R5 Turbo rally cars to the Ivory Coast Rally. This was the 11th round of the 1982 World Championship, and like the Kenya Rally, the distance and the

condition of the roads made this an extremely tough race, requiring serious preparation. Ragnotti and André spent several weeks getting to know the route in Ivory Coast in September 1982, driving a spare R5 Turbo. The only problems they encountered were with the shock absorbers and air filter. The shell of the actual cars to be raced were strengthened with welded gussets, and a hefty lower guard.

This R5 Turbo was registered 80 VS 91, with series number VF1822000C0000009, was first registered on 8 April 1982. In reality, the car was probably only finished just before the race. It was raised, and handed over to the star team Ragnotti/André. The rally started on 27 October, and Michèle Mouton quickly took the lead in an Audi Quattro, with Ragnotti on her heels from the start. By the end of the first stage, a broken gearbox was starting to slow Ragnotti, and he began the second stage in 4th position. Then, a late communication and ... catastrophe! The car took off on a bump and landed heavily, causing it to leave the road. They were forced to retire, leaving Ragnotti with a sprained wrist and a damaged car. The steering had broken and the famous aluminium roof of the first series





Après sa sortie de route sur 80 VS 91, Jean Ragnotti a l'avant-bras droit bandé. Sont présents autour de lui de gauche à droite : François Bernard le motoriste Renault Sport, Christian Martin, Patrick Landon le responsable Rallye de Renault Sport, et enfin Bruno Saby qui terminera l'épreuve à la 4<sup>e</sup> place. © Archives Bruno Saby



Lors de son anniversaire de 50 ans en 1995, Jean Ragnotti entouré d'Arthur Bozian et de Paul Bocuse dans son restaurant de Collonges au Mont d'Or reçoit son cadeau sous la forme de son ancienne R5 T du Bandama 1982 ! © Archives Jean Ragnotti

poignet et la voiture est accidentée, direction cassée et un pli sur ce fameux pavillon aluminium des R5 Turbo première série. Bruno Saby qui se trouve sur la deuxième R5 Turbo, arrivera au bout du Rallye du Bandama à la 4<sup>e</sup> position... ce qui l'étonne encore à ce jour vu le caractère infernal de l'épreuve ! Cela lui donnera d'ailleurs le goût des rallyes africains pour lesquels il y aura la suite que l'on connaît avec Mitsubishi et Volkswagen.

La Renault R5 Turbo 80 VS 91 rejoint la France et Renault Sport. Elle est offerte en 1984 à Jean Ragnotti par Patrick Landon, responsable de l'unité Rallye de Renault sport et envoyée ensuite chez les Frères Bozian, préparateurs bien connus et partenaires attitrés de Renault sport Rallye dès les R5 Alpine Groupe 2. Cette auto restera de nombreuses années dans l'ancienne usine des Bozian. En 1994, Arthur et Jacky Bozian décident de remonter la voiture et de l'offrir à « Jeannot » pour ses 50 ans. Les préparateurs s'occuperont de la mécanique, la caisse sera réparée par le spécialiste R5 Turbo Daniel Loison et peinte par le pilote lyonnais Del Fiacco. Patrick Landon fournit quelques pièces dont une boîte de vitesses. Le moteur est donc restauré par les frères Bozian. La caisse d'origine Matter renforcée

terre, reçoit un nouveau pavillon en aluminium puis une décoration Renault Sport identique à celle du Bandama. Les plaques de rallyes et fiche d'équipage, toujours présentes sur la voiture accidentée, sont réutilisées. Ainsi refaite, elle est offerte à Jean Ragnotti le jour de ses 50 ans, en 1995, à l'occasion d'un repas chez Paul Bocuse !

#### Description de la R5 Turbo de Ragnotti/Andrié du Bandama 1982

Cette Renault 5 Turbo est un modèle Groupe 4-usine, qu'il ne faut pas confondre avec la « Cévennes » car celle-ci correspondait à une compétition client. On peut ainsi remarquer les montages spécifiques par rapport à une voiture de série :

- Echangeur air/eau Chausson
- Gros plateau sonde provenant de la Porsche 928, où seules 4 sorties sur 8 sont utilisées, avec un gros filtre à air placé sur le côté gauche
- Turbocompresseur spécifique placé à droite du compartiment moteur, et sans wastegate (la soupape de décharge du turbo quand la pression est trop élevée), celle-ci étant située directement sur le collecteur d'échappement qui est spécifique
- Sortie d'échappement à droite
- Montage d'un gros alternateur au-dessus de la boîte de vitesse>>>

*R5 Turbo had buckled. Bruno Saby, in the second R5 Turbo, finished the Bandama Rally in 4<sup>th</sup> place ... a feat that he still finds astonishing, given the fiendish nature of the event ! However, it gave him a taste for African rallies, and he went on to compete in others, for Mitsubishi and Volkswagen.*

*The Renault R5 turbo 80 VS 91 went back to France and Renault Sport. In 1984, the car was offered to Jean Ragnotti by Patrick Landon, Renault Sport's Rally team manager. It was sent to the Bozian brothers, the renowned preparers and Renault Sport rally partners for the R5 Alpine Group 2 cars. The car remained in the Bozian's old factory workshop for several years. In 1994, Arthur and Jacky Bozian decided to restore it and present it to «Jeannot» for his 50th birthday.*

*The preparers took charge of the mechanical elements and the body was repaired by R5 Turbo specialist Daniel Loison and painted by the driver from Lyon, Del Fiacco. Patrick Landon supplied certain spare parts including a gearbox. The engine was rebuilt by the Bozian brothers. The original, reinforced Matter shell was given a new aluminium roof, and the car was*

*given the Renault Sport livery it had for the Bandama Rally. The rally plates and team card, that had stayed with the damaged car, were re-used. The finished car was presented to Jean Ragnotti in 1995, on his 50th birthday, during a meal at Paul Bocuse!*

#### Description of The Bandama 1982 R5 Turbo of Ragnotti/Andrié

*This Renault 5 Turbo is a Group 4 factory model, which must not be confused with the « Cévennes » that was a competition-client car. We note here the specific features that are different to the series car :*

- Chausson heat exchanger
- Large injection regulation system taken from a Porsche 928, with just four out of eight outlets used, with a large air filter on the left side
- Specific turbocharger on the right side of the engine compartment, without waste gate (used when the pressure is too high), which is situated directly on the exhaust manifold, particular to this engine
- Exhaust outlet on the right
- Large alternator mounted above the gearbox
- Dry sump with oil tank on>>>



>>> • Carter sec avec bache à huile sur le côté droit, et carter de distribution spécifique avec entraînement par chaîne de la pompe à huile.

- Pédalier spécifique avec montage de maîtres-cylindres doubles comme sur les monoplaces
- Amortisseurs De Carbon réglables en dureté et en hauteur
- Moteur ayant sa plaque Renault Sport N° 2672
- Caisse renforcée Matter Allemagne

Le moteur d'une Groupe 4 développait environ 260 à 270cv. L'évolution Tour de Corse permettrait d'atteindre 320cv, mais la version « Maxi » avec sa cylindrée augmentée avait une puissance de 350cv et surtout une souplesse plus importante. Par contre, cette R5 groupe 4 conserve ses passages de roues avant d'origine, ce qui conduit à une voie très réduite par rapport à l'arrière. Cela sera corrigé sur les « groupe B » qui suivront début 1983, avec un train avant modifié et élargi, et qui adopteront même des jantes en 16 pouces pour les dernières. A noter que la boîte offerte par Landon est une 369.09 sans autobloquant, une boîte provenant probablement d'une R5 Turbo de série, sans non plus les rapports rapprochés. Il apparaît nécessaire de la remplacer par une boîte « rallye » avec autobloquant à disques, pour une utilisation en compétition historique VHC.

Avec les voitures de compétition d'usine, il est toujours délicat d'attribuer avec certitude les courses effectuées et le palmarès pour chacune des autos. En effet, les autos de course officielles n'ont souvent pas de numéro de série gravé à froid, ce qui est le cas de celle-ci. Il était fréquent que les services courses, peu préoccupés par l'aspect administratif

« routier » des voitures d'usine, détiennent moins de cartes grises que de voitures ! Cela a été d'ailleurs confirmé par Patrick Landon. Une carte grise servait sur une auto, puis après un accident ou une usure due aux courses, elle était transférée sur une caisse neuve qui arrivait de chez Matter, et ainsi de suite....

Il est très difficile d'avoir des certitudes sur la participation réelle d'une auto de course à une épreuve. Ce n'était pas le cas avec la R5 Turbo ex-Calberson déjà vendue par Artcurial en 2014, qui avait un historique particulier et unique. Cette Renault 5 turbo Groupe 4 ex 80 VS 91 est assurément celle qui a fait le Rallye du Bandama 1982 : sa continuité historique est certaine, elle avait conservé sa décoration jusqu'à sa restauration, et d'ailleurs elle présente un montage spécifique des pare chocs avant et arrière, avancé pour l'avant et reculé pour l'arrière, afin de ménager plus de place pour les roues terre à grand débattement probablement. Ce montage unique est très net sur les films et photos du rallye de Côte d'Ivoire.

Il est exceptionnel d'avoir une authentique voiture de rallye vendue par un de ses pilotes qui plus est emblématique de l'aventure Renault sport: c'est le cas de cette R5 Turbo groupe 4 engagée dans une épreuve du championnat du monde par un des pilotes français les plus populaires, Jean Ragnotti. Elle a aussi connu une restauration chez les motoristes « maison » de Renault sport, les frères Bozian. C'est une voiture exceptionnelle qui pourra être engagée dans des rallyes historiques tels le Tour de Corse, la Giraglia, le Tour de Sardaigne etc...

Gilles Vallerian

>>> *right side, specific cam casing with chain-driven oil pump*

• *Specific pedal box with double master cylinders as on single seaters*

• *Carbon shock absorbers adjustable in height and hardness*

• *Engine with Renault Sport N° 2672 plaque*

• *German Matter reinforced shell*

*The Group 4 engine produced between 260 and 270 bhp. The Tour de Corse evolution was capable of 320 bhp, whereas the larger-engined «Maxi» version had 350 bhp and greater versatility.*

*This R5 Group 4 retained the original front wheel arches, restricting the track in comparison to the rear. This would be corrected on the «Group B» cars that followed at the start of 1983, that had a modified, wider front axle, to accommodate 16-inch wheels on the last examples. It must be noted that the gearbox offered by Landon is a 369.09 gearbox that probably came from a production R5 Turbo. It does not have limited slip differential or close ratio gears. To use the car in VHC historic racing, this should be replaced with a «rally» limited-slip gearbox. With factory competition cars it is always difficult to attribute with certainty the races and results of individual cars. In fact, official competition cars are often not stamped with a serial number, which is the case here. It is common for a race department to have cars without registration papers, as the administration required for road-going cars is not relevant. This has been confirmed by Patrick*

*Landon. A 'carte grise' (French title) was given to a car; then, after an accident or use in competition, it was transferred to new shell that arrived from Matter; and on ... Thus it can be extremely difficult to be certain about which cars competed in which races. This was not the case with the R5 Turbo ex-Calberson sold by Artcurial in 2014, which had a special and unique history.*

*This Renault 5 turbo Group 4 ex 80 VS 91 is undoubtedly the car that took part in the Bandama Rally in 1982: its historical continuity is certain, and retained its livery until restoration. It also has specific bumper mountings front and back. These are further forward at the front and further back at the rear, probably to give greater clearance for the wheels. This mounting position can clearly be seen in films and photos of the Bandama rally.*

*It is exceptional for a genuine rally car to be sold by one of the most famous drivers in Renault Sport's history. This is the case with this R5 Turbo Group 4 car that took part in a round of the World Championship, driven by one of France's most popular drivers, Jean Ragnotti. In addition, the car has benefited from a restoration carried out by Renault Sport's «in-house» team, the Bozian brothers. Here is an outstanding car that can be used in historic rallies such as the Tour de Corse, the Giraglia, the Tour de Sardinia and more.*

Gilles Vallerian





Tour de Corse, 1982 © DR



### Jean RAGNOTTI

Jean Ragnotti partage avec Henri Pescarolo le titre envié de pilotes français les plus populaires. Victorieux du Tour de Corse, du rallye de Monte Carlo, champion de France de superproduction, comptant sept participations aux 24 Heures du Mans, Jean le doit aussi bien à ce brillant palmarès bâti dans toutes les disciplines de la piste et du rallye, à son style spectaculaire mais encore à une personnalité faite de simplicité, de chaleur humaine et de joie de vivre.

J'invite à partager un souvenir vivace. C'était avant une course et l'aréopage des pilotes déjeunait ensemble sous une tente. Le stress aidant, l'ambiance montait en régime. Tout à coup Jean se coiffa d'un pain surprise vidé de sa garniture, y planta une fleur en plastique qui décorait la table et – à quelle femme déroba-t-il le tube ? –, se barbouilla les lèvres de rouge, se proposant d'embrasser qui en aurait le courage. Je décidais sur-le-champ de présenter aux enchères ce redoutable baiser charnu et vermillon. Le temps pour les convives de comprendre qu'ils pouvaient miser en monnaie de singe et les enchères s'élevèrent émanant des deux sexes. Jeannot hilare vantait comme un expert sa technique d'embrassement. J'adjugeais au million de francs et notre héros laissa son empreinte sur les joues comme un autographe.

C'est donc la trogne encore peinte comme un Auguste de cirque que l'artiste gagna la course et comme à l'habitude gratifia la tribune de ses célèbres triples saltos.

C'était une autre époque où les pilotes n'accédaient pas imberbes à la Formule 1 grâce aux consoles de jeux vidéo et pariaient leur vie !

Hervé Poulain

### Jean RAGNOTTI

*Jean Ragnotti shares with Henri Pescarolo the enviable title of the most popular French racing driver. He has won the Tour de Corse and the Monte Carlo Rally, he is a Super Production French Champion and has taken part in the 24 Hour Race at le Mans seven times. In addition to these brilliant achievements accrued across the different disciplines of racing and rallying, Jean also has a warm and honest personality, full of joie de vivre.*

*I invite you to share a vivid memory of mine. It was before a race and the learned assembly of racing drivers were lunching together in a tent. No doubt aided by adrenalin, the ambiance was growing more boisterous. Suddenly, Jean emptied a bread bowl and put it on his head topped with a plastic flower from the table. Then, - and I wonder which woman he got the lipstick from ? - smeared his lips in red and offered to embrace anyone brave enough to accept. I decided, there and then, to take bids for this formidable red and voluptuous kiss. It took no time for the assembled audience to realise they could pay in toy money, and the bids rolled in from both sexes. To much hilarity, Jean flaunted his expert method of embrace. I brought the hammer down at one million francs and our hero left his imprint on a cheek like an autograph.*

*And with his face still painted like a circus clown, the artiste went and won the race. And of course, performed his famous triple backflip on the rostrum.*

*This was a different time, before drivers could jump into Formula 1 through the console of a video game to risk their lives!*

Hervé Poulain

## 1969 LOLA T 70 MK III B GR IV

Voiture de compétition  
Fiche FIA  
*Competition car*  
*FIA Papers*

Châssis n° SL76/142  
400.000 - 600.000 €

- Restauration de qualité
- Prête à courir après vérifications d'usage
- Auto pour gagner au classement général

- *High quality restoration*
- *Ready to race following general checks*
- *Car capable of overall victory*





La voiture de la vente a été vendue le 5 février 1969 à M. James Nicoll Cuthbert afin de la confier au talentueux pilote australien Paul Hawkins. Dans le prix de £7 450

était comprise l'assistance de l'usine. Hawkins avait réalisé quelques très bons chronos à bord d'une T70. Il a commencé sa carrière en Australie et ne tarcla pas à venir tenter sa >>>

*The car presented was sold on 5 February 1969 to James Nicoll Cuthbert, for the sum of £7450, which included factory assistance. He arranged for the talented*

*Australian driver, Paul Hawkins, who had already recorded some very quick times in a T70, to race it. Hawkins began his career in Australia and came to the UK >>>*





>>>chance au Royaume-Uni en 1960 chez Austin Healey, ensuite en Formule Junior pour Ian Walker et John Willment. « Hawkeye » devint un pilote indépendant très courtisé par les meilleures écuries du moment, il gagna notamment la Targa Florio 1967 pour Porsche, les 1000 km de Monza 1968 pour John Wyer, remporta beaucoup d'épreuves sur Ford GT 40 pour Ford et Holman & Moody. Il participa aux six fois aux 24 Heures du Mans. Son talent s'exerça aussi en Formule 1 sur Brabham et Lotus. Il est le seul pilote avec Alberto Ascari à avoir plongé dans le port de Monaco (avec une Lotus 33) lors d'un Grand Prix !

Cette belle Lola alors dans sa livrée rouge et blanche aux couleurs de l'écurie Filipinetti fut inscrite aux essais préliminaires des 24 Heures du Mans 1969. Elle se classa 3<sup>e</sup> au général, derrière la Porsche 917 longue queue d'usine de de Rolf Stommelen à 4,5" et la Matra MS 630/650 de Johnny Servoz Gavin, Henri Pescarolo et Jean Guichet à 2,7". La saison 1969 se poursuivit avec succès pour Paul Hawkins, à Dijon, Magny-Cours et en Angleterre (voir tableau du Palmarès) jusqu'au dramatique accident qui lui coula la vie lors du Tourist Trophy en mai 1969. M. James Nicoll Cuthbert conserve alors l'épave de SL76/142 avec l'idée de reconstruire la voiture. Dans ce but il racheta en 1972 quelques pièces d'une Lola T70 accidentée à Oulton Park. Il ne se lancera finalement jamais dans cette entreprise. En 2007 M. Cuthbert, céda sa splendide Lola,

à M. Louis Beuzieron, de Toluca Lake, Californie, par l'intermédiaire de John Starkey qui venait de découvrir que la voiture, encore à l'état d'épave, était toujours remise en Ecosse chez Cuthbert.

Après avoir été restaurée, elle fut vendue à M. Steven Read qui l'utilisa lors de courses historiques aux Etats Unis. En 2013, M. Louis Beuzieron la racheta avant de la revendre au propriétaire actuel. La voiture était alors rouge comme à l'origine et équipée de carburateurs Weber.

Le dossier de la voiture contient la facture d'achat de l'usine Lola datée du 5 février 1969, accompagnée de diverses factures de pièces de rechange de l'usine, l'acte de vente devant notaire entre les deux parties ainsi que d'une attestation de John Starkey. Cet éminent historien de la marque est l'auteur de l'ouvrage « Lola T70 – The Racing History » publié chez Veloce Edition, 4 éditions mises à jour entre 1990 et 2008 et de deux autres livres sur la marque. Il explique, après examen, que contrairement à ce qu'il a écrit dans sa première édition, ce châssis est bien l'original #SL76/142, que ce n'est pas une « continuation » et qu'il n'existe pas d'autres châssis portant ce numéro. La fiche FIA date de 2010 et le dossier contient les attestations datant de 2014 de contrôle de la SIRAC par radiographie, ressuage et magnétoscopie des jantes, de la direction et des trains roulants. Une facture de chez STAC et une attestation de conformité agréée FIA de mars 2015 concernant le réservoir d'essence souple figurent au dossier ainsi que

>>>in 1960 to try his luck first with Austin Healey, then in Formula Junior for Ian Walker and John Willment. As an independent driver, « Hawkeye » was soon being courted by the top teams. He won the Targa Florio in 1967 for Porsche, the 1968 Monza 1000 km for John Wyer, multiple races in a GT40 for Ford and Holman & Moody, and participated six times in the 24-Hour race at Le Mans. He also exercised his talent in Formula 1, driving a Brabham and a Lotus. He and Alberto Ascari are the only drivers to have crashed into the harbour at Monaco (in a Lotus 33) during a Grand Prix !

In the colours of the Filipinetti team, this stunning Lola while red and white took part in preliminary testing for the 1969 Le Mans 24 Hours and recorded the 3<sup>rd</sup> fastest time, 4.5 seconds behind the works Porsche 917 Long Tail of Rolf Stommelen and just 2.7 seconds behind the Matra MS 630/650 of Johnny Servoz Gavin, Henri Pescarolo and Jean Guichet.

The 1969 season continued successfully for Paul Hawkins, at Dijon, Magny-Cours and in England (see racing provenance) until the dramatic accident in the Tourist Trophy that cost him his life in May 1969. James Nicoll Cuthbert kept the wreckage of SL76/142, with the idea of rebuilding the car. With this in mind, in 1972 he bought parts of a Lola T70 that had been damaged at Oulton Park. In the

end, however, he didn't follow through with this project. In 2007, Mr Cuthbert sold to Louis Beuzieron from Toluca Lake in California, via John Starkey who had discovered that the car, then a wreck, had had been kept in Scotland. This splendid T70 underwent a total restoration before being sold to Steven Read who used the car in historic racing in the US and in 2013 Beuzieron bought it back and sold it to the current owner. The car was then red, its original colour, and fitted with Weber carburetors. The file contains the Lola factory invoice dated 5 February 1969, as well as bills for spare parts from the factory, the bill of sale between two parties, witnessed by a notary, and an attestation from John Starkey, the eminent marque historian and author of « Lola T70 – The Racing History » published by Veloce Edition, with four editions published between 1990 and 2008, along with two other books on the marque. Starkey explains, following examination of the car, and contrary to what he wrote in his first edition, that this chassis is the original #SL76/142, and not a « continuation », and that no other chassis exists with this number. The FIA papers from 2010 and the file contain attestations dated from 2014 of inspections made by the SIRAC using radiography, penetrant and particle testing of the wheels, steering and running gear. An invoice from STAC and an FIA certificate of conformity dated March 2015 concerning





diverses copies de photos d'époque et de la restauration. La restauration a été effectuée dans les ateliers de Toluca Lake Histories en Californie. Elle est équipée d'un allumage MSD, d'extincteur automatique Fireline, d'instruments de bord Smiths et d'un compte tours Jones. Le volant est un Momo et les harnais sont de marque Sabelt. Un système Intercom Motorola est installé dans le cockpit. Les suspensions sont confiées à des amortisseurs Koni et à des ressorts Elbach.

Les portes moyeux arrière sont numérotés 76/142 16 et 17 et le radiateur d'huile moteur est à double faisceau et l'huile de la boîte de vitesses Hewland LG600 est aussi refroidie. Le moteur est un Chevrolet 5 litres TRACO coiffée de l'injection mécanique. Les pneus Avon de rigueur seront à remplacer. Cette Lola dont seulement 170 exemplaires furent produits toutes catégories confondues, sera alors prête à prendre la piste et capable de placer ses pilotes sur les plus hautes marches des podiums.

*the flexible fuel tank is also in the file, along with copies of period photos and photos of the restoration. The restoration was carried out by Toluca Lake Histories in California. The car is equipped with MSD ignition, Fireline automatic extinguisher; Smiths instruments and a Jones rev counter. It has a Momo steering wheel, Sabelt harnesses and a Motorola intercom system installed in the cockpit. Koni shock absorbers and Elbach springs provide the suspension. The rear hubs are numbered 76/142 16 and 17. There is a twin-stage oil cooler and the Hewland LG600 gearbox is also cooled. The car is fitted with a TRACO 5-litre Chevrolet fuel-injection engine. The hard Avon tyres need replacing. Then, this Lola, one of just 170 examples built, all categories together, will be ready to take to the circuit and capable of putting drivers on the top step of the podium.*



#### PALMARES :

Lola T 70 Mk III B # SL76/142 - 1969, Paul Hawkins

Silverstone International	#28	3 <sup>e</sup>
Guards Trophy Snetterton	#52	1 <sup>er</sup>
Embassy Trophy Truxton	#2	3 <sup>e</sup>
6 h de Brands Hatch	#1	DNF
24 h du Mans / Essais prélim.	#4	3 <sup>e</sup>
Magny-Cours	#84	2 <sup>e</sup>
Dijon	#1	1 <sup>er</sup>
1000 km Spa	#33	8 <sup>e</sup>
Martini Trophy 300 Silverstone	#3	4 <sup>e</sup>
Tourist Trophy	#37	7 <sup>e</sup> Acc



## 1966 LOLA T70 MK II

Véhicule de compétition  
Passeport FIA  
*Competition vehicle*  
*FIA Passport*

Châssis n° SL 71/29  
250.000 - 350.000 €

- Superbement restaurée
- Voiture emblématique des courses d'endurance et CAN AM des années 1960
- Conception brillante, par Eric Broadley

- *Superbly restored*
- *An emblematic endurance racing car and CAN AM from the 1960s*
- *Brilliant design, by Eric Broadley*



La barquette Lola T70 Mk II que nous présentons a été livrée neuve le 3 juin 1966 chez John Mecom, distributeur de Lola Cars aux États-Unis, qui l'a ensuite vendue à Robert "Bobby" Brown, pilote privé habitué des championnats américains. Le 18 septembre 1966, Brown engage la voiture à la deuxième manche du championnat Can-Am, sur le circuit de Bridgehampton. Portant le numéro 00, il parvient à signer le 2<sup>e</sup> temps aux qualifications et, à l'issue de la course, termine en 13<sup>e</sup> position. Une semaine plus tard, il est sur le circuit de Mosport pour la troisième épreuve du championnat et passe la ligne d'arrivée à la 8<sup>e</sup> place, très belle performance pour un pilote indépendant. A l'époque, les courses accueillent en effet des pointures comme John Surtees (champion Can-Am 1966), Bruce McLaren, Chris Amon, Dan Gurney, Phil Hill ou Mark Donohue.

Après sa brève carrière, ou un début d'incendie l'avait endommagée, elle fut remise et vendue à Lilo Zicron, de Toluca Lake Historics, qui l'a complètement remise en état dans sa configuration d'origine. Depuis, elle a participé à plusieurs courses historiques en 2009 et 2010 (Laguna Seca, Phoenix, Daytona, Road Atlanta, Willow Springs, Chicago, Road America notamment), comme en atteste son log-book. A la course de Daytona, elle a terminé 3<sup>e</sup> au classement général et 1<sup>ère</sup> de sa catégorie.

Aujourd'hui, la voiture est équipée d'un moteur Chevrolet 350 ci (5 932 cm<sup>3</sup>), d'une boîte Hewland LG 500 Mk I / 72 d'origine à cinq rapports, de quatre carburateurs Weber 48 Inglesse sur une pipe d'admission Brandford Induction (spéciale Can-Am), d'un compte tour Moroso, d'instruments Smiths et de rétroviseurs Raydot convexes. Un

*The Lola T70 Mk II roadster that we are offering was delivered new on June 3, 1966 to John Mecom, the distributor for Lola Cars in the United States, who sold to Robert "Bobby" Brown, a privateer who was a regular in the American championships. On September 18, 1966, Brown hired the car for the second round of the Can-Am championship, at the Bridgehampton circuit. With the number 00, he managed to get the second best time in qualifying and, at the end of the race, finished in 13th place. A week later, he was on the Mosport circuit for the third race of the championship, crossing the line in 8th place, a very good performance for an independent driver. At the time, the races had stakeholders such as John Surtees (Can-Am 1966 champion), Bruce McLaren, Chris Amon, Dan*

*Gurney, Phil Hill and Mark Donohue.*

*After its brief career, after the beginnings of a fire had damaged the car, it was stored and sold to Lilo Zicron of Toluca Lake Historics, who completely rebuilt the car to its original configuration. Since then, the car has participated in several historic races in 2009 and 2010 (Laguna Seca, Phoenix, Daytona, Road Atlanta, Willow Springs, Chicago, Road America in particular). At the Daytona race, the car finished 3rd overall and 1st in its class.*

*Today, the car is powered by a Chevrolet 350 ci (5932cc) engine, a Hewland LG 500 Mk I / 72 original five-speed gearbox, four Weber 48 Inglesse carburetors on a Brandford Induction (special Can-Am) manifold, a Moroso rev counter, Smiths instruments and*





allumage complet ASD (allumeur/boîtier) a été installé et le radiateur d'huile avec sa forme si particulière a été conservé.

Elle est montée en pneus Avon et équipée d'un silencieux aux normes en inox. Après son arrivée en France, le capot avant a été modifié pour les courses d'endurance de nuit avec l'ajout de phares et sa robe bleu métal changée en jaune et noir. Elle est accompagnée d'un livret de réglages et d'un dossier de factures correspondant aux travaux de restauration. Elle est dotée de son passeport historique FIA. En 2014 elle a participé à 3 épreuves du Classic Endurance Racing, Mugello, Spa et Dijon. Cette voiture très rapide, très bien construite et en magnifique état, est prête à courir.

*convex Raydot mirrors. A full ignition ASD (igniter/casing) has been installed and the oil cooler, with its special shape, has been preserved.*

*It is shod with Avon tires and is equipped with a stainless steel silencer. After arriving in France, the front hood was modified for night endurance races with the addition of headlamps and the car's metallic blue livery was changed into yellow and black. The car comes with a booklet of adjustments and a file full of invoices that reflects the restoration work. It has its FIA historical passport. In 2014, this car took part in three Classic Endurance Racing events, at Mugello, Spa and Dijon. A very fast car, very well built and in beautiful condition.*



## 1995 FERRARI F355 CHALLENGE EX-LUCIEN GUITTENY

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° ZFFPA41B000101046

60.000 - 80.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Rare F355 Challenge avec immatriculation française
- Victorieuse en 1995 et 1996 du Challenge Ferrari Europe
- Véritable voiture de course performante

- *Rare F355 Challenge with French registration*
- *Winner in 1995 and 1996 of the Challenge Ferrari Europe*
- *A true performance racing car*



Le modèle que nous vous présentons est une Ferrari F355 Challenge dont la première immatriculation date du 2 mars 1995, l'un des 109 exemplaires du type F129 AB. Elle totalise aujourd'hui près de 32 700 km et est dotée d'une carte grise française. Cette voiture possède un sérieux palmarès, elle fut en effet championne du Challenge Ferrari Europe de l'Ouest en 1995 et 1996 aux mains du talentueux pilote Lucien Guittény (palmarès disponible sur le catalogue en ligne). Elle fut ensuite modifiée pour courir le championnat de France FFSA GT de 1997 à 1999, puis participa à quelques compétitions dans les années 2000. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2010 afin de l'engager en courses de côtes pour les saisons 2010 et 2011. Elle fut

notamment pilotée par Jean-Pierre Jarrier au cours d'une manche, à Saint Gouëno, ce qui explique que sa signature figure sur la planche de bord. Elle est accompagnée d'un passeport FFSA datant du 18 juin 2010. Cette Challenge est dans une configuration « compétition » avec son arceau, ses deux baquets Sparco et un aileron en carbone. Le moteur a été changé en 2011 pour un moteur similaire préparé, révisé et contrôlé. L'embrayage, les freins et les amortisseurs ont été revus chez DA Compétition. Elle sera livrée avec deux portières supplémentaires. Une opportunité unique de piloter une voiture performante et titrée, capable de prendre la route aussi facilement que la piste.

*The model on offer is a Ferrari F355 Challenge, first registered on March 2, 1995. It was one of 109 units made of the type F129 AB. The car has covered nearly 32,700 km, comes with a French registration and has an excellent competition history. It was the Challenge Ferrari Europe West Champion in 1995 and 1996 with the talented driver Lucien Guittény (race record available on the online catalog). The car was then modified to compete in the French Championship FFSA GT from 1997 to 1999, and then it participated in some more competitions in 2000. Its current owner bought it in 2010 for hill climbs during the seasons 2010 and 2011. It was raced by Jean-Pierre Jarrier in Saint Gouëno,*

*which explains his signature on the dashboard. The car comes with a FFSA passport dated 18 June, 2010. This Challenge is in a "competition" configuration with its roll hoop, two Sparco bucket seats and a carbon spoiler. The engine was changed in 2011 for a similar engine, which was prepared, serviced and tested. The clutch, the brakes and the shock absorbers were all serviced at DA Competition. The car will be delivered with two additional doors. Here is a unique opportunity to drive a high-performance car that is capable of being driving as easily on the road, as on the track.*



## 2008 RENAULT MEGANE TROPHY

Voiture de compétition  
Sans titre de circulation  
*Competition car*  
*Unregistered*

Châssis n° 37

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Un rapport prix/performance exceptionnel

- Exemplaire uniquement suivi par des teams professionnels

- Véritable voiture de course performante

- *An exceptional price/performance ratio*

- *Taken care of only by professional teams*

- *A true performance racing car*



L'exemplaire proposé est une Megane Trophy de 2008. La voiture couru et remporta les saisons 2008, 2009 et 2010 au classement Gentleman Drivers pour l'Ecurie TDS Racing. Elle a bénéficié de l'évolution technique et aérodynamique 2012, et est dotée d'un châssis tubulaire mue par V6 24 soupapes développant plus de 400 cv. Avec un poids inférieur à 1000 kg, elle offre des performances époustouflantes. Elle fut achetée par son actuel propriétaire en 2013. Ce dernier souhaitait utiliser la voiture en courses de côtes, il a d'ailleurs réalisé avec elle deux saisons. Afin de rendre la voiture plus efficace à ce genre d'exercice, une commande d'embrayage au niveau du pédalier a été installée pour les

démarrages. Les rapports de boîte de vitesses ont été adaptés en 2013 et restent commandés par palettes au volant. De même, la suspension ainsi que les freins ont été revus. Elle fut engagée pendant les saisons 2014 et 2015 dans le championnat de France de la Montagne. Élément à souligner, elle a toujours couru et été suivie au sein de team professionnels, gage de sérieux dans l'entretien. Ainsi la boîte de vitesse totalise moins de 200 km et son moteur autour de 4000 km. En bon état général de présentation et de fonctionnement, elle pourra être engagée à nouveau en compétition ou en « track days » pour la plus grande joie de son futur pilote.

*This car is 2008 Megane Trophy model. The car raced and won the 2008, 2009 and 2010 seasons in the Gentleman Drivers ranking for the Ecurie TDS Racing. It has benefited from the 2012 technical and aerodynamic evolution, and is equipped with a tubular chassis powered by a V6 24 valves developing more than 400bhp. With a weight of less than 1000 kg, it has breathtaking performance. It was bought by its current owner in 2013. The latter wanted to use the car in races and use dit for two seasons. In order to make the car more efficient for such events, a clutch pedal control has been installed for the start. The gearshift ratios were adapted*

*in 2013 and are controlled with steering wheel paddles. The suspension and the brakes were also overhauled. The car was raced during the 2014 and 2015 seasons, in the championship of France de la Montagne. An important point to be noted is that the car has always been followed up by teams of professionals. Thus the gearbox has covered less than 200 km and its engine around 4000 km. In a good general state, and it drives well, it can be entered again in competition or for track days for the joy of its future pilot.*

## 2006 FERRARI F430 FI CHALLENGE CHAMPIONNE D'EUROPE

Fiche FIA  
Voiture de Compétition  
FIA document  
Race Car  
Châssis n° ZFFEX63X000146816  
130.000 - 180.000 €

- La Ferrari Challenge la plus titrée au monde
- Un véritable investissement très abordable
- Performances fantastiques, utilisable sur circuit

- *The most successful Ferrari Challenge in the world*
- *An affordable investment*
- *Fantastic performance, can be driven on circuits*



Présentée en 2004, la F430 succède à la 360 Modena. Elle bénéficie du développement effectué sur la Ferrari Enzo et des technologies acquises dans la Formule 1. Faisant partie du club restreint des "plus de 300 km/h", elle fut déclinée en version « Challenge » afin de participer au très disputés championnats d'Europe et du monde.

La voiture présentée, est exceptionnelle car elle a participé trois années de suite aux championnats d'Europe et du monde du Challenge Ferrari aux mains du célèbre Ange Barde, pilote français émérite, sacré 8 fois Champion de France entre

1991 et 1999 sur circuit en Formule Renault, Alfa Romeo 145, Renault Megane etc. Il participa entre autres aux 24 Heures du Mans à 3 reprises sur Ferrari et il fut champion d'Europe 4 fois, 3 fois vice champion d'Europe et une fois champion du monde du Ferrari Challenge entre 2000 et 2008.

La 430 de la vente totalise 42 courses et 26 podiums et est donc championne d'Europe 2006 (10 podiums, 7 victoires), vice championne d'Europe 2007 (8 podiums, 1 victoire) et 3e du championnat d'Europe 2008 (8 podiums, 5 victoires). Elle se présente en très

*Introduced in 2004, the F430 succeeded to the 360 Modena. It benefited from development carried out on the Ferrari Enzo and technologies acquired from F1. Belonging to the exclusive « over 300 km/h » club, a "Challenge" version was developed so that cars could be contested in a one-make championship series in Europe and the rest of the world.*

*The car on offer is exceptional as it took part for three successive years at the European and World Championships of the Ferrari Challenge, driven by the*

*famous Ange Barde, a French driver emeritus, 8 times French Champion, between 1991 and 1999 in circuit racing (Formula Renault, Alfa Romeo 145, Renault Megane etc). He took part in the 24 Hours of Le Mans three times in Ferraris and was the European Champion 4 times, 3 times European Vice-Champion and once World Champion in the Ferrari Challenge series, between 2000 and 2008.*

*The 430 on sale totals 42 races, 26 podium finishes, and was the European champion in*





bel état car l'entretien au plus haut niveau a toujours été assuré par les différentes écuries Modena Racing et Bullish Racing. Cette berlinette 430 Challenge représente un excellent investissement pour un collectionneur de la marque, en regard de son palmarès et de son état, elle est aussi très docile à utiliser sur circuit et ne demande pas d'assistance lourde pour la faire vivre de temps à autre.

*2006 (10 podiums, 7 victories), European vice champion in 2007 (8 podiums, 1 victory) and 3rd in the European championship in 2008 (8 podiums, 5 wins). It is in a very good condition, the maintenance has been at the highest level, executed by the different teams, Modena Racing and Bullish Racing. This 430 Challenge represents an excellent investment for a Ferrari collector, given its record and its condition and can be used without complicated assistance.*



101

## 1971 CHEVROLET CHEVELLE SS 454

Carte grise française  
**French title**  
Châssis n° 1363711514228  
40.000 - 60.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Authentique version SS454
- Préparation mécanique soignée
- Belle restauration pour plus de 53 000 €

- *Genuine SS454 version*
- *Meticulous mechanical preparation*
- *Superb restoration costing more than €53,000*



Jusqu'à 1970, General Motors avait interdit le montage de motorisations de plus de 400ci dans les carrosseries dites « mid-size ». Avec la levée de cette interdiction, apparaît la Chevelle SS la plus puissante de tous les temps, dotée d'un V8 454ci développant 360 cv sur la version LS5 qui nous concerne (450 cv pour la version LS6). D'après la fiche d'usine de notre exemplaire, il s'agit bel et bien d'une authentique version SS454 équipée de la boîte automatique TH400. Parmi ses nombreux équipements, nous avons noté la direction assistée à faible démultiplication, les freins à disque, la prise d'air de capot, le volant sport, ou encore la radio. Importée de Floride en 2005, elle a depuis bénéficié d'une restauration étalée sur près de 2 ans pour un montant

de plus de 53 000€ (factures au dossier). L'esthétique d'origine a été parfaitement respectée, tandis que la mécanique avait déjà bénéficié d'une préparation poussée aux USA : pipe d'admission Edelbrock 2161, carburateur Holley 750 CFM, kit arbre à came L88, distribution renforcée, collecteur d'admission 4 en 1, pompe à eau haut débit... Dans cette configuration, notre exemplaire développerait près de 450cv, et pour accueillir ce surcroît significatif de puissance, 4 amortisseurs Koni Sport ont été montés. Accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine, cette rare « muscle car » a été soigneusement restaurée et méticuleusement préparée. Elle a parcouru moins de 2000 km depuis sa restauration, il s'agit donc d'un exemplaire de choix.

*Until 1970, General Motors had forbidden the assembly of over 400ci engines for their "mid-size" bodied cars. With the lifting of this ban, appeared the Chevelle SS, the most powerful of all time, with a V8 454ci engine developing 360bhp on the version LS5, the example we are offering (450bhp was for the LS6 version). As per its factory sheet, this car is indeed an authentic SS454 version, equipped with the TH400 automatic box. Among its many equipment, it is fitted with the (low) power steering, disc brakes, air intakes on the hood, sports steering wheel and radio. Imported from Florida in 2005, it has since been restored over almost two years, for an amount of more than €53,000 (invoice*

*folder available). The original design was perfectly adhered to, while the mechanicals had already been extensively prepared in the USA: Edelbrock 2161 intake manifold, Holley 750 CFM carburetor, L88 camshaft kit, reinforced distribution system, intake 4 in 1 manifold, high pressure water pump... In this configuration, our model would be capable of almost 450bhp, and to handle this significantly greater power, it has been equipped with four Koni Sports shock absorbers. Coming with its original manuals, this rare muscle car has been comprehensively restored and meticulously prepared. With only 2,000 km covered since its restoration it is a very desirable example.*

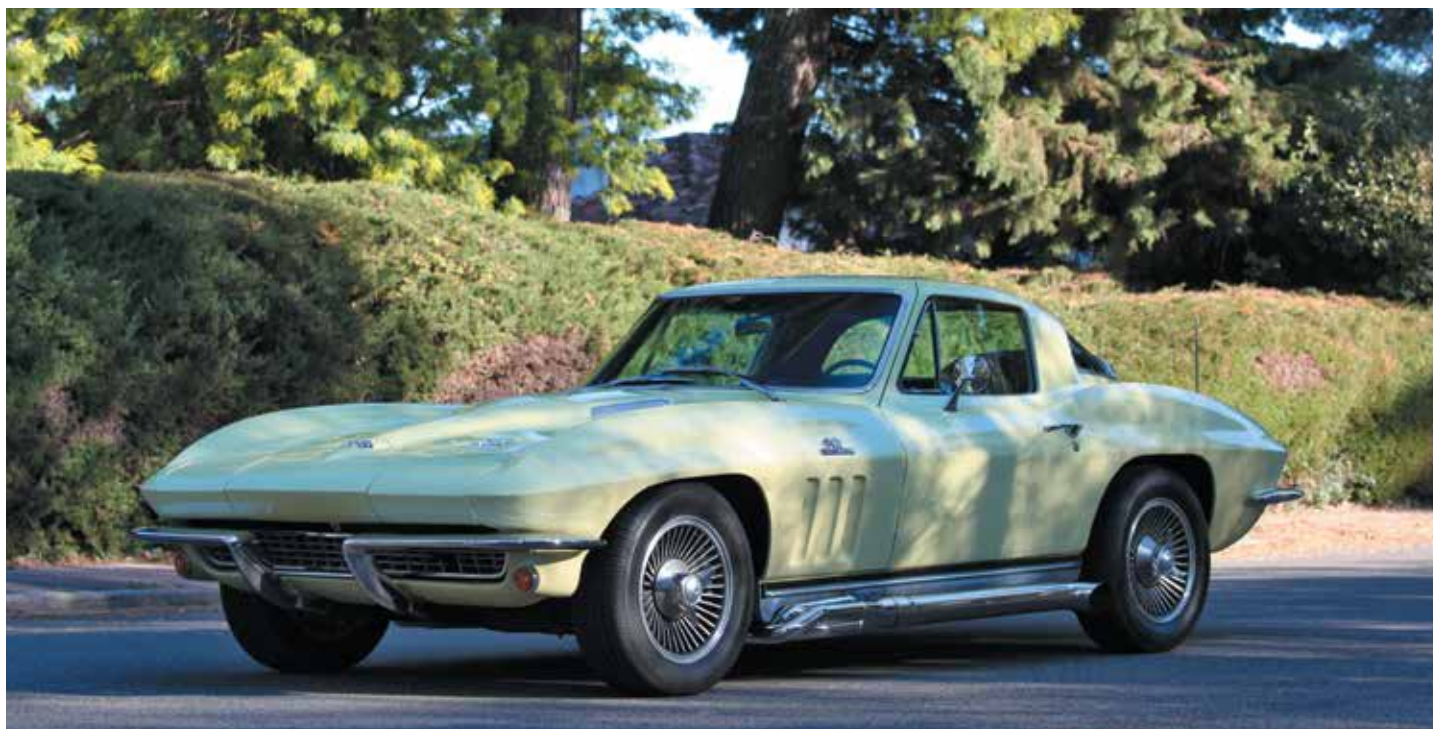


## 1966 CHEVROLET CORVETTE STING RAY 427 COUPÉ

Titre de circulation US  
Dédouanée en UE  
**US title**  
**EU customs cleared**  
Châssis n° 194376S109204  
**50.000 - 80.000 €**  
Sans réserve / **No reserve**

- Version 427ci d'origine, boîte mécanique
- 43 000 € dépensés récemment
- Véritable dragster à la ligne hors norme

- *Original 427ci version, manual gearbox*
- *€43,000 spent recently*
- *A veritable dragster with an outstanding design*



Pendant dix ans, après son lancement, la Corvette n'a pas cessé d'être améliorée, tant du point de vue mécanique, avec des motorisations de plus en plus élaborées, que du point de vue du style, à seule fin de souligner son caractère sportif, sans pour autant écarter une clientèle potentielle plus orientée vers le luxe et le confort. La Sting Ray ou C2 va parfaitement répondre à cette philosophie. L'exemplaire présenté est doté du moteur « big block » de 427ci qui développe la bagatelle de 425cv, accouplé à une boîte manuelle qui permet d'exploiter au mieux cette cavalerie.

Achetée aux USA en 2010 par son actuel propriétaire, un important collectionneur du sud de la France, qui a fait procéder à une remise en

état complète du moteur en 2011, ce dont témoigne une facture de 28 000 €, jointe au dossier. Puis, en 2016, la peinture a été refaite dans sa teinte d'origine « Fly Yellow » pour un montant de 15 000 € et la voiture n'a parcouru que 420 km depuis. La voiture se trouve ainsi en superbe état de présentation, l'habitacle en simili noir étant en bon état et conforme à l'origine. La mécanique est celle d'origine et les numéros correspondent. Cet exemplaire de choix est accompagné d'un important dossier de photos et comblera l'amateur tant par la qualité de sa remise en état que par la férocité de ses accélérations.

*For ten years, after its launch, the Corvette continued to be improved, with increasingly powerful engines and its design highlighting its sporting character but without losing the potential clientele more oriented towards luxury and comfort. The Sting Ray or C2 reflected perfectly this philosophy. The car on offer is powered by the "big block" 427ci engine, developing a mere 425bhp, and mated to a manual gearbox, which makes it possible to exploit optimally all these horses.*

*It was purchased in the USA in 2010 by its current owner, an important collector in the South of France, who carried out a comprehensive overhaul of the*

*engine in 2011, as confirmed by the €28,000 invoice, available in the folder. In 2016, the paint was redone in its original "Fly Yellow" color for €15,000 and the car has only covered 420 km since. Thus it is in superb condition, the black leatherette interior is also in good condition and conform to the original configuration. The mechanicals is original and it is matching numbers. This exceptional car, coming with a significant folder including photos, will fulfill the enthusiasts' expectations both on its restoration and the ferocity of its accelerative capabilities.*

*Provenant d'une importante collection de la Côte d'Azur*

103

Seulement 6 980 km d'origine / *Just 6,980 km from new*

## 2001 FERRARI 550 BARCETTA

Titre de circulation  
Liechtenstein  
*Liechtenstein title*

Châssis n° ZFFZR52J000123690

Moteur n° 61313

350.000 - 450.000 €

- Une Ferrari extrême d'une grande docilité
- Modèle très exclusif
- Courroies venant d'être remplacée

- *A radical, yet easy to handle Ferrari*
- *Very exclusive model*
- *Belts recently replaced*





En 1996, la présentation de la 550 Maranello est symbolique pour Ferrari. En effet, pour la marque, elle symbolise un retour aux sources pour son porte-drapeau qui est de

nouveau équipé d'un moteur avant, une pratique délaissée depuis la Daytona. On retrouve de la finesse et de l'élégance dans le dessin de la carrosserie, confié à Pininfarina.>>>

*In 1996, the launch of the 550 Maranello was significant for Ferrari. The new model marked a return to its roots, as its front-engined configuration had*

*not been seen since the Daytona. The elegant body, designed by Pininfarina, shared some of the stylistic features already seen on the 456. The front section>>>*





>>> mais aussi des éléments de style déjà rencontrés sur la 456. La face avant est toutefois plus agressive et le capot abrite un V12 de 5,5 litre de cylindrée qui développe la puissance de 485 ch. Il est accouplé à un ensemble boîte-pont situé à l'arrière, pour un meilleur équilibre des masses.

Quatre ans après la sortie de la 550 Maranello, le Mondial de l'Auto de Paris, en 2000 est le théâtre de la présentation de la 550 Barchetta qui fait la fierté de Luca de Montezemolo, le Président de Ferrari. Bien que la ligne générale soit semblable à celle de la Maranello, la Barchetta n'est pas – comme son nom l'indique – un simple cabriolet, mais plutôt une version extrême qui revendique pleinement, et au grand air, sa personnalité de voiture de sport. L'architecture générale est comparable à celle du coupé dont elle dérive, mais les différences sont plus importantes. Le pare-brise a été rabaissé de 10 cm, des renforts ajoutés pour pallier l'absence de toit et la voiture s'affiche de série avec deux sièges baquets enveloppants et deux arceaux proéminents. Il va sans dire que ces arceaux sont gainés de cuir... Point de mécanisme de capote compliqué, on se contentera d'une toile capable d'être hâtivement installée en cas de pluie.

La 550 Barchetta a évidemment fait l'objet d'études en soufflerie afin que son efficacité aérodynamique ne

souffre pas par rapport au coupé, ce qu'illustrent les 300 km/h atteints en vitesse de pointe qui lui permettent de revendiquer le titre de cabriolet le plus rapide du monde, et le 0 à 100 km/h franchi en 4,4 sec.

Nombre de détails de finition, à l'intérieur et sur la carrosserie, viennent marquer la singularité de ce modèle qui ne sera produit qu'à 448 exemplaires

Le modèle que nous vous proposons a été vendu neuf par Cornes & Co, concessionnaire de la marque au Japon et se trouve aujourd'hui dans une importante collection située dans le sud de la France. Parée d'un sublime « Rosso Fiorano » et d'un intérieur en cuir noir et beige, la voiture a parcouru moins de 6 980 km documentés depuis l'origine et n'a eu que trois propriétaires. Le mécanicien personnel de notre collectionneur a veillé au bon entretien de la voiture, et le concessionnaire Ferrari de Cannes, vient d'effectuer une grande révision, incluant le changement de la courroie de distribution et le changement des différents filtres et fluides. Elle est fournie avec ses carnets d'origine, son double de clés et les deux splendides casques frappés du cheval cabré livrés avec l'auto.

Dans un état que l'on peut qualifier de sublime, cette extraordinaire barquette allie grâce et agressivité, avec un parfum d'exclusivité qui ne retire rien à son charme.

*>>> was rather more aggressive in appearance, however; and the bonnet concealed a 5.5-litre V12 engine producing 485 bhp. This was mated to a transaxle positioned at the back, to improve the weight distribution.*

*In 2000, four years after the 550 Maranello first appeared, Ferrari President, Luca de Montezemolo, chose the Mondial de L'Auto in Paris to launch his pride and joy, the 550 Barchetta. Despite the similarity in styling to the 550 Maranello, the Barchetta was not simply a cabriolet version, but was a more extreme one which claims its personality of a sport car. The overall structure was similar to the coupé, but with important differences. The windscreen was lowered by 10cm and reinforcements added to compensate for the absence of a roof. There were bucket seats and two prominent roll-hoops, fitted as standard and leather-clad. There was no complicated roof mechanism, simply a canvas cover that could be put up quickly if it rained.*

*The 550 Barchetta was tested extensively in the wind tunnel to ensure it was no less aerodynamically efficient than the coupé. This was demonstrated perfectly by its top speed of 300 km/h, which earned the car the title of fastest cabriolet in the*

*world. It could travel from 0 to 100 km/h in 4.4 seconds. The finish had numerous details unique to this model, and just 448 examples were produced.*

*Presented in the sublime combination of «Rosso Fiorano» with black and beige leather interior, this car has covered just 6 980 km from new, which are documented. The car only had three owners since new. The current owner's personal mechanic, looked after the car and the Ferrari Cannes dealership, has recently carried out a full service of the car, which has included replacing the timing belt, fluids and filters. It comes with its original manuals, a spare set of keys and the two splendid helmets decorated with the prancing horse delivered with the car.*

*In a condition that can only be described as sublime, this extraordinary barchetta exudes a heady mix of elegance and aggression, with a hint of exclusivity that adds to its charm.*





## 2006 FERRARI 575 SUPERAMERICA FI

Titre de circulation allemand  
German title

Châssis n° 141819

350.000 - 450.000 €

- Troisième main
- Carnets, trousse à outils
- Parfait accord de l'élégance et de la performance
- Série limitée à 559 exemplaires

- Just three owners
- Manuals, toolkit
- Perfect mix of elegance and performance
- Limited series of 559 examples



En 1996, était apparue la Ferrari 550 Maranello, très bien accueillie par les puristes puisqu'elle marquait le retour de Ferrari à l'un de ses fondamentaux : une puissante GT à deux places dont le moteur se trouve en position avant. En 2000, Ferrari en avait extrapolé la 550 Barchetta, spider sans concessions édité en série limitée.

La 550 a cédé sa place en 2002 à la 575M Maranello qui est sa descendante directe. Bien que l'architecture générale soit semblable, cette dernière profite de nombreuses améliorations. Le moteur V12 de 5.7 litre de cylindrée développe la puissance de 515 ch, les freins sont plus importants, la suspension est adaptative et un nouvel intérieur prend place. Pour la première fois sur une Ferrari à moteur V12, les modèles recevant l'option « FI » sont équipés d'une boîte de vitesses Magneti Marelli

séquentielle semi-automatisée.

Inspirés par le succès de la 550 Barchetta, les ingénieurs de Ferrari vont de nouveau développer une version découvrable de la 575M Maranello : ce sera la 575 Superamerica, dont l'appellation est un clin d'œil à des modèles Ferrari très exclusifs des années 50 et 60. Sur le plan mécanique la 575 Superamerica reprend l'essentiel des solutions retenues sur la 575M Maranello, mais la puissance moteur est poussée à 540 ch, dans une version identique à celle qui équipe la 612 Scaglietti. La vitesse de pointe s'en ressent et passe à 320 km/h.

Ses concepteurs ne souhaitant pas qu'elle soit jusqu'au-boutiste comme pouvait l'être la Barchetta, les ingénieurs, jamais opposés aux idées nouvelles, vont présenter un toit amovible révolutionnaire. Il s'agit d'un panneau en fibre de carbone et

*The Ferrari 550 Maranello made its appearance in 1996. For purists, this was a welcome return to one of Ferrari's fundamental formats: a powerful front-engined two-seater GT car. A limited edition of the totally uncompromising 550 Barchetta followed in 2000. The 550 was replaced in 2002 by the 575M Maranello. This was essentially an updated version of the 550, but with various improvements and a new interior. The 5.7-litre V12 engine produced 515 bhp, it had bigger brakes and an adaptive suspension set-up. For the first time on a V12 Ferrari, the « FI » option included a semi-automatic Magneti Marelli sequential gearbox.*

*Inspired by the success of the 550 Barchetta, Ferrari*

*produced a convertible version of the 575M Maranello. This was called the 575 Superamerica, the name a nod to the exclusive Ferrari models of the 1950s and 1960s. Mechanically, the 575 Superamerica was similar to the 575M Maranello, and, with a bit more power at 540bhp, the engine was the same as that used in the 612 Scaglietti. The top speed increased to over 320 km/h.*

*The designers, not short on ideas and wanting to make this car less extreme than the Barchetta, came up with a revolutionary retractable roof. This consisted of a glass and carbon fibre panel that rotated to lie flat over the boot, not restricting the size of the boot as in the coupés-cabriolets. When*





en verre qui pivote et vient ensuite se poser sur le coffre, ce qui n'ampute donc pas le volume de ce dernier, contrairement aux coupés-cabriolets. De plus, le verre « électrochrome » qui le compose permet au conducteur, lorsque le toit est fermé, de régler le degré de luminosité comme il le souhaite, de la grande clarté jusqu'à l'opacité totale. A l'instar de sa devancière, la 575 Superamerica est diffusée en série limitée : 559 exemplaires seulement verront le jour pendant les deux années de production.

La voiture proposée est une 575 Superamerica FI, donc dotée de la boîte séquentielle. C'est la 19<sup>e</sup> construite et il s'agit d'une troisième main n'affichant que 6 500 km d'origine. Elle est de couleur rouge, avec un intérieur en cuir noir. Elle a été achetée neuve chez Radicci,

concessionnaire Ferrari à Bari, en Italie, et se trouve aujourd'hui dans une importante collection située dans le sud de la France.

Le mécanicien personnel du propriétaire, qui a travaillé chez un concessionnaire Ferrari, a veillé à ce que le fonctionnement de l'auto soit sans reproche, et des factures d'entretien en 2015 et janvier 2017 sont présentes dans le dossier. Elle sera vendue avec l'ensemble de ces carnets d'entretien et de service.

Etant incontestablement une des Ferrari récentes les plus exclusives, cette 575 Superamerica dotée d'une boîte FI qui affiche moins de 6 500 km au compteur constitue à n'en pas douter une rare opportunité d'acquérir un Grand Tourisme intemporelle.

*shut, the electrochromic glass allowed the driver to adjust the amount of light coming through, from total opacity to clear. As with its predecessor, the 575 Superamerica was produced as a limited edition. Just 559 examples were built during two years of production.*

*The car on offer is a 575 Superamerica FI, and therefore has the sequential gearbox. It is the 19th example produced and a three-owner car that has covered just 6 500 km from new. The car is red, with black leather interior. It was bought new through Radicci, the Ferrari dealer in Bari, Italy, and comes to the sale from a large collection in the South of France.*

*The owner's mechanic, who used to work for a Ferrari*

*dealership, has ensured that the car runs perfectly, and we have also invoices for services in 2015 and January 2017. It will be sold with a full set of service books and owner's manuals.*

*Undoubtedly one of the most exclusive recent Ferrari models, this 575 Superamerica with FI sequential gearbox, and less than 6 500 km on the clock, offers a rare chance to buy a timeless GT car.*

## 1986 CITROËN BX 4 TC

Sans titre de circulation  
*Unregistered*

Châssis n° 00XL 3026

50.000 - 80.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Seulement 220 km d'origine
- Livrée neuve à Franco Sbarro
- Rare Groupe B de route

- *Only 220 km since new*
- *Delivered new to Franco Sbarro*
- *Street version of the mythical Group B*



La BX 4TC correspond à une tentative de Citroën de s'engager en Championnat du monde des rallyes, à l'époque des fameuses Groupe B. Pour l'homologation, le constructeur devait produire 200 exemplaires et il a donc mis au point sur la base d'une BX une version route équipée d'un moteur 2141 cm<sup>3</sup> turbo développant 200 ch, avec une transmission à quatre roues motrices. Sur les versions "Évolution" de l'équipe officielle, les spécifications étaient plus sportives et la puissance atteignait 380 ch mais ces caractéristiques n'ont pas permis à la voiture de briller, et elle sera finalement retirée du Championnat. La production totale, réalisée chez Heuliez, s'élèverait à 86 exemplaires, la production au-delà aurait été détruite par Citroën, sous

contrôle d'huissier. La rumeur court même sur le fait que Citroën proposa aux propriétaires de "4TC" de les leur racheter jusqu'au double de leur valeur. Quelle que soit la vérité, il s'agit indiscutablement d'un modèle rare dont seulement une quarantaine d'exemplaires subsisteraient.

Cette Citroën BX 4 TC n'ayant parcouru que 220 km depuis l'origine se présente dans un état proche du neuf. Elle fut délivrée neuve au réputé constructeur automobiles suisse Franco Sbarro qui l'exposa pour ses étudiants dans sa fameuse école ESPERA pendant de nombreuses années. Ce véritable collector qui reste à roder est une occasion qui ne se présente que très rarement.

*The BX 4TC represents Citroën's attempt at engaging into World Rally Championship at the time of the famous Group B era. For homologation, the manufacturer had to produce 200 cars and consequently developed a road version on the base of the BX, powered by a turbocharged 2141cc engine developing 200bhp, with a four-wheel-drive system. On the "Evolution" version for the official team, the specifications were more sporting and max power reached 380bhp, yet it wasn't good enough and the BX 4TC was finally withdrawn from the championship. Total production, executed at Heuliez, would total up to just 86 units, though the cars were to have been destroyed*

*by Citroën, under the supervision of a bailiff. Rumor though says that Citroën offered the owners of the "4TC" to buy them back at twice their value. Whatever be the truth, it is unquestionably a very rare model, of which only forty examples are said to remain.*

*The example on offer is in mint condition today and covered only 220 km since new. It was delivered new to well-known Swiss car constructor Franco Sbarro. He had it exhibited in his school, ESPERA for his students for many years. This true collector which has to be break-in is an opportunity that comes by very rarely, if ever.*



## 1974 CITROËN SM INJECTION

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° 00SC 3639

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Seulement deux propriétaires depuis l'origine

• Belle présentation

• Mythique GT française des années 1970

• *Only two owners from new*

• *In nice condition*

• *Classic French GT of the 70s*



La SM, unique tentative de percée dans le segment Grand Tourisme par Citroën, est un succès incontesté qui fut malheureusement interrompu à cause de la situation économique de l'époque et seulement 12 920 exemplaires furent construits. Les avancées techniques qui ont permis son développement, notamment en ce qui concerne la suspension et la direction assistée variable, ont fait de la SM un véritable collector dès sa sortie d'usine.

Le modèle que nous présentons a été produit en mai 1974 et délivré au concessionnaire Citroën italien Enrico Masi à Prato dans une livrée verte argentée qui est toujours la sienne aujourd'hui. Son premier propriétaire l'acquiert le 6 mai 1975 et l'immatricule en Toscane dans la ville

de Montecatini Terme où elle passera la majeure partie de sa vie, jusque récemment. Elle porte toujours son numéro d'immatriculation italien d'origine de la région de Prato.

La voiture n'a connu que deux propriétaires depuis sa sortie d'usine. Son moteur a été restauré il y a 10 000km. Son intérieur est de belle présentation et le tissu des sièges est également en très bon état. La voiture sera livrée avec son carnet d'entretien et le manuel du propriétaire d'origine. La combinaison d'aluminium brossé du tableau de bord, des chromes, d'acier inoxydable et de cuir vous plongeront dans un environnement alliant luxe et sportivité, le tout au rythme du rôle de son V6.

*The SM, Citroën's only foray into the GT domain, was an indisputable success sadly thwarted by the economic circumstances of the time. Only 12,920 examples were produced. The avant-garde technique used in its development, notably for the suspension and variable assisted power steering, made the SM a genuine collector car from the day it left the factory. The Citroën SM in offer was built in May 1974 and delivered to Citroen dealer Enrico Masi in Prato, Italy in its current gold leaf colour. The car was sold car to its first owner on 6 May 1975 and spent most of its life in the Tuscan town of Montecatini Terme until recently. It still retains its original Prato number*

*plates. It has only had two owners from new and recently (10,000 km ago) had the engine restored. The interior is in nice condition as are the textile seats. The car comes with service books and an original owner's manual. The roar of its V6 engine, the brushed aluminium of the dashboard, the chrome, stainless steel and leather will combine to whisk you away in a subtle mix of luxury and sportiness.*

## 1966 MASERATI SEBRING 3500 GTI SÉRIE II

Titre de circulation suisse ○  
 Swiss title

Châssis n° 101/10/419

200.000 - 250.000 €

- Dans la même famille depuis 1970
- Scrupuleusement entretenue
- Superbe combinaison de couleurs

- In the same family ownership since 1970
- Scrupulously maintained
- Superb colour combination



Commandé par l'agent Maserati de Genève pour M. Giorgio Peccorini au début de l'année 1966, cet exemplaire lui fut livré en mai de la même année. Homme de goût, ce dernier avait opté pour l'élégante teinte Grigio Ingelwood rehaussée d'un intérieur en cuir Connolly cognac du meilleur effet.

C'est en 1970 et après avoir parcouru seulement 17 000 km que l'auto fut acquise par le père de son propriétaire actuel. L'auto fut depuis lors entretenue par le service Maserati et rien ne fut négligé pour la maintenir dans la meilleure condition. La carrosserie fut repeinte dans sa couleur d'origine Grigio Ingelwood

en décembre 1984. Le système de freinage soit les quatre disques et pincés ainsi que les deux servo-freins furent entièrement révisés en juillet 1988. La boîte cinq vitesses ZF fut aussi entièrement révisée en 1989, puis le boîtier de direction ZF en 1998 et la voiture n'a parcouru que 5 000 km depuis. En 2011 le moteur fut entièrement démonté et révisé par les ateliers FB Motors de Saint-Jeoire en Haute-Savoie. A cette occasion un ventilateur électrique à commande manuelle fut installé. Le distributeur d'injection Lucas, les injecteurs, les pipes d'admission ainsi que le distributeur Magneti-Marelli furent révisés et la pompe haute

*Ordered by the Maserati dealer in Geneva for Giorgio Peccorini at the start of 1966, this car was delivered to Peccorini in May of that year. A man of great taste, he opted for the stylish combination of Grigio Ingelwood with cognac Connolly leather interior.*

*In 1970, with just 17 000 km on the clock, the car was acquired by the father of the current owner. It has been maintained by the Maserati service since then and everything has been done to ensure it has been kept in the best condition. The coachwork was repainted in the original Grigio Ingelwood colour in December*

*1984. The braking system of four discs, calipers and two servo-brakes, were completely refurbished in July 1988. Then in 1989, the five-speed ZF gear box was refurbished, followed by the ZF steering box in 1998, and the car has covered just 5 000 km since. In 2011 the engine was dismantled and re-built by FB Motors de Saint-Jeoire in Haute-Savoie, and a manually operated electric fan installed at the same time. The Lucas injection distributor, injectors, intake pipes and Magneti-Marelli distributor were all serviced and the high pressure Lucas pump replaced*





pression Lucas fut remplacée au profit d'une pompe moderne Bosch plus efficace. A la même période, les quatre amortisseurs furent remplacés ainsi que les pneumatiques et les jantes à rayons Borrani optionnelles furent restaurées chez Borrani. Les sièges avant ont été reconditionnés avec de nouveaux rembourrages et le cuir de couleur cognac conforme à l'origine fut remplacé en 2011.

Accompagné d'un très riche dossier de factures et de ses brochures d'origine, doté d'un historique limpide et ayant toujours été scrupuleusement maintenu par la même famille, cet exemplaire fera le bonheur des connaisseurs.

*with a more modern and efficient Bosch pump. At the same time the four shock absorbers and the tyres were replaced, and the optional Borrani wire wheels were restored by Borrani.*

*In 2011, the front seats were re-upholstered with cognac-coloured leather conforming to the original and new padding.*

*Accompanied by a large file of invoices and original brochures, offered with clear history and having been scrupulously maintained by the same family since 1970, this example is bound to appeal to connoisseurs.*



## 1970 MASERATI GIBLI SPYDER 4.7L

Titre de circulation allemand  
*German title*

Châssis n° AM115/S\*1161  
Moteur n° AM115/S\*1161

500.000 - 700.000 €

• Un des quelques 90 Ghibli  
Spyder 4.7 L construits

• Intérieur d'origine et  
nombreuses options

• Matching numbers

• *One of only 90 4.7 L Ghibli  
Spyders built*

• *Original interior, equipped  
with numerous options*

• *Matching numbers*





Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8

avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur quatre arbres >>>

*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 >>>*





>>>conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litres, permet à la Ghibli de dépasser largement 250 km/h. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Par ailleurs, Maserati soigne avec cette voiture sa réputation de raffinement et lui fait bénéficier d'une finition particulièrement élégante, complète et soignée. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, la Ghibli représente l'apogée du Grand Tourisme à l'italienne.

La version Spyder, dévoilée au Salon de Turin 1968, est encore plus belle avec sa capote disparaissant sous un volet spécial, ce qui permet une ligne d'une grande pureté. A sa beauté et son luxe, elle ajoute la race de sa mécanique.

Le Ghibli Spyder que nous présentons est un très bel exemplaire d'origine, bien entretenu et matching numbers.

Comme nous l'a confirmé Maserati, elle fut livrée neuve à Lake Forest en Californie en mai 1970, elle était alors équipée d'une boîte automatique Borg Warner, la carrosserie était de couleur Oro long-champs et l'intérieur « Senape ».

La voiture est aujourd'hui superbe, dans sa teinte bleue « Blu Celeste » et son intérieur cuir « Senape » qui semble être celui

d'origine, elle a été équipée d'une nouvelle capote noire et d'une boîte de vitesse manuelle à cinq rapports améliorant grandement le plaisir de conduite. Elle affiche un peu plus de 41 000 miles au compteur ce qui serait son kilométrage d'origine et celui-ci semble correspondre à l'état actuel de la voiture. La majorité des options disponibles à l'époque équipent ce modèle : jantes Borrani, air conditionné, vitres teintées électriques, direction assistée ainsi que la radio et son antenne. La roue de secours intacte et d'origine tout comme la trousse à outils sont présents dans le coffre. Une restauration mécanique de plus de 50 000 \$ a été réalisée entre 2003 et 2010 par Dew Luxury Motorcars aux Etats-Unis. Un dossier de photos et de factures qui documentent cette restauration est disponible sur demande. Offrant une excellente alternative à ces contemporaines comme la Ferrari Daytona, il n'est pas surprenant de voir la côte de popularité des Ghibli Spyder monter en flèche et cet exemplaire, dans cette superbe combinaison de couleurs, équipée de son moteur d'origine, est particulièrement désirable.

>>>engine designed by Giulio Alfieri, powerful and robust, that was capable, in the 4.9-litre version, of powering the Ghibli to well over 250 km/h. Cars capable of such speeds were rare at that time. Keen to maintain their reputation for sophisticated styling, Maserati gave the car a level of finishing that was particularly elegant and polished. A pre-oil crisis baby that appeared before the widespread introduction of speed limits, the Ghibli represents the pinnacle of Italian GT cars. The Spyder version, unveiled at the 1968 Turin Motor Show, was even more striking with a hood that disappeared beneath a special panel to give the car a beautifully clean, pure line. Adding to the good looks and luxurious finishing was the outstanding engineering.

The Ghibli Spyder on offer is an outstanding, well-maintained, original, and matching-numbers example.

Maserati confirmed us that the car was delivered new in Lake Forest, California in May 1970. Its original livery was gold "Oro Longchamps" with "Senape" interior and the car was then fitted with an automatic Borg Warner gearbox. Today, it is

attractively finished in blue "Blu Celeste" with a "Senape" leather interior nicely patinated, which seems to be its original. The car was fitted with a new black convertible top and a desirable five-speed manual transmission. The odometer shows only over 41,000 miles, which appear to be from new which seems to be consistent with car's current condition. It is also fitted with nearly all the desirable options when ordered new, including Borrani wire wheels, air conditioning, tinted glass, electric windows, power steering, and the original radio and antenna. The original and unused spare tyre and tool roll are in the boot. The vehicle has been mechanically restored for over \$50,000 between 2003 and 2010. The work has been documented and was performed by Dew Luxury Motorcars in Sterling, Virginia. Receipts and invoices are available upon request. It is no surprise that Ghibli Spydres are strongly gaining in popularity as worthy alternatives to their contemporary competition, the Ferrari Daytona. This particular car, with its handsome colour scheme equipped with its original engine, is certainly a prime example.





## 1986 BMW M5

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° WBSDC910101018280  
 30.000 - 50.000 €  
 Sans réserve / **No reserve**

- Belle histoire  
 Ex-Didier Pironi
- Trois propriétaires seulement
- Toujours restée en France

- *Beautiful history*  
*Ex-Didier Pironi*
- *Three owners only*
- *Spent all its life in France*



Cette BMW M5 a connu un destin exceptionnel puisqu'elle a été livrée neuve par l'usine au célèbre vice-champion du Monde de Formule 1 Didier Pironi. Pironi a couru sur Tyrrell, Ligier et sur Ferrari en '81 et '82. Il a remporté plusieurs Grands Prix ainsi que les 24 Heures du Mans avec la Renault Alpine A442B en 1978. Après quelques mois, Didier Pironi s'en sépare au profit de son ami Gérard Toulemonde, qui l'immatriculait 8397 NZ 92 le 29 mai 1986. Elle passe ensuite entre les mains de l'actuel propriétaire, qui est donc le troisième. La voiture est en état d'origine et le compteur affiche 124 000 km. Régulièrement entretenue, elle fonctionne correctement. Elle est bien préservée sur le plan cosmétique. La carrosserie est correcte, de même que la sellerie entièrement recouverte de cuir bleu. Dans l'ensemble de factures

jointes au dossier, on note en 1993 des travaux de remise en état au garage Vaillant (Franconville) pour un total de 60 045 francs. En 2010, la voiture a bénéficié aussi de plusieurs travaux, comme le nettoyage de conduites d'alimentation, le remplacement du réservoir de carburant, des silentblocs moteur, de la courroie d'alternateur, de l'échappement et des pneumatiques. En 2013, le récepteur d'embrayage a été remplacé, de même que les tirants de suspension en septembre 2016, opération suivie de la remise en état de la suspension arrière (silentblocs et barre stabilisatrice).

Bien préservée, cette voiture, qui a connu une appartenance prestigieuse, est une bonne représentante d'une BMW sportive très appréciée des amateurs par ses performances brillantes.

*This BMW M5 has had an exceptional destiny, since it was delivered new by the factory to the famous Formula 1 world vice-champion, Didier Pironi. Driving for Tyrrell, Ligier and Ferrari in '81 and '82, he won several Grands Prix and the 24 Hours of Le Mans with the Renault Alpine A442B in 1978. After a few months, Didier Pironi sold the car to his friend Gérard Toulemonde, who registered it as 8397 NZ 92 on 29 May 1986. It then passed into the hands of the third and current owner. In original condition, the odometer shows 124,000 km. Maintained regularly, the car drives well. It is also well preserved on the cosmetic level. The bodywork is correct, as is the upholstery, which is entirely covered in blue leather. The car was refurbished by the*

*garage Vaillant in 1993 for a total of 60,045 francs. All invoices are in a folder. In 2010, the car benefited from several works, such as the cleaning of the manifolds, replacement of the fuel tank, the silent blocks of the engine, the alternator belt, the exhaust and the tires. In 2013, the clutch was replaced, as were the suspension tie rods in September 2016, followed by the overhaul of the rear suspension (silent blocks and stabilizer bar).*

*Well preserved, this car which has enjoyed a prestigious connection, is a good representative of a sporty BMW very much appreciated by enthusiasts for its scintillating performance capabilities.*



## 1961 PORSCHE DIESEL SUPER EXPORT 329

Titre de circulation croate  
**Croatian title**

Châssis n° 329766

20 000 - 30 000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Belle restauration

• Modèle recherché

• Technique originale

• *Nice restoration*

• *Sought after model*

• *Technically interesting*



Livré neuf en Allemagne, ce tracteur Porsche a été exporté en 1984 en Yougoslavie avant de rejoindre la Croatie. Complètement restauré, il se présente en très bel état. Il est équipé d'un trois-cylindres diesel quatre-temps qui présentait l'originalité d'un refroidissement par air, système qu'affectionnait Porsche et qui facilitait l'entretien. L'alimentation était assurée par un système d'injection Bosch. D'une cylindrée de 2 625 cm<sup>3</sup>, avec un taux de compression 19 : 1, ce moteur développait 35 ch à 2 300 tr/mn, pour un poids total du tracteur de 1 585 kg, ce qui lui permettait d'atteindre 34 km/h. La transmission était assurée par un double embrayage Fichtel & Sachs relié à une boîte de vitesses Deutz

T25 comportant huit rapports avant et deux arrière. Il pouvait être équipé de tous les équipements permettant le travail de la terre.

Produit de 1961 à 1963, ce tracteur au nom prestigieux présentait une technique moderne et une belle finition qui allaient lui permettre de rencontrer un succès important, avec une production qui s'est établie à 3 600 exemplaires. Aujourd'hui très apprécié des amateurs de tracteurs et matériel agricole, il représente un classique au même titre que les tracteurs Vierzon ou Lanz Bulldog.

*Delivered new in Germany, this Porsche tractor was exported in 1984 to Yugoslavia before landing up in Croatia. Completely restored, it is in a beautiful condition. It is powered by a three-cylinder four-stroke diesel engine that featured a technical distinction in being air-cooled, facilitating maintenance. Power was supplied by a Bosch injection system. With a cylinder capacity of 2625cc, and with a compression ratio of 19:1, the engine developed 35bhp at 2300rpm for a total weight of 1,585 kg, which allowed it to reach 34 km/h. The transmission was through a Fichtel & Sachs double clutch connected to a Deutz T25 gearbox*

*with eight forward and two reverse gears. It could be equipped with all the necessary equipment for farming.*

*Produced from 1961 to 1963 with production totaling 3,600 units, this tractor with a prestigious brand name featured modern technology and had a beautiful finish that made it a great success. Very popular today with enthusiasts of tractors and agricultural equipment, it represents a classic in the same way as tractors by Vierzon or Lanz Bulldog.*

**1987 PORSCHE 911 CLUBSPORT M637**

Titre de circulation autrichien  
*Austrian title*

Châssis n° WP0ZZZ91ZHS105071  
Moteur n° 63H03596

250.000 - 300.000 €

- Le chaînon manquant des RS
- Modèle rarissime, hautement collectionnable, seulement 312 exemplaires
- Trois propriétaires privés seulement, bel historique
- La Clubsport la plus connue

- *The missing link in the RS line*
- *Rare and highly collectable model, only 312 examples*
- *Only three private owners, lovely history*
- *The best known Clubsport*



Cette voiture présente deux caractéristiques qui la rendent particulièrement attractive : il s'agit d'une rarissime version Clubsport code M637, et d'autre part elle a appartenu pendant deux ans à Porsche, pour être utilisée comme voiture de démonstration et de presse. Elle a fait l'objet en 1987 de plusieurs articles notamment dans *Auto Motor Sport* et demeure sans doute l'exemplaire le plus connu de ce modèle. Sortie d'usine le 11 mai 1987, comme en atteste un certificat de Porsche Austria, elle est restée immatriculée S-JR 3614 au nom de Porsche AG jusqu'en 1989 où un amateur allemand en a fait l'acquisition. Deux ans plus tard, en 1991, il la cédait à l'un de ses amis et c'est auprès de lui que l'actuel propriétaire l'achetait en 2007. Basé à Vienne, spécialiste des Porsche anciennes, il possède plusieurs

voitures de rallye et de circuit, et a même créé une écurie de course. Il a utilisé cette voiture avec grand soin en la traitant avec les égards que réclamait son âge et n'a parcouru que 2 000 km en dix ans. Aujourd'hui, cette 911 Clubsport affiche un peu plus de 180 000 km et se présente dans un bel état. Les soubassements sont superbes et ne montrent pas de traces de choc et la voiture est dans son ensemble très bien préservée dans son état d'origine, avec son aménagement spécifique. Il s'agit d'ailleurs d'un modèle mal connu, mais particulièrement intéressant. A l'époque, la 911 Clubsport code M637 était proposée au même prix que la 911 3,2 litres standard, mais elle était destinée aux amateurs de sport automobile. Selon une méthode dans laquelle est passée maître la marque de Stuttgart, elle était allégée et son poids passait

*There are two particularly attractive features about this car: it is a very rare Clubsport code M637 version, and it belonged to Porsche for two years, used as a press demonstration car. It featured in several articles in 1987, including in Auto Motor Sport, and it remains the best known example of this model. The Porsche Austria certificate shows that the car left the factory on 11 May 1987, and was registered S-JR 3614 in the name of Porsche AG until 1989 when it was bought by a German enthusiast. Two years later he sold the car to one of his friends who in turn sold it to the present owner in 2007. A classic Porsche specialist based in Vienna, the current owner owns various rally and circuit cars, and has set up his own*

*racing team. He has treated this car with the respect a vehicle of this age deserves, covering just 2,000 km in ten years. Today, this 911 Clubsport has a mileage of just over 180,000 km and is presented in lovely condition. The underneath is superb, showing no sign of accident, and the whole car is very well preserved in original condition, in its specific configuration. This is an extremely interesting but not very well known model. At the time, the 911 Clubsport code M637 was offered at the same price as the standard 3.2-litre 911, and was geared towards motor sport enthusiasts. Using methods mastered by the marque from Stuttgart, the car was lightened and the weight reduced from 1 278 to 1 179 kg. This involved stripping the*





### Musike drin

**Porsche Carrera Club Sport**  
Ein technischer und launiger 911 mit  
gleicher Preis.

Der Porsche Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis. Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis. Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis.

Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis. Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis. Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis.

Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis. Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis. Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis.

Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis. Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis. Die Carrera Club Sport ist ein technischer und launiger 911 mit gleicher Preis.

de 1 278 à 1 179 kg. Pour ce faire, elle était débarrassée de tout élément de confort et offrait un habitacle dépouillé avec par exemple des vitres à remontage manuel, l'absence de banquette arrière, un plancher en fibre de verre, une commande de chauffage manuelle et des sièges dont le dossier était plus enveloppant. Le six-cylindres 3,2 litres développait officiellement la même puissance que la version normale mais il recevait des soupapes d'admission creuses et son régime maxi était modifié pour passer à 6 840 tr/mn, ce qui amenait aussi une modification du compte-tours. L'amortissement de suspension était plus sportif et la roue de secours en aluminium. Grâce à ces améliorations, la 911 Clubsport était brillante en accélération et passait de 0 à 100 km/h en 5,9s, au lieu de 6,4s pour la version standard. Il s'agissait donc d'une voiture très sportive,

préfigurant la recette qui allait être utilisée pour tous les modèles RS futurs. Pour le collectionneur actuel, elle est de plus particulièrement rare puisque la production totale, de 1987 à 1989, s'élève à 312 exemplaires européens conduite à gauche. La voiture que nous présentons a fait l'objet de plusieurs essais dans la presse d'époque. Équipée de son moteur d'origine, elle est accompagnée du livret original d'immatriculation allemand au nom de Porsche AG et de plusieurs documents particulièrement précieux, comme un manuel d'entretien de Clubsport et un descriptif complet du modèle. Une telle voiture est rarement présentée à la vente, surtout avec un passé aussi intéressant. Une occasion rare pour le collectionneur passionné.

passenger compartment of all elements of comfort including the rear bench seat. Manually operated windows and heater were fitted along with a fibreglass floor and race-style seats. The 3.2-litre six-cylinder engine officially produced the same level of power as the standard version, but it was fitted with hollow intake valves and the maximum revs increased to 6 840rpm, requiring an upgraded rev counter. The car had sport suspension and an aluminium spare wheel. These enhancements gave the 911 Clubsport superb acceleration, and the car was capable of 0 to 100 km/h in 5.9-seconds, some half a second quicker than the standard version. This is a highly sporty car prefiguring future RS models. It is particularly

rare, as only 312 left-hand drive examples were produced between 1987 and 1989. The car on offer has starred in several test-drive features in period. Equipped with its original engine, it comes with the original German registration booklet in Porsche AG's name and other valuable documentation including the Clubsport maintenance manual and a complete description of the model. A car like this rarely comes on the market, especially with such an interesting past. This is a rare occasion for the real enthusiast.

## 1990 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVO II

Carte grise française  
**French title**  
Châssis n° WDB2010361F740617  
  
80 000 - 120 000 €  
Sans réserve / **No reserve**

- Moins de 55 000 km d'origine
- 2<sup>ème</sup> main à l'historique limpide, vendue neuve en France
- Tout récemment révisé au sein du réseau Mercedes-Benz

- *Less than 55,000 km from new*
- *Two owners from new, continuous history, sold new in France*
- *Recently serviced at Mercedes-Benz*



L'histoire de cette belle Evo II est limpide. Cette exclusive Mercedes n'a en effet connu que deux propriétaires et n'a jamais quitté la Normandie. Son premier propriétaire en fit l'acquisition en 1990 pour se rendre dans sa maison de campagne normande et la revendit à l'un de ses voisins, amoureux du modèle, en 1996. Cette voiture est donc entre les mains du même propriétaire depuis plus de 20 ans. Elle totalisait à l'époque 34 000 km, elle en a aujourd'hui un peu plus de 54 000. Meticuleusement conservée par celui-ci dont c'était le rêve, notre rare version Evo II est dans un très bel état, strictement dans sa configuration d'origine. L'ensemble présente particulièrement bien, tant au niveau carrosserie que de l'habitacle

et la voiture a toujours été utilisée avec attention. Elle est équipée de la climatisation, d'un toit ouvrant électrique et de son autoradio Becker Grand Prix d'origine. Il s'agit de l'exemplaire 402 d'une version qui n'a été produite qu'à 500 unités pour le monde. Côté entretien, celle-ci fut régulièrement suivie par un professionnel et une révision au sein du réseau Mercedes-Benz vient tout juste d'être réalisée. Elle est dotée de sa facture d'achat mais aussi, bien sûr, de tous ses carnets, double de clés, de sa trousse à outils et de secours. Cette voiture, collector dès sa sortie, est devenue très prisée des collectionneurs et rare à la vente. Avec un tel pedigree, notre Evo II est une voiture exceptionnelle.

*This exclusive Mercedes, with continuous history, has known only two owners and never left Normandy. Its first owner bought it in 1990 for travelling to his country house and sold it to one of his neighbors, who was in love with this model, in 1996. It has therefore been in the hands of the same owner for more than 20 years. It displayed at that time 34,000km on the odometer, today a little more than 54,000. Meticulously preserved by the owner, our rare Evo II version is in a beautiful state of conservation and is strictly as per the car's original configuration. Both the body and the passenger compartment are in good condition and the car has always*

*been used with care. It is equipped with air-conditioning, an electric sunroof and its original Becker Grand Prix car stereo. It is number 402 of a version that had a production run of just 500 units worldwide and was regularly maintained by a professional. A thorough service has just been carried out by Mercedes-Benz. It still has its purchase invoice, as well as all its books, its duplicate keys, its tool kit and safety items, plus its spare wheel. This car, a collectible since it was launched, has become very sought after and rarely does an example come up for sale. With such a pedigree, our Evo II is a truly outstanding car.*





## 1971 MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE PULLMAN SIX PORTES

Titre de circulation US  
Dédouanement dans l'UE  
**US title**  
**Customs cleared in EU**  
Châssis n° 10001612001500  
  
240.000 - 320.000 €

- Version rare et luxueuse de la 600, toit ouvrant
- Nombreuses options d'époque
- Sortant d'une importante révision
- Intérieur d'origine somptueux

- *Rare luxury version of the 600, sunroof*
- *Numerous period options*
- *Major recent service*
- *Original lavish interior*



Cette Mercedes 600 Pullman six portes a été commandée en 1970 par le roi de Libye mais, à cause du coup d'état de 1971, elle n'a jamais pu être livrée. Elle a donc été vendue cette même année à M. Antonio Ortiz Mena, président de l'Inter-American Bank, à Washington, où elle a été utilisée aussi pour les besoins du consulat du Mexique. Elle a été vendue par la suite et, en 2015, elle a bénéficié d'une révision complète incluant les systèmes hydrauliques, les freins, par un spécialiste reconnu du modèle. Nous conseillons de consulter l'important dossier de factures qui est livré avec la voiture. Cette 600 Pullman qui constituait le haut de gamme est équipée de nombreuses options, comme un très rare toit ouvrant à l'arrière,

une peinture extérieure noire (DB 040), une séparation chauffeur à commande hydraulique, un réfrigérateur, deux strapontins tournés vers l'avant, la climatisation, un magnétophone Grundig AC 220 dans le compartiment arrière, des porte-drapeaux sur les ailes avant, un autoradio Becker Grand Prix Radio TR avec antenne électrique. Affichant quelque 67 500 miles (108 600 km), cette voiture très bien préservée, avec un habitacle ayant gardé tout son luxe et son opulence, est vendue avec son manuel d'utilisation, son carnet d'entretien, sa trousse à outils. Enfin, elle correspond à un modèle qui n'a été produit qu'à 124 exemplaires, ce qui la rend particulièrement rare.

*This six-door Mercedes 600 Pullman was ordered in 1970 by the King of Libya, but due to a coup in 1971, it was never delivered. Instead it sold the same year to Mr Antonio Ortiz Mena, President of Inter-American Bank, in Washington, where it was also used by the Mexican consulate. The car was subsequently sold again and in 2015 it benefitted from a full service that included work to the hydraulic system and brakes by a well-known specialist of the model. The large file of invoices accompanying the car can be consulted for details of this service. This top of the range 600 Pullman is equipped with*

*numerous options, including a very rare rear sunroof, black exterior paintwork (DB 040), hydraulically-operated driver separation, refrigerator, two folding seats facing forwards, air-conditioning, Grundig AC 220 cassette player in the rear compartment, Becker Grand Prix TR Radio with electric aerial and flags on the front fenders. With some 67,500 miles recorded, the car is very well preserved, with an interior that has not lost any of its opulence or luxury. It is being sold with its owner's manual, service book and toolkit. Just 124 examples of this model were built, making it particularly rare.*







**1956 MERCEDES-BENZ 300 SL PAPILLON**

Titre de circulation belge  
*Belgian title*

Châssis n° 1980406500071  
Moteur n° 1989806500080

1.200.000 - 1.400.000 €

- Vendue neuve en France
- Rarissimes options sportives d'origine
- Présentation superbe
- Moteur et teintes d'origine

- *Sold new in France*
- *Rare, original special specification for sporty driving*
- *Superb presentation*
- *Original engine and colour scheme*





Comme l'indique la "Datenkarte" d'origine, cette voiture est sortie des ateliers Mercedes-Benz le 27 mars 1956 et a été livrée à Mercedes Paris dix jours plus tard, le 7 avril. Elle était de teinte ivoire (DB 608), avec sellerie en cuir noir (953). De plus,

il est particulièrement intéressant de noter sur le bon de livraison plusieurs équipements spéciaux, comme l'option 10018, "Motor mit Sonderteile für sportliches Fahren", soit "moteur équipé de pièces spéciales pour conduite sportive", >>>

*The original "Datenkarte" shows us that this car left the Mercedes-Benz factory on 27 March 1956 and was delivered to Mercedes Paris ten days later on 7 April. It was painted ivory (DB 608) with black leather*

*interior (953). It is interesting to note the special equipment on the delivery papers, including option 10018 "Motor mit Sonderteile für sportliches Fahren", (sportsengine with special parts), consisting of a sportier camshaft>>>*







>>>ce qui correspond au "kit NSL" qui comporte des pièces de distribution spéciales. De même apparaît l'option 10009/1, "Stossdämpfer und Federn für sportliches Fahren", soit "amortisseurs et ressorts pour conduite sportive". Enfin, l'on note "Verlängerte Lenkspindel 944-198", ce qui correspond à un réglage de direction particulier. Plus anecdotique, l'option 10011/2 concernait la présence d'une commande d'appel de phares.

Cette voiture était donc dès sa sortie d'usine dotée d'équipements plus sportifs que la version standard (dont certains que l'on trouve généralement sur les versions aluminium), ce qui est particulièrement rare et intéressant.

Par la suite, la voiture a été envoyée aux États-Unis par son propriétaire américain, M. Erle Heath, demeurant à Pittsburg, en Pennsylvanie. Pour la petite histoire, M. Heath est aujourd'hui âgé de 99 ans et vit en Floride. En novembre 1997, cette Mercedes 300 SL était achetée par un spécialiste belge reconnu qui, demeurant à Bruxelles, rapatriait la voiture chez lui. Dans le volumineux "Register Mercedes 300 SL Coupé/Gullwing" compilé par Eric Le Moine, il est inscrit la mention suivante, datant de novembre 1997 : "very original car with 23 000 km".

C'est en 2001 que l'actuel propriétaire, président du 300SL Gullwing Roadster Club Belgium, en faisait l'acquisition. Prenant

>>>(standardized on the roadster) adding about 15bhp, paired with a different butterfly throttle valve for the injection pump and an appropriately calibrated distributor. Also, option 10009/1 "Stossdämpfer und Federn für sportliches Fahren", (shock absorbers and springs for sporty driving), and finally "Verlängerte Lenkspindel 944-198", which related to a special steering set-up. Option 10011/2 described the presence of a high beam flasher control. This car therefore left the factory with a more sporting set-up than the standard version. The specification was more often found on the alloy versions, making this

example particularly rare and interesting.

The car was subsequently sent to the US by its American owner, Mr Erle Heath, from Pittsburg in Pennsylvania. For the record Mr Heath is today aged 99 and lives in Florida. In 1997, our Mercedes 300 SL was bought by a renowned specialist from Brussels, who brought the car over to Belgium. In the comprehensive "Register Mercedes 300 SL Coupé/Gullwing" compiled by Eric Le Moine, the entry for the car dated November 1997 states: « very original car with 23 000 km ».

The current owner, President of the 300SL Gullwing Roadster





part aux événements organisés par le club, la voiture a également participé en 2005 aux Mille Miglia et a pu terminer le rallye sans aucun problème. Elle affiche aujourd'hui un kilométrage de 64 000 km.

En 2009-2010, elle a fait l'objet d'une restauration importante avec une reprise complète de la carrosserie. Il a été décidé à cette occasion de lui rendre sa teinte ivoire d'origine (elle avait entretemps été repeinte en blanc). Sa restauration de grande qualité lui a permis de recevoir deux récompenses lors du Zoute Grand Prix de 2016, le prix du "Most Iconic Car" et une "Special Award". Cette voiture a par ailleurs été régulièrement utilisée par Mercedes-Benz Belgique pour des

expositions et des présentations de nouveaux modèles de sport comme les SLR et SLS.

Cette Mercedes 300 SL est accompagnée d'une importante documentation : "car-pass" belge, carte d'identité FIVA, documents d'assurance et de contrôle technique, reportage photos, plaque d'immatriculation personnalisée 300-Gul, son Crick, sa housse, son manuel d'utilisation et mode d'emploi. Un volumineux dossier de factures est présent également, concernant l'entretien, la réparation, la remise en état et l'achat d'accessoires, auprès d'établissements comme HK-Engineering, M&W Classics ou autres. La voiture dispose de ses clés d'origine, pour le contact, les portes et le coffre. Il faut >>>

*Club, Belgium, acquired the car in 2001. Since then, it has taken part in club events and the Mille Miglia in 2005, which it finished without any problems. The odometer shows 64,000 km today.*

*In 2009 – 2010, the car underwent a major restoration that included completely refurbishing the coachwork. At this point it was repainted in its original livery (having been white for some time). This top level restoration won the car two awards at the 2016 Zoute Grand Prix : « Most iconic car » and « Special Award ». It has also been used by Mercedes-Benz Belgium for exhibitions and the launch of*

*new sporting models such as the SLR and SLS.*

*This Mercedes 300 SL comes with various documents including Belgian « car-pass », FIVA identity card, insurance documents and MOT certificates, photographic reports, personalised number plate 300-GUL, car jack, car cover and owner's manuals. A large file of invoices is also included, providing a record of maintenance and repairs, restoration and purchase of accessories, from businesses such as HK-Engineering and M&W Classics. The car still has its original keys, for the doors, boot and ignition.*

*With its tubular chassis, >>>*









>>> rappeler que, avec son châssis tubulaire, son moteur six-cylindres à injection directe et carter sec, ses freins ailetés Alfin, ses roues indépendantes et sa carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Les meilleurs ingénieurs de Mercedes se sont penchés sur son berceau et, merveilleuse trouvaille, les ailes "papillon" qui vont lui donner son nom ne sont pas un subterfuge esthétique : elles sont dues à la structure du châssis, qui monte sur les côtés pour assurer la meilleure rigidité possible. Ce qui était une contrainte se transforme en une des caractéristiques qui vont faire de cette voiture une légende. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route. A l'époque, rares sont les autos qui dépassent 230 km/h en

toute sécurité et qui passent de 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes.

Nous sommes donc heureux de présenter un exemplaire particulièrement désirable de cette machine de rêve. Impeccable dans sa livrée ivoire d'origine, dotée de son moteur et de ses éléments mécaniques d'origine, cette Mercedes 300 SL présente une sellerie superbe dans un habitacle de belle facture. Enfin, ses spécifications sportives la rendent tout particulièrement attractive, comme ne manqueront pas de le remarquer les amateurs avertis, il s'agit d'ailleurs peut-être de l'unique 300SL papillon jamais produite livrée avec un kit NSL qui n'est pas été équipée de jantes Rudge.

>>> *six-cylinder engine with direct injection, dry sump, finned Alfin brakes with Alfred Teves ATE T50 booster unit, independent suspension and streamlined body, the Mercedes 300 SL was shaped by the racetrack. The best Mercedes engineers, bent over their drawing boards, discovered the wonderful 'gullwing' doors that gave the car its name. These were not only for show, but the result of the structure of the chassis, which ran high on the sides to maximise its strength. What was a constraint became a feature that would make this car a legend. As for performance, the 300 SL totally dominated the road. It was rare, at that time, to find a car that could exceed 230 km/h safely and could cover 0 to 100km/h in*

*under 9 seconds.*

*We are delighted to present a particularly desirable example of this dream machine. Presented impeccably in its original colour ivory, retaining its original engine and other mechanical elements, this Mercedes 300SL also boasts a beautifully upholstered interior with new carpets. The sports specification makes this very attractive for enthusiasts. It is possibly the only 300SL Gullwing delivered new with NSL kit and without Rudge wheels.*

## 1988 PORSCHE 930 TURBO 3.3L

Carte grise française  
French title

Châssis n° WPOZZZ93ZKS000174  
Moteur n° 67K00203

170.000 - 200.000 €

- Seulement 34 200 kilomètres d'origine

- Etat de préservation exceptionnel

- La 930 de Sébastien Loeb

- Version boîte 5 vitesses

- Only 34,200 kilometers since new

- In an exceptional state of preservation

- The 930 of Sébastien Loeb

- 5-speed gearbox version



La 930 présentée est exceptionnelle à plus d'un titre. D'abord parce qu'il s'agit de l'un des derniers exemplaires produits, livré neuf en France le 2 novembre 1988 donc année modèle 1989. Ensuite parce qu'elle ne totalise qu'un peu plus de 34 000 km d'origine et se trouve encore aujourd'hui parfaitement bien conservée. Enfin parce qu'elle appartient au pilote français Sébastien Loeb dont le palmarès hors du commun en fait l'un des plus grands champions de tous les temps. Cette 930 n'a connu que trois propriétaires au cours de son histoire, ce qui explique d'ailleurs certainement son état. Sa boîte de vitesse mécanique à 5 rapports lui offre rareté et confort supplémentaire. Sa couleur extérieure rouge « indien » est associée à un magnifique intérieur tout cuir pleine fleur de couleur beige

et le tout est agrémenté de jantes Fuchs. Elle est dotée d'un toit ouvrant électrique, de la climatisation, de sièges électriques, d'un pare-brise teinté, d'un levier de vitesse à débattement court et d'un différentiel à glissement limité. La voiture vient tout juste de bénéficier d'une révision au sein du réseau Porsche. Elle est accompagnée de ses carnets d'origine signés de la main du nonuple Champion du monde ainsi que de sa housse Porsche, de sa trousse à outils et de son double de clés. Cette 930 est très belle et semble avoir traversé les années sans perdre de sa beauté originelle. Une expertise réalisée en début d'année 2016 confirme l'excellent état de notre Porsche. Très peu kilométrée et avec un pedigree hors du commun, cette 930 est l'occasion unique d'acheter la voiture d'un champion du monde.

*The 930 we are offering is exceptional in more ways than one. Firstly, because it is one of the last ones produced, delivered new in France on November 2, 1988, model year 1989. Secondly because the car has covered just a little more than 34,000 km, and it is still perfectly well preserved today. But most importantly, it belongs to the French driver Sébastien Loeb whose outstanding record makes him one of the greatest champions of all time. This 930 has had only three owners, which certainly explains its beautiful condition. The rare five-speed manual gearbox gives it additional comfort. Its "Indian" red color is complemented by a beautiful interior in full grain beige leather. It features Fuchs rims, an electric sunroof, air-*

*conditioning, powered seats, a tinted windscreen, a short-throw shift lever and a limited-slip differential. The car has just been serviced within the Porsche network. It comes with its original manuals, signed by the World Champion himself, as well as its Porsche car cover, its tool kit and its double set of keys. This 930 has passed through time without losing its original beauty. An expertise carried out at the beginning of 2016 confirms the excellent condition of this Porsche. With its low mileage and its special provenance, this 930 is a unique opportunity to buy the car of a world champion.*





## 2000 BMW ZS

Carte grise française  
French title

Châssis n° WBAEJ11080AF77652

160.000 - 200.000 €

- Une des 49 vendues neuves en France
- Voiture très bien entretenue
- Un collector depuis sa sortie

- One of the 49 sold new in France
- Very well maintained motor car
- A real collector since it came out



La BMW ZS, dévoilée au salon de Francfort en septembre 1999, faisait suite à un concept car, la Z07, révélé deux ans auparavant au Salon de Tokyo, à la fin de 1997. Leur style jouait la carte de la nostalgie faisant une référence explicite aux sublimes courbes de la BMW 507 de 1956. La ZS se présentait sous la forme d'un roadster aux lignes sensuelles, dues au controversé styliste maison Christopher Bangle. Elle repose sur un châssis de type « space frame », composé d'un treillis en aluminium avec des profilés extrudés associés à des caissons de tôle. Sa mécanique, un époustouffant V8 5 litres développant 400 ch à 6 600 tr/min et 500 Nm de couple, empruntée à la berline M5, emmenait les

1 600 kg à 250 km/h et mettait le 0 à 100 km/h à 4,7 s ! La suspension avant provenait elle aussi de la M5, la suspension arrière multi bras, quant à elle, était plus proche de celle de la berline Série 7 contemporaine. Une transmission manuelle à six rapports transmettait la puissance aux roues arrière. L'habitacle jouait aussi la nostalgie avec un tableau de bord en matériau composite peint de la couleur de la caisse, comme dans les années 1950. Construite à 5703 exemplaires de 2000 à 2003, ce dragster de la route est une rare et fascinante machine qui a marqué le commencement du troisième millénaire.

*The BMW ZS, unveiled at the Frankfurt Motor Show in September 1999, followed a concept car, the Z07, which had been presented two years previously at the Tokyo Motor Show at the end of 1997. Their style played the nostalgia card, making an explicit reference to the sublime curves of the BMW 507 from 1956. The ZS was presented in the form of a roadster with sensual lines, the work of the much discussed house designer Christopher Bangle. It is based on a chassis of the "space frame" type, composed of an aluminium trellis with extruded sections combined with sheet metal cases. Its mechanics,*

*a staggering 5 litre V8 reaching 400 hp at 6,600 rpm and 500 Nm of torque, borrowed from the M5 saloon, took the 1,600 kg to 250 km/h and brought the time taken to get from 0 to 100 km/h to 4.7 s! The front suspension also came from the M5, while the multi-arm rear suspension was closer to that of the contemporary Series 7 saloon. Six-speed manual transmission transferred the power to the rear wheels. The passenger compartment also played on nostalgia, with a dashboard made of composite material painted the same colour as the bodywork, as in the 1950s. This dragster of the road, of*





La voiture présentée, vendue par BMW Toulouse est de couleur gris Titanium métallisé, intérieur tout cuir rouge Nappa et capote noire possède son hard top gris. Elle est pourvue de ses livrets et d'un dossier de factures complet et de son Service Heft (carnet d'entretien). Elle totalise 83 000 km et a toujours été entretenue et c'est une 3<sup>e</sup> main. C'est aujourd'hui une véritable voiture de collection en bel état de présentation.

*which 5,703 units were produced between 2000 and 2003, is a rare and fascinating machine that marked the beginning of the third millennium.*

*The car presented, sold new by BMW Toulouse, is metallic silver Titanium with a full leather Nappa red interior, black hood and it has a silver hard top. It comes with the owner's documents, all service records and the Service Heft (servicing booklet). It shows 83,000 km on the clock and it is a third hand and has always been well maintained. Today, it is a real collector's car in good condition.*





## 1973 PORSCHE 911 CARRERA 2.7 L RS

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 9113601518  
Moteur n° 6640667

400.000 - 600.000 €

• Superbe état de présentation

• Restauration sérieuse  
et fidèle à l'origine

• Une des meilleures Porsche  
911 de tous les temps

• *Superb presentation*

• *Serious restoration faithful  
to the original*

• *One of the best Porsche 911s  
of all time*





L'appellation « Carrera RS » représente la première vraie version « compétition-client » de la 911. Encore aujourd'hui, la 2.7L RS est considérée comme une des meil-

leures 911 jamais produites. Pour mettre au point cette déclinaison, le constructeur va utiliser des recettes dans lesquelles il est passé maître : allègement d'une part, et >>>

*The "Carrera RS" is the first true "client-competition" version of the 911 and it is still considered to be one of the best 911s ever built. To develop this version,*

*the constructor relied on a tried and tested formula: reducing the weight and increasing the power. Aesthetic modifications, such as wider rear wheel arches to>>>*





>>> augmentation de la puissance d'autre part. Des modifications esthétiques comme les ailes arrière élargies pour accueillir les volumineuses jantes ou un aileron arrière en « queue de canard » font leur apparition. Pour le confort intérieur, les clients ont le choix entre une finition "Touring", dont l'habitacle se rapproche de celui de la 911 S de série, ou "Lightweight", plus dépourvue de façon à réduire encore le poids. Finalement, la production totale va dépasser 1 500 exemplaires au lieu des 500 initialement prévus pour une homologation en Grand Tourisme. Fort de son incroyable succès, ce modèle va ensuite évoluer en fonction des nouveautés et des règlements sportifs, entretenant une tradition de "compétition-client" dont peu de marques peuvent se prévaloir avec la même régularité.

La voiture que nous présen-

tons est une superbe RS Touring de couleur jaune clair (ref.117) et intérieur noir. Selon le certificat Porsche France, elle fut mise en circulation le 1er juillet 1973 et livrée neuve en Allemagne. C'est en 2002 qu'elle fut importée en France par un spécialiste Porsche. C'est son actuel propriétaire, pilote émérite et collectionneur rigoureux, qui après en avoir fait l'acquisition en 2015, procéda à une réfection de la voiture, bien que celle-ci soit d'une présentation très correcte. Elle avait d'ailleurs fait l'objet d'un article dans la presse spécialisée en 2006. Après avoir fait expertiser et vérifier l'authenticité de cette 2.7L RS, la restauration de la voiture fut confiée à des professionnels spécialisés et suivi par le même expert mandaté dans ce but. L'identité et la conformité de la voiture étant avérées, l'objectif des travaux est

>>> accommodate larger wheels and a rear « duck tail » spoiler made their appearance. For the interior, clients could choose between a « Touring » finish similar to the 911 S production model, or « Lightweight », which was more stripped out to reduce the weight further. The final number built exceeded 1500, well above the 500 initially planned to gain GT homologation. Strengthened by this incredible success, the model evolved to incorporate new features, in line with racing regulations, maintaining the « client-competition » tradition that few other marques have been able to match as consistently.

The car on offer is a superb RS Touring presented in light yellow (ref.117) with black interior. According to the Porsche

France certificate, it was first put into circulation on 1 July 1973 and was delivered new in Germany. In 2002 the car was imported into France by a Porsche specialist. The current owner, an experienced racing driver and meticulous collector, acquired it in 2015, and although the car presented correctly, he decided to have restoration work carried out. This 2.7RS was the subject of a feature in the specialist press in 2006. Having verified the authenticity of this example, the restoration was carried out by professional specialists, managed by an expert appointed for the job. Once the identity and conformity of the car had been established, the aim of the restoration work was to conserve the original characteristics as far as possible. It was dismantled and the power





bien de redonner de sa superbe à cette voiture tout en conservant au maximum les caractéristiques et éléments d'origine. Le véhicule a ainsi été entièrement démonté, le groupe motopropulseur a été déposé. La caisse a été reprise là où c'était nécessaire puis repeinte dans son jaune d'origine. L'intérieur a lui aussi été rénové avec le remplacement notamment des moquettes et la réfection des sièges avec conservation des garnitures en bon état. Le moteur, qui est du bon type, avait été rénové chez le spécialiste de Rambouillet reconnu Crubilé Sport en 2007, pour un montant supérieur à 20 000 €. A cette occasion, la cylindrée du moteur a été portée à 2,8L et il a parcouru depuis moins de 5 000 km. Le dossier accompagnant la voiture fait aussi état d'entretiens dans le passé et notamment la restaura-

tion de la boîte de vitesse qui est d'origine. L'état de présentation et de fonctionnement de cette voiture est donc excellent, son propriétaire, collectionneur minutieux ayant voulu une réalisation soignée. La voiture sera livrée avec son manuel utilisateur, son cric, sa trousse à outils ainsi qu'une housse de protection. Un reportage photos ainsi qu'un important dossier de factures et les différents rapports d'expertise accompagneront aussi la voiture. Il s'agit d'un très désirable exemplaire de cette Porsche si mythique, dont les qualités de présentation et de fonctionnement satisferont les amateurs exigeants.

*train removed. Repairs were made to the bodywork where necessary and it was repainted its original yellow. The interior was also renovated, the upholstery refurbished, new carpets added and fittings in good condition conserved. The engine, which is the correct type, was rebuilt by the renowned specialist based in Rambouillet, Crubilé Sport in 2007, for the cost of over € 20,000. At this point, the engine size was increased to 2.8-litre, and since then, the car has covered less than 5,000 km. The file that comes with the car contains information about other work carried out, including the refurbishment of the original gearbox. The owner, a meticulous collector, set very high standards for the project and the presentation and running*

*condition of the car is excellent. It will be delivered with its owner's manual, jack, toolkit, protective cover, a photo report and a large file of invoices and expert reports. This is a highly desirable example of a legendary Porsche, set up and presented to a standard that will satisfy the most demanding of enthusiasts.*

## 1988 PORSCHE 911 TURBO 3.4 L RUF

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° WPOZZZ93ZKS000518  
 140.000 - 160.000 €

- Préparation Ruf
- Seulement 118 000 km
- Modèle rarissime

- Ruf preparation
- Just 118 000 km
- Very rare model



La Porsche 911 Turbo ou '930' demeure le modèle le plus puissant de la 911 et l'évolution plus civilisée de la 3.0L des années 70 qui avait couru aux 24 Heures du Mans.

Le modèle de la vente a été livré neuf chez Porsche en Allemagne le 17 avril 1989 à son premier propriétaire. En 1995, il l'envoie chez le célèbre préparateur Ruf pour une transformation mécanique et cosmétique, spécialité de la maison. Toutes les modifications BTR vont y être adaptées. Le moteur 6 cylindres à plat- 3299 cm<sup>3</sup>- 300 CV turbo compressé à injection, est modifié par augmentation de la cylindrée à

3366 cm<sup>3</sup> pour une puissance annoncée de 374 CV par le préparateur, avec un échangeur air-air spécifique. Elle est équipée d'une boîte de série à 5 rapports G50. Son aileron arrière est spécifique, double, intégré au capot, ainsi que son spoiler avant et son volant à 3 branches. Elle possède en option un pare-brise teinté dégradé vert et d'un toit ouvrant tôle coulissant. En 1999, à 82 000 kms, elle est cédée au second propriétaire, dans le sud de la France, qui ne l'utilisera que de manière sporadique, avant d'entrer entre les mains du propriétaire actuel, passionné de la marque. Elle bénéficie d'une révision poussée

*The Porsche 911 Turbo or '930' remains the most powerful 911, and the more civilised evolution of the 3L cars from the 1970s which ran in the Le Mans 24-Hour race.*

*The example on offer was delivered new to its first owner by Porsche Germany on 17 April 1989. In 1995 the owner sent it to the renowned preparer Ruf to be given the mechanical and cosmetic makeover they specialise in. All BTR modifications were fitted. The 3299cc flat-six, 300bhp turbo injection engine was increased to 3366cc and*

*374bhp, and fitted with a special heat exchanger. The car has a G50 5-speed gearbox. It was also equipped with a specific double rear spoiler, integrated into the engine lid, a front spoiler and a 3-spoke steering wheel. The windscreen has the optional graded green tint and there is a sliding metal sunroof. In 1999, at 82,000 kms, this Porsche was sold to its second owner in the South of France, who only used the car sporadically. It then passed to the current owner, a Porsche enthusiast. He had a comprehensive service carried*





et complète en octobre 2016 pour un montant de 8000 € avec étanchéité moteur. La voiture sera livrée avec ses carnets, manuels et factures d'origine, ainsi que ses double de clés et le bon de livraison neuf. Cette superbe Ruf, avec 118 000 kms d'origine, vient d'être expertisée par Alain Orthion, spécialiste Porsche de la région PACA. Il s'agit d'un modèle rarissime, passé entre les mains de l'un des maîtres historiques des préparateurs de la marque. Cet exemplaire se présente dans des conditions optimales et se comporte de manière très efficace sur la route.

*out in October 2016 for the cost of €8000, which included re-sealing the engine. The car will be delivered with its books, manuals and original invoices, spare set of keys and new delivery note. This superb Ruf, with 118,000 km from new, has just been inspected by Alain Orthion, the Porsche specialist in the South of France. It is a rare model that has been through the hands of one of the masters in historic preparation for the marque. This example is presented in prime condition and drives extremely well on the road.*





## 1987 PORSCHE 959 KOMFORT

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° WPOZZZ95ZJS900197  
Moteur n° 65H00285  
(matching numbers)

950.000 - 1.200.000 €

- Deuxième main, toute sa vie en Italie
- 26 000 km d'origine
- Entretien scrupuleux
- Complète de tous ses éléments d'origine (trousses, carnets...)

- *Two owners from new, in Italy*
- *26.000 km from new*
- *Careful maintenance*
- *Complete with all original elements (kits, manuals...)*





Exercice de style audacieux, destiné à la compétition comme à la route après développement adéquat, la 959 marqua les esprits lors de sa présentation sous la forme d'une future « groupe B » au Salon de

Francfort 1983. Évolution extrême de la 911 du point de vue technologique, elle fut longue à mettre au point, car le centre d'études Porsche de Weissach n'hésita pas à mettre ses choix techniques à l'épreuve >>>

*With its stylistic audacity, the 959 – ultimately destined for both racing and road-driving – caught the eye at the 1983 Frankfurt Motor Show, where it was presented as a future 'Group B.' It*

*was the most advanced evolution of the 911 from a technological point of view, and had taken a long time to perfect; the Porsche study centre in Weissach had no qualms about testing it in >>>*







>>> du désert au vu et au su de tous, notamment la transmission intégrale avec gestion électronique de la répartition du couple, le moteur à double turbo avec système de réduction du temps de réponse, la correction d'assiette automatique en fonction de la vitesse, le freinage à haute pression avec anti-blocage, pour ne citer que quelques éléments fondamentaux en cours de développement à l'époque. C'est en effet sur les pistes du rallye Paris-Dakar que la 959 roda ses systèmes mécaniques et électroniques avec des fortunes diverses : succès en 1984, désastre en 1985 et triomphe total en 1986.

Cette très complexe voiture laboratoire fut donc commercialisée en 1987 après une rigoureuse et savante mise au point typique du comportement habituel du constructeur. Elle respectait les règlements sportifs applicables aux voitures du Groupe B, soit

une production minimale de 200 exemplaires (une prouesse pour une machine aussi complexe) plus 20 voitures « évolution ».

Les acheteurs qui s'étaient précipités dès 1984 pour verser l'acompte de 50 000 DM ne furent pas déçus, ni par le retard des livraisons (près de deux ans, mais Porsche sut toujours communiquer avec ses clients), ni par les prestations de la 959 dite de série : 315 km/h et 3,7 secondes de 0 à 100 km/h.

Indéniablement de la famille 911, la 959 avait bénéficié d'une étude aérodynamique très soignée et le Cx avait été descendu de 0,39 (sur les modèles européens) à 0,31. Mais les recherches avaient porté principalement sur la réduction de la portance à haute vitesse et en accélération, une donnée fondamentale pour la maîtrise d'une voiture à moteur de 450 ch et 500 Nm de couple en porte-à-faux arrière, tradition oblige. Grâce à un ensemble de >>>

*>>>public, choosing desert conditions to assess its technical capabilities – notably the integral transmission with electronically managed torque distribution; twin-turbocharged engine with system for reducing response time; automatic load levelling according to speed; and high-pressure braking with ABS... to mention just some of the aspects under development at the time. The 959's mechanical and electronic systems were tried out on the Paris-Dakar, with varying results: success in 1984, disaster in 1985, total triumph in 1986.*

*This highly complex laboratory car went on sale in 1987 after a rigorous, scientific development period, typical of Porsche's approach. It conformed to competition regulations for Group B cars, i.e. a minimum production of 200 (quite a challenge for such a complex machine) plus 20*

*'evolution' cars.*

*Buyers who had rushed to pay their DM50,000 deposit back in 1984 were not disappointed – either by the delay (nearly two years, but Porsche have always known how to communicate with their clients), or by the performances of the 'serial' 959: a top speed of 315 km/h and 0-100 km/h inside 3.7 seconds.*

*The 959 was undeniably an offspring of the 911, and had benefited from detailed aerodynamic studies, leading to a drop in Cx from 0.39 (on its European models) to 0.31. But research had mainly involved reducing the load-bearing capacity at high speed and during acceleration – a fundamental aspect for mastering a car with a 450bhp engine within its rear-overhang, and torque of 500 Nm. Thanks to a range of new solutions applicable to>>>*







>>> solutions nouvelles, appliquées aux suspensions et à l'aérodynamique du véhicule, la 959 affichait à 300 km/h une portance voisine de zéro.

L'autre champ de recherche concerna la nécessaire répartition optimale du couple entre les trains avant et arrière en fonction de l'adhérence par l'intermédiaire d'embrayages multi disques à bain d'huile, dont la poussée était réglée par divers capteurs, un calculateur et un système hydraulique à haute pression. Cette répartition pouvait être automatique ou contrôlée manuellement. Porsche adopta aussi le système Denloc qui retient le pneu sur la jante en cas de crevaison ou de dégonflément car la voiture n'avait pas de roue de secours. On expérimenta aussi un système de contrôle permanent de la pression de gonflage. Côté moteur, si le classique six-cylindres à plat était naturellement conservé, il bénéficiait de solutions nouvelles, expérimentées aussi en endurance comme le refroidissement mixte (air pour les cylindres, liquide pour les culasses) qui fut ensuite généralisé.

La géniale 959 mérite donc toute l'attention des amateurs de voitures emblématiques et de techniques de pointe pour avoir été à la fois un aboutissement et la source des fantastiques progrès appliqués

aux Porsche au cours des années suivantes, progrès qui ont permis à la 911 de poursuivre une carrière sportive et commerciale au sommet en éteignant peu à peu des critiques parfois justifiées sans renier un style et une architecture qui ont assuré sa gloire ad vitam aeternam.

Cette 959 sort de l'usine de Stuttgart fin de l'année 1987, est facturée le 19 mai 1988 par Porsche Stuttgart pour être livrée le 2 juin 1988 au concessionnaire Porsche de Gênes, Piave Motori Srl qui l'immatriculera pour la première fois le 28 mars 1990. Comme l'indique l'attestation d'origine Porsche, elle est livrée noir graphite métallisée, intérieur cuir gris tricolore avec des jantes en magnésium de 17 pouces. Le concessionnaire la conservera 18 ans avant de s'en séparer en 2006 au profit du propriétaire actuel, un amateur de belles automobiles de Florence ; elle n'a alors que 12 000 km d'origine. Il s'agit donc d'une 959 de deuxième main, ce qui est véritablement rarissime sur le marché actuel. Le carnet d'entretien nous montre que les révisions ont été réalisées régulièrement, respectant le cahier des charges prôné par Porsche. Elle se présente donc dans un état que l'on peut qualifier d'impeccable. Depuis 2006, toutes les factures d'entretien sont présentes dans le dossier, y compris la dernière grosse révision réalisée en partie par Porsche

>>> *the car's suspension and aerodynamics, the 959 had a load-bearing capacity close to zero at 300km/h.*

*The other field of research necessarily concerned the optimal distribution of torque between the front and back axle-units depending on traction, using multiple-discs in oil bath clutches, with thrust controlled by a variety of captors, a calculator and a high-pressure hydraulic system. This distribution could be controlled automatically or manually. As the car had no spare wheel, Porsche also adopted the Denloc system, preventing the tyre from leaving the rim when deflated. Porsche also experimented with a permanent tyre-pressure control system. The classic six-cylinder flat-engine was naturally retained, albeit with such novel developments (also tested in endurance events) as mixed cooling (air for the cylinders, liquid for the cylinder-heads), which was subsequently widely adopted.*

*The inspired 959 fully deserves the attention of connoisseurs of iconic cars and cutting-edge technology. It is a culmination, and source, of Porsche's fantastic progress over the years, enabling the 911 to enjoy an outstanding*

*career in terms of both sales and sporting results, gradually dispelling (sometimes justified) criticism without refuting a style and architecture that have ensured its lasting glory.*

*This 959 left the factory in Stuttgart at the end of 1987, invoiced by Porsche Stuttgart on 19 May 1988 and delivered on 2 June 1988 to the Porsche dealer in Genoa, Piave Motori Srl, who registered the car for the first time on 28 March 1990. As shown on the original Porsche certificate, it was presented in metallic graphite black with three-coloured grey leather interior and 17-inch magnesium wheels. The dealer kept the car for eighteen years, selling it in 2006 to the current owner, an enthusiast from Florence, when it had covered just 12,000 km from new, making this a two-owner 959, a rare find in today's market. The service book shows us that the car has been regularly serviced as recommended by Porsche. Its presentation can only be described as impeccable. All maintenance invoices since 2006 are present in the file, including one for the last major service, carried out in part by Porsche Italy and also in Stuttgart at 20 000 km. The odometer shows that the car has covered just 6 000 km since this*





Italie et à Stuttgart directement à 20 000km. Son compteur indique qu'elle n'a roulé que 6 000 km de plus depuis son dernier entretien, totalisant donc aujourd'hui 26 000 km d'origine. Son propriétaire l'a utilisée régulièrement, participant à des rallyes de la marque, comme celui de Porto Cervo en 2008 ou celui de Misano Adriatico en 2016, à divers Concours d'Élégance, ou simplement pour quelques week-end d'agrément. Cette 959 est absolument complète : elle possède sa trousse à pharmacie, son compresseur dans la pochette d'origine, ses doubles de clés, son carnet d'entretien et autres manuels divers, y compris celui du radiocassette d'origine Blaupunkt et sa trousse à outils. Cette 959 Komfort est une rare opportunité d'acquérir l'une des supercars les plus légendaires de son temps, première supercar à adopter les quatre roues motrices, suivie de très près par la Bugatti EB110. Cet exemplaire possède un historique plus que limpide, a bénéficié d'un entretien scrupuleux avec un dossier très fourni et un kilométrage extrêmement faible. Elle est prête à être utilisée en ville, comme sur autoroute, tant ce modèle est polyvalent, à la fois facile à conduire et envoûtant à piloter avec son double turbo au souffle musical qui vous colle littéralement au siège à la première sollicitation de l'accélérateur.

*last service, with a total mileage of 26 000 km from new. The owner has driven the car regularly, participating in marque rallies such as the Porto Cervo in 2008 and the Misano Adriatico in 2016, various Concours d'Élégance events and also used it for weekend trips away. It is totally complete, coming with its first-aid kit, compressor in original pouch, spare set of keys, toolkit, service book and other manuals including the original Blaupunkt radiocassette booklet. This 959 Komfort presents a rare opportunity to acquire one of the most legendary supercars of its generation, the first supercar to adopt four-wheel drive, followed swiftly by the Bugatti EB110. This low mileage and meticulously maintained example comes with clear continuous history documented in a comprehensive file. A versatile car that is easy to use and exhilarating to drive, it is ready to be used in town or on longer journeys. With its sweet-sounding twin turbo, this car will pin you to the seat at the first touch of the accelerator.*



120

## 1968 LAMBORGHINI MIURA P400

Titre de circulation italien  
*Italian title*

Châssis n° 3646  
Moteur n° 2193

800.000 - 1.000.000 €

• Superbe remise en état  
par Bacchelli e Villa

• Dans une prestigieuse  
collection italienne  
depuis 1989

• Utilisée et entretenue  
régulièrement

• Moteur d'origine

• *Superb restoration  
by Bacchelli e Villa*

• *Part of a prestigious Italian  
collection since 1989*

• *Regularly used and maintained*

• *Original engine*





Cette Miura fait partie de la deuxième série des P400. Elle fut livrée neuve au Concessionnaire Auto Elite en Italie en juillet 1968. Elle était alors vert Miura intérieur en skai noir. Achetée aux États-Unis en 1989 par son actuel propriétaire ita-

lien, cette voiture avait été accidentée et nécessitait une restauration complète. Elle a donc été ramenée en Italie pour que les travaux soient menés à bien. En 1991, la coque était confiée aux établissements Mabert pour un contrôle et une remise>>>

*This Miura is a second series P400. It was delivered new to Auto Elite dealership in Italy in July 1968, presented in Miura green with black leatherette interior. The current Italian owner bought the car in the*

*United States in 1989. As it had been damaged and required a full restoration, it was brought back to Italy for the work to be overseen. In 1991 the shell was sent to Mabert to be inspected and restored. The engine and >>>*





>>> en état. La mécanique (moteur et boîte de vitesses) a pris le chemin de l'atelier de M. Vizzioli, spécialiste Ferrari et Lamborghini. Enfin, la carrosserie a été restaurée et repeinte chez le spécialiste reconnu, Auto Sport Bacchelli e Villa.

Depuis 2002, le propriétaire utilise cette voiture régulièrement pour se rendre en Toscane. Il a également pris part à divers rallyes historiques, comme la Coppa d'Oro delle Dolomiti où l'on peut imaginer qu'elle a pleinement exprimé sa puissance et ses qualités routières dans les routes de cols dont cette région est riche.

Régulièrement entretenue par le mécanicien du propriétaire, qui possédait aussi une Miura S, cette Miura est prête à prendre la route et se présente aujourd'hui dans un état superbe. S'agissant d'une P400, elle arbore les étonnants "cils" entourant les phares, qui disparaîtront par la suite et qui contribuent au caractère de ce modèle, rappelant les persiennes tenant lieu de lunette arrière et les lamelles logées dans la prise d'air du montant arrière. La carrosserie de teinte rouge est impeccable, de même que l'intérieur avec sa sellerie en cuir noir.

Rappelons que, lors de sa présentation au Salon de Genève 1966, la Lamborghini Miura a fait

l'effet d'une véritable provocation. Ferruccio Lamborghini, mécontent des services fournis par Ferrari, souhaitait frapper les esprits et, avec la conception révolutionnaire de son nouveau modèle, il donnait un coup de vieux aux productions de son rival de Maranello. Avec un châssis-plateforme conçu par Giampalo Dallara, la Miura recevait un moteur V12 placé en position centrale-arrière et, pour permettre une réelle compacité, il était disposé transversalement et faisait bloc avec l'embrayage et la boîte de vitesse. Cet ensemble peu banal disparaissait sous une carrosserie tracée par le crayon magistral de Marcello Gandini, chez Bertone. Basse, racée, inédite, cette voiture était différente de tout ce que l'on connaissait alors, y compris sur le plan des performances : ses 350 ch lui permettaient d'atteindre 270 km/h, une vitesse hors de portée des voitures de cette époque. Cette personnalité forte vaut d'ailleurs à la Miura d'être considérée comme la première supercar du monde.

L'exemplaire que nous présentons constitue donc une excellente opportunité de goûter les plaisirs de cette machine exceptionnelle et rare.

*>>>gearbox found their way to the Ferrari and Lamborghini specialist workshop, Vizzioli. Finally, the body was finished and repainted by the renowned specialist Auto Sport Bacchelli e Villa.*

*Since 2002, the owner has used the car regularly for trips to Tuscany. He has also taken part in various historic rallies, such as the Coppa d'Oro delle Dolomiti, where the region's winding roads would have allowed the car to flaunt its powerful engine and excellent road-handling.*

*Regularly maintained by the mechanic employed by the owner, who also owns a Miura S, this car is ready to drive and is presented in superb condition. Being a P400, the eye-catching « lashes » around the headlights that add to the character of this model, are present, matching the louvers that take the place of the rear windscreen, and on the air intake on the rear pillar. The red coachwork is impeccable, the same as the black leather interior.*

*Let's remember that the launch of the Lamborghini Miura at the Geneva Motor Show in 1966 caused an absolute storm. Ferruccio Lamborghini, unhappy with the service provided by*

*Ferrari, wanted to make an impact, and the revolutionary design of his new model put his rival at Maranello in the shade. With a chassis-platform designed by Giampalo Dallara, the Miura was equipped with a mid-mounted V12 engine. For the first time, this was slung transversely and integrated with the clutch and gearbox making an extremely compact unit. This unusual set-up was concealed beneath a body sketched by the magisterial hand of Marcello Gandini, at Bertone. Low, racy and original, nothing had been seen like this before. The performance was also unprecedented: with 350 bhp the car could reach 270 km/h, a speed out of reach for other cars of that period. With this formidable personality, the Miura could be called the first supercar in the world.*

*The example on offer presents a perfect opportunity to experience the thrills of this rare and outstanding machine.*





121

## 1955 LANCIA B24 SPIDER AMERICA PAR PININ FARINA

Titre de circulation italien  
*Italian title*

Châssis n° B24 1013  
Moteur n° B24 1024  
Coque n° 006

900.000 - 1.200.000 €

- Numéros concordants
- Restauration de grande qualité
- Modèle mêlant rareté, élégance et exclusivité

- *Matching numbers*
- *High quality restoration*
- *Model combining rarity, elegance and exclusivity*





Cette Lancia a de qui tenir : elle est la dernière conçue avec la collaboration de Vittorio Jano, si bien que l'on peut s'attendre à un certain raffinement mécanique. Son moteur

V6 de 2 litres, configuration alors peu usité, est dérivé des V4 précédents et, dans le souci d'une bonne répartition des poids, les ingénieurs ont conçu une transmission >>>

*This car is very much a Lancia: it was the last model designed with the collaboration of Vittorio Jano and so it was no surprise that mechanically it was very*

*sophisticated. Its V6 2-litre engine, an unusual configuration, was derived from the earlier V4, and the engineers conceived innovative rear-mounted >>>*





>>>par boîte-pont à l'arrière. De plus, les freins sont accolés au pont arrière, formant un ensemble extrêmement compact. Cette disposition est d'abord adoptée sur une berline mais va ensuite passer sous la robe d'un coupé, le célèbre B20 GT. Présenté au Salon de Turin 1951, il en est une des vedettes, grâce à sa ligne élégante et sobre signée Felice Boano pour le compte de Ghia (mais la voiture sera ensuite fabriquée chez Pininfarina). D'emblée, cette voiture présente d'évidentes qualités sportives et les succès ne tardent pas, à commencer par la deuxième place de Bracco aux fameux Mille Miglia, en mai 1951, derrière la beaucoup plus puissante Ferrari de Villorresi. Les B20 Corsa, plus légères grâce à leur carrosserie en aluminium, prendront le relais, confortant l'image sportive de cette voiture homogène et fiable. L'Aurelia accroche ainsi à son tableau de chasse, entre autres, une victoire à la Targa Florio, au Liège-Rome-

Liège et au Rallye de Monte-Carlo. Sur le plan technique, la voiture va connaître quelques évolutions, notamment pour répondre aux souhaits d'une clientèle attachée au Grand Tourisme naissant : du sport, certes, mais aussi du confort. Les principales modifications concernent une augmentation de la cylindrée, à 2,5 litres et 115 ch, et une simplification de la suspension arrière : on passe de bras obliques indépendants à un essieu De Dion qui évite des réactions parfois intempestives. A peu près à cette époque apparaît une version plus particulièrement destinée aux États-Unis, la B24 Spider America. Sur une plateforme de coupé raccourcie, il s'agit d'un très séduisant roadster à pare-brise panoramique. Présenté au Salon de Bruxelles 1955, ce Spider B24 S (pour "sinistra", conduite à gauche) est dû au crayon de Francesco Martinengo, pour Pininfarina. Mais il ne rencontre pas le succès escompté, car il est très cher>>>

>>>transmission to keep the weight balanced. Moreover the car featured inboard-mounted rear drum brakes, forming a compact unit. This set-up was initially used on the saloon but was eventually also seen on the coupé, the famous B20 GT. The car was one of the stars of the Turin Motor Show when it was launched in 1951, featuring elegant and simple styling by Felice Boano from Ghia (although the car was then built by Pininfarina). Right from the start this car displayed sporting potential and success came quickly, starting with the famous Mille Miglia in May 1951 when Bracco finished second behind Villorresi's much more powerful Ferrari. The B20 Corsa, a more powerful Ferrari. The B20 Corsa, took up the baton, reinforcing the sporting image of this consistent and reliable car. The Aurelia added to its trophy cabinet with, amongst others, victories at the

Targa Florio, Liège-Rome-Liège and the Monte-Carlo Rally. On the technical side, the car went through several evolutions, primarily to respond to the wishes of a clientèle interested in the increasingly popular Grand Tourisme : the sport certainly, but also the comfort. The main changes were to the engine size which increased to 2.5-litre and 115 bhp, and a simplified rear suspension with a De Dion beam. At this time, a version destined for the United States, the B24 America was introduced with an attractive roadster body on a shortened coupé platform and a panoramic windscreen. Launched at the Brussels Motor Show in 1955, this B24 Spider S (for « sinistra » or left-hand drive) was the creation of Francesco Martinengo, of Pininfarina. It didn't meet with the success expected, however, being very expensive (it was double the >>>







>>> (il vaut à l'époque le double d'une Jaguar XK 140) et, pour le goût d'une certaine clientèle, il manque un peu de confort. Lancia lance donc peu après la B24 Convertible, cabriolet doté de glaces remontantes et d'un pare-brise plus classique. Par rapport au coupé les version découvrables sont nettement plus confidentielles, avec une production de 240 Spider et 521 Convertible. Au charme, elles ajoutent la rareté.

Selon les informations du registre des Lancia B24, la fabrication de la voiture que nous présentons a commencé le 9 avril 1955, pour s'achever par des essais réalisés le

12 mai de la même année. Elle était alors de teinte beige, avec intérieur rouge et, comme elle était destinée au marché britannique, le compteur de vitesses était gradué en miles.

Dans les années 1990, cette voiture a été achetée par son actuel propriétaire à la famille de M. Bonfanti, collectionneur italien bien connu. Elle était alors dans un bel état d'origine, très saine. Rêvant de participer aux Mille Miglia, notre collectionneur, basé dans le nord de l'Italie, s'est lancé dans une restauration complète lui permettant de profiter de l'épreuve sans craindre pannes ni tracasseries mécaniques. D'ailleurs, il a trouvé cette voiture tellement agréable à utiliser qu'il a

*>>>price of a Jaguar XK 140 at the time) and lacking in comfort. Shortly afterwards, Lancia launched the B24 Convertible, with wind-up windows and a more classically-shaped windscreen. Compared to the coupé, the open versions were made in fewer numbers, with 240 Spiders and 521 Convertibles produced. They offer rarity as well as charm...*

*According to information gleaned from the Lancia B24 register, the construction of this car began on 9 April 1955, and was completed following testing on 12 May 1955. It was liveried*

*in beige with red interior, and as it was destined for the British market, the speedometer was graduated in miles.*

*During the 1990s, the present owner acquired the car from the family of the well-known Italian collector, Bonfanti. It was in lovely, original and very sound condition. Keen to participate in the Mille Miglia, our collector, from Northern Italy, set about completely restoring the car so that he could take part without fear of breaking down or mechanical issues. He subsequently found the car so enjoyable to drive that he took part twice in the great Italian challenge, in 2006 and 2007,*





participé deux fois à cette grande boucle italienne, en 2006 et 2007, et s'est engagé également à la Coppa d'Oro delle Dolomiti, autre grande classique des épreuves alpines italiennes.

Aujourd'hui, la voiture est de teinte rouge avec sellerie beige et capote noire, et elle est équipée de ses vitres latérales. L'ensemble offre une présentation superbe. La certification effectuée par l'Automotoclub Storico Italiano (ASI) précise que cette B24 Spider est conforme aux spécifications d'origine, à l'exception d'un kit Nardi à deux carburateurs, qui correspondait bien à un kit que l'on pouvait monter à

l'époque et qui présente le filtre à air correct pour les modèles 1955. La voiture, qui est accompagnée d'une carte d'identité FIVA est équipée de son moteur d'origine.

En plus d'une ligne extrêmement réussie, cette voiture éligible aux plus beaux événements historiques internationaux présente le raffinement mécanique propre à la marque. Dans cette version Spider America, elle ajoute le charme d'une carrosserie encore plus fine et racée, dont la ligne n'est même pas troublée par la présence de poignées de portes. Enfin, gage d'exclusivité, elle fait partie des Aurelia les plus rares.

*as well as the Coppa d'Oro delle Dolomiti, another classic event in the Italian Alps.*

*Today, the car is red with beige upholstery and black hood, and is equipped with side windows. The overall presentation is superb. The certification by the L'Automotoclub Storico Italiano (ASI) states that this B24 Spider conforms to the original specifications, with the exception of the Nardi twin-carburettor kit, which corresponds to a kit that could have been fitted in period, with the correct air filter for 1955 models. The car has its original engine and comes with a FIVA identity card.*

*The extremely well styled car, with the sophisticated engineering the marque is known for, is eligible for all major international historic events. In this Spider America version, it has an even more attractive streamlined body not troubled by the presence of door-handles. It is also one of the rarest Aurelia versions.*

122

## 1960 FERRARI 250 GT CABRIOLET PININ FARINA

Titre de circulation italien  
**Italian title**

Châssis n° 2139 GT  
Moteur n° 1893GT

1.300.000 - 1.600.000 €

• Restauration de très haut niveau chez Bacchelli e Villa

• Rare teinte "Grigio Fumo" d'origine

• Modèle rare et extrêmement séduisant

• Meticuleusement entretenu

• *High standard of restoration by Bacchelli e Villa*

• *Unusual original colour "Grigio Fumo"*

• *Rare and highly attractive model*

• *Meticulously maintained*





Chez Ferrari, la famille des "250" occupe une place à part, car elle a très largement contribué à faire du constructeur ce qu'il est aujourd'hui, réussissant à le faire passer du statut de marque confidentielle produisant

des automobiles sur commande, à celui de constructeur de voitures de sport fabriquées en série. Cette gamme s'appuie sur un moteur conçu par Gioacchino Colombo, un V12 de 3 litres puissant, souple >>>

*The « 250 » family occupies a special place at Ferrari, having played an important role in making the constructor what it is today, turning the business from a small-scale marque building*

*cars to order into a manufacturer of sports car produced in series. The 250 range was based on a powerful 3-litre V12 engine designed by Gioacchino Colombo, adaptable enough to use on>>>*









>>> 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 dernières lettres correspondant à Pinin Farina (encore écrit en deux mots), 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 PF présenté en 1958 et qui va faire définitivement passer Ferrari du stade artisanal à celui de la fabrication en série. Au Salon de Paris 1959, Ferrari présente le cabriolet 250 GT deuxième série, qui adopte sa forme définitive. A l'attrait de sa mécanique d'exception, cette voiture ajoute 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. Dans le domaine sportif, le succès des 250 va culminer avec les 250 GT Tour de France, puis la célèbre 250 GTO suivie de la 250 LM, cette dernière préparant les générations suivantes avec sa configuration à moteur central. Basées autour du même moteur, ces voitures vont participer à bâtir la réputation inégalée de Ferrari.

D'après les informations dont nous disposons et qui ont été fournies par Marcel Massini, spécialiste de la marque, cette voiture a été livrée neuve en septembre 1960 à M. Alberto di Tanna, à Rome. Elle était équipée d'un châssis type 508 F, d'un moteur type 128 F et ses teintes d'origine étaient "Grigio Fumo MM 16672", avec une sellerie "Nero VM 8500". Il s'agit du 93<sup>e</sup> exemplaire de 200 voitures >>>

*>>>the road or the track. The first 250 was unveiled in 1952, in a rather sporty guise, and was soon followed by the 250 Ellena and the 250 GT Europa. Comfortable and well equipped for long journeys, its 240 bhp capable of 240 km/h, these models appealed to a wide clientele. This development was confirmed, in 1957, by the arrival of the 250 GT PF coupé, the last two letters corresponding to Pinin Farina, (still written as two separate words), who designed and built the body. Pinin Farina was also responsible for the creation of the 250 GT PF coupé presented in 1958 which saw Ferrari pass once and for all from the status of an artisan to that of a car manufacturer. At the 1959 Paris Motor Show, Ferrari presented the cabriolet 250 GT Series II in what would be its definitive form. The appeal of its sophisticated engineering was enhanced by the*

*relaxed pleasure of driving with the hood down. The cabriolet was one of the most glamorous models of the 1960s – if not in the history of the automobile. In the sporting domaine, the success story of the 250 would culminate with the 250 GT Tour de France, the celebrated 250 GTO and the 250 LM, the latter paving the way for the future generation with its mid-engined set-up. Based on the same engine, these cars helped to establish the unrivalled reputation of Ferrari.*

*According to information provided by marque specialist Marcel Massini, this car was delivered new in September 1960 to Alberto di Tanna, in Rome. It was equipped with a type 508 F chassis, a type 128 F engine, and was liveried in "Grigio Fumo MM 16672", with "Nero VM 8500" upholstery. It was the 93<sup>rd</sup> of 200 examples of this model >>>*



>>> produites de ce modèle.

Par la suite, ce beau cabriolet a été exporté aux États-Unis, et a été acheté en février 1978 à un certain Michael Kraushaar, de Grand Rapid (Michigan), par M. Aldo Macioce, de Brighton (Massachusetts). La voiture était alors de teinte rouge, et le dossier comporte une copie du titre de circulation de cette époque.

L'actuel propriétaire, qui recherchait depuis longtemps un cabriolet de ce type, en a fait l'acquisition en mars 1990 auprès de M. Macioce et l'a fait revenir en Italie. Très exigeant sur la qualité, ce collectionneur italien va attendre plusieurs années avant de se lancer dans la restauration de son automobile. Il commence par chercher un moteur V12 en bon état, qu'il finira par trouver sous la forme de celui qui équipe aujourd'hui la voiture, n°1893GT. Enfin, au début des années 2000, il la confie aux meilleurs artisans pour une remise en état complète. Carrozzeria Auto Sport plus connu sous le nom de Bacchelli e Villa, un des ateliers italiens les plus réputés en la matière, est chargé de la carrosserie, qui retrouve son élégante teinte "Grigio Fumo". Les cuirs sont achetés directement auprès des éta-

blissements Connolly et la sellerie est entièrement refaite dans une attrayante couleur beige clair. De son côté, le moteur est complètement restauré par le mécanicien du propriétaire, employé à plein temps pour entretenir la collection. Le résultat est superbe à tous points de vue, rien n'ayant été laissé au hasard. La carrosserie est impeccable et présente des ajustements de panneaux sans défaut et, à l'intérieur, le tableau de bord en partie sur tôle peinte présente de magnifiques instruments dont les entourages brillent comme au premier jour. La voiture est accompagnée d'une trousse à outils comportant un marteau spécial en cuivre pour le démontage des papillons de roues à rayons.

Depuis 2008, date à laquelle ces travaux ont été achevés, cette voiture n'a été utilisée qu'avec parcimonie, pour des balades aux beaux jours sur les rives du lac de Côme. Elle apportera à son prochain propriétaire le plaisir inégalé d'un V12 de grande classe associé à une carrosserie décapotable d'une rare élégance. Une combinaison rare, dont il faut savoir profiter.

>>> produced.

*This stunning cabriolet was subsequently exported to the US and sold in February 1978 by a certain Michael Kraushaar, of Grand Rapid, Michigan, to Aldo Macioce, of Brighton, Massachusetts. The car was then red, and the file has a copy of the registration document from this period.*

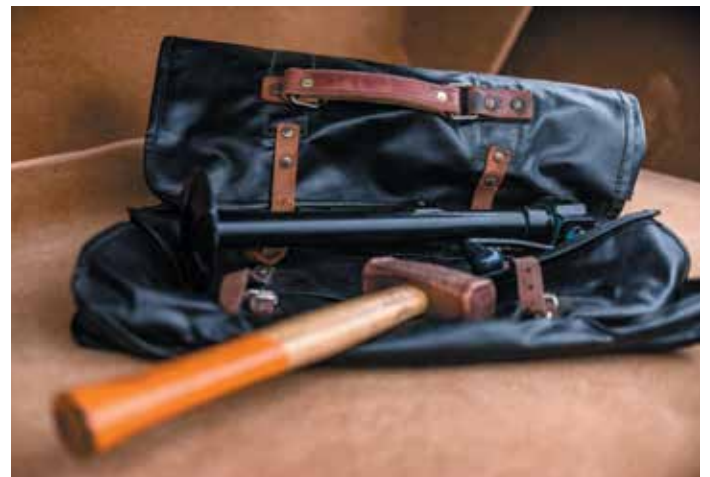
*The current owner, who had been looking for this type of cabriolet for a long time, bought it from Macioce in March 1990 and brought it back to Italy.*

*Very particular about quality, it was several years before our Italian collector was ready to carry out a full restoration of the car. He began by searching for a V12 engine in good condition, eventually finding n°1893GT, which remains in the car today. Finally at the start of the 2000s, he took it to the best craftsmen to be comprehensively restored. The renowned Carrozzeria Auto Sport, better known as Bacchelli e Villa, were put in charge of the body, which was returned to its elegant shade of "Grigio Fumo". The leather was bought directly*

*from Connolly and the upholstery re-done in an attractive light beige colour. The owner's mechanic, employed full-time to look after his collection, rebuilt the engine. With nothing left to chance, the final result is superb. The coachwork is immaculate and all panels line up perfectly. Inside, the part-painted metal dashboard displays an array of magnificent instruments with chrome that shines like new. The car has a toolkit that includes the special copper hammer for the spinners on the wire wheels.*

*Since 2008, when the work was completed, the car has only been used occasionally, for trips along the banks of Lake Como on sunny days. It will provide its new owner with the unbeatable thrill of a high class V12 engine in a convertible car of great beauty. A rare combination providing an opportunity not to be missed.*





## 1987 FERRARI TESTAROSSA SPIDER CONVERSION PAR LORENZ & RANKL

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° ZFFAA17B000081586  
Moteur n° F113B 17887

100.000 - 150.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Conversion en spider de grande qualité
- Excellent état de conservation, 20 630 km
- Seulement cinq exemplaires produits

- *High-quality conversion*
- *In an excellent state of conservation, 20,630 km*
- *Only five examples produced*



La Testarossa, mythe automobile des années 80, a fait rêver des milliers d'hommes de toutes générations. Ce coupé à l'allure exceptionnelle ne fut jamais proposé en cabriolet à une exception près, celui produit pour Giovanni Agnelli, patron de Fiat, et vendu par Artcurial en février 2016. Pourtant, la ligne sculpturale de la Testarossa s'y prête particulièrement bien et notre exemplaire en témoigne. Conçue par les ateliers Lorenz & Rankl, dont le sérieux est reconnu, cette conversion a donc été étudiée avec des renforts de carrosserie ainsi que la création d'une cinématique de capote semi-électrique permettant à la voiture de conserver son élégance, capote fermée comme ouverte. De couleur jaune Giallo associée à un intérieur en cuir noir, ce spider est en excellent état général. Côté entretien mécanique, elle a récemment fait l'objet d'une importante révision

incluant les courroies. Elle fut précédemment entretenue au sein du réseau Ferrari, par la concession Maserati Trident. Son historique est assez clair puisqu'elle n'aurait connu que trois propriétaires depuis l'origine. Son faible kilométrage, d'un peu plus de 20 000 km, est lié à son histoire, cette voiture étant restée au sein d'une collection sans rouler beaucoup. Elle sera livrée accompagnée de ses livrets d'origine, de ses factures d'entretien et de son échappement d'origine puisqu'elle est aujourd'hui équipée d'un échappement Tubistyle en inox. Ce Spider allie beauté et rareté, et offre l'opportunité de rouler cheveux au vent au son du 12 cylindres Ferrari.

*The Testarossa, mythical automobile from the 1980s, was a dream of men of all generations. This exceptional-looking coupé was never offered in a cabriolet form, with one exception, the one that was specifically produced for Giovanni Agnelli, the owner of Fiat, and sold by Artcurial in February 2016. However, the sculptural lines of the Testarossa lends itself particularly well to being converted into a spider, as this example demonstrates. Performed by the renowned Lorenz & Rankl workshop, this conversion has been carefully engineered with relevant body reinforcements, as well as the creation of a semi-electric convertible top with a fully sorted out kinematics that allows the car to retain its elegance. In Giallo yellow with black*

*leather interior, this spider is in excellent overall condition. It has recently undergone a major mechanical overhaul, including a belts' change. It was previously maintained within the Ferrari dealer network, through the Maserati Trident dealership. Its history is quite clear, as it had just three owners from new. Its low mileage, just over 20,000 km, is linked to its history, as it remained within a collection without much use. It will be delivered with its original booklets, service invoices and exhaust of origin, since it is now equipped with a stainless steel Tubistyle exhaust. This Spider combines both beauty and rarity, and offers the opportunity to drive hair blowing in the wind with the sound of its Ferrari 12-cylinders.*







## 2010 FERRARI 599 GTO

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° ZFF70RDB000173507  
Moteur n° F140 CE 158660

500.000 - 700.000 €

- Historique français et seulement 11 700 km
- 599 exemplaires dans le monde
- Des performances hors du commun

- *French history and only 11 700 km*
- *599 examples worldwide*
- *Outstanding performance*





L'appellation GTO est une véritable signature dans l'univers Ferrari. Présentée au Salon de Pékin en 2010, la 599 GTO se veut un hommage à ses devancières les 250

et 288. Ses développements techniques sont issus de la 599XX qui avait été développée uniquement pour la piste et dont elle reprend de manière légèrement adoucie>>>

*GTO is the signature to have in the Ferrari world. First presented at the Beijing Motor Show in 2010, the 599 GTO was intended as a tribute to its predecessors the*

*250 and 288. An evolution of the 599XX track car, it had the same, if slightly tempered, ultra-sporty personality. It was powered by a magnificent V12 6-litre>>>*







>>> le tempérament d'ultra sportive. Elle est mue par un magnifique moteur V12 à 65° développant 670 chevaux grâce à près de 6.0L de cylindrée. Accouplé à une boîte de vitesse séquentielle F1 ultra rapide, l'ensemble offre des performances exceptionnelles. La GTO abat le 0 à 100 km/h en 3,35 secondes et peut dépasser 335 km/h de vitesse de pointe. Ses jantes en 20 pouces et ses appendices en carbone dont le très important extracteur d'air en disent long sur le tempérament de la voiture. A bord, les baquets en tissus et Alcantara et l'omniprésence de carbone confirment l'atmosphère. Le Manettino positionné sur le volant permet à la guise du pilote d'adapter le tempérament de la voiture en utilisant les 5 modes. Les palettes au volant offrent une précision d'usage incroyable et des rétrogradages optimisés. Le freinage est assuré par des disques en carbone-céramique qui vous garantissent mordant et endurance. Le grand tour de force de Ferrari avec cette GTO est sans doute d'avoir réussi à créer une voiture extrêmement performante mais très facile à conduire en toutes circonstances.

La Ferrari 599 GTO que nous présentons est d'origine française. Elle fut livrée neuve le 9 juin 2010 par le concessionnaire Modena Sport de Toulouse à son premier propriétaire résidant à Carcas-

sonne. Le second en fit l'acquisition un an après, la voiture avait alors 6 727 km. Enfin son actuel propriétaire l'acheta en 2015, la voiture ayant un peu plus de 10 000 km. Notre 599 est dans une configuration particulièrement appréciée des amoureux de la marque, dans une livrée combinant une peinture extérieure rouge « Rosso Corsa » à un intérieur noir. Elle propose un toit mat gris foncé « Grigio Silverstone » assorti à sa bande centrale sur le capot moteur. Le carnet d'entretien qui accompagne la voiture fait état d'entretiens réguliers toujours au sein du réseau agréé Ferrari. La voiture est en excellent état général parfaitement en accord avec son faible kilométrage. Cette Ferrari bénéficia d'un traitement Permagard 5000 en 2011. Elle sera livrée avec son mainteneur de charge Ferrari, sa housse spécifique et sur-mesure, la pochette contenant tous les carnets et ses double de clefs. Cette voiture qui n'a été fabriquée qu'à 599 exemplaires pour le monde entier est très rapidement devenue un collector. Unaniment reconnue comme l'une des meilleures Ferrari des dernières décennies, la GTO est déjà un mythe pour les collectionneurs de la marque. Notre exemplaire, français et faiblement kilométré offre de sérieux atouts pour séduire les amateurs les plus exigeants.

>>> *engine at 65°, producing a whopping 670 bhp. Coupled to the F1 SuperFast sequential-shift gearbox, it was capable of an extraordinary performance: the GTO went from 0 to 100 km/h in 3.35 seconds and had a top speed of over 335 km/h. The 20-inch wheels and carbon features, including a huge air extractor, spoke volumes about the car's temperament as did the interior, with its fabric and Alcantara bucket seats and an abundance of carbon fibre. The Manettino, positioned on the steering wheel, had five settings allowing the driver to adjust the car's behaviour. The gearshift paddles offered incredible precision and optimized downshift. The carbon-ceramic discs provided an effective and durable braking system. The tour de force for Ferrari, in creating this GTO, was to build such an incredibly powerful car that was so easy to drive.*

*The Ferrari 599 GTO on offer is originally French. It was delivered new on 9 June 2010 by the Toulouse dealer, Modena Sport, to its first owner in Carcassonne. It passed to its second owner a year later, when it had covered 6,727 km. The current owner acquired the car in 2015, with just over 10,000 km on the clock. It is presented in*

*the particularly desirable colour scheme of "Rosso Corsa" with black interior, and matt, dark grey «Grigio Silverstone» roof, matching the central strip on the bonnet. The service book reveals regular maintenance within the authorized Ferrari network. The car is in excellent overall condition, in line with its low mileage. The car was given Permaguard 5000 treatment in 2011. It will be delivered with its Ferrari battery charger, made-to-measure cover, folder of manuals and spare set of keys. Just 599 examples of this model were produced worldwide and it quickly became a collector's item. Widely recognised as one of the best Ferrari of recent decades, the GTO already has legendary status for marque collectors. This French example, with low mileage, has much to offer to the most demanding enthusiast.*





## 1948 FERRARI 166 SPYDER CORSA PAR SCAGLIETTI

Titre de circulation suisse   
**Swiss title**

Châssis n° 014I  
 Moteur n° 014I

*Estimation sur demande*  
**Estimate on request**  
 Sans réserve / **No reserve**

- Beau palmarès, pilotée par Fernando Righetti, Raymond Sommer, Giuseppe Farina et Giampiero Bianchetti

- Historique suivi et très documenté

- Voiture à l'évolution permanente, typique de l'histoire d'une voiture de compétition de haut niveau

- Sortant d'une restauration complète respectant les spécificités d'origine

- *Excellent racing provenance, driven by Fernando Righetti, Raymond Sommer, Giuseppe Farina and Giampiero Bianchetti*

- *Continuous and well-documented history*

- *Evolved over time, typical for a top level competition car*

- *Recent full restoration to original specification*





La forme de cette voiture surprendra peut-être les amateurs de Ferrari, car elle ne correspond pas aux carrosseries qui habillent traditionnellement la 166 SC. En fait, elle reflète l'histoire riche de cet exemplaire et son destin de machine de course à succès.

Équipée du moteur V12 conçu pour Enzo Ferrari par Gioacchino

Colombo et qui allait propulser la marque vers les plus hauts sommets, elle est émouvante par son ancienneté car elle est née un an après la toute première voiture portant le nom Ferrari. Il s'agit probablement de la septième 166 SC produite et elle correspond donc à l'une des premières créations d'Enzo. Rappelons que la 166 SC a permis à Ferrari de signer ses premiers >>>

*Ferrari enthusiasts may be surprised by the shape of this car with its rather unconventional 166 SC body. The coachwork tells the story of a rich history as a racing car that was designed to be successful.*

*Equipped with the V12 engine designed for Enzo Ferrari by Gioacchino Colombo that*

*propelled the marque to the top, this car was built just one year after the first car to bear the Ferrari name. This is believed to be the seventh 166 SC built making it one of Enzo's first creations. Ferrari achieved its first major competition success with the 166 SC, securing victory in the Mille Miglia and the Le Mans 24 Hours.>>>*





Aosta-Gran San Bernardo hillclimb, 1948 © DR



Circuit de Mantova, 1948 © DR

>>> succès les plus marquants, comme ses victoires aux Mille Miglia et aux 24 Heures du Mans.

Le présent exemplaire de 166 Spyder Corsa, qui porte le n° de châssis 014 I, est le troisième Spyder Corsa dotés du châssis court de 2 254 mm modifié par Ferrari sur demande de son pilote et propriétaire Giampiero Bianchetti. Ce dernier faisait entretenir cette 166 SC par Ferrari durant ses premières années en course, ce qui est documenté par les archives de Ferrari à Maranello. En sortant des ateliers de fabrication, en mai 1948, la 166 SC est équipée, sur châssis long de 2420 mm, d'une carrosserie Ansaloni Spyder Corsa à ailes cycles. Elle participe dès le 30 mai à sa première course, le GP de Formule 2 de Bari. Ferrari la confie à Fernando Righetti et, selon les archives d'époque, un dommage à l'avant l'empêchait de terminer l'épreuve. La voiture poursuit la saison selon un rythme soutenu, et remporte d'appréciables résultats que nous pouvons rappeler ici :

- Course de Formule 2 du Circuito di Mantova, mi-juin, Giampiero Bianchetti, 7<sup>e</sup>.
- Gran Premio di San Remo, fin juin, Raymond Sommer (double vainqueur des 24 Heures du Mans), 4<sup>e</sup>.
- Course de côte Aosta-Gran San Bernardo, 1er août, Bianchetti, 5<sup>e</sup> (2<sup>e</sup> de sa catégorie).
- Circuito di Pescara, mi-août, Bianchetti, 9<sup>e</sup>.

- Gran Premio Formula 2 di Napoli (Posillipo), juillet, Bianchetti, 7<sup>e</sup>.

- Formula Libre au Lac de Garde, octobre, Bianchetti, abandon. Dernière course au sein de l'équipe usine.

Elle revient après les courses à l'usine pour des révisions et des mises au point comme l'indique le cahier des tests moteurs Ferrari de l'usine :

- 07/07/1948 : révision après la course Bolzano-Mendola
- 20/10/1948 : révision moteur

A la fin de l'année 1948, Giampiero Bianchetti rachète la voiture à l'usine Ferrari. A l'époque, il possède également la 166 S victorieuse aux Mille Miglia. En 1949, il engage le Spyder Corsa de la vente dans plusieurs épreuves, dont la Targa Florio, le Gran Premio dell'Autodromo à Monza, le Gran Premio di Garda, le Grand Prix de Lausanne et la course de côte Aosta-Gran San Bernardo. Malgré cet ambitieux programme, la voiture ne termine que la course de côte, à la deuxième place. C'est à la fin 1949, comme le précise le 'Cartellino di vendita (commessa 419/C)' des archives Ferrari, que la voiture retourne à l'usine pour un réalésage de la cylindrée moteur. Elle passe de 2000 à 2340cm<sup>3</sup>. Le châssis passe lui de 2420 à 2254 mm, châssis court donc. Parallèlement, elle reçoit des renforts pour la rigidifier. Arrive la saison 1950, beaucoup

>>> *The 166 Spyder Corsa presented here, chassis number 014I, is the third short chassis (2 254 mm) Spyder Corsas modified by Ferrari on demand of driver and owner Giampiero Bianchetti. Ferrari maintained for Bianchetti this 166 SC during this early racing period, what is documented in the Ferrari archives in Maranello.*

*On initially leaving the factory in May 1948 with a 2420 mm long chassis, the 166 was fitted with an Ansaloni Spyder Corsa body with cycle wings. It took part in its first race on 30 May, the Bari Formula 2 GP. Ferrari gave the drive to Fernando Righetti and according to archive material, the car retired following damage to the front. The 166's season continued at a steady pace, with some significant results :*

- *Formula 2 race on the Circuito di Mantova, mid-June, Giampiero Bianchetti, 7th.*
- *Gran Premio di San Remo, end of June, Raymond Sommer (double Le Mans 24 Hours champion), 4th.*
- *Aosta-Gran San Bernardo hillclimb, 1 August, Bianchetti, 5th (2nd in class).*
- *Circuito di Pescara, mid-August, Bianchetti, 9th.*
- *Gran Premio Formula 2 di Napoli (Posillipo), July, Bianchetti, 7th.*
- *Formula Libre at Lac de Garde, October, Bianchetti,*

*retired. Last race as part of the factory team.*

*The car returned to the factory for servicing and development after each race as confirmed by the log of Ferrari engine tests made by the factory :*

- *07/07/1948 : service following the Bolzano-Mendola race*
- *20/10/1948 : engine service*

*At the end of 1948, Giampiero Bianchetti, who also owned the Mille Miglia-winning 166 S, bought #014I from the Ferrari factory. In 1949 he entered our Spyder Corsa for various competitive events, including the Targa Florio, the Gran Premio dell'Autodromo at Monza, the Gran Premio di Garda, the Grand Prix de Lausanne and the Aosta-Gran San Bernardo hillclimb. Of this ambitious programme, the car only finished the hillclimb, in second place. The 'Cartellino di vendita (commessa 419/C)' in the Ferrari archives shows that the car returned to the factory at the end of 1949. A re-bore increased the engine size from 2000cc to 2340cc and the chassis was shortened from 2420 to 2254 mm, making it a short wheelbase car. At the same time, reinforcements were added to increase rigidity. The 1950 season was a much less hectic affair, with the Ferrari 166 SC taking part in just one event, the Gran Premio dell'Autodromo, at Monza. It*





Bianchetti aux côtés de #014I,  
1949 Monza © DR



#014I après les modifications de Ferrari, 1949 © DR

plus calme, car la Ferrari 166 SC ne prend part qu'à une seule épreuve, le Gran Premio dell'Autodromo, à Monza : elle termine troisième dans la première manche et cinquième dans la dernière, un résultat étonnant pour une machine qui commence à accuser son âge. Pour lui donner une allure plus moderne, elle est modifiée pour la saison 1951, et reçoit une partie avant dans le style Tipo 125 de Grand Prix, tout en gardant son soubassement de 166 Spyder Corsa. A cause de cette

particularité, elle est mentionnée à tort dans certains comptes-rendus de course comme étant une 166 F2 ou une 125. Dans cette nouvelle configuration, la Ferrari participe à plusieurs épreuves, entre les mains de Bianchetti :

- Gran Premio dell'Autodromo, Monza, 6e dans une manche et 7e au cumul.
- Célébration à Genève des 500 ans de Christophe Colomb, 6e.
- Circuit du Lac, Aix-les-Bains (juin), abandon.>>>

*finished 3rd in the first race and 5th in the last, an extraordinary result for a machine that was starting to show its age. For the 1951 season, the car kept its 166 Spyder base but was re-styled to give it a more modern look, with a new front section similar to the Grand Prix Tipo 125. This distinctive appearance led to it being incorrectly called both a 166 F2 and a 125 in certain race reports. In its new configuration the Ferrari 166 SC participated*

*in various races, driven by Bianchetti :*

- Gran Premio dell'Autodromo, Monza, 6th in one race and 7th overall.
- Celebration in Geneva of 500 years of Christopher Columbus, 6th.
- Circuit du Lac, Aix-les-Bains (June), retired.
- Gran Premio di Roma (June), 2nd.
- Gran Premio dell'Autodromo di Modena (September), 6th.>>>





>>>- Gran Premio di Roma (juin), 2°.

- Gran Premio dell'Autodromo di Modena (septembre), 6°.

Entre 1950 et 1952, le Spyder Corsa est entretenu par l'usine et y est équipée d'un nouveau boîtier de direction qu'elle possède toujours aujourd'hui. En 1952, Ferrari apporta de nombreuses améliorations, notamment pour une meilleure tenue de route, avec des suspensions avec jambes de force, des amortisseurs Houdaille et des butées de caoutchouc.

Le 8 juin 1952, elle n'est engagée qu'à une seule épreuve, le Gran Premio dell'Autodromo (Monza), qui correspond aussi à sa dernière sortie en course. Surpassée par ses concurrentes, elle abandonne dès le premier tour. Le châssis est allégé par des percements, mais avait parallèlement reçu des renforts pour le rigidifier. En plus de ces modifications, le bloc moteur et la transmission avaient été remplacés par des éléments de 166 plus récents, bien que de nombreux composants d'origine aient été conservés.

La voiture est reprise en 1953 par Ferrari qui la stocke. En avril 2016, une conversation entre son propriétaire actuel et Francesco Scaletti du département Ferrari Classiche, nous apprend qu'elle est stockée dans la région de Rome avant de revenir à Maranello en 1955. Selon les très sérieux historiens David N. Seielstad, Matthias Urban et Mike Sheehan, Enzo Ferrari, en 1954, satisfait de la nouvelle Monza/Mondial, demande l'envoi de #014I comme base d'étude chez Scaglietti, le célèbre carrossier de Modène, pour expérimenter les futures carrosseries des modèles de course à venir. C'est alors qu'elle reçoit la carrosserie qu'elle possède aujourd'hui en 1955/56. Moderne, enveloppante et profilée, elle présente une ressemblance quasi-jumelle avec la 500 Testa Rossa, produite ultérieurement. En 1955, Ferrari équipe seulement deux sièges de course avec un époustouffant et unique simili cuir façon python. Une était la Ferrari #0492M et l'autre notre 166 Spyder Corsa #014I. Ce simili cuir d'origine de 1955 habille encore aujourd'hui les sièges de #014I.

>>>*The Spyder Corsa was maintained by the factory between 1950 and 1952, during which time it was fitted with the steering box that it retains today. In 1952, Ferrari made various improvements to the car, primarily to improve the handling, adding suspension struts, Houdaille shock absorbers and rubber stops.*

*On 8 June 1952, the car participated in a final race, the Gran Premio dell'Autodromo (Monza). Overtaken by its fellow competitors, it retired on the first lap.*

*In an attempt to make it more competitive, holes were made in the chassis to reduce the weight while maintaining rigidity with further strengthening. In addition to these modifications, the engine block and transmission were replaced with more up-to-date 166 equivalents, although many of the original components were used.*

*The car was taken in and stored by Ferrari in 1953. We know,*

*from a conversation in April 2016, between the current owner and Francesco Scaletti from Ferrari Classiche, that the car was stored near Rome before being returned to Maranello in 1955. According to renowned historians David N. Seielstad, Matthias Urban and Mike Sheehan, Enzo Ferrari then sent chassis #014I to Scaglietti, the top-class coachbuilder in Modena. Satisfied with the new Monza/Mondial in 1954, Enzo wanted the chassis of this 166 SC to provide a base for experimental bodies for future competition cars. And so in 1955/6 the car was given the body it retains today. Modern, enveloping and streamlined, it closely resembled to the later built 500 Testa Rossa. Ferrari equipped in 1955 only two race cars seats with an absolute unique and stunning high quality Python leather imitation. One was Ferrari # 0492M and the other this 166 Spyder Corsa #014-I. This car has still its absolute original Ferrari Python leather imitation from 1955.*





La 166 étant âgée et dépassée pour la course, elle sert donc de plateforme d'essai pour la nouvelle génération de carrosserie. Il semble toutefois que les instruments, le pédalier, le levier de vitesse et le volant ont tous été repris de la carrosserie Ansaloni d'origine. Cette nouvelle version comportait initialement des prises d'air latérales "coupe-frites" style Parravano ainsi qu'un appui-tête, mais celui-ci a finalement été supprimé.

Peu après avoir reçu sa carrosserie Scaglietti, la 166 est vendue à Michele Vernola, un négociant automobile de Milan et, en 1957, elle se trouve entre les mains de Nico Gianella, un mécanicien habitant à Lucerne. Souhaitant semble-t-il tenter sa chance professionnelle aux États-Unis, il s'y rend et ouvre une petite station service à Santa Barbara (Californie). Cette opération est financée par la vente de deux cabriolets Talbot et, ayant stabilisé sa situation professionnelle dans le nouveau-monde, Gianella décide de faire venir sa famille et importe également quelques voitures, dont la

166 SC. Dans un email au propriétaire actuel Patrizia Gianella, la fille de Nico, relate des souvenirs très précis comme le léger accrochage qui eut lieu en face du garage de son père. Plusieurs photos démontrent que l'appui-tête était encore présent autour de 1959 et sera enlevé ultérieurement par Nico Gianella. Patrizia joint à son message une photo d'elle et son frère dans la voiture en 1961.

Quelques années plus tard, en 1962, Gianella s'en sépare, au profit de Michael C. Peake, également résident à Santa Barbara. M. Peake utilise la voiture régulièrement pour se déplacer et, en 1969, il décide de s'en séparer et la céder à Norman et Jacqueline Blank, de Pasadena, qui l'immatriculent '1KC 501'; la plaque originale est jointe dans l'important dossier accompagnant la voiture. Pendant cette période, on la voit régulièrement lors de rencontres locales ou d'événements plus prestigieux comme ceux du Ferrari Club of America. Ainsi, elle est présente en 1994 au 30<sup>e</sup> rassemblement annuel du FCA et au Concours de Monterey et, en 2002, >>>

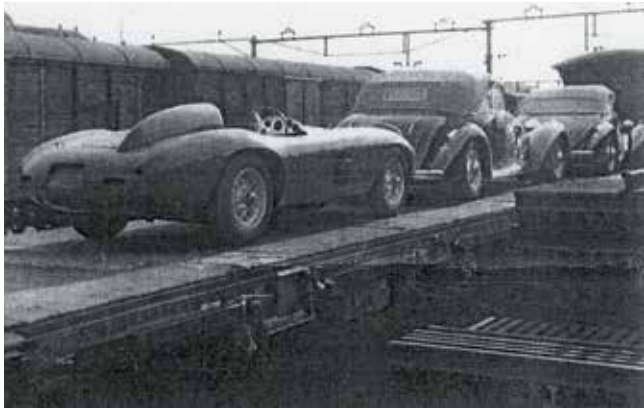
*Too old to be competitive on the racetrack, the car served to test the new generation of coachwork. It appears that the instruments, pedals, gearshift and steering wheel were all retained from the original Ansaloni body. The new version initially had Parravano-style side air intakes, and a headrest, which was later removed.*

*Soon after getting its Scaglietti body, the 166 SC was sold to Michele Vernola, a car dealer from Milan. In 1957, it found itself in the hands of a mechanic from Lucerne, Nico Gianella, who was keen to try his luck in the US, and moved to Santa Barbara, California to set up a small service station. This venture was financed by the sale of two Talbot cabriolets. Once settled in his new life, he brought his family over, and a few of his cars, including the 166 Spyder Corsa. In an email to the current owner Nico's daughter, Patrizia Gianella describes particular memories she had of the car, including a minor*

*collision that took place opposite her father's garage. Several photographs prove that the headrest was still on the car till about 1959 and was taken away later by Nico Gianella. Patrizia attached a photo of her and her brother in the car in 1961.*

*A few years later, in 1962, Gianella parted with the 166 SC, and it passed to Michael C. Peake, also from Santa Barbara. Mr. Peake drove the car regularly before selling it in 1969 to Norman and Jacqueline Blank, from Pasadena, who registered it '1KC 501'. The original plate with this number is in the file that comes with the car. During this period, the 166 SC was regularly seen at local meets and prestigious events run by the Ferrari Club of America. In 1994 it appeared at the 30th edition of the annual FCA meeting and the Concours in Monterey, and in 2002 at the FCA National Concours in Los Angeles.*

*In 2005, following the death of Mr Blank, the Ferrari was>>>*



#014I dans le train, prêt à être embarqué pour les USA, Lucerne, 1957 © DR



Nico Gianella en 1958 à Santa Barbara aux côtés de #014I © DR



Patrizia Gianella et son frère aux côtés de #014I, Santa Barbara, 1958 © DR

>>> au Concours National du FCA, à Los Angeles.

Après le décès de M. Blank, la Ferrari est vendue en 2005 au grand collectionneur Tom Shaughnessy, qui la confie à un auctioneer américain en 2007. Elle y sera vendue à Pebble Beach pour USD. 1 050 000. Il est intéressant de voir qu'au même moment, une 750 Monza était adjugée pour 50 000 \$ de plus et une 225 Sport, #0160ED, pour 200 000 \$ de plus l'année précédente. Souhaitant préserver l'aspect original de la voiture mais désireux de l'utiliser normalement, le nouveau propriétaire, Anthony Podell à Los Angeles, décide de faire refaire tout ce qui est mécanique, dont l'état était médiocre, mais en préservant la carrosserie d'origine, les accessoires et tous les éléments qui font la personnalité de cette 166 SC. Pour ce faire, il la confie à Patrick Ottis Company, de Berkeley (Californie), en consacrant une somme très importante à ces travaux (facture originale dans le dossier). Ceux-ci permettent à la belle Ferrari de retrouver une utilisation correspondant à sa destination pour prendre part au Colorado Grand et aux courses de Monterey Historic. Il s'en sépare grâce à une vente aux Etats-Unis en 2011 où elle est acquise par un collectionneur européen, amateur de la marque. En 2013, #014I entre au Musée Ferrari de Maranello pour y être exposée aux côtés d'une 375 MM, d'une 166 MM et d'une 250 TR (0728TR) pour l'exposition sur les premiers bolides de la marque. Elle se présente alors dans son jus

d'origine, sa carrosserie n'ayant jamais été repeinte depuis sa sortie de la carrosserie Scaglietti mais avec une mécanique optimale. C'est auprès de ce dernier propriétaire que le vendeur en fait l'acquisition et qu'il fait procéder à une restauration complète chez Barhofer Automobile à Singen en Allemagne, spécialiste des Ferrari, pour un montant total de 210 000 € (factures jointes). Le travail est réalisé de manière très intelligente, en respectant les particularités historiques de la voiture. La carrosserie en aluminium est mise à nue, le châssis traité, mécanique démontée et refaite. Le restaurateur conserve toutes les traces de ses évolutions (adjonction des renforts notamment et soudures d'époque). Élément important, le sellier a réussi à conserver l'intérieur en pythons d'origine en le sauvant et le restaurant de manière méticuleuse pour lui redonner son lustre d'antan. Tout ce travail est récompensé lors du Concours d'Élégance de Zurich en août 2016 où elle remporte le Best of Show.

Cette 166 SC, châssis 014I, se présente aujourd'hui dans un état exceptionnel, sortant d'une restauration sans compter qui a su conserver ses particularités originales et l'esprit de la construction Ferrari puis Scaglietti de l'époque. Il est rare qu'une machine de course de cette époque conserve une telle part d'intégrité, en particulier si on la compare aux Ferrari les plus anciennes qui, pour beaucoup, ont été recarrossées ces dernières années. Cette Ferrari garde la trace de son passage dans

>>> *acquired by well known collector Tom Shaughnessy, who sold it at auction in Pebble Beach in 2007, where it fetched \$1 050 000. It is interesting to note that a 750 Monza sold for 50 000 \$ more at the same time, and the previous year a 225 Sport #0160ED changed hands for \$ 200 000 more. The new owner, Anthony Podell from LA, decided to overhaul the car mechanically, to ensure it was in perfect working condition, so that he could drive it freely. However, he was keen to retain the original body, accessories and all the features that gave the 166 SC its distinctive personality. The work was carried out, at considerable expense, by the Patrick Ottis Company in Berkeley, California, and the original invoice is in the file. And so this stunning Ferrari could once more be driven as intended, and the car took part in the Colorado Grand and competed in the Monterey Historic. Podell then sold it at an auction in the US in 2011 where it was bought by a European collector and Ferrari enthusiast. In 2013, #014I was put on display in the Ferrari Museum in Maranello alongside a 375MM, a 166MM and a 250 TR (0728TR) in an exhibition of the marque's earliest machines. The car was presented as it was, with the paintwork untouched since leaving the Scaglietti workshops, but in top mechanical condition. The European collector sold the car to the present owner who had it*

*fully restored by Ferrari specialist Barhofer Automobile in Singen, Germany, for a sum of € 210,000 (invoices in the file). The restoration project was carried out with the aim of respecting the history and original features of the car. The aluminium body was stripped, the chassis treated, and all mechanical elements dismantled and rebuilt. All traces of the car's various evolutions (notably the extra reinforcements and period welding) were preserved. Fortunately, the upholsterer managed to conserve and restore the original snakeskin interior, which regained its original lustre. This ambitious restoration project was justly rewarded when the car won Best of Show in the Zurich Concours d'Élégance in August 2016.*

*The 1948 Ferrari 166 Spyder Corsa by Scaglietti, #014I, is presented here in exceptional condition. It is fresh from a no-expense spared restoration that has preserved the original and unique features of the car that embody the spirit of construction carried out in period first by Ferrari and later Scaglietti. It is rare for a competition car from this period to retain its integrity, particularly the earliest Ferrari that have largely been re-bodied in recent years. This example has retained traces of its journey from the Ferrari factory team, driven by Bianchetti, Farina and Sommer. #014I played its part in forging the marque's still emerging*





l'équipe usine Ferrari et, entre les mains de Bianchetti, Farina et Sommer. Elle a participé à forger la réputation encore naissante de la marque en bénéficiant des évolutions mécaniques régulières de l'usine pour être toujours performante. Le dessin magistral de sa carrosserie, signé Sergio Scaglietti, artiste des lignes des plus importantes Ferrari de courses, peut nous permettre de la qualifier de 'voiture expérimentale' ou 'voiture laboratoire' qui a permis à Enzo Ferrari de valider la carrosserie de la future 500 Testa Rossa. La carrosserie Scaglietti de cette 166 SC pourrait donc être qualifiée de prototype de la robe si féline de la 500 TR.

Son état, son origine, son palmarès et son historique bien documentés d'écrits originaux, d'échanges divers, de factures et photos

d'époque (le tout réuni dans un épais dossier) ne peuvent que susciter l'intérêt des collectionneurs Ferrari, attachés aux premières années glorieuses de la marque. Cette voiture de course extraordinaire, qui couvre la période de course la plus importante de Ferrari de 1948 à 1956, ne peut pas seulement être utilisée en course. Avec son immatriculation route, son futur propriétaire pourra aussi en profiter sur route. Cette 166 Spyder Corsa est un des fleurons de cette période qui a permis à Enzo Ferrari de faire de son entreprise un mythe bien vivant suscitant toutes les passions encore aujourd'hui.

*reputation, and benefited from ongoing mechanical development by the factory in an attempt to remain competitive. The body, expertly designed by Sergio Scaglietti, responsible for creating some of the most important Ferrari racing cars, can be called an « experimental car » or « laboratory car » that enabled Enzo Ferrari to validate the bodywork for the future 500 Testa Rossa. It is therefore not unreasonable to call the Scaglietti coachwork of this 166 SC a prototype for the feline body of the 500 TR.*

*This car, dating back to the early and glorious days of Ferrari, has enormous appeal for marque collectors. It is offered with original documentation outlining its racing provenance and history, and with a large file containing period correspondence, invoices and photos.*

*However, this extraordinary racing car, covering the most important Ferrari race history from 1948 till 1956, cannot only be driven on race courses. With its street registration, it can be enjoyed legally everywhere on the road.*

*This 166 Spyder Corsa is one of the stars of a period that saw Enzo Ferrari develop his business into the legendary marque that still excites the passions today.*



## la bonne étoile



Johnny Hallyday a enregistré plus de 1000 titres, a vendu plus de 110 millions d'albums, a traversé depuis 60 ans toutes les modes et les courants musicaux grâce à son talent, cette voix à la puissance inimitable, à cette générosité, cette vérité permanente envers son public, l'amour de son public.

Evoquer Johnny Hallyday sans parler de sa passion pour les deux ou quatre roues serait passer à côté de l'homme. Toute au long de sa vie, il a possédé les plus belles automobiles, de la Ferrari 250 California Spider à la Lamborghini Miura, en passant par une AC Cobra, une Aston Martin DB6, une Ferrari 275, une Bizzarini ou une Ford Mustang dans laquelle il participa au Rallye Monte-Carlo pour Ford France. On ne compte pas non plus les centaines de motos qui ont partagées sa vie, principalement des Harley Davidson avec lesquelles il a traversé les Etats-Unis ou sillonné les routes françaises.

Cette année, Johnny Hallyday a décidé de mettre en vente sa Cadillac 53 qu'il a entièrement fait customiser par le pape américain du custom, Boyd Coddington. Cette voiture n'avait jamais quitté les Etats-Unis et elle sera présentée en exclusivité pour la première fois en France sur le stand Artcurial Motorcars cette année. A ses côtés, il ajoute son Harley Davidson Softail Springer, une de ses motos préférées qu'il aura conservé 28 ans. Johnny a choisi de mettre en vente ces deux véhicules hors du commun au profit de l'association La Bonne Etoile, co-présidée par sa femme Laeticia Hallyday.

La Bonne Etoile est une association régie par la loi 1901, à but non lucratif créée en janvier 2012. Elle a pour mission de prendre en charge des enfants et des adolescents, souvent orphelins, laissés pour compte, atteints de maladies ou de handicaps physiques; au Vietnam dans un premier temps, pour ensuite étendre leur aide au reste du monde. L'asso-

ciation offre à ces jeunes, des conditions de vie décentes en leur donnant accès aux soins, à la scolarisation et à une formation professionnelle, dans un cadre affectif protecteur en construisant des écoles, en réhabilitant des orphelinats, et en participant à l'aide d'urgence alimentaire. De très nombreux projets ont déjà été réalisés. L'orphelinat et l'école de Ba Bi2 à Hanoï construits en 2014 permet à près de 100 enfants de vivre à l'année. En 2015, une deuxième école est réalisée avec des professeurs payés par l'association. De nombreuses tables scolaires voient le jour. La Bonne Etoile a pour projet de continuer les travaux de la deuxième école en fournissant l'équipement nécessaire et souhaite continuer à envoyer de l'argent pour les médicaments, les compléments de salaire des instituteurs et professeurs.

En France, en partenariat avec l'association La Voix de l'Enfant, La Bonne Etoile s'est engagée à soulager la souffrance des enfants victimes de maltraitements, par le financement de salles d'audition en milieu hospitalier, pour recueillir la parole, si fragile, de ces enfants victimes de violences et/ou d'abus.

Johnny n'a jamais vendu quoi que ce soit en vente aux enchères. Nous sommes très heureux qu'il ait choisi Artcurial Motorcars et le remercions pour sa confiance et sa générosité.

Aujourd'hui, vous avez une opportunité unique, celle d'acquérir la moto et l'automobile d'une des plus grandes stars de l'histoire du rock et ce, pour la bonne cause.

**Aucun frais acheteur ne sera perçu par Artcurial Motorcars sur ces deux véhicules. Le montant intégral de l'adjudication sera versé à l'association.**

*Johnny Hallyday has recorded more than 1,000 songs, sold over 110 million albums, and for 60 years he has transcended fashions and musical trends, thanks to his great talent, his inimitable voice, his generosity, his steadfast integrity and his unrelenting love for his public.*

*To describe Johnny Hallyday without speaking of his passion for two and four-wheeled machines would be missing out an integral part of the man. He has owned a string of beautiful automobiles during his life, including a Ferrari 250 California Spider, a Lamborghini Miura, an AC Cobra, an Aston Martin DB6, a Ferrari 275, a Bizzarrini as well as a Ford Mustang that he drove in the Monte-Carlo Rally for Ford France. And let's not forget the hundreds of motorbikes that have been a part of his life, in particular the Harley Davidsons that he owned and has ridden across the United States and around France.*

*This year, Johnny Hallyday has decided to sell his Cadillac 53, the car that he had fully customized by the American King of Custom, Boyd Coddington. This car has never left the US and will be presented exclusively and for the first time in France on the Artcurial Motorcars stand this year. Alongside it will be his Harley Davidson Softail Springer, one of his favourite bikes that he has owned for 28 years.*

*Johnny has chosen to sell these two extraordinary vehicles in aid of the charity La Bonne Etoile, co-chaired by his wife Laeticia Hallyday.*

*La Bonne Etoile is a non-profit organisation founded in January 2012. Its mission is to support children and adolescents, often orphans, who have been abandoned, suffering from illness*

*or physical handicap; initially in Vietnam, and ultimately extending to other parts of the world. The organisation offers these young people decent living conditions by giving them access to care, schooling and vocational training in a protective environment, by building schools, rehabilitating orphanages and providing emergency food aid.*

*Many projects have already been undertaken. The Ba Bi2 orphanage and school constructed in Hanoi in 2014 now provides year-round accommodation for nearly 100 children. In 2015, a second school was built and is run by teachers funded by the charity. A large number of school desks have been acquired. The Bonne Etoile plans to continue work on the second school by providing the necessary equipment, and would like to send money for medicine, and extra salary for the teachers. In France, in partnership with the association La Voix de l'Enfant, La Bonne Etoile is committed to alleviating the suffering of children who are victims of abuse, through financing hearing rooms in hospitals, to take statements from vulnerable children who are victims of violence and/or abuse.*

*Johnny has never sold anything at auction before. We are thrilled that he has chosen Artcurial Motorcars and would like to thank him for his trust and his generosity.*

*Today, you have a once-in-a-lifetime opportunity to buy a motorbike and a car belonging to one of the biggest stars in rock history, all for a good cause.*

*No buyer's commission will be levied by Artcurial Motorcars on these two vehicles. The full amount raised in the auction will be paid to the charity.*



## 1989 HARLEY DAVIDSON SOFTAIL SPRINGER 1340 CC

Titre de circulation américain ○  
US title

Cadre n° 1HD1BLL12KY021763

20.000 €

Mise à prix / Starting bid

- Provenance unique et exceptionnelle
- Modèle très maniable et puissant
- Vente caritative

- Unique and exceptional provenance
- Powerful model, easy to handle
- Charity lot



En 1989, Johnny Hallyday se fait livrer neuf cette Springer chez l'agent Harley de l'époque, Porte de la Chapelle à Paris. Il demande alors à son ami Jean Basselin de s'en occuper afin de la rendre plus maniable et surtout pour lui donner un look plus rock'n roll. La moto est envoyée chez American Moto, concessionnaire de la marque à Toulouse où elle y est équipée de roues de 16 pouces, d'un klaxon à l'ancienne, d'un garde-boue d'Heritage à l'avant et de divers accessoires additionnels en cuir. Cette Springer est expédiée directement à Saint-Tropez à la Lorada, alors propriété de la star. Il en fera sa moto favorite, s'en servant très souvent (elle a aujourd'hui 18 910 kms d'origine), si bien que lorsqu'il déménage à Los Angeles, ce sera la seule qu'il prendra avec lui.

Johnny Hallyday a toujours la passion des motos depuis toujours et plus particulièrement des Harley Davidson. Avec sa bande de copains,

il a traversé à plusieurs reprises les Etats-Unis aux guidons de Harley, passant du célèbre rassemblement annuel de Daytona au Nouveau Mexique et jusqu'à Los Angeles. Cette Harley est une des préférées de Johnny Hallyday. Cette moto est également très connue puisque de nombreuses photographies montrant l'Artiste la pilotant à Saint-Tropez et à Los Angeles existent. Cette Harley est unique par sa provenance exceptionnelle, celle de la plus grande star de rock française.



*This Springer was delivered new to Johnny Hallyday in 1989 by the Harley agent in Paris. Hallyday asked his friend Jean Basselin to arrange to make it easier to handle and also give it a more rock'n roll look. The bike was sent to American Moto, the marque dealer in Toulouse, where it was fitted with 16-inch wheels, an old-style horn, Heritage front mudguard and a variety of extra features in leather. It was*

*then transported directly to the star's property Lorada in Saint-Tropez. This became his favourite motorbike and he rode it all the time (it has covered 18 910 km today). When he moved to Los Angeles, it was the only bike he took with him.*

*Johnny Hallyday has always been mad about motorcycles, and particularly about Harley Davidsons. He has crossed the United-States on a Harley several times with a band of friends, travelling from the famous annual meet at Daytona, to New Mexico and on to Los Angeles. This Harley is one of Johnny Hallyday's favourite machines, well-known through the many photographs of the singer riding it in Saint-Tropez and Los Angeles. The wonderful provenance of this machine, belonging to the biggest rock star in France, makes it totally unique.*

## 1953 CADILLAC SERIE 62 CABRIOLET CUSTOM PAR BOYD CODDINGTON

Titre de circulation américain ○  
US title

Châssis n° 536232440

50.000 €

Mise à prix / Starting bid  
Sans réserve / No reserve

• La Cadillac sur mesure  
de Johnny Hallyday

• Modèle unique

• Elaborée par le pape des  
Custom, Boyd Coddington

• Vente caritative  
sans frais acheteur

• Johnny Hallyday's  
custom Cadillac

• Unique model

• Prepared by the King of  
Custom, Boyd Coddington

• Charity lot with  
no buyer's premium



© Dimitri Coste

En 2008, Johnny Hallyday venait de se faire fabriquer de A à Z un hot-rod dans le style des Ford des années 30 avec Big-Block apparent par Boyd Coddington.

Coddington est la figure la plus connue du monde du hot rodding qu'il a révolutionné. Sa silhouette de grand barbu californien continuellement vêtu d'une chemise hawaïenne avait été rendue célèbre par l'émission qu'il présentait sur la chaîne Discovery Channel aux États-Unis puis en France : American Hot Rod 2. C'est Boyd Coddington qui a formé, entre autres, des élèves comme Chip Foose. Il a réalisé des customs pour les ZZ Top par exemple.

Lors d'une balade sur Sunset Boulevard, Johnny aperçoit cette Cadillac 62 dans les réserves d'un marchand de voitures anciennes. Elle présentait un aspect d'origine, un peu délabré mais elle avait le charme incomparable de ces belles américaines des années 50. Johnny l'aime immédiatement et l'achète 70 000 USD au marchand. Il repart

à son volant. Après quelques jours, la voiture tombe en panne. Il demande alors à Jean Basselin de la confier à Boyd Coddington pour une réfection totale. Boyd va alors lui présenter le projet d'un custom complet, transformant radicalement la Cadillac en machine à rêver dans la plus pure tradition des customs de l'après-guerre aux États-Unis.

La Cadillac est alors totalement déshabillée, pièces par pièces, elle reçoit une mécanique Chevrolet Corvette 502 fuel injection, Transmission 700, un châssis renforcé par Morrison et un intérieur sur mesure aux initiales JH brodées sur les sièges par Gabe, le sellier de Boyd Coddington et les chromes réalisés par Sherm. La totalité de la carrosserie est refaite dans les moindres détails par Bernt Karlsson, les optiques de phares avec un système électrique moderne, les pare-chocs redessinés. La peinture est spéciale, faite dans l'atelier de Boyd Coddington. Il s'agit d'un Cobalt Blue avec Ghost Flames. Plus de 400 heures de travail ont été

*In 2008, Johnny Hallyday had just had a hot-rod created in the style of a 1930s Ford, complete with Big-Block, by Boyd Coddington.*

*Coddington is the biggest name in the hot-rod world. A world that he revolutionized. A widely recognised figure in his Hawaiian shirt and generous beard, he became famous for the television programme he presented on the Discovery Channel in the US and later in France: American Hot Rod 2. One of Coddington's students was Chip Foose, who built custom cars for ZZ Top, for example.*

*While strolling down Sunset Boulevard one day, Hallyday spotted this Cadillac 62 up for sale with a second-hand car dealer. It looked original, if a little dilapidated, and radiated the inimitable charm of 1950s American cars. Hallyday fell in love immediately, bought it from the dealer for 70 000 USD, and*

*drove it home. A few days later, the car broke down, and he asked Jean Basselin to take it to Boyd Coddington to be repaired. Boyd proposed a project that would completely transform the Cadillac into a dream machine in the purest traditions of American post-war custom cars.*

*The Cadillac was duly dismantled, part by part. It was given a Chevrolet Corvette 502 fuel injection engine, 700 Transmission, reinforced chassis by Morrison, interior hand-made by Coddington's upholsterer, Gabe, embroidered with the initials JH on the seats, and chrome-work by Sherm. The body was totally rebuilt down to the last details by Bernt Karlsson. The bumpers were redesigned, and the headlights fitted with a modern electric system. It was given a special livery in Coddington's workshop, painted in cobalt blue with Ghost flames. The transformation of this superb and*



nécessaire pour la transformation de ce custom absolument sublime et unique.

Johnny Hallyday récupère sa voiture en 2010 et va rouler régulièrement avec à Los Angeles. De très nombreuses photographies le montrent roulant sur les grandes artères de la ville ou vers Malibu et Hollywood Boulevard. En 2012, le photographe Dimitri Coste prendra une série de clichés de la star avec sa Cadillac. Ces célèbres photographies apparaîtront dans le 48e album de Johnny, L'Attente. En juin dernier, lors d'un voyage à Los Angeles, Matthieu Lamoure a eu le plaisir d'essayer cette Cadillac sur le Pacific Coast Highway et les rues de Pacific Palisades. « Il s'agit d'une voiture quasiment neuve, le son de son V8 est envoûtant et rythme votre

corps entier au rythme d'un blues envoiçant. Elle est dotée des meilleurs équipements actuels et d'un système hi-fi haute performance, dissimulé derrière la grille d'aération centrale sur le tableau de bord ».

Cette Cadillac est unique, elle appartient à Johnny Hallyday, un des derniers vrais rockers de la planète, la plus grande star française, celui qui a su traverser les modes, celui avec qui nous avons tous grandi, celui qui remplit les stades et les plus grandes salles mais aussi le plus généreux ; le montant total de l'adjudication sera versé à l'association La Bonne Etoile, co-présidée par sa femme Laetitia Hallyday. En misant sur cette Cadillac, vous allez entrer dans l'histoire du rock ne serait-ce que le temps où vous détenez l'enclère !

*totally unique custom car took over 400 hours.*

*Johnny Hallyday collected his car in 2010 and has since driven it regularly around Los Angeles. There are numerous photographs of the Cadillac on the city's main roads and on the route to Malibu and Hollywood Boulevard. In 2012 the photographer Dimitri Coste took a series of shots of the star with his Cadillac. These famous photos appeared on Hallyday's 48th album, L'Attente. Last June, during a trip to Los Angeles, Matthieu Lamoure had the privilege of driving this car on the Pacific Coast Highway and the streets of Pacific Palisades. « It's like a new car. The sound of its V8 is mesmerising, invading your body with an intoxicating*

*blues rhythm. It is complete with the most up-to-date equipment and high-performance stereo system, concealed behind the central ventilation grille on the dashboard ».*

*This Cadillac is unique. It belongs to Johnny Hallyday, one of the last true rock stars on the planet and the biggest star in France. The man who rises above fashion, the man we have grown up with and the man who fills the biggest stadiums. He is also the most generous: the entire sum raised by the sale of this car will go to the charity La Bonne Etoile, co-chaired by his wife Laetitia Hallyday. With this Cadillac, you will become part of rock'n'roll history!*



## 1968 AUSTIN MINI COOPER S MK II (1275CC)

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1151115

28.000 - 38.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Même propriétaire  
depuis 1973 !

• Stricte configuration  
d'origine

• Très belle présentation

• *Same owner since 1973!*

• *In absolutely original  
configuration*

• *In beautiful condition*



Aboutissement de la gamme Mini Cooper, la version S équipée du moteur 1275cc apparue en 1964 disposait de nombreuses améliorations, tandis que sa puissance atteignait 75cv !

Sorti d'usine en mai 1968, l'exemplaire ici présenté n'a connu que trois propriétaires et est entre les mêmes mains depuis 1973 ! Il est en stricte configuration d'origine, jusqu'à sa couleur de carrosserie « snowberry white », ainsi qu'en témoigne le certificat héritage qui l'accompagne. Son propriétaire nous a confirmé que l'auto n'avait jamais couru. Elle a récemment bénéficié d'une remise en état complète, de la carrosserie à la mécanique, en passant par les freins,

l'éclairage ou les pneumatiques. Achevé en 2016, le véhicule a depuis parcouru à peine plus de 200 km et est donc encore en rodage. Cette superbe Cooper S possède toujours ses deux réservoirs, son compteur gradué jusqu'à 210 km/h, son moteur type 9FS (bloc épais spécifique aux MK2) coiffé de sa culasse type 312 conforme à l'origine, et repose sur ses roues de 3,5" Cooper S d'origine. Elle dispose, en outre, des sièges baquets inclinables d'époque optionnels. Dotée d'un historique limpide et ayant bénéficié d'une restauration dans le strict respect de la configuration d'origine, cette automobile fait aujourd'hui des exemplaires difficiles à dénicher.

*The S version equipped with the 1275cc engine that appeared in 1964, was the culmination of the Mini Cooper range and featured many improvements, while its max power reached 75bhp!*

*Delivered new in May 1968, the car on offer has had only three owners and it has been in the same hands since 1973! It is in a strictly original configuration, up to its "snowberry white" body color, as can be seen from the heritage certificate. The owner confirms that the car has never raced. It has recently been fully restored, from the bodywork to mechanicals, brakes, lamps and tyres. Completed in 2016, the*

*car has covered just over 200km since and is therefore still in the running-in stage. This superb Cooper S still has its two tanks, its counter showing up to 210 km/h, its 9FS type engine (block specific to the MK2) with its 312 type cylinder head as per origin, and is shod with original 3.5 Cooper S wheels. It also features the optional reclining bucket seats. With its continuous history and its restoration respecting the original configuration, it is a beautiful example, difficult to find today.*



## 1962 AUSTIN HEALEY 3000 MK II BT7 3 CARBURATEURS

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° HBT7L16708  
Moteur n° 28518  
Carrosserie n° 3088BT7 / 16784

50.000 - 70.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Matching numbers
- Restaurée depuis le châssis, saine
- Mécanique puissante et bien préparée

- *Matching numbers*
- *Comprehensive restoration*
- *Very powerful and well-prepared*



La 3000 Mk II BT7 2+2 fut fabriquée à 5096 unités. La voiture présentée est une rare Mk II 2+2 à trois carburateurs. Elle ne présente pas de corrosion, car elle fût été restaurée il y a plus de dix ans depuis le châssis. La peinture de couleur « Healey blue » est ancienne et nécessiterait quelques retouches. L'intérieur a été refait entièrement en cuir rouge de belle qualité (contre portes et tableau de bord), ainsi que les tapis de laine. L'armature de capote et les vitres latérales sont manquantes mais elle est équipée d'un couvre tonneau. Le moteur est monté avec une culasse « racing » en aluminium, équipé d'un alternateur, d'un démarreur moderne, d'un collecteur d'échappement tubulaire, d'un pot

en inox et d'un allumeur Mallory. La seconde à tendance à craquer mais l'overdrive dont la commande a été rapportée sur le pommeau de levier de vitesses fonctionne très bien sur les 2 rapports. Elle est équipée de roues élargies à 72 rayons chromées chaussées de Michelin XWX en 185 neufs et d'un réservoir en aluminium. En 2015, elle a bénéficié d'une révision approfondie dont témoigne une facture au dossier. Bref, une « Big Healey » préparée, dont tous les numéros correspondent et dont la puissance doit avoisiner les 180 cv, prête à en découdre dans les rallyes de régularité et peut servir de base à une homologation FIA.

*The 3000 Mk II BT7 four-seater version was manufactured in 5096 units.*

*The car on offer is a rare Mk II 2 + 2 with triple carburetors. It was restored more than ten years ago from the chassis upwards and it shows no signs of corrosion. The "Healey blue" shade is older and requires some refreshing. The interior, including doors and dashboard, has been entirely redone in red leather of good quality, as well as the wool carpets. The hood frame and side windows are missing but it is fitted with a tonneau cover. The engine is fitted with an aluminum racing cylinder head, an alternator, a modern starter,*

*a tubular exhaust manifold, a stainless steel exhaust and a Mallory ignition system. The latter has a tendency to crack, but the overdrive, whose control has been moved to the shift knob, works very well on both gears. The car is equipped with larger 72 chrome spokes wheels, new 185 Michelin XWX tyres and an aluminum tank. In 2015, it has benefited from an important service, as proved by an invoice in the file. In short, a prepared "Big Healey", with matching numbers, and whose max power must be around 180bhp, ready to battle it out in regularity rallies, and with the basic requirements for a FIA certification.*

## 1935 ALVIS SPEED TWENTY SC

Titre de circulation anglais  
**British title**

Châssis n° 12085

120.000 - 150.000 €

- Belle restauration pour ce « tourer »
- L'avant-guerre idéale pour rouler
- Séduisante anglaise au charme suranné

- *Lovely restoration on this « tourer »*
- *Perfect pre-war car to drive*
- *Old-fashioned English charm*



Née en 1931, l'Alvis Speed Twenty a été dotée d'un moteur six-cylindres en ligne équipé de trois carburateurs SU, qui développait 87 ch. Elle bénéficiait également d'un châssis amélioré et allégé. D'année en année, des modifications sont apparues et le modèle SC présenté en 1935 offre une cylindrée plus importante (2 762 cm<sup>3</sup>) et une puissance avoisinant les 100 ch. La transmission comporte quatre rapports.

Comme nombre de voitures à châssis séparé, l'Alvis Speed Twenty que nous proposons s'est départie de la carrosserie de berline d'origine pour une tenue plus raffinée. En 2000, les établissements Trevor Hirst l'ont donc remplacée par une

élégante carrosserie de cabriolet à quatre places et quatre portes dans le style de Cross Ellis, un des carrossiers préférés de la clientèle d'Alvis à l'époque.

La voiture se présente dans un état superbe. De couleur vert foncé, elle arbore une belle sellerie en cuir vert. L'intérieur de l'auto, des sièges à la moquette en passant par le tableau de bord est irréprochable, en accord avec le bloc moteur, très propre lui aussi.

Son propriétaire M. Kawlath en a pris grand soin, et il la confie régulièrement à sa fille pour participer à des rallyes. On a ainsi pu la voir inscrite à Milan-San Remo et au Paris-Deau-

*Launched in 1931, the Alvis Speed Twenty was equipped with a straight-six engine and three SU carburetors that produced 87 bhp. It benefited from an updated and lightened chassis. Improvements were made in subsequent years and the SC model, as presented here, boasted a more powerful engine (2,762 cc) developing nearly 100 bhp. It was fitted with a four-speed transmission. Common for cars with a separate chassis, the Alvis Speed Twenty on offer lost its original saloon body in favour of something more refined. In 2000, Trevor J Hirst Restorations fitted the car with*

*an elegant four-door, four-seater cabriolet body in the style of Cross Ellis, one of the coachbuilders preferred by the Alvis clientele at the time.*

*The car on offer is in superb condition, presented in dark green, with lovely green leather upholstery. The passenger compartment is immaculate, including seats, mats and dashboard. The engine block is also very clean.*

*The owner, Mr Kawlath, has taken great care of the car, which he allowed his daughter to use regularly for rallies. It has participated in the Milan-San*





ville, mais également au concours d'élégance de Deauville.

Dans le dossier qui l'accompagne, on trouve notamment des photos de la voiture entre les mains de son premier propriétaire.

Détail sympathique, la plaque d'immatriculation d'origine portant le même numéro qu'aujourd'hui (BWA 543) sera fournie avec l'auto.

Voilà donc un charmant « tourer » archétypique de la production britannique des années 30, agréable et facile à utiliser compte tenu de la légendaire fiabilité des Alvis et du très bel état de l'auto.

*Remo, the Paris-Deauville, and the Deauville concours d'élégance. Included in the file are photos of the car in the hands of its first owner.*

*A charming detail, the original number plate, with the registration number it retains today (BWA 543), will be supplied with the car.*

*This is a charming tourer, typical of 1930s British production. Its lovely condition, combined with the marque's legendary reliability, make this car enjoyable and easy to use.*



131

Création unique, exposée au Salon de Genève 1949 / *Unique creation, exhibited at the 1949 Geneva Motor Show*

## 1949 BENTLEY MKVI CABRIOLET PININ FARINA

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° B435CD  
Moteur n° B468C

500.000 - 800.000 €

- Mariage rare de Bentley et Pinin Farina
- Carrosserie unique et d'une grande élégance
- Voiture méticuleusement entretenue et utilisée
- Restauration de haut niveau

- *Rare collaboration between Bentley and Pinin Farina*
- *Unique and highly elegant coachwork*
- *Meticulously maintained and carefully used car*
- *High quality restoration*





La vie de cette Bentley, châssis n°B435CD, a commencé à la fin de l'année 1947 lorsque M. Willi Spieler a rendu visite aux ateliers Pinin Farina (qui s'écrivait encore en deux mots) pour passer commande d'un cabriolet sur la base d'un châssis Mark VI. M. Spieler demandait onze modifications sur le châssis, le moteur restant le six-cylindres 4 257 cm<sup>3</sup> standard, alimenté

par deux carburateurs SU. Dotée d'une carrosserie en aluminium, la nouvelle voiture s'annonçait plus légère que les Bentley plus conventionnelles en acier, et donc plus agréable à conduire. Le 16 mai 1948, le châssis roulant sortait des ateliers Bentley et, le 15 juin, il était à bord du bateau qui l'acheminait sur le continent, de Douvres à Dunkerque. De là, il poursuivait>>>

*This Bentley, chassis n°B435CD, began its life at the end of 1947 when a certain Mr Willi Spieler paid a visit to the Pinin Farina workshops (still written as two words then), to order a cabriolet on a Mark VI chassis. It was fitted with the standard 4 257cc six-cylinder engine fed by twin SU carburetors but Spieler asked for*

*eleven modifications to the chassis. The coachwork was aluminium, resulting in a lighter car than the conventional steel-bodied Bentleys, making it more enjoyable to drive. The rolling chassis left the Bentley workshops on 16 May 1948, and by 15 June it was on a boat, crossing the channel from Dover to Dunkerque. From there, it was transported by truck to>>>*





>>> sa route par camion jusqu'à Turin pour être pris en charge par le carrossier. La voiture était prête à temps pour le Salon de Genève, en mars 1949, et elle y était donc exposée, avant d'être livrée le 27 avril par le Garage de l'Athénée à son propriétaire, Willi Spieler, sous l'immatriculation britannique BM 1949.

Il semble que Pinin Farina ait réalisé deux autres carrosseries sur le même châssis Bentley MkVI, mais sous forme de coupé. Batista "Pinin" Farina, fondateur de l'entreprise, aurait dessiné lui-même la voiture et supervisé sa fabrication. Son fils Sergio Pininfarina, interrogé à l'époque où il dirigeait la firme, de même que son petit-fils Paolo, auraient affirmé que ce cabriolet Bentley faisait partie des créations préférées du fondateur.

La voiture était ensuite vue régulièrement dans les rues de Zurich jusqu'au décès de son propriétaire.

Un certain Ralph Hemmi, négociant de Montréal qui connaissait la voiture, faisait alors une offre d'achat et l'importait au Canada. La Bentley étant en état médiocre, il décidait de la restaurer et commençait par la démonter, en emballant les pièces avec soin. Sans doute découragé par l'ampleur de la tâche, il s'arrêtait en chemin et ne touchait plus à la voiture jusqu'à ce qu'un amateur du nom de Philip Chartrand, de Westmount, s'y intéresse. Bien qu'ayant déjà à son actif 48 voitures restaurées, il reconnaissait la difficulté du travail sur cette Bentley. Il envoyait pour remise en état l'ensemble moteur et transmission aux spécialistes Frank & Bill Cooke, de Vintage Garage, à North Brookfield (Massachusetts). Il se lançait ensuite, avec l'aide de sa famille et d'un ouvrier carrossier, dans la remise en état de la carrosserie suivie de la pose de huit couches de peinture. Selon M. Chartrand, "cette utopie a duré trois mois. Puis des cloques sont >>>

>>> *Turin to be delivered to the coachbuilder. The car was completed in time to be exhibited at the Geneva Motor Show in March 1949 before being delivered by the Garage de l'Athénée on 27 April to its owner, Willi Spieler, with the British registration BM 1949.*

*It appears that Pinin Farina built two other bodies on the same Bentley MkVI chassis, but these were both coupés. The founder of the company, Batista "Pinin" Farina would have been responsible for the design and supervised the build. His son Sergio Pininfarina, when asked while he was running the company, and also his grandson Paolo, were reported to have said that this Bentley cabriolet was one of the founder's favourite creations.*

*The car was seen regularly in the streets of Zurich until the*

*owner's death. Ralph Hemmi, a dealer from Montreal who knew the car, made an offer and imported it to Canada. As the Bentley was in rather mediocre condition, he decided to restore it and began dismantling and carefully packing the pieces. The magnitude of the task discouraged him and the car lay untouched until one day an enthusiast called Philip Chartrand, from Westmount, showed an interest. Despite having restored a total of 48 cars, he recognised the difficulty of working on this Bentley in bits. He began the assembly from scratch, sent the engine and transmission to be refurbished by specialists Frank & Bill Cooke, of Vintage Garage, North Brookfield (Massachusetts). He then set about restoring the body, with the help of his family and a panel beater, and finished the job with eight coats of paint. According to Mr Chartrand, >>>*











» apparues sous la peinture, là où le carrossier avait effectué des soudures à l'acétylène, ce qui apparemment a provoqué des réactions chimiques avec l'aluminium." A la suite de cette malheureuse découverte, la voiture est restée immobilisée pendant deux ans, pour attendre la fin de ces réactions imprévues. Puis, avec l'aide de Richard Grenon, carrossier expérimenté de Montréal, la Bentley était à nouveau démontée, les pièces en cause nettoyées à l'acide pour éliminer toute trace de produit indésirable. Après remontage et peinture, une fois la restauration presque achevée, elle était encore expédiée chez Hilborn Motor Car Interiors, à Reseda (Californie), pour être équipée de son élégante sellerie bleue et de sa capote en mohair. Enfin, elle revenait à Montréal pour les dernières touches de finition permettant de faire de cette restauration une réalisation approchant la perfection.

Depuis 1992, cette Bentley unique a participé à plusieurs événements prestigieux et reçu un grand nombre de récompenses. Par exemple : 1993, première place de la catégorie Q (carrosseries Pininfarina) à Pebble Beach ; 1994, Rolls-Royce National Meadowbrooke ; 1997, "Best Car in Show" du "British Invasion" de Stowe, Vermont ; 1998,

participation au Louis Vuitton China Run ; 2000, Concours d'Élégance Louis Vuitton à Bagatelle ; 2006, exposée au Concours de Pebble Beach ; 2013, premier prix au Concours d'Élégance de Cannes.

Depuis la restauration des années 1990, elle a couvert environ 7 300 km. Elle est accompagnée d'une documentation incluant notamment un "Certificate of Registration and Origin of the chassis" délivré par le Rolls-Royce Enthusiasts Club, les copies de feuilles de fabrication Bentley, une carte d'identité FIVA et de nombreuses photos qui la présentent aux différents stades de son existence.

Depuis 2009, elle est entre les mains de M. Arnold Kawlath, collectionneur allemand passionné, qui s'est attaché à la faire rouler régulièrement, à prendre part à des rallyes comme le Milan-San Remo ou le Paris-Deauville et à faire participer sa famille à ses sorties.

N'ayant connu qu'un nombre de propriétaires limité, ayant bénéficié d'une remise en état de très grande qualité, cette voiture représente une rare opportunité d'acquérir une voiture unique, née de la collaboration de deux noms qui font partie des plus glorieux de l'histoire de l'automobile, Bentley et Pinin Farina.

» « *The utopia lasted three months. Then blisters started to appear in the paint, where the panel beater had welded with acetylene, which caused a chemical reaction with the aluminium.* » *Following this unfortunate discovery, the car lay untouched for two years, until these unforeseen reactions had finished. Then, with the help of Richard Grenon, the experienced coachbuilder from Montreal, the Bentley was once again stripped, and the parts in question cleaned with acid to remove all traces of the unwanted product. Reassembled and painted once more, the car was sent again to Hilborn Motor Car Interiors, in Reseda, California, to be fitted with elegant blue upholstery and mohair hood. Finally, it was brought back to Montreal for the final touches in the restoration of a creation that approached perfection.*

*Since 1992, this unique Bentley has taken part in many prestigious events and won numerous awards. Amongst these : 1993, first place in class Q (Pininfarina coachwork) at Pebble Beach ; 1994, Rolls-Royce National Meadowbrooke ; 1997, "Best Car in Show" of "British*

*Invasion" in Stowe, Vermont ; 1998, participation in the Louis Vuitton China Run ; 2000, Concours d'Élégance Louis Vuitton at Bagatelle ; 2006, displayed in the Concours at Pebble Beach ; 2013, first prize in the Concours d'Élégance in Cannes.*

*Since being restored in the 1990s, the car has covered approximately 7 300 km. It comes with documentation including a "Certificate of Registration and Origin of the chassis" issued by the Rolls-Royce Enthusiasts Club, copies of Bentley worksheets, FIVA identity papers and a host of photographs showing the car at different stages of its life.*

*Since 2009, it has belonged to the avid German collector M. Arnold Kawlath, who has driven it regularly and taken part in rallies such as the Milan-San Remo and the Paris-Deauville with his family.*

*Here is a rare opportunity to acquire a unique car that has had a limited number of owners and has benefitted from a restoration of the highest standards, created through the collaboration of two of the most revered names in automobile history, Bentley and Pinin Farina.*



## 1938 HORCH 853 A CABRIOLET

Titre de circulation allemand  
*German title*

Châssis n° 854192A

500.000 - 700.000 €

- Restauration de très haute qualité
- Boîte de vitesses "A"
- Voiture régulièrement utilisée et impeccablement entretenue
- Aménagements favorisant la conduite et l'usage

- *High quality restoration*
- *"A" gearbox*
- *Regularly used and impeccably maintained car*
- *Set up to be used and driven*





On connaît l'histoire de cette voiture à partir de la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle elle a été réquisitionnée par l'armée allemande de la faction nord (Heeresabschnitt) pour le compte de ses Généraux. Elle est ensuite

restée dans un pays balte, Lituanie ou Estonie, jusqu'à la chute du mur de Berlin. Elle a été alors découverte par un collectionneur du nom de Lechtermann, qui l'a confiée pour une restauration complète aux meilleurs artisans d'ex-Allemagne>>>

*We know the history of this Horch from the time of the Second World War when it was requisitioned by the northern division of the German army (Heeresabschnitt) for the Generals to use. The car then remained in*

*a Baltic country, Lithuania or Estonia, until the fall of the Berlin Wall, when it was discovered by a collector by the name of Lechtermann. He had the car restored by the best craftsmen from former Eastern >>>*







>>> de l'Est, des spécialistes ayant travaillé pour l'usine Horch qui était basée à Zwickau. Tous les travaux de restauration sont complètement documentés par des factures, photos et autres éléments. Le système de graissage central a été débranché car son efficacité ne semblait pas évidente, en regard des nuisances qu'il provoquait, mais il peut être réactivé. Plus récemment, tout le système de transmission a été remis en état avec des pièces d'origine : boîte de vitesses et pont arrière. Il faut d'ailleurs noter que cette Horch 853 A est une des rares à bénéficier de la boîte de vitesses "A", conçue pour les "Autobahnen" (autoroutes) allemandes naissantes. Elle comporte un dernier rapport permettant de maintenir une vitesse élevée sans fatiguer le moteur. De plus, pour faciliter la conduite, une assistance électrique de direction a été installée par l'actuel propriétaire. Elle bénéficie de la présence d'une dynamo très puissante, qui était utilisée pendant la guerre pour alimenter les systèmes de transmission radio dont l'armée faisait usage.

Le propriétaire actuel a fait l'acquisition de cette voiture en 2007 et l'a confiée aux meilleurs ateliers pour ses travaux d'entretien et de réparation. Il a participé à plu-

sieurs rallyes, dont certains sur des destinations particulièrement exotiques, comme le Paris-Deauville, le Pékin-Shanghai et l'Imperial en Afrique du Sud en 2016 pour lequel sa fiabilité a été sans reproche. A la suite de ce rallye les pneumatiques viennent d'être remplacées.

Cette voiture est aujourd'hui dans un état splendide. La peinture rouge deux tons lui sied à merveille, encore rehaussée par les chromes et enjoliveurs qui ne présentent pas de défaut. A l'intérieur, la sellerie rouge fait honneur au confort et au luxe qui caractérisait cette voiture et qui se manifeste en particulier sur le tableau de bord en bois vernis et ses instruments spécifiques. La banquette arrière est spacieuse et peut accueillir confortablement deux personnes, ce qui permet d'agréables balades familiales.

Avec leur moteur huit-cylindres en ligne 5 litres, affichant une rare sophistication technique et concurrentes directes des Mercedes, les Horch 853 et 853A sont aujourd'hui considérées parmi les voitures les plus luxueuses et raffinées de la fin des années 1930. Celle que nous présentons en est un des plus beaux exemples.

>>>Germany, specialists who had worked in the Horch factory based in Zwickau. There are invoices, photos and other items documenting this restoration project. The central lubrication system, causing more problems than it solved, was disconnected, but it can be reconnected. More recently, the entire transmission system has been restored using the original gearbox and rear axle parts. This Horch 853 is one of the rare examples to benefit from the «A» gearbox designed for "Autobahnen", the growing network of German motorways. There is a top gear that allows the car to maintain a high speed without wearing the engine. In addition, to facilitate driving, power-steering has been installed by the current owner. The car benefits from a very powerful dynamo, which was used during the war to power the radio transmission system used by the army.

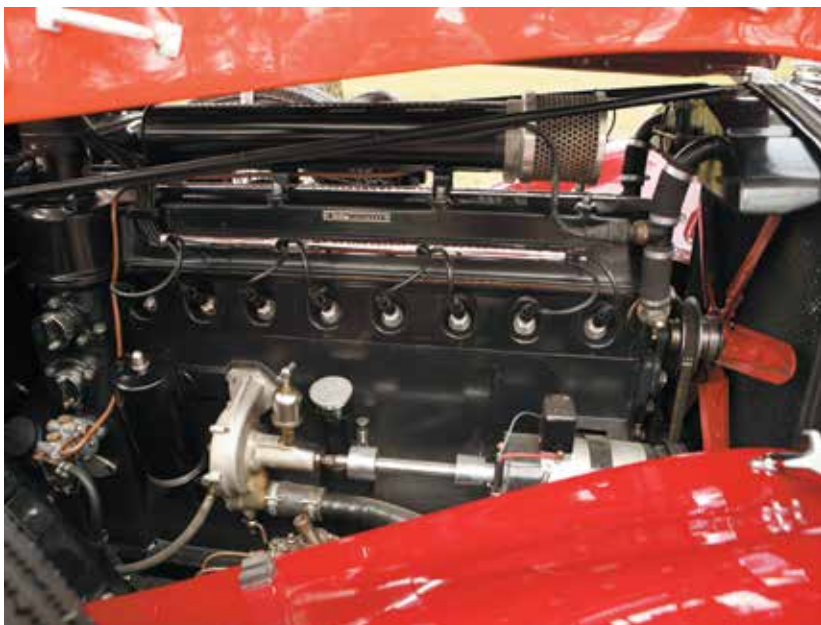
The current owner bought the car in 2007 and has had it maintained and repaired by the best specialists. He has taken part in several rallies involving exotic destinations, such as the Paris-Deauville, the Peking-Shanghai

and the Imperial in South Africa in 2016 where the car proved to be extremely reliable.

Following this last rally, the tyres were replaced. Today the car is in very nice condition. The two tones red paint suits the car very well and is enhanced by its flawless chrome and wheel covers. Inside, the car's characteristic comfort and luxury is evident in the red upholstery and varnished wooden dash with specific instruments. The rear bench seat is spacious with more than enough room for two people, permitting enjoyable family outings.

With its sophisticated 5-litre straight eight-cylinder engine that rivalled Mercedes, the Horch 853 and 853A are today considered to be amongst the most luxurious and advanced cars from the late 1930s. The one on offer is one of the most stunning examples.







## 1930 PACKARD 734 SPEEDSTER

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 184006  
Moteur n° 184009

350.000 - 450.000 €

- Modèle particulièrement recherché
- Carrosserie d'une grande élégance, aménagement luxueux
- Huit-cylindres en ligne souple et puissant

- *Particularly sought-after model*
- *Highly elegant coachwork, luxurious specification*
- *Versatile and powerful straight-eight engine*





Le Speedster 734 était la réponse de Packard aux défis lancés par Cadillac et aux autres marques de luxe de la fin des années 1920. Avec son châssis plus court, son huit-cy-

lindres en ligne 6,3 litres de 125 ou 140 ch et sa boîte quatre rapports, elle n'a été fabriquée que pendant une année, avec une production estimée à 116 exemplaires >>>

*The Speedster 734 was Packard's response to the challenges made by Cadillac and other luxury marques of the 1920s. With a shortened chassis,*

*a 6.3-litre straight-eight engine producing 125 or 140 bhp coupled with a four-speed gearbox, the car was only in production for one year, and an estimated total >>>*







>>>seulement. Autant dire qu'elle fait partie des Packard les plus recherchées.

La voiture que nous présentons a longtemps été considérée comme une réplique de Speedster 734 fabriquée à partir d'éléments d'époque, mais des recherches effectuées par des spécialistes faisant autorité ont permis de l'identifier comme une authentique 734-Speedster, ses numéros de châssis et de moteur correspondant à cette production limitée.

Son histoire peut être remontée jusqu'au années 1960, quand elle était en possession de M. Hossbacher, elle était alors équipée de sa carrosserie Victoria d'origine. Elle était vendue en 1962 à la collection Harrah, de Reno, puis à Richard Kingston. Ce serait pour ce dernier que la belle carrosserie "Boattail Runabout" à pointe bateau qui habille encore aujourd'hui la voiture aurait été réalisée. Plus tard, elle a appartenu à Leo Gephardt, John Weatley, Jerry J. Moore et Stirling McCall avant d'être acquise par

>>>of just 116 examples were built. Needless to say, it is one of the most highly sought-after Packards models.

*The car on offer was long thought to be a Speedster 734 replica built using period parts. However, research carried out by authoritative experts has identified this as a genuine 734-Speedster, with chassis and engine numbers corresponding to the original limited run.*

*The car's history can be traced back to the 1960s, when it was owned by Mr Hossbacher and still had its original Victoria body. The Speedster joined the Harrah collection in Reno in 1962, then sold to Richard Kingston, who is the owner believed to have commissioned the lovely 'Boattail Runabout' body still on the car today. It subsequently belonged to Leo Gephardt, John Weatley, Jerry J. Moore and Stirling McCall, before being acquired by the owner before last. More recently, the passionate German collector*





l'avant-dernier propriétaire. Plus récemment, elle a été achetée par Arnold Kawlath, collectionneur allemand passionné résident dans le sud de la France et qui l'a utilisée régulièrement lors de rallyes ou pour de simples balades en famille.

Cette voiture comporte plusieurs composants qui caractérisent la 734 comme un collecteur d'échappement rainuré, des tambours ailetés et une transmission à quatre rapports. L'alimentation du moteur est assurée par un carburateur Zenith et non pas le Packard d'origine. La voiture compte de nombreux équipements de confort et de luxe, comme des jantes à rayons chromées, des pneus à flancs blancs, des phares additionnels orientables, des déflecteurs latéraux, un pare-brise rabattable, deux roues de secours surmontées de rétroviseurs, un pare-grille de calandre, des phares Pilot-Ray d'auvent, un allume-cigare électrique, une pendule et une belle mascotte de radiateur. L'habitacle affiche une sellerie en cuir beige et un tableau de bord en bois. De

teinte orange avec ailes, haut de capot et haut de pointe arrière noirs, la carrosserie en acier, en très bel état, présente un compartiment à bagages sous la pointe arrière. L'équipement comporte même des panneaux latéraux transparents à fixer à la capote pour être mieux protégé en cas de mauvais temps.

Extraordinaire tranche d'histoire de l'automobile américaine et véritable légende parmi les amateurs de Packard, ce Speedster 734 représente avec sa carrosserie d'une grande élégance une occasion rare d'acquérir une voiture de ce niveau de finition et de raffinement. M. Kawlath nous a confirmé qu'elle offrait une conduite facile grâce à sa puissance, sa souplesse et sa qualité de conception, elle est la promesse d'un plaisir sans égal au volant.

*Arnold Kawlath, who lives in the South of France, became the new owner. He used it regularly for rallies and trips with his family.*

*This car has many 734 characteristics, such as a grooved exhaust manifold, finned drum brakes and four-speed transmission. The fuel supply comes from a Zenith carburettor and not the original Packard one. There is a host of luxury equipment: chrome wire wheels; whitewall tyres; extra, adjustable headlamps; side deflectors; fold-down windshield; dual spare wheels mounted with mirrors; a radiator grille guard; Pilot-Ray awning lights, electric cigar lighter; a clock and a handsome radiator mascot. The interior is upholstered in beige leather and has a wooden dashboard. The car is presented in orange with black wings, top of the bonnet and the rear tail. The steel body is in excellent condition and features a luggage compartment underneath at the back. The luxury equipment*

*extends to transparent side panels that can be fixed on the roof for extra protection in bad weather.*

*Here is an extraordinary slice of American automobile history, and a legendary model amongst Packard enthusiasts. This supremely elegant Speedster 734 offers a rare opportunity to acquire such a refined car with an enviable level of finish. Mr Kawlath has told us that the power and versatility of the engine and its noble design makes the car easy to drive. A promise of driving pleasure that must be hard to beat.*



134

La seule voiture survivante avec cette carrosserie / *The only surviving car with this body*

## 1933 PIERCE-ARROW TWELVE TORPÉDO PAR LEBARON

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 355091

450.000 - 550.000 €

• Modèle exclusif, probablement  
unique exemplaire existant

• Restauration extrêmement  
soignée

• Mécanique V12 raffinée

• Provenance prestigieuse

• *Exclusive model, thought to  
be the only surviving example*

• *Meticulously restored*

• *Sophisticated V12 engine*

• *Prestigious provenance*





A la fin des années 1920, les marques de luxe américaines se livraient une concurrence sans merci qui les poussaient à toujours plus de puissance et de luxe. Duesenberg tenait le haut du pavé

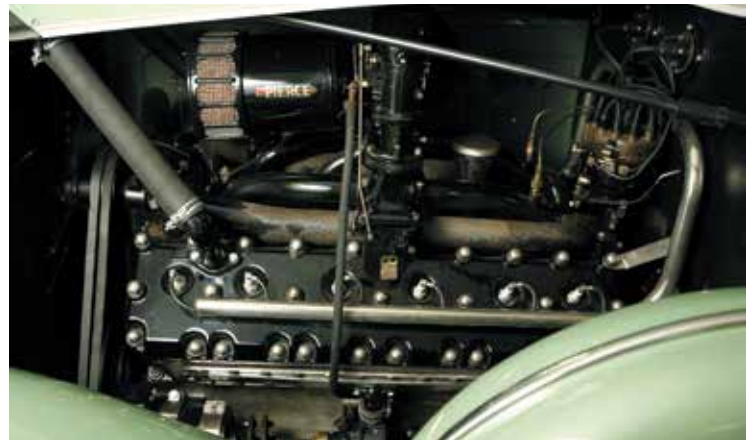
sur le plan des performances, mais Cadillac répondait avec des moteurs multicylindres et lançait en 1930 son modèle Sixteen, doté d'un seize-cylindres en V ! Pour défendre sa place et son statut, >>>

*At the end of the 1920s, American luxury marques were in fierce competition, continually striving to out-do each other with increasing levels of power and luxury. Duesenberg led the way*

*with performance until Cadillac responded with their multi-cylinder engines, launching the 'Sixteen' model in 1930, powered by a huge V16 engine ! To defend its place in this competitive>>>*







>>>Pierce-Arrow, une des plus grandes marques de luxe américaine, se devait de réagir et dévoilait en 1932 une version V12, dont le moteur 7,4 litres développait 150 puis, dès l'année suivante, 175 ch. Cette puissance, élevée pour l'époque, se doublait d'une débauche de luxe et d'équipements de confort comme en témoigne le modèle que nous avons la joie de présenter. Cette Pierce Arrow V12 a été vendue neuve à Hollywood très probablement à l'actrice Carole Lombard, qui a tourné dans de nombreux films de la belle époque de Hollywood. Épouse de Clark Gable, elle a disparu tragiquement dans un accident d'avion, au mois de janvier 1942. En 1944, cette voiture était achetée par M. Richard Riggs, qui déménageait à Portland (Ohio) et entreposait la voiture avant de la transmettre à son neveu, M. Samuel Merrell. En 1998, la belle

Pierce-Arrow passait entre les mains de M. Pat Craig, un passionné doublé d'un historien de la marque, qui se lançait dans une restauration soignée. S'appuyant sur ses connaissances d'historien et de spécialiste, il affirmait que cette voiture dotée d'une carrosserie "convertible sedan" réalisée par LeBaron était le seul exemplaire survivant de ce type.

En janvier 2004, la voiture était cédée à un autre amateur qui lui consacrait tout un ensemble de travaux. Ainsi, il apportait quelques soins à la finition de la carrosserie, trouvait des rétroviseurs corrects montés sur les protections de roues de secours, et il remettait en état le coffre arrière. L'auvent, qui souffrait de quelques fissures, était repris également, de même que les panneaux de capote, de façon à s'assurer qu'elle se ferme correctement. Les marchepieds et bas de caisse connaissent eux aussi un

>>> market, Pierce-Arrow, one of the biggest luxury marques in America, launched a V12 model in 1932. It had a 7.4-litre engine producing 150 bhp, which increased to 175 bhp the following year. These impressive levels of power were combined with an abundance of luxury and equipment, as can be seen on the example we are delighted to present. It is believed that this Pierce Arrow V12 was sold new in Hollywood to the actress Carole Lombard, who starred in many films in Hollywood's heyday. Married to Clark Gable, she died tragically in a plane crash in January 1942. In 1944, the car was bought and stored by Richard Riggs, from Portland, Ohio, who then passed it to his nephew, Samuel Merrell. In 1998, this wonderful Pierce-Arrow was acquired by Pat Craig, an

enthusiast and historian for the marque who set about a careful restoration of the car. Drawing on his specialist knowledge as an historian, he confirmed that it is the only surviving example of its type with « convertible sedan » coachwork built by LeBaron.

In January 2004, the car sold to a fellow enthusiast who decided to carry out extensive work. He applied himself to perfecting the detailed finish of the bodywork, sourcing mirrors that were correctly mounted on the spare wheel cover and restoring the boot. The awning, which was cracked in places, was renewed, and the panels of the hood were refurbished to ensure that they closed properly. The running boards and lower body also received attention, so that the car was restored to near perfect condition.





rafraîchissement, ce qui permettait à la voiture de retrouver un état quasiment parfait.

Sur le plan mécanique, une inspection détaillée débouchait sur une remise en état du moteur. Les chemises étaient déposées, polies et remontées avec des joints neufs, une culasse neuve était posée et la quasi-totalité des conduites, joints, vis et fixations étaient remplacés par des pièces correctes. Le radiateur était déposé et remis en état, les moteurs d'essuie-glace complètement refaits et les carburateurs entièrement démontés et restaurés. Le système d'échappement était démonté et refait dans un état proche du neuf, de même que le thermostat et les conduites à dépression. Même si cette Pierce-Arrow avait déjà bénéficié d'une restauration plus ancienne, ces travaux permettaient de l'amener à des standards d'exigence particulièrement élevés.

Exposée en 2005 au Concours d'Élégance de Greenwich, elle remportait le prix "Best American Open Car" et obtenait des résultats comparables aux concours de Radnor Hut et de Burn Prevention. Au début de l'année 2006, elle rejoignait la collection O'Quinn et, plus récemment, était achetée par Arnold Kawlath, collectionneur allemand passionné qui a continué à faire rouler cette voiture de grande classe pour en préserver l'état et la qualité.

Avec sa superbe carrosserie complètement découvrable, ses phares pivotant, sa finition de haut niveau, son aménagement intérieur de toute beauté, son cuir exclusif et sa mécanique d'un raffinement rarement égalé, cette Pierce Arrow est représentative de l'extravagance américaine et du monde des stars du Hollywood des années 1930.

*On the mechanical side, careful inspection prompted an engine rebuild. The sleeves were dismantled, polished and refitted with new seals, a new cylinder head was fitted and all hoses, seals, screws and fixings were replaced with the correct parts. The radiator was taken out and restored, the wiper motors refurbished and the carburetors dismantled and rebuilt. The exhaust system was also taken apart and refitted in as-new condition, as were the thermostat and vacuum hoses. The Pierce-Arrow had already benefitted from an earlier restoration, but this work elevated the car to a new level.*

*Exhibited in 2005 at the Greenwich Concours d'Élégance, it won « Best American Open Car » and similar accolades at Radnor Hut and the Burn Prevention*

*Foundation. At the start of 2006 the car joined the O'Quinn Collection and was subsequently acquired by Arnold Kawlath, a dedicated German collector, who kept this handsome car running to maintain its condition.*

*Boasting splendid and completely convertible coachwork with adjustable headlights, the highest level of finish, a stunning interior sporting the finest leather, and powered by a highly sophisticated engine, this Pierce Arrow embodies the extravagance of 1930s America and its Hollywood stars.*



## 1937 PACKARD TWELVE TORPÉDO DOUBLE PHAÉTON STYLE LEBARON

Titre de circulation anglais  
**British title**

Châssis n° 1035-288  
Moteur n° 906215

500.000 - 700.000 €

- Modèle rare et exclusif
- Restauration de très haut niveau
- Voiture de très grande classe
- Travail exceptionnel et unique

- *Rare and exclusive model*
- *High standard of restoration*
- *Very elegant car*
- *Incredible project*





Vendue le 21 août 1937 par le distributeur de Los Angeles Earle C. Anthony Inc, cette voiture carrossée à l'origine en limousine a été acquise par M. A. Kawlath, collectionneur allemand demeurant dans le sud de la France, auprès de Tom Laferriere, à Rhode Island (États-Unis). La partie arrière de la carrosserie se

composait alors d'une demi-coque de bateau en aluminium fixée à l'envers. La voiture était immédiatement acheminée vers les ateliers de Trevor J. Hirst, en Angleterre, pour une restauration complète.

Les travaux ont été de grande envergure car il était nécessaire de recréer une carrosserie de>>>

*Sold on 21 August 1937 by Earle C. Anthony Inc., the Los Angeles dealer, this car, originally bodied as a limousine, was acquired by Mr. A. Kawlath, a German collector living in the South of France, from Tom Laferriere, of Rhode Island, US. At that time the rear part of*

*the body was a half boat-tail in aluminium fixed upside down. The new owner had the car shipped directly to the workshops of Trevor J Hirst in England, to be completely restored.*

*This became an extensive project as it was necessary to rebuild the entire body of this>>>*





>>> toutes pièces autour de ce prestigieux modèle à moteur 12 cylindres, et le propriétaire souhaitait une qualité irréprochable et un respect total des techniques d'époque. Après avoir envisagé différents types de carrosseries, M. Kawlath optait pour un torpédo double pare-brise ("Dual-Cowl phaeton") tel que les produisait le carrossier LeBaron au début des années 1930. Le châssis de 1937 présentait de nombreuses différences par rapport aux précédents (positionnement du moteur, système de suspension avant indépendante), ce qui a entraîné de nombreux défis à relever. Des logiciels de design informatique ont été utilisés pour réaliser la très complexe ossature en bois de frêne, façonnée à la main. Les charnières de portes ont été reproduites d'après les photos des modèles LeBaron d'origine, en acier coupé au laser puis poli. Le moteur et le châssis, qui paraissaient à première vue en très mauvais état, ont été intégralement refaits à neuf, ce qui a nécessité l'achat de pièces neuves

>>> *prestigious 12-cylinder model, and the owner wanted the highest standard of work using period techniques. Having considered different styles of body, Kawlath settled on a Dual-Cowl phaeton like the models built by the coachbuilder LeBaron at the start of the 1930s. The 1937 chassis differed considerably from earlier examples (including the position of the engine and system of independent front suspension), and this presented various challenges to overcome. Computer-generated design software was used to design a complex ash frame that was built by hand. The door hinges were reproduced from photographs of original LeBaron models, in laser-cut and polished steel. The engine and chassis appeared to be in poor shape, so both were completely re-built, which required the purchase of new parts from the US, and a huge number of hours of labour in order to achieve a stunning result. Using photos and dimensions*





aux États-Unis, et surtout plusieurs centaines d'heures de travail pour parvenir à un beau résultat.

En travaillant d'après des photos et les cotes prises sur une voiture originale se trouvant à Los Angeles, des gabarits en bois ont été réalisés pour les ailes et les panneaux de carrosserie. En utilisant les techniques traditionnelles, chaque élément a été façonné et adapté à la main, ce qui a nécessité l'utilisation de machines telles que des "roues anglaises" avant de pouvoir les souder et les appliquer sur la structure de la voiture. Par chance, Trevor J.Hirst connaissait ces techniques pour les avoir apprises dans le domaine de l'aéronautique, et pour avoir reçu l'enseignement d'artisans ayant travaillé à l'époque au sein d'ateliers comme Gurney Nutting, Thrupp & Maberly ou Park Ward.

Sous la voiture ont été greffés un réservoir d'essence à grande capacité ainsi qu'un système d'échappement en acier inoxydable. Les supports de pare-brise ont été réalisés artisanalement en sections soudées

de bronze, avant d'être chromés. Le choix du coloris a réclamé également beaucoup d'attention, et la voiture a été peinte avec une peinture moderne à l'eau. Dans l'habitacle, le travail des cuirs a été étudié minutieusement de manière à obtenir la meilleure complémentarité des teintes. Des instruments de bord d'origine n'ont malheureusement pas pu être retrouvés, si bien que le propriétaire a opté pour des instruments neufs fabriqués aux États-Unis dans le respect du style d'origine. Trouver les feux avant et arrière d'origine a réclamé beaucoup de recherche. Ils ont été trouvés aux États-Unis, puis restaurés.

Avec sa technique moderne pour l'époque, son puissant moteur V12 et son luxe de présentation grâce aux travaux de très grande qualité menés pour un résultat de haut niveau, cette voiture représente en Europe une véritable exception.

*from an original car found in Los Angeles, wooden templates were made for the wings and body panels. Then, using traditional methods, each part was cut and shaped by hand, using metalworking tools such as the « English wheel ». The sections were then welded together and attached to the structure of the car. Trevor Hirst had learnt these techniques from working in the aeronautics industry, and also from information gleaned from craftsmen who had worked for businesses like Gurney Nutting, Thrupp & Maberly and Park Ward, in period.*

*A large capacity fuel tank was fitted under the car, along with a stainless steel exhaust system. The windshield supports were crafted in welded sections of bronze, and chromed. The colour scheme also required considerable thought, and the car was painted in modern water-based paint. Inside, the leather work was extensively researched in order to*

*achieve the best match of colours. Unfortunately it was not possible to find original dashboard instruments, and the owner chose new US-made instruments in the style of the original ones. After much research, original front and rear lights were sourced from the US and restored.*

*With engineering that was ahead of its time, a powerful V12 engine and the luxury presentation resulting from a project carried out to the highest standards, this car really is an exceptional find in Europe.*

## 1930 LA SALLE 340 ROADSTER

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 607852  
Moteur n° 607852

180.000 - 260.000 €

- Livrée neuve en Inde
- Restauration de qualité
- Modèle confidentiel

- *Exciting Indian heritage*
- *Beautifully restored*
- *Rare model*



La Salle est une marque du groupe General Motors et leur haut de gamme avec Cadillac. Les La Salle représentaient une alternative plus agile et sportive aux Cadillacs. Equipées de moteur de Cadillac, elles étaient distribuées par le même réseau de concessions, elles étaient également disponibles en carrosseries sur mesure par Fleetwood, Le Baron et Fisher.

Livrée neuve à General Motors Export Co, à Bombay en Inde, la La Salle que nous présentons est une commande spéciale en conduite à droite, habillée d'une carrosserie

roadster Fleetwood pourvu d'un spider. L'auteur de cette commande nous est inconnu mais ses deux impressionnants projecteurs utilisés pour la chasse au tigre de nuit suggèrent qu'il s'agirait d'un haut dignitaire indien ou d'un maharajah. Le reste de l'histoire indienne de l'auto reste malheureusement trouble.

La voiture refait surface le 5 mai 1951 alors qu'elle est à bord du S/S Caledonia alors accosté au Royaume-Uni qui la transportait depuis le Pakistan. Cette La Salle a alors deux propriétaires anglais successifs. Le 8 septembre 1963 elle est présentée

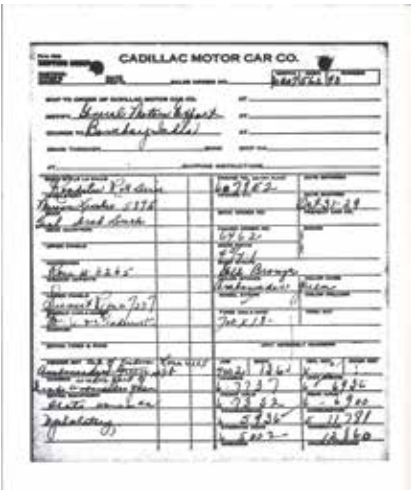
*La Salle was part of General Motors and their top brand next to Cadillac. La Salle was a sportier and more agile alternative compare to Cadillacs. Fitted with Cadillac engines La Salle were sold through the same dealership network and were available also with custom built bodies from Fleetwood, Le Baron and Fisher.*

*Delivered to General Motors Export Co, Bombay, India, the La Salle on offer was ordered in right hand drive, with a special Fleetwood roadster body and a*

*dickey seat.*

*Who placed the order to buy the car is still unknown but it must have been an Indian dignitary or maharajah as the car is fitted with two huge spotlights to facilitate night time tiger hunting. The car's Indian history unfortunately remains clouded. The car re-surfaces when it is imported from Pakistan and put on the S/S Caledonia, docking in the United Kingdom on 5th May 1951. It remained in England where it has two different owners.*





au rallye américain de Beaulieu et apparaît à cette occasion dans la Gazette Beaulieu : « M. Hoare fait un virage au volant de son impressionnant roadster La Salle qui avait été livré neuf à un Maharajah indien comme voiture de chasse et qui est toujours équipé de ses gigantesques projecteurs ». M. Hoare originaire du Devon conserva la voiture jusqu'en 1979 où elle est vendue à un certain M. Liesse en Belgique. En 1986, elle fait la couverture du magazine Fanauto. En 1988 elle passe alors entre les mains d'un propriétaire français. En 2003, elle fait la cou-

verture d'un autre journal français, La Vie de l'Auto. En 2006 elle est ensuite vendue en Italie où sera complètement restaurée et remise dans sa configuration d'origine. Ce très beau roadster, avec une origine indienne intéressante qui lui garantirait sûrement son entrée dans d'importants Concours d'Élégance, est une opportunité unique.

*It is later seen at the American car rally at Beaulieu on 8th September 1963 and therefore featured in the Beaulieu Gazette where we can read "Mr Hoare turned up in his impressive La Salle Roadster originally supplied to a Maharajah in India as a hunting car and still wearing enormous hunting spotlights on the scuttle". Mr Hoare, from Totnes, Devon, kept the car until 1979 when it is sold to a certain Mr Liesse in Belgium. The Salle is on the cover of a French magazine*

*"Fanauto" in 1986. The car is subsequently sold to a French collector in 1988. It appeared on the cover of "La vie de Auto" in 2003. In 2006 the car on offer is sold in Italy where it undergoes a full restoration and put back into original configuration. This is a truly beautiful roadster with an exciting Indian provenance which would surely guarantee an entry to important Concours d'Élégance in the world where it will cause a stir.*

## 1960 JAGUAR XK150 3,8 L CABRIOLET

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° S 838763 DN  
Moteur n° VA 1571-8

100.000 - 120.000 €

- Rare version 3,8 litres avec overdrive
- Moteur d'origine, restauré
- Superbe sellerie patinée

- *Rare 3.8-litre version with overdrive*
- *Original engine, restored*
- *Superbly patinated upholstery*



Le certificat du Jaguar Heritage Trust permet de constater que cette Jaguar XK 150, livrée neuve aux États-Unis à un certain M. JR Weiner, à San Francisco, présente ses teintes d'origine (crème et sellerie bleu clair), son moteur 3,8 litres d'origine et un overdrive, comme à sa sortie d'usine. De 1978 à 1988, elle est restée entre les mains d'un amateur californien, M. Crow, avant d'être achetée par un collectionneur français à l'époque Président du French Jaguar Drivers qui n'hésitait pas à se lancer dans de longs rallyes, comme en témoigne la plaque "North Cape Rally 1992" au tableau de bord, ainsi qu'un autocollant sur le

pare-brise, qui précise : "This Jaguar has done the "Arctic Circle" on Rossvoll Motorstadion, the most northern raceway in the world".

Cette Jaguar XK 150 avait bénéficié d'un gros programme de rénovation au début des années 1990, puis du même entretien très soigné que celui assuré ensuite par son actuel propriétaire, acquéreur de la voiture en 1998. En 2013, elle bénéficiait d'une réfection moteur chez un spécialiste d'anglaises: la facture, qui totalise près de 11 000 €, est jointe au dossier de la voiture. L'intérieur est superbe, avec une sellerie d'origine affichant une très belle patine, un autoradio Becker

*The Jaguar Heritage Trust certificate shows that this Jaguar XK 150, delivered in the United States to a certain Mr. J R Weiner in San Francisco, is presented in its original colours (cream, with light blue upholstery), fitted with its original 3.8 liters engine and an overdrive. From 1978 to 1988, it remained in the hands of a Californian enthusiast, Mr. Crow, before being bought by a French collector, the President of the French Jaguar Drivers club at the time who went on long drives in it, as can be seen by the plaque "North Cape Rally 1992" on the dashboard, as well*

*as a sticker on the windscreen: "This Jaguar has done the "Arctic Circle" on Rossvoll Motorstadion, the most northern raceway in the world".*

*This Jaguar XK 150 benefitted from a major refurbishment in the early 1990s and has had the same level of careful maintenance provided by its current owner, who purchased the car in 1998. In 2013, its engine was overhauled by an English specialist: the invoice totals close to € 11,000 and is attached to the file of the car. The beautiful interior features its original upholstery, with a*





Grand Prix et un volant enveloppé d'une gaine en cuir. Cette voiture a roulé régulièrement ces dernières années, participant à des événements comme le Tour Auto, divers rallyes et de nombreux voyages dans les Alpes et en Angleterre, comme le confirme son carnet de circulation rempli depuis 1988.

Modèle rare (532 exemplaires en 3,8 litres), cette voiture bénéficie d'un état particulièrement soigné, grâce à une utilisation régulière et à un nombre limité de propriétaires soigneux.

*beautiful patina, a Becker Grand Prix car stereo and a steering wheel wrapped in a leather sheath. The car has been used regularly in recent years, taking part in events such as the Tour Auto, as well as various other rallies and trips in the Alps and in the UK, as confirmed by its logbook that has been filled out since 1988.*

*This rare model (just 532 with 3.8 engine is in a particularly nice condition, thanks to its regular use and a limited number of very careful owners.*





## 1974 PORSCHE CARRERA 2,7L TARGA

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 9114610155  
Moteur n° 6640730  
Type n° 911/83

120.000 - 160.000 €

- Rare et prisé en Targa
- Deux propriétaires seulement depuis 27 ans
- Moteur identique à celui de la 2,7L RS

- *Rare and sought after Targa version*
- *Just two owners for 27 years*
- *Engine identical to the 2.7L RS*



C'est avec le millésime 1974 que la cylindrée des 911 passe à 2.7L avec la « Type G », équipée de nouveaux pare-chocs à « soufflets ». Selon les versions, la puissance s'élève de 150 à 210 ch. La Carrera 2,7 est équipée du moteur type 911/83 doté de l'injection mécanique Bosch et développant 210 ch. Elle a donc le même cœur que la célèbre Carrera RS de 1973. Elle sera produite à 1633 exemplaires en coupé et seulement 630 exemplaires en Targa ce qui en fait un modèle de faible production pour Porsche. Notre exemplaire est européen, il fut livré neuf en Allemagne, le 10 janvier 1974. Son histoire française commence en 1989 lorsque son précédent propriétaire en fait l'acquisition. La voiture fut entièrement restaurée au début des années 1990 avec un démontage complet de la caisse très vraisemblablement chez un spécialiste Porsche. Un reportage

photo des étapes de la restauration permet d'évaluer le travail effectué. Elle fut cédée en 2010 à son actuel propriétaire, possédant d'autres Porsche, recherchant précisément ce modèle. Elle n'a donc connu que deux mains depuis 27 ans. La voiture qui roule peu mais régulièrement est en état général de présentation et de fonctionnement satisfaisant, preuve de la qualité de sa restauration ancienne. Elle a tout récemment fait l'objet d'un entretien général et d'une réfection du système de freinage. Sa couleur extérieure rouge, ses jantes Fuchs et son aileron de Turbo renforcent son allure sportive, l'intérieur est lui en cuir noir. Cette voiture possède un moteur mythique et offre des performances exceptionnelles, dans cette déclinaison Targa elle est encore plus rare.

*It was in 1974 that the displacement of the 911 went up to 2.7L with the "Type G", equipped with new billoxy bumpers. Depending on the version, the power went up from 150 to 210bhp. The Carrera 2.7 was powered by the engine type 911/83 with Bosch mechanical injection and developing 210bhp, the same as the famous Carrera RS of 1973. 1,633 coupes would be made and only 630 Targas, which makes it a rather small production run for Porsche. Our car is European in specs, it was delivered new in Germany on January 10, 1974. Its French history began in 1989 when its previous owner acquired the car. The car was completely restored in the early 1990s with a complete disassembly of the body, in all likelihood by a Porsche*

*specialist. Photos with the various restoration stages make it possible to evaluate the work carried out. The current owner bought the car in 2010. He owns other Porsches, but was looking specifically for this model. The car has had just two owners for 27 years. It is only used occasionally but regularly, is in a good state of presentation and drives well, proof of the high quality of its older restoration. It has recently undergone a general service and overhaul of the braking system. Its red color, Fuchs rims and Turbo spoiler reinforce the car's sporty look. The interior features black leather. This car with its legendary engine offers exceptional performance, and in a Targa configuration it is even rarer.*







## 1979 MASERATI KHAM SIN

Titre de circulation belge  
**Belgian title**

Châssis n° AM120/334  
Moteur n° AM115/10/49/334

135.000 - 185.000 €

• Kilométrage raisonnable, même propriétaire depuis 1983

• État de préservation exceptionnel

• Sellerie d'origine superbe, moteur et teinte d'origine

• Reasonable mileage, same owner since 1983

• In an exceptional state of preservation

• Superb original upholstery, engine and original color



Une facture pro forma éditée le 23 février 1979 par Maserati Italie à l'attention des établissements François Staumont (importateur de la marque en Belgique) résume les caractéristiques de la Maserati Kham sin que nous présentons. Elle était de teinte "Celeste Chiaro" métallisée, avec sellerie en cuir "Blu", ce qui est encore le cas aujourd'hui. Elle était en outre équipée de l'air conditionné et d'une antenne électrique. Vendue à son premier propriétaire en avril 1979 en Belgique, elle passait en avril 1983 entre les mains de son actuelle propriétaire à qui François Stau-

mont indiquait qu'il s'agissait d'une première main. Le compteur affichait un peu moins de 50 000 km et elle était alors entretenue chez Auto M, à Modène. La propriétaire l'enregistrait en Belgique avant de l'immatriculer en France en 1993. Elle nous a confié que, aimant les voitures de sport et les safaris, elle abritait dans sa maison du Cap d'Antibes une panthère apprivoisée : la Kham sin est la seule voiture que le puissant fauve n'ait pas attaquée ! A cette époque, le kilométrage s'élève à 64 900 km, comme l'indique un compte-rendu de contrôle technique. En 2014,

*A proforma invoice dated 23 February 1979 by Maserati Italy for the attention of the company François Staumont (the importer of Maseratis for Belgium) summarizes the characteristics of the Maserati Kham sin that we are offering. Its color was metallic "Celeste Chiaro" with "Blu" leather upholstery, still its current color combination. It was equipped with air-conditioning and an electric antenna. Sold to its first owner in April 1979 in Belgium, it was bought by its current owner in April 1983, who*

*was told by François Staumont that it was firsthand before that. The odometer showed slightly less than 50,000 km and the car was maintained at Auto M in Modena. The owner registered it in Belgium first before registering it in France in 1993. Enthusiast of sports cars and safaris, she had a tamed panther in her house in South of France: the Kham sin was the only car that the beast has not attacked! At that time, the mileage was showing 64,900 km, as can be seen from a technical inspection report. In 2014, the car*





la voiture est reimmatriculée en Belgique avec plaque historique. Affichant aujourd'hui un peu plus de 68 000 km, il ne lui manque rien des attraits du modèle d'origine. La carrosserie est impeccable et les ouvrants bien alignés, le luxueux habitacle d'origine est remarquablement préservé dans un état rare et, ultime détail, les outils d'origine n'ont jamais été utilisés. Vendue avec son manuel d'utilisation, cette Khamsin superbe fait partie des exemplaires les mieux préservés du marché.

*was re-registered in Belgium with a historic registration number. Today, the odometer displays slightly over 68,000 km and it lacks none of the attractiveness of the original model. The bodywork is in an impeccable state and the doors are all well aligned, the luxurious and original interiors are in a remarkably preserved condition, and the original tools have never been used. Sold with its user manual, this superb Khamsin is among the best preserved examples in the market today.*



## 1984 DE TOMASO PANTERA GT5

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° ZDT874000EA009318

160.000 - 200.000 €

• Voiture du Salon de Paris 1984

• Entre les mêmes mains depuis l'origine

• 22 000 km d'origine

• 1984 Paris Motor Show car

• In the same ownership since new

• 22,000 km since new



Apparue en 1980, la version GT5 de la Pantera se caractérisait notamment par des extensions d'ailes en polyester permettant le montage des jantes Campagnolo identiques à celles qui équipaient les versions groupe 4 de compétition, tandis que plusieurs modifications de l'habitacle étaient opérées.

L'exemplaire que nous présentons est celui qui fut présenté au Salon de Paris en 1984, et il est entre les mains du même propriétaire depuis l'origine ! Il s'agit donc d'une version européenne, réceptionnée à titre isolée aux mines en novembre 1985 et immatriculée pour la première fois en février 1986. Une première facture fin octobre 1986 témoigne d'un remplacement de l'embrayage et de sa butée, ainsi qu'une révision alors que la voiture affiche 6 000 km. Elle

affiche aujourd'hui 22 000 km au compteur, ce qui nous a été confirmé comme d'origine par le propriétaire. Cet exemplaire dispose de l'aile type « delta » optionnel et est offert dans sa livrée d'origine, blanche, combinée à une superbe sellerie cuir rouge sombre bien conservée. Les jantes d'origine seront livrées avec la voiture et viennent d'être repeintes. Les derniers contrôles techniques témoignent d'une très faible utilisation ces dernières années. Elle dispose toujours de sa galette d'origine, ainsi que de son kit d'outils comprenant une bombe anti-crevaisson Ford d'origine et un manuel des pièces détachées. Il est rare de trouver un exemplaire doté d'un historique aussi exceptionnel et dans un tel état de conservation : les amateurs ne s'y tromperont pas.

*Appearing in 1980, the GT5 version of the Pantera was distinguishable, in particular, by fiberglass fender extensions housing Campagnolo rims identical to those fitted to the group 4 racing versions, and several passenger compartment modifications.*

*The car on offer is the example that was on display at the Paris Motor Show in 1984, and it has been in the hands of the same owner since the beginning! This European version, homologated in November 1985, was registered for the first time in February 1986. A first invoice end of October 1986 with the odometer displaying 6,000 km indicates a replacement of the clutch and clutch stop, as well as*

*a service. It now displays 22,000 km, which is original according to the owner. This model has the optional "delta" spoiler and features its original white livery, combined with beautifully preserved dark red leather upholstery. The original wheels will be delivered with the car and have just been repainted. The latest technical inspections show very little use in recent years. It still has its original spare wheel, as well as its toolkit including an original Ford puncture repair kit and a spare parts manual. It is rare to find an example with such an exceptional history and in such a state of preservation: enthusiasts can't afford to miss this one.*





## 1960 MASERATI 3500 GT PAR TOURING

Titre de circulation anglais  
*British title*

Châssis n° AM 101\*1154\*  
Moteur n° AM 101\*1154\*

220.000 - 260.000 €

- Désirable série 1 au dessin le plus pur
- Belle restauration
- Moteur et couleur d'origine

- *Very desirable 1st series*
- *Nicely restored*
- *Matching numbers, matching colours*



Produite entre 1957 et 1964, on pourrait dire que la 3500 GT a sauvé Maserati de la ruine financière. Le prototype, un coupé par Touring fut présenté au salon de Genève 1957 et les commandes commencèrent à s'accumuler à partir du Salon de Turin la même année.

L'exemplaire présenté est sorti d'usine le 31 octobre 1960 dans une livrée noire combinée à un intérieur cuir naturel. Commandée neuve par le marquis Emilio Pallavicino, ce dernier avait donné pour adresse celle de l'Automobile Club d'Italie de Firenze. Elle lui fut livrée le 21 novembre 1960 accompagnée de 5 jantes et de la trousse à outils. La voiture fut ensuite la propriété d'un artiste de Trieste M. Malet Bruno. On retrouve ensuite la voiture dans la région de Tréviso chez M. Valerio Zardi, père du pilote Danny Zardi. La voiture perdit alors sa configuration d'origine en bénéficiant

d'une préparation rallye qui avait été effectuée par M. Zardi dans son atelier, Valle Elaborazioni qui prépare aussi bien des voitures anciennes que modernes. L'actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2015 et la restaura par un atelier spécialisé de Toscane afin de lui rendre ses spécifications de sortie d'usine, démarche louable et particulièrement couteuse.

Cet exemplaire fait partie de la désirable première série, dont le dessin est le plus pur, avec ses petits feux ronds auxquels succéderont des versions rectangulaires, et sans la vitre de custode qui apparaîtra sur la série 2. Il s'agit d'une belle occasion de devenir l'heureux propriétaire d'un des chefs d'œuvre de Maserati.

*Manufactured between 1957 and 1964 it could be said that the Tipo 101 3500GT saved Maserati from financial ruin.. The prototype, a coupé by Touring, was presented in Geneva in March 1957 and orders started to flow in after the Turin motor show the same year.*

*The Maserati 3500 GT on offer left the factory on the 31 October 1960 in a black with natural colored leather interior livery. It was ordered new by Marquis Emilio Pallavicino, who gave as his address c/o ACI Firenze, via Cavour 18. The car was delivered to him with 5 wheels and a tool kit on 21 November 1960. The car was then acquired by an artist, Mr Malet Bruno from Trieste. Then, the car appears in the Treviso region, in the hands of Mr Valerio Zardi's, father of*

*pilot Danny Zardi. It then lost its original configuration to benefit from a rally preparation by Mr Zardi in his workshop, Valle Elaborazioni which prepares classic cars as well as modern ones. The current owner purchased it in 2015 and had it restored to be put back in its original configuration by a workshop in Tuscany. The Maserati is now consistent with the configuration it has when it left the factory. This Maserati 3500 is a very desirable first series which is the purest, with the small round, rather than rectangular, indicators, and without the second side-vent window that was a less elegant addition on the series 2. This Maserati 3500 is a great opportunity to acquire a beautiful piece of Maserati motoring heritage.*







## 1938 CITROËN TRACTION II B CABRIOLET

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 11B142788

100.000 - 140.000 €

• Version « large » séduisante et recherchée

• Véritable icône automobile

• Etat de présentation satisfaisant

• *The more attractive "wider" version*

• *A true automotive icon*

• *In decent condition*



On ne présente plus la Citroën Traction tant ce modèle a marqué de son empreinte l'histoire de l'automobile. Le cabriolet combine toutes les qualités routières de la Traction à une ligne très pure et un agrément d'utilisation supérieur à la berline, grâce à son habitacle découvrable. La version II B, qui bénéficie de la carrosserie large, est particulièrement attrayante car spacieuse, pouvant accueillir trois personnes à l'avant. Équipée à l'arrière d'un spider accueillant deux personnes supplémentaires, c'est une voiture extrêmement séduisante. Le cabriolet Traction que nous présentons fut mis en circulation le 30 juin 1938. Il s'agit d'une version II B donc « large ». Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2009 auprès de Philippe Losson spécialiste Citroën reconnu. Bien que l'on ne connaisse pas l'intégralité de l'histoire de la voiture, nous savons que celle-ci a

fait un séjour aux Etats-Unis avant de revenir en Europe. Elle faisait partie de la collection de Monsieur Donald "Red" Dellinger, agent Citroën pendant des années à Lewisberry en Pennsylvanie, dont la dispersion se fit aux enchères à la fin de l'année 2008. La voiture restaurée dans le passé est bon état général de présentation et arbore une agréable patine. Sa livrée associe une carrosserie bitons bordeaux et noir à un intérieur de couleur biscuit, un couvre-capote assorti et une capote beige. Elle est équipée de jantes Pilote ainsi que d'une boîte de vitesse à 4 rapports en lieu et place de la boîte 3. Utilisée régulièrement, la voiture fonctionne bien et offrira à son futur propriétaire le plaisir unique de rouler dans un must de la production automobile française.

*The Citroën Traction needs no introduction as it has left its imprint on the history of the automobile. The convertible manages to combine all the qualities of the Traction with a very pure design, but with even greater pleasure than the sedan, thanks to the fact that it is a convertible. The version II B, which has the advantage of the wider body, is particularly attractive because it is more spacious and can accommodate three people at the front. With the possibility of welcoming two additional people at the rear, it is an extremely attractive car. The cabriolet Traction that we are offering was registered on the 30th of June 1938. Its current owner purchased the car in 2009 from Philippe Losson, a well-known Citroën specialist.*

*Although we do not know the entire history of the car, we know it spent some time in the United States before returning to Europe. It was part of the collection of a certain Mr. Donald "Red" Dellinger, a Citroën agent for years in Lewisberry, Pennsylvania, whose collection was auctioned at the end of 2008. The car has been restored a few years ago is today in a good overall state and has a pleasant patina. Its livery combines a burgundy and black body along with a biscuit-colored interior, with matching hood cover and beige top. It has Pilote rims and a four-speed gearbox instead of three-speeder. Used regularly, the car runs well and will offer its future owner the pleasure of driving an icon of French automotive history.*



## 1962 CITROËN DS 19 CABRIOLET

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 4200446

120.000 - 150.000 €

• Un des premiers cabriolets DS avec « ailes cendriers »

• Intégralement restauré il y a 10 ans

• Une icône de l'Automobile

• *One of the first convertibles with "ashtray wings"*

• *Comprehensively restored 10 years ago*

• *An automobile icon*



La DS, sculpture de Flaminio Bertoni, est la grande surprise du Salon de l'Automobile 1955. Étonnante et séduisante, elle fera l'unanimité à son volant tant ses développements techniques sont inédits et avant-gardistes. Il faut attendre 1960 pour que la marque décide de faire produire son propre cabriolet usiné par Henri Chapron. Au total, 1 365 cabriolets usinés furent fabriqués avec le moteur DS 19 ou DS 21, de 1960 à 1971. Le cabriolet DS19 que nous présentons est un bel exemplaire mis en circulation le 6 août 1962. Il s'agit donc d'une version rare, correspondant aux premières déclinaisons « cabriolet » sorties en 1961 et munie des « ailes avants cendriers ». En 2008, cette voiture fut achetée par son actuel propriétaire, collectionneur passionné et pilote amateur, auprès de Losson Automobiles, spécialiste

de la marque Citroën en général et de la DS et de l'ID en particulier. Cet exemplaire a fait l'objet d'une restauration complète en 2006. Les travaux, conséquents, ont entre-autre porté sur le moteur, les systèmes hydrauliques, la tôlerie, la peinture, la sellerie ainsi que la capote. Cet authentique cabriolet arbore une peinture extérieure gris métal associée à un intérieur en cuir bordeaux. Il est doté d'une boîte hydraulique. Les DS cabriolets représentent un certain art de vivre et savoir-faire à la française. Ils sont recherchés car à la fois beaux, confortables et rares. Notre exemplaire, en bon état général de présentation et de fonctionnement, est une belle opportunité d'accéder au plaisir de conduire qu'offre la DS, cheveux au vent qui plus est.

*The DS, a sculpture by Flaminio Bertoni, was the big surprise of the 1955 Paris Motor Show. Stunning, yet seductive, it was without any doubt at the very forefront of technological progress. It was not until 1960 that Citroën decided to produce its own factory-approved convertible by Henri Chapron. In total, 1,365 factory convertibles were manufactured from 1960 to 1971 with either the DS 19 or the DS 21 engine. The DS19 convertible that we are offering was registered on August 6, 1962. This rare version is one of the very early "cabriolets" launched in 1961 featuring the special "ashray" front wings. In 2008, this car was bought by its current owner, an enthusiast and a gentleman racer, from Losson Automobiles, Citroën specialists*

*in general, and in particular of the DS and ID. The car was completely restored in 2006. Substantial work included those on the engine, hydraulic system, sheet metal, paint, upholstery and the convertible top. This genuine convertible features a metallic grey exterior paint, combined with burgundy leather interior. It is equipped with a hydraulic box. DS cabriolets represent the French art de vivre and know-how. These sought after convertibles are beautiful, comfortable and rare. The car on offer is a great opportunity to access the great driving pleasure of the DS, hair blowing in the wind.*

## 1990 CITROËN 2CV DOLLY

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° VF7AZKA00KA352008  
 20 000 - 30 000 €  
 Sans réserve / *No reserve*

- Seulement 30 km d'origine
- Une 2CV « Dolly » comme neuve
- Un seul propriétaire depuis l'origine

- *Only 30 km from new*
- *A 2CV "Dolly" as good as new*
- *One owner since new*



La fameuse Citroën 2CV n'est bien sûr plus produite, mais nous vous proposons d'acquérir un exemplaire comme neuf et même une série limitée « Dolly ». La voiture que nous présentons est en effet exceptionnelle, ne totalisant à son compteur qu'environ 30 km d'origine. Il s'agit d'une version Dolly avec la livrée associant le rouge Vallelunga et le gris Cormoran. L'espace intérieur est habillé de tissu gris à motifs en losanges. On notera la présence intacte de tous les marquages d'époque au sein du compartiment moteur. Le pedigree exceptionnel de cette 2cv est lié à son histoire singulière. Cette voiture est la possession depuis sa sortie des chaînes d'un concessionnaire Citroën, qui pour les offrir à

ses deux enfants, commanda deux 2cv neuves présentées dans cette vacation. Elle est ainsi jalousement conservée dans d'excellentes conditions depuis 1990 et il s'agit de l'une des dernières 2CV produites. Elle se présente presque comme au jour de sa première livraison, fonctionne et peut bien sûr prendre la route. Sa mécanique a fait l'objet de vidanges afin d'être conservée dans de bonnes conditions. Il sera très certainement impossible de retrouver à l'avenir une 2CV dans cet état, une voiture de 27 ans n'ayant jamais réellement pris la route et dans un état comme neuf.

*The famous Citroën 2CV is, of course, no longer produced, but we are offering you a limited edition "Dolly" that is like new. The car that we are offering is indeed exceptional, with its odometer showing just about 30 km from new! It is the version Dolly in a Vallelunga red and Cormoran grey combination. The interior is in diamond-patterned grey fabric. All period markings in the engine compartment are present. The exceptional pedigree of this 2CV is linked to its very singular history. This car has been in the possession, since it was manufactured, of a Citroën dealership owner who wanted to offer these cars to his two children,*

*so he ordered the two new 2CVs that we are offering. Thus it has been jealously preserved in excellent conditions since 1990, and is one of the last 2CVs produced. It looks almost like on its first day after delivery and drives fine. Its mechanicals have been drained in order to keep it in a good condition. It is impossible to find, in the future, a 2CV in such a state, a car of that for 27 years never took to the road, and is in a state like new.*



## 1990 CITROËN 2CV CHARLESTON

Carte grise française  
**French title**  
 Châssis n° VF7AZKA00KA356503  
 20 000 - 30 000 €  
 Sans réserve / **No reserve**

• Seulement 40 km d'origine  
 • Un exemplaire comme neuf  
 • Un seul propriétaire depuis l'origine

• *Only 40 km from new!*  
 • *Just like brand new*  
 • *One owner since origin*



Cet exemplaire est exceptionnel à plus d'un titre. D'abord parce que cette 2CV Charleston est comme neuve, non pas pour avoir été restaurée, mais parce qu'elle n'a jamais roulé. Elle ne totalise en effet qu'une quarantaine de km. Ensuite parce qu'elle n'a connu qu'un seul et unique propriétaire depuis 1990, soit près de 27 ans. Cette 2cv fut en effet achetée par un concessionnaire Citroën qui souhaita conserver, à l'annonce de l'arrêt du modèle, l'un des derniers exemplaires de cette mythique voiture française. Il en fit ainsi l'acquisition auprès de l'usine dans le but de l'offrir plus tard à ses enfants. La voiture fut conservée tout au long de ces années dans un garage à l'abri des sévices de la route et de

la météo. Clin d'œil aux années 30, elle arbore la célèbre robe de couleur rouge Delage et noir et les sièges sont recouverts de tissus gris à coutures motif losange. Contraint par la règle sur les pots catalytiques, la voiture fut immatriculée en décembre 1992 mais n'a jamais pris la route pour autant. Afin de maintenir l'état mécanique de la voiture, celle-ci bénéficia néanmoins de vidanges. S'il est aujourd'hui possible de trouver sur le marché un bel exemplaire de 2CV, celui-ci est très certainement l'une des dernières chances de faire l'acquisition d'une 2CV quasi neuve, l'occasion de remonter le temps à bord de ce symbole de l'automobile française.

*This car is exceptional in more ways than one. Firstly, because this 2CV Charleston is like new, not by being restored, but because it has never been driven. It has barely 40 km on the odometer. Secondly, because it has had only one owner since 1990. This 2CV was, in fact, bought by a Citroën dealer who had decided to keep one of the last examples of this mythical French car, at the announcement of the end of production. He purchased it from the factory, with the plan to offer it to his children later. The car was kept through all these years in a garage, sheltered from the abuses of the road and the weather. With reference to the 1930s, it features*

*the famous Delage red color and black, and the seats are covered with grey fabric with diamond-patterned seams. Constrained by the rule on the use of catalytic converters, the car was registered in December 1992, but never took to the road. In order to maintain the mechanical condition of the car, the engine was regularly drained. Even if it is possible to find today a nice example of the 2CV, this particular one is certainly one of the last chances to ever be able to buy an almost new 2CV, an opportunity to go back in time with this wonderful symbol of the French automobile.*

## 1955 RENAULT 4CV SPORT

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° R1062\*2261180

10.000 - 20.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- 863 km d'origine !
- Strict état de conservation d'origine
- Historique limpide

- **863 km since new!**
- **In strictly original condition**
- **Perfectly documented history**



Au début des années 50, il était de coutume de patienter de nombreux mois avant de pouvoir prendre possession de son véhicule commandé neuf. Afin d'écourter ce délai, certains prenaient le parti d'aller chercher l'objet de leur convoitise directement à l'usine. Ce fût le cas du premier propriétaire de cette 4cv sortie d'usine le 24 février 1955 avec plusieurs options dont les housses de siège avant en skaï. Ce dernier vint en prendre possession à Paris, puis redescendit par la route à son domicile de Thiers, en rodage. La voiture effectua encore quelques trajets avant le décès de son propriétaire, date à partir de laquelle elle resta stockée dans le garage avec 639km. En 1985, au décès de la veuve, la voiture fût

proposée aux enchères et achetée par un collectionneur qui la convoitait depuis de nombreuses années. Elle sera stockée depuis lors sans rouler, avant d'être achetée en 2008 par l'actuel propriétaire. Elle affiche aujourd'hui à peine plus de 860 km d'origine, et seuls les freins ont été refaits, le reste demeurant strictement d'origine. La voiture dispose ainsi encore de l'étiquette de contrôle de fin de chaîne dans le passage de roue, et des marquages à la craie d'usine. Il s'agit là très certainement de la 4cv la mieux préservée et avec le plus faible kilométrage d'origine sur le marché, un témoignage émouvant et probablement unique.

*In the early 1950s, it was common to wait several months before a customer could take possession of his new vehicle. In order to shorten their wait, some buyers went to purchase their cars directly from the factory showroom. This was the case of the first owner of this 4CV, which left the factory February 24, 1955 with several options including the front seat cover in faux leatherette. The customer came to Paris to pick up his car, and drove down to his home in Thiers, running in the car on the way. The car made a few more trips before the death of its owner, and since then the car has been in storage, with 639km on the odometer. In*

*1985, at the death of the widow, the car was offered at an auction and bought by a collector who had been coveting it for many years. The car went into storage since then without being driven. The current owner bought the car in 2008 and today the odometer reads a tad over 860 km! Only the brakes have been redone, the rest remains strictly original. The car still has the end-of-assembly line check label in the wheel arch and the factory chalk markings. This is certainly the best preserved and the lowest mileage 4CV in the marketplace, unique and with a touching story.*



147

## 1964 VOLKSWAGEN COMBI TI 21 FENÊTRES

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 245016637  
Moteur n° AB446268

60.000 - 100.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

• Exemple entièrement restauré  
• Version rare et recherchée  
• Habitacle découvrable !

• *Completely restored*  
• *Rare and sought after*  
• *Discoverable passenger compartment*



Notre exemplaire est un rare et recherché « Microbus 21 fenêtres » mis en circulation le 15 octobre 1964. Son propriétaire actuel en fit l'acquisition il y a maintenant 25 ans. Afin de lui redonner de sa superbe, ce Combi a bénéficié d'une restauration intégrale. Celle-ci fut effectuée à partir de la caisse, mise à nue pour l'occasion. Les planchers hauts et bas ont été repris. Les travaux de carrosserie ont été achevés par une peinture neuve réalisée chez un professionnel. Afin de restaurer au mieux ce Combi avec des pièces d'origine et de qualité, beaucoup d'entre elles ont été achetées auprès de Mecatechnic en France ou chez Wolfsburgwest aux Etats-Unis. Le remontage a permis l'installation de

fenêtres neuves et notamment les « pop-out » avant, tout comme le toit découvrable en Alpaga et les jones de carrosserie en aluminium. La sellerie, achetée aux enchères, fut elle aussi refaite avant d'être réinstallée avec de nouveaux revêtements de sol. Côté mécanique, le moteur fut démonté pour bénéficier d'une remise en état complète. La restauration fut achevée en 2015 et le véhicule n'a que peu roulé depuis, il se trouve donc dans un très bel état général de présentation et de fonctionnement. Devenu rare dans cet état et disposant d'un agréable toit ouvrant cet exemplaire est une véritable invitation au voyage au long cours et... à remonter dans le temps !

*Our Kombi is a rare and much sought after "21 windows Microbus" that was registered on October 15, 1964. Its current owner acquired it 25 years ago and restored it comprehensively, bodywork stripped and repainted. Both the upper and lower floorpans were restored. In order to restore this Kombi properly, original and quality parts were used, many of which were purchased from either Mecatechnic in France or from Wolfsburgwest in the United States. New windows were installed, including the front "pop-out types", as well as the Alpaca folding roof and the aluminum trims. The upholstery, purchased*

*at an auction, was also restored, including the floor covers. On the mechanical side, the engine was dismantled for a full overhaul. The restoration was completed in 2015 and the vehicle has hardly been driven since, thus it is in a nice condition and drives well. This rare 21 windows Kombi with its full sunroof is a unique opportunity to go back in time in a vehicle that has become an icon of the art of living.*

148

## 1971 NEW MAP SOLYTO



Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 73836

4.000 - 8.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Belle restauration cosmétique
- Seulement 2 propriétaires depuis l'origine
- Véritable petit utilitaire
  
- *Nice cosmetic restoration*
- *Only two owners from new*
- *Lovely utility vehicule transmission*

La société SOLYTO (Société Lyonnaise de Tôlerie) proposera dans les années 50 ce petit utilitaire à 3 roues, distribué par New-Map. Cet exemplaire, mis en circulation en 1971, fut acheté par son propriétaire actuel à un lyonnais, en août 2009, alors que c'était une première main. Il fut ensuite entièrement restauré sauf pour la partie mécanique, qui demeure bloquée.

*In the 1950s, SOLYTO was offering this small 3-wheeler utility vehicle, distributed by New-Map. This particular example, registered in 1971, was bought by its current owner from its first owner from Lyon in August 2009. Since then it has been comprehensively restored, except for the mechanical elements (engine seized).*

149

## 1958 JAWA LA BOHEME CEZETA



Carte grise française  
*French title*

Châssis n° #107738

7.000 - 10.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Scooter rare et original
- Beau projet de restauration
- Vendu avec une remorque Pav41
  
- *Rare and original scooter*
- *Nice restoration project*
- *Sold with a Pav41 trailer*

Ce Scooter de 175 cm<sup>3</sup> à 4 vitesses est un rare modèle 501. Daté de 1958, il fut acheté en l'état, en 2015, par son actuel propriétaire. Dans son jus, il devra bénéficier d'une restauration et est vendu avec une remorque de type Pav41 ainsi qu'une copie de la revue technique en deux langues.

*This 175cc 4-speed scooter is the rare 501 model from 1958. It was purchased in original condition in 2015 by its current owner and will need to be restored. It is sold with a Pav41 trailer, as well as a copy of the technical manual in two languages.*

150

## 1954 HANS GLAS ISARIA 150



Sans titre de circulation  
*Without title*

Châssis n° 54428205

10.000 - 15.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Rare sur le marché
- Etat de présentation satisfaisant
- Look retro et fameux «big nose »
  
- *Rare on the market*
- *Nice cosmetic condition*
- *Famous « big nose » look*

C'est à la firme de Hans Glas que l'on doit ce scooter, baptisé Goggo en Allemagne ou Isaria à l'exportation. Acheté en 2012 par son actuel propriétaire, ce motoscooter de 150 cm<sup>3</sup> sera livré avec sa facture d'achat originale belge et sa notice d'entretien. En bon état général de présentation, il sera à remettre en route.

*The company of Hans Glas built this scooter, named Goggo in Germany or Isaria for export. Bought in 2012 by the current owner, this 150 cc motorscooter will be delivered with its original Belgian purchase invoice and its maintenance manual. In a good general condition, it needs to be restarted.*



151

## 1957 MESSERSCHMITT KR 200

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 63410  
Moteur n°2256339

25.000 - 35.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Bel état de présentation
- Look inimitable et sensations uniques
- Fort capital sympathie pour la reine des microcars

- *In a good condition*
- *Inimitable looks and unique sensations*
- *Beloved queen of microcars*



C'est au Salon de Genève de 1953 que fut présenté le Messerschmitt « KR 175 », pour contraction de Kabinenroller signifiant « scooter à cabine » de 175 cm<sup>3</sup>. L'accès à bord se faisait par une verrière façon « cockpit basculant » sur le côté, à l'image des avions de chasse. La mécanique monocylindre à deux temps était d'origine Sachs. Le Messerschmitt KR gagna en puissance en 1955 avec le montage d'un bloc de 191 cm<sup>3</sup> produisant 9.5 chevaux et accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports. L'exemplaire que nous présentons fut mis en circulation le 3 septembre 1957, il s'agit d'un KR 200 qui appartient à son heureux

propriétaire depuis 1997. Intégralement restauré dans le passé, il est aujourd'hui en bon état général et présente bien, avec ses trois nuances de bleu. L'intérieur est, lui aussi, en bon état, les revêtements de sol plastifiés difficiles à retrouver ont été remplacés par des neufs. Atypique avec sa bulle bleue, il fit d'ailleurs l'objet d'un article et de la couverture dans le journal Gazoline en 2002. A la croisée des engins de l'aviation, de la moto et de l'automobile, la Messerschmitt KR 200 est un véhicule peu commun qui vous fait voyager dans une atmosphère unique et des sensations inégalables.

*The Messerschmitt "KR 175" was launched at the 1953 Geneva Motor Show, "KR 175" being short for "Kabinenroller", German for "scooter with cabin", of 175cc. The access 'on board' was through a canopy that opened to one side, just like in fighter planes. The two-stroke single-cylinder engine was originally from Sachs. The Messerschmitt KR gained power in 1955 with a bigger engine of 191cc, producing 9.5bhp, mated to a 4-speed gearbox. The car we are offering was registered on September 3, 1957. It is a KR 200 purchased by its owner in 1997. Fully restored in the past, it is now*

*in good general condition and looks nice, with its three shades of blue. The interior is also in good condition, and the hard-to-find plastic floor coverings have been replaced by new ones. Atypical with its blue bubble, it was also the subject of an article and the cover in the magazine Gazoline in 2002. At the crossroads of aviation, motorcycle and automobile, the Messerschmitt KR 200 is an unusual vehicle that makes you travel in a unique atmosphere and with unmatched sensations*

152

## 1957 ZÜNDAPP JANUS 250



Sans titre de circulation  
*Without title*

Châssis n° W2416

30.000 - 50.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Seule voiture de la marque Zündapp
- Fonctionnalité incroyable
- Etat de présentation satisfaisant

- *Only car produced by Zündapp*
- *Incredible features*
- *Nice cosmetic condition*

La firme allemande, réputée pour ses motos, va construire sa seule voiture de 1957 à 1958. L'exemplaire présenté est de 1957, il arbore une jolie patine d'usage et sera à remettre en route. Des documents allemands d'époque accompagnent notre Zündapp. Ses portes opposées et ses banquettes rabattables sont irrésistibles.

*The German company, famous for its motorcycles, builds its only car from 1957 to 1958. The car on offer is from 1957, features a nice patina and will need to be restarted. German period documentation comes with the car. The opposite doors and the folding seats are irresistible.*

153

## 1954 MAICO MOBIL MB 175



Sans titre de circulation  
*Without title*

Châssis n° 76301

12.000 - 16.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Un scooter d'avant-garde
- Un look hors du commun
- Original et rare

- *An avant-garde scooter*
- *Outstanding look*
- *Original and rare*

A mi-chemin entre un scooter et une moto, ce deux-roues de 175 cm<sup>3</sup>, au look inimitable, fut mis en circulation le 15 septembre 1954. Avant-gardiste dans sa conception, il offre une vraie protection du conducteur. Proposé "dans son jus", ce scooter, assemblé en Allemagne, sera à remettre en route et à restaurer.

*Halfway between a scooter and a motorcycle, this 175cc two-wheeler with its inimitable look was registered on September 15, 1954. Avant-garde in its design, it offers real protection for the rider. Sold in its original condition, this scooter, assembled in Germany, will need to be restored and restarted.*

154

## 1961 DKW SCHNELLASTER 800 S



Sans titre de circulation  
*Without title*

Châssis n° 30020700

15.000 - 25.000 €  
Sans réserve / *No reserve*

- Le « monospace » avant l'heure
- Beau projet de restauration
- Rare version sous licence espagnole

- *The precursor of the minivan*
- *Nice restoration project*
- *Rare spanish licensed product*

Ce "Schnellaster", pour « transporteur rapide » est d'origine espagnole, produit sous licence dans ce pays. Il n'aurait jamais quitté cette contrée avant son acquisition en 2015. Il est équipé d'un bicylindre 2 temps de 688 cm<sup>3</sup>. Ce "minispace" pouvant accueillir jusqu'à 7 personnes et préfigurant l'avenir de cette catégorie est un beau projet de restauration.

*This "Schnellaster", for "fast carrier" was produced under license in Spain. It would have never left Spain before its purchase in 2015 and is equipped with a 688 cc two-stroke twin-cylinder. This precursor of the minivan can host 7 passengers and is a beautiful restoration project.*



# ARTCURIAL

## // Motorcars

1957 FERRARI 335 S Scaglietti - #0674

Sold for 32 M€ / 24,7 M£ / 35,7 M\$ at Retromobile  
WORLD RECORD FOR A COLLECTOR CAR SOLD AT AUCTION (IN € AND IN £)



*Entries invited*

YOUR CAR

COULD BE OUR

NEXT RECORD

*Paris - June 2017*

*Monaco - July 2017*

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

# ARTCURIAL

## // Motorcars



Avion en papier  
par Jan et Joël Martel  
Estimation : 1 400 - 1 800 €



Panthère  
par Maurice Prost  
Estimation : 1 500 - 2 000 €

Les trois flèches  
par Jean Dunand  
Estimation : 1 500 - 2 000 €



# AUTOMOBILIA, RÉTROMOBILE 2017

## *Mascottes automobiles, Collection Vincent Saja*

Vente aux enchères  
Samedi 11 février 2017  
10h30

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



# ARTCURIAL

## // Motorcars



Gaston MAURIE (1872-1912)  
Circuit d'Auvergne  
Coupe Gordon-Bennett 1905  
Aquarelle  
53,5 x 47,5 cm  
Estimation : 5 000 - 10 000 €



Ernest MONTAUT (1879-1909)  
La Renault de Sziisz au circuit  
de la Sarthe en 1906  
Aquarelle et gouache  
62,5 x 47,5 cm  
Estimation : 6 000 - 10 000 €



Géo HAM (Georges Hamel) (1900-1972)  
24 Heures du Mans 1952  
Gouache et aquarelle  
44,5 x 32 cm  
Estimation : 8 000 - 15 000 €

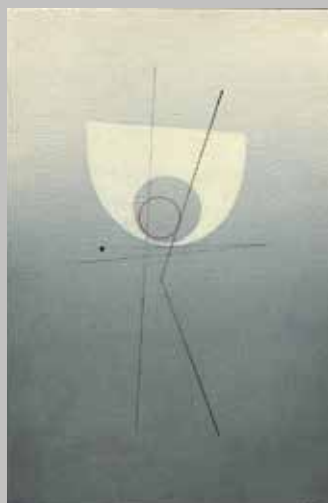
# AUTOMOBILIA, RÉTROMOBILE 2017

*Dont partie de la collection  
Hervé et Martine Ogliastro*

Vente aux enchères  
Samedi 11 février 2017  
15h

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

# ARTCURIAL

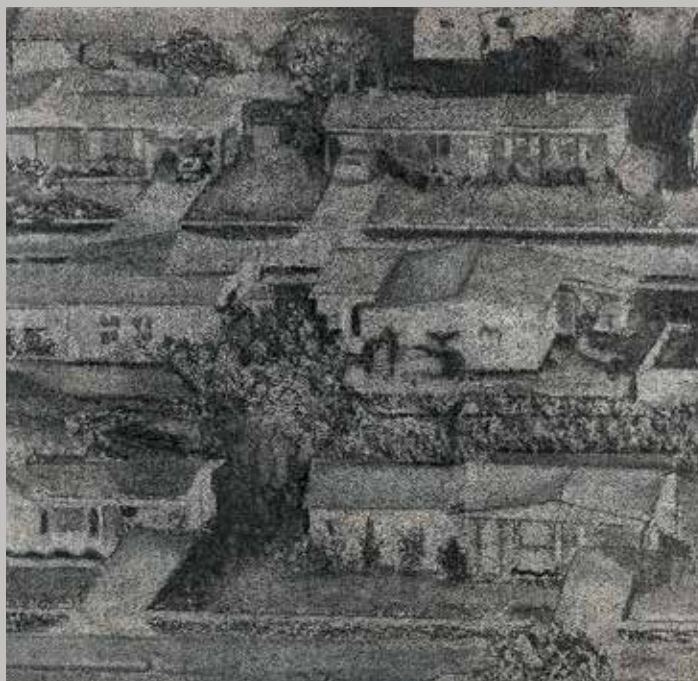


Léon TUTUNDJIAN  
Sans titre - 1929  
Huile sur toile  
41,50 x 27,50 cm



RARE CUILLER BEMBE,  
CONGO-BRAZZAVILLE  
H. 13 cm

Collection Alphonse Kann



Richard ARTSCHWAGER  
Homes 11 - 1967  
Acrylique sur celotex  
71,50 x 75,50 cm

## D'ALPHONSE À HÉLÈNE KANN *La passion de l'art en héritage*

Vente aux enchères  
Mercredi 22 février 2017

7 Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris

Contact:  
Astrid Guillon  
+33 (0)1 42 99 20 02  
aguillon@artcurial.com



# ARTCURIAL



Jean GRATON (Né en 1923)  
Michel Vaillant - Tome 5  
Le 13 est au Départ  
Encre de Chine pour la planche 42  
de cet album publié en 1963 aux  
éditions du Lombard. Accompagné  
de sa mise en couleur à la gouache.  
Signées.  
Planche : 48,5 x 35,5 cm

Vendu 40 832 € le 18 novembre 2016

## *Vente en préparation* BANDES DESSINÉES

Clôture du catalogue  
Mi-février 2017

Vente aux enchères  
Samedi 8 avril 2017  
14h

7 Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris

Contact :  
Saveria de Valence  
+33 (0)1 42 99 20 11  
sdevalence@artcurial.com

# ARTCURIAL

## // *Motorcars*



Lucio PERINOTTO  
Latécoère 631  
Huile sur toile

Estimation : 2 000-3 000 €

## *Vente en préparation*

# AÉRONAUTIQUE

Clôture du catalogue  
Mi-avril 2017

Vente aux enchères  
Mardi 13 juin 2017

Contact :  
Sophie Peyrache  
+ 33 (0)1 42 99 20 41  
[speyrache@artcurial.com](mailto:speyrache@artcurial.com)



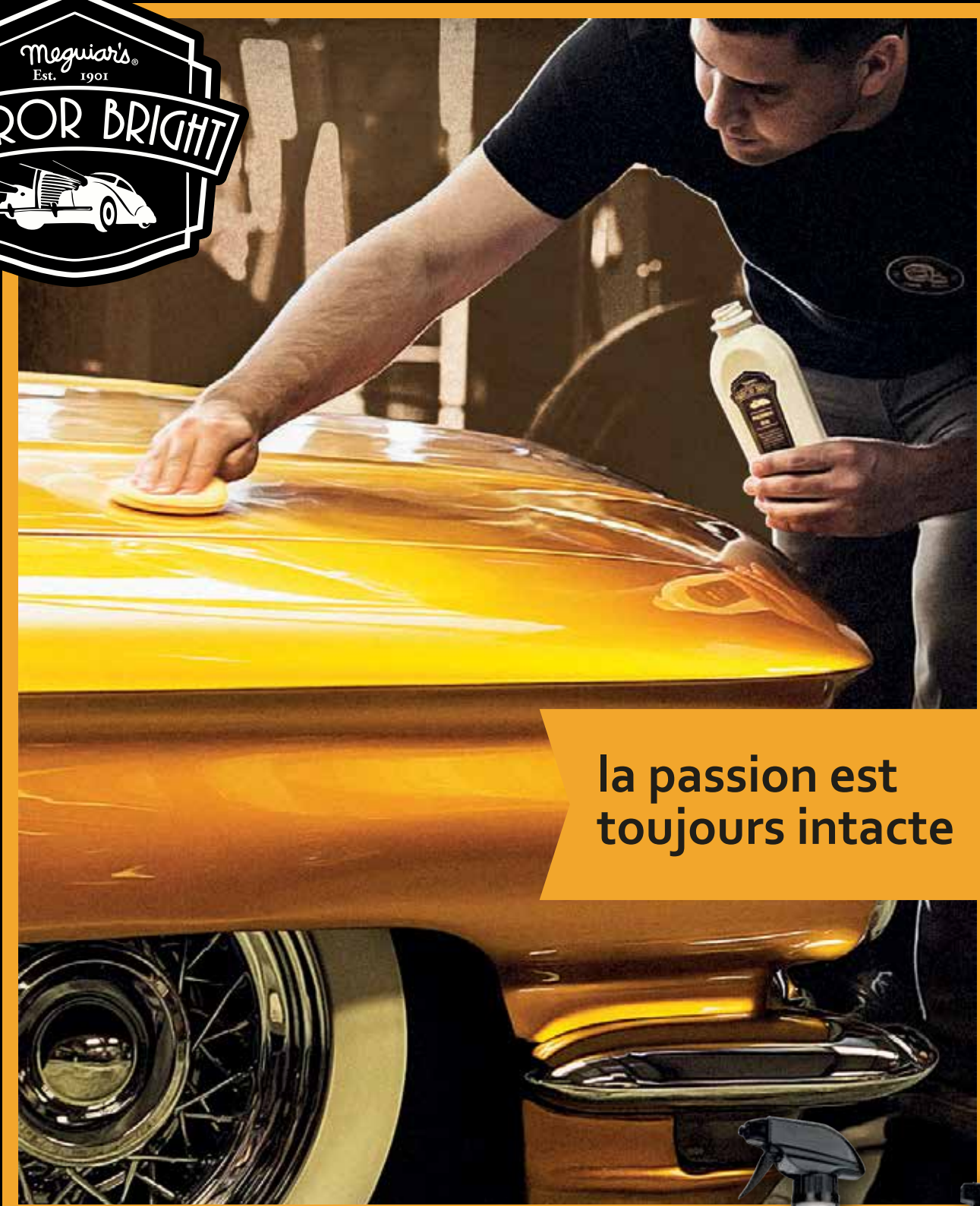
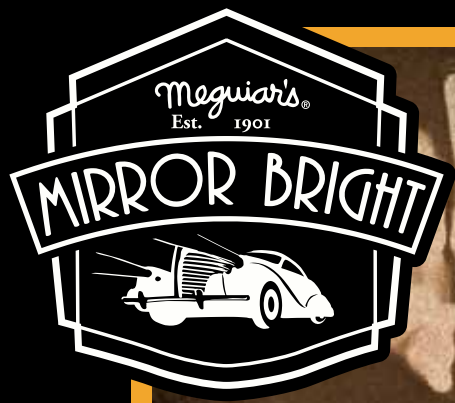


# Ruinart

LA PLUS ANCIENNE MAISON  
DE CHAMPAGNE



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



la passion est  
toujours intacte

## PASSION. TRADITION.

La nouvelle ligne de produits d'entretien auto Mirror Bright rend hommage aux 110 d'héritage de Meguiar's.

Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.





# SALON RETRO MOBILE

THE PAST STILL HAS A FUTURE

8 > 12  
FEBRUARY  
2017



© Christian Martin STUDIO VIRAGE PARIS - Thinkstock

“The Retromobile classic car show in Paris is the first major classic show of the year and has become a must-visit event for UK enthusiasts.”

*Daily Telegraph, 30/01/2016*

“Indisputable the best trade show for classic cars in the world.”

*Anamera, 22/02/2016*

“Retromobile, che da 41 anni continua a essere la più ammirata delle fiere specializzate in auto storiche.”

*Ruoteclassiche, 01/03/2016*

PARIS • PORTE DE VERSAILLES • PAVILIONS 1/2/3

COMEXPOSIUM

// AUCTIONS ARTCURIAL 10 FEBRUARY // [WWW.RETROMOBILE.COM](http://WWW.RETROMOBILE.COM)    #RETROMOBILE  
// Motorcars

# CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

## ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

## I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

g) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules

peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

## 2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon

discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

## 3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

- 1) Lots en provenance de l'UE:
  - 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 rétrocédés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne



pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisée à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant;

si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

## 4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

## 5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

## 6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.

En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits en l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

## 7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

## 8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

## 9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

## 10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

## PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire:



V\_2\_FR\_MC

# CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

## ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer. The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

## 1. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative purpose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without

having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

## 2. THE SALE

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to

organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

## 3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

- 1) Lots from the EU:
- 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/responsibility whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

## 5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

## 6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.

Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.

Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not

transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

## 7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

## 8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

## 9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independent from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

## 10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

## PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank:



V\_2 \_FR\_MC

## ARTCURIAL

7, Rond-Point des Champs-Élysées  
75008 Paris  
T. +33 (0)1 42 99 20 20  
F. +33 (0)1 42 99 20 21  
contact@artcurial.com  
www.artcurial.com

## ASSOCIÉS

**Comité exécutif:**  
François Tajan, **président délégué**

Fabien Naudan, **vice-président**  
Matthieu Lamoure, **directeur général d'Artcurial Motorcars**  
Joséphine Dubois, **directeur financier et administratif**

**Directeur associé senior:**  
Martin Guesnet

**Directeurs associés:**  
Stéphane Aubert  
Emmanuel Berard  
Olivier Berman  
Isabelle Bresset  
Matthieu Fournier  
Bruno Jaubert

---

**Conseil de surveillance et stratégie :**  
Francis Briest, **président**  
Axelle Givaudan, **secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles**

**Conseiller scientifique et culturel :**  
Serge Lemoine

---

## GROUPE ARTCURIAL SA

**Président Directeur Général :**  
Nicolas Orłowski

**Président d'honneur :**  
Hervé Poulain

**Vice-président :**  
Francis Briest

**Conseil d'Administration :**  
Francis Briest, Olivier Costa de Beauregard,  
Nicole Dassault, Laurent Dassault,  
Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert,  
Nicolas Orłowski, Hervé Poulain

SAS au capital de 1797000 €  
Agrément n° 2001-005

## FRANCE

**Bordeaux**  
Marie Janoueix  
Hôtel de Gurchy  
83 Cours des Girondins  
33500 Libourne  
T. +33 (0)6 07 77 59 49  
mjanoueix@artcurial.com

**Artcurial Lyon**  
**Michel Rambert**  
Commissaire-Priseur:  
Michel Rambert  
2-4, rue Saint Firmin - 69008 Lyon  
T. +33 (0)4 78 00 86 65  
mrambert@artcurial-lyon.com

**Montpellier**  
Geneviève Salasc de Cambiaire  
T. +33 (0)6 09 78 31 45  
gsalasc@artcurial.com

**Artcurial Toulouse**  
**Vedovato - Rivet**  
Commissaire-Priseur:  
Jean-Louis Vedovato  
8, rue Fermat - 31000 Toulouse  
T. +33 (0)5 62 88 65 66  
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

**Arqana**  
**Artcurial Deauville**  
32, avenue Hocquart de Turtot  
14800 Deauville  
T. +33 (0)2 31 81 81 00  
contact@artcurial-deauville.com

## INTERNATIONAL

**Directeur Europe :**  
Martin Guesnet, 20 31  
Assistante :  
Héloïse Hamon,  
T. +33 (0)1 42 25 64 73

**Allemagne**  
Moritz von der Heydte, directeur  
Vera Schneider, assistante  
Galeriestrasse 2 b  
80539 Munich  
T. +49 89 1891 3987

**Autriche**  
Caroline Messensee, directeur  
Carina Gross, assistante  
Rudolfsplatz 3 - 1010 Wien  
T. +43 1 535 04 57

**Belgique**  
Vinciane de Traux, directeur  
Stéphanie-Victoire Haine, assistante  
5, avenue Franklin Roosevelt  
1050 Bruxelles  
T. +32 2 644 98 44

**Italie**  
Gioia Sargagna Ferrari, directeur  
Marta Ometto, assistante  
Palazzo Crespi,  
Corso Venezia, 22 - 20121 Milano  
T. +39 02 49 76 36 49

**Monaco**  
Louise Gréther, directeur  
Julie Moreau, assistante  
Résidence Les Acanthes  
6, avenue des Citronniers 98000 Monaco  
T. +377 97 77 51 99

## Chine

Jiayi Li, consultante  
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu  
Chaoyang District - Beijing 100015  
T. +86 137 01 37 58 11  
lijiaiyi7@gmail.com

## Israël

Philippe Cohen, représentant  
T. +33 (0)1 77 50 96 97  
T. +33 (0)6 12 56 51 36  
T. +972 54 982 53 48  
pcohen@artcurial.com

## ADMINISTRATION ET GESTION

**Secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles :**  
Axelle Givaudan, 20 25  
**Directeur administratif et financier :**  
Joséphine Dubois, 16 26

**Comptabilité et administration**  
Comptabilité des ventes :  
Responsable: Marion Dauneau,  
Victoria Clément, Gabrielle Cozic Chehbani,  
Gersende Kruzik, Claire Morel

Comptabilité générale:  
Responsable: Virginie Boisseau,  
Marion Bégat, Sandra Margueritat,  
Mouna Sekour

**Responsable administrative des ressources humaines:**  
Isabelle Chénais, 20 27

**Logistique et gestion des stocks**  
Directeur: Éric Pourchot  
Rony Aviron, Mehdi Bouchekout, Laurent Boudan, Denis Chevallier, Julien Goron, Lionel Lavergne, Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

**Transport et douane**  
Robin Sanderson, 16 57  
shipping@artcurial.com  
Laure-Anne Truchot, 20 77  
shippingdt@artcurial.com

**Relations clients**  
Anne-Caroline Germaine, 17 01

**Ordres d'achat, enchères par téléphone**  
Direction :  
Thomas Gisbert de Callac, 20 51  
Kristina Vrzests  
Marguerite de Boisbrunet  
bids@artcurial.com

**Marketing, Communication et Activités Culturelles**  
Directeur :  
Carine Decroi, 16 52  
Chef de projet marketing Europe :  
Florence Massonnet, 20 87  
Chef de projet marketing junior :  
Béatrice Epezy, 16 23  
Graphistes juniors :  
Noëlie Martin, 20 88  
Émilie Génovèse, 20 10  
Responsable des relations presse :  
Jean-Baptiste Duquesne, 20 76  
Assistante presse :  
Anne-Laure Guérin, 20 86  
Abonnements catalogues :  
Géraldine de Mortemart, 20 43



## DÉPARTEMENTS D'ART

### Archéologie et Arts d'orient

Spécialiste junior :  
Mathilde Neuve-Église, 20 75

### Archéologie

Expert : Daniel Lebourrier  
Contact : Isabelle Bresset, 20 13

### Artcurial Motorcars Automobiles de Collection

Directeur général :  
Matthieu Lamoure  
Directeur adjoint :  
Pierre Novikoff  
Spécialiste : Antoine Mahé  
Consultant : Frédéric Stoesser  
Directeur des opérations  
et de l'administration :  
Iris Hummel, 20 56  
Administrateur :  
Anne-Claire Mandine, 20 73

### Automobilia Aéronautique, Marine

Directeur :  
Matthieu Lamoure  
Direction :  
Sophie Peyrache, 20 41

### Art d'Asie

Directeur :  
Isabelle Bresset, 20 13  
Expert :  
Philippe Delalande  
Administrateur-catalogueur :  
Qinghua Yin, 20 32

### Art Déco

Spécialiste :  
Sabrina Dolla, 16 40  
Spécialiste junior :  
Cécile Tajan, 20 80  
Experts : Cabinet d'expertise  
Marcilhac

### Art Tribal

Direction :  
Florence Latieule, 20 38

### Bandes Dessinées

Expert : Éric Leroy  
Administrateur :  
Saveria de Valence, 20 11

### Bijoux

Directeur : Julie Valade  
Spécialiste : Valérie Goyer  
Experts: S.A.S. Déchaut-Stetten  
Administrateur:  
Marianne Balse, 20 52

### Curiosités, Céramiques et Haute Époque

Expert : Robert Montagut  
Contact :  
Isabelle Boudot de La Motte, 20 12

### Inventaires

Directeur : Stéphane Aubert  
Directeur adjoint :  
Astrid Guillon  
Consultants :  
Jean Chevallier, Catherine Heim  
Administrateurs:  
Clémence Enriquez, 20 18  
Béatrice Nicolle, 16 55

### Livres et Manuscrits

Spécialiste:  
Guillaume Romaneix  
Administrateur:  
Lorena de La Torre, 16 58

### Mobilier, Objets d'Art du XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> s.

Directeur:  
Isabelle Bresset  
Céramiques, expert:  
Cyrille Froissart  
Orfèvrerie, experts:  
S.A.S. Déchaut-Stetten,  
Marie de Noblet  
Spécialiste junior:  
Filippo Passadore  
Administrateur:  
Charlotte Norton, 20 68

### Montres

Directeur :  
Marie Sanna-Legrand  
Expert : Geoffroy Ader  
Administrateur :  
Justine Lamarre, 20 39

### Orientalisme

Directeur : Olivier Berman, 20 67  
Administrateur :  
Hugo Brami, 16 15

### Souvenirs Historiques et Armes Anciennes

Expert: Gaëtan Brunel  
Administrateur:  
Juliette Leroy, 20 16

### Ventes Généralistes

Direction:  
Isabelle Boudot de La Motte  
Administrateurs:  
Juliette Leroy, 20 16  
Thaïs Thirouin, 20 70

### Tableaux et Dessins Anciens et du XIX<sup>e</sup> s.

Directeur : Matthieu Fournier  
Dessins Anciens, experts :  
Bruno et Patrick de Bayser  
Spécialiste : Elisabeth Bastier  
Administrateur :  
Margaux Amiot, 20 07

### Vins Fins et Spiritueux

Experts : Laurie Matheson  
Luc Dabadie  
Administrateur:  
Marie Calzada, 20 24  
vins@artcurial.com

### Hermès Vintage & Fashion Arts

Directeur : Pénélope Blanckaert  
Spécialiste junior :  
Élisabeth Telliez  
Administrateur : Audrey Sadoul  
T. +33 1 58 56 38 13

### Direction des départements du XX<sup>e</sup> s.

Vice-président :  
Fabien Naudan  
Assistante :  
Alma Barthélemy, 20 48

### Design

Directeur : Emmanuel Berard  
Catalogueur Design :  
Claire Gallois, 16 24  
Consultant Design Scandinave:  
Aldric Speer  
Administrateur Design  
Scandinave:  
Capucine Tamboise, 16 21

### Estampes, Livres Illustrés et Multiples

Administrateur :  
Pierre-Alain Weydert, 16 54

### Photographie

Administrateur:  
Capucine Tamboise, 16 21

### Urban Art

Limited Edition  
Spécialiste senior :  
Arnaud Oliveux  
Catalogueur :  
Karine Castagna, 20 28

### Impressionniste & Moderne

Directeur Art Impressionniste  
& Moderne : Bruno Jaubert  
École de Paris, 1905-1939:  
Expert : Nadine Nieszawer  
Spécialiste junior:  
Stéphanie de Dumast  
Recherche et certificat:  
Jessica Cavalero  
Historienne de l'art:  
Marie-Caroline Sainsaulieu  
Catalogueur : Florent Wanecq  
Administrateur :  
Élodie Landais, 20 84

### Post-War & Contemporain

Responsables :  
Karim Hoss  
Hugues Sébilleau  
Recherche et certificat:  
Jessica Cavalero  
Catalogueur :  
Sophie Cariguel  
Administrateur :  
Vanessa Favre, 16 13

## COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,  
Hervé Poulain, Isabelle Boudot  
de La Motte, Isabelle Bresset,  
Stéphane Aubert, Arnaud  
Oliveux, Matthieu Fournier,  
Astrid Guillon, Thais Thirouin

## VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

Logotype, identité visuelle  
et charte graphique:  
Yorgo&Co

Typographie exclusive  
Austin Artcurial:  
Commercial Type

Tous les emails  
des collaborateurs  
d'Artcurial s'écrivent comme  
suit : initiale du prénom  
et nom @artcurial.com, par  
exemple : iboudotdelamotte@  
artcurial.com

Les numéros de téléphone  
des collaborateurs d'Artcurial  
se composent comme suit :  
+33 1 42 99 xx xx

Affilié  
À International  
Auctioneers



International  
Auctioneers

V-173





### Photographes

Alexis Bocquet  
Lot 87

Bernard Canonne  
Lot 5

Stefano Capperoni  
Lots 60, 136, 141

Mathieu César  
Lots 6, 15, 126

Jérôme Chabanne  
Lot 40

Dimitri Coste  
et Claude Gassian  
Lot 127

Sébastien Defaux  
Lots 91, 83

Richard Echasseriau  
Lot 123

Michiel Elsevier Stokmans  
Lots 65, 85

Christophe Faivre-Pierret  
Lot 80

Hannes Friesenegger  
Lots 51, 62, 110, 111

Christophe Gasco  
Lots 64, 69, 84, 96, 97

Dirk de Jager  
Lots 1, 114

Christian Martin  
Lots 50, 57, 125

Xavier de Nombel  
Lots 46, 130, 131, 132,  
133, 134, 135

Photo Classic Racing  
Lot 93

Craig Pusey  
Lot 19

Peter Singhof  
Lots 74, 75, 76, 77, 78,  
79, 105, 106, 108, 113

Cymon Taylor  
Lots 119, 120, 121, 122

### Infographistes

Horacio Cassinelli  
Sandrine Coll

### Remerciements

Matthias Bartz  
Jean Basselin  
Philippe Boulay  
Raymond Boutinaud  
Mathieu César  
Hervé Charpentier  
Citroën Héritage  
Dimitri Coste  
Francis Courteix  
Antoine Demetz  
Julien Dubrulle  
Johann Eisenberg  
Sébastien Farran  
Philippe et Oliver de Gambetta  
Claude Gassian  
Eric Hélaine  
Jack Koobs de Hartog  
Pierre-Yves Laugier  
Maurice Louche  
Michel Magnin  
Marcel Massini  
Olivier Nameche  
Adolfo Orsi  
Marc Rabineau  
Giacomo Rizzotto  
Rebecca Ruff  
Gautam Sen  
John Starkey  
Jean-Paul Tissot  
Gilles Vallerian



© Dimitri Coste

Merci à Johnny et Laetitia Hallyday pour leur confiance

