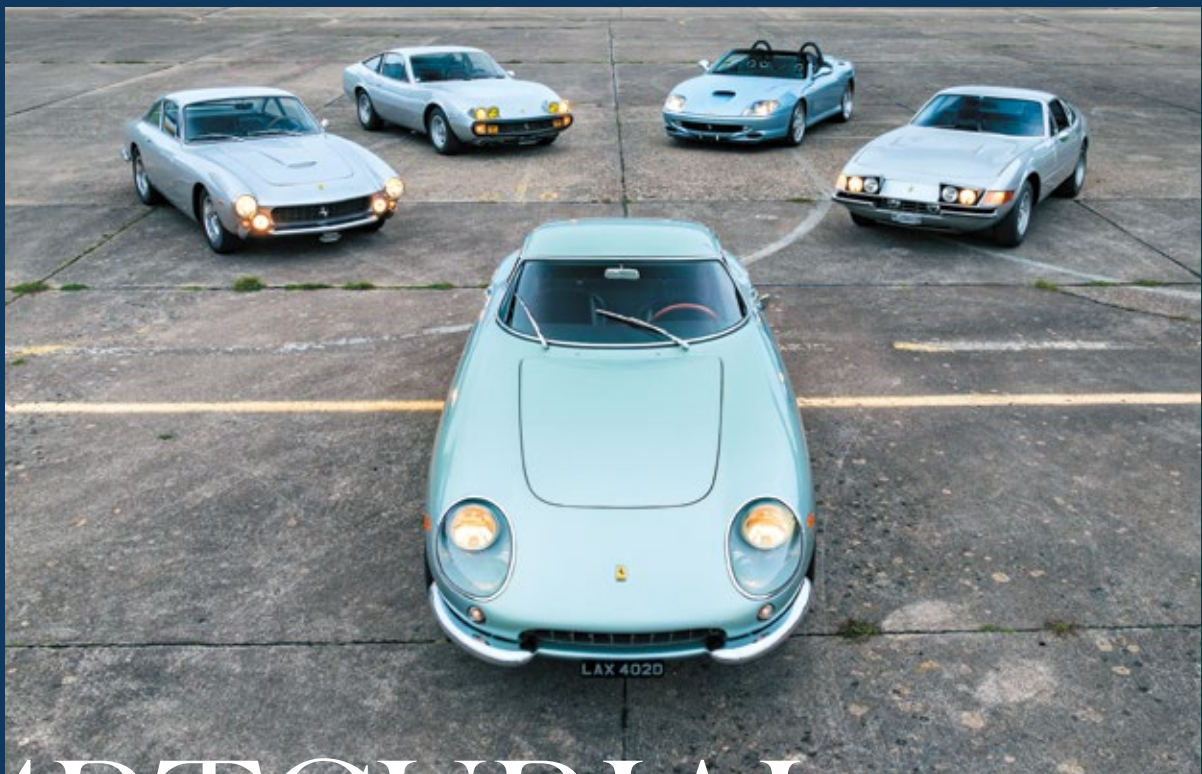


RÉTROMOBILE 2025 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 7 février 2025 - 15h

Samedi 8 février 2025 - 15h

Salon Rétromobile Paris



ARTCURIAL
// *Motorcars*



RÉTROMOBILE 2025 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 7 février 2025 - 15h

Samedi 8 février 2025 - 15h

Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL
// Motorcars



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

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

RÉTROMOBILE 2025 LA VENTE OFFICIELLE

vente n°6144

EXPOSITION PUBLIQUE PUBLIC VIEWING

SALON RÉTROMOBILE - Hall 3
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Mercredi 5 février 2025
10h - 22h

Jeudi 6 février 2025
10h - 19h

Vendredi 7 février 2025
10h - 14h

Samedi 8 février 2025
10h - 14h

Wednesday 5 February 2025
10am - 10pm

Thursday 6 February 2025
10am - 7pm

Friday 7 February 2025
10am - 2pm

Saturday 8 February 2025
10am - 2pm

VENTES AUX ENCHÈRES AUCTIONS

LA VENTE OFFICIELLE :

- **DAY 1 : du lot 1 au lot 112**
Vendredi 7 février 2025 - 15h
- **DAY 2 : du lot 201 au lot 385**
Samedi 8 février 2025 - 15h

RACING, FLYING & YACHTING :

- **Dimanche 9 février 2025 - 14h**

THE OFFICIAL SALE:

- **DAY 1: from lot 1 to lot 112**
Friday 7 February 2025 - 3pm
- **DAY 2: from lot 201 to lot 385**
Saturday 8 February 2025 - 3pm

RACING, FLYING & YACHTING:

- **Sunday 9 February 2025 - 2pm**

INFORMATIONS / ENQUIRIES

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

Commissaires-priseurs / Auctioneers

Hervé Poulain
President d'honneur / *Honorary Chairman*
Anne-Claire Mandine

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
Spécialiste senior
Senior specialist
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62
Mobile : +33 (0)6 47 65 64 04
amahe@artcurial.com

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

Consultants

Niklas Hannah
Frédéric Stoesser
Edward Fallon
Marion Thouroude
David Toledano

Racing, Flying & Yachting

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

Relations clients, administration Client services, administration

Anne-Claire Mandine
Commissaire-priseur
Responsable des relations clients
Auctioneer / *Client service manager*
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
acmandine@artcurial.com

Sandra Fournet
Responsable des opérations et
de l'administration
Head of operations and
administration
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14
sfournet@artcurial.com

Comptabilité / Accounting

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

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

Ordres d'achat / Bids office

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

Catalogue en ligne
Online catalogue
artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL Live Bid

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



L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

SPÉCIALISTES / SPECIALISTS



Matthieu Lamoure



Pierre Novikoff



Antoine Mahé



Xavier Denis

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



Hervé Poulain

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION



Anne-Claire Mandine



Sandra Fournet

RACING, FLYING & YACHTING



Sophie Peyrache

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon



Marion Thouroude



David Toledano

CATALOGUE EN LIGNE / CATALOGUE ONLINE

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



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



www.artcurial/motorcars

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 10 février 2025 après règlement intégral. Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 580 € HT par voiture et 320 € HT par motocyclette et pourront être enlevés à partir du mardi 11 février 2025. Les frais de stockage s'élèvent à 45 € HT par jour et par voiture et 27 € HT par jour et par motocyclette à partir du mardi 11 février 2025. 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 10 February 2025 after full payment. Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of €580 + VAT per car and €320 + VAT per motorcycle, and can be collected from there from Tuesday 11 February 2025. Storage cost is charged at €45 + VAT per day per car and €27 + VAT per day per motorcycle from Tuesday 11 February 2025. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

DIVERS / *DIVERS*

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

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

CONDITIONS SPÉCIALES / *SPECIAL CONDITIONS*

○ Lots en provenance hors UE :

Automobiles de collection :
L'adjudication sera portée hors taxe. A cette adjudication sera ajoutée une TVA au taux réduit de 5,5% qui pourra être rétrocédée à l'adjudicataire sur présentation d'un justificatif d'exportation hors UE ou à l'adjudicataire UE justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son état membre.

Automobiles d'occasion :
Aux commissions et taxes indiquées dans les conditions générales d'achat, il conviendra d'ajouter des frais liés à l'importation correspondant à 20% du prix d'adjudication.

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

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

○ Lots from outside the EU:

Classic cars:
The hammer price will be VAT excluded to which should be added 5.5% VAT. Upon request, this VAT will be refunded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EU or to the EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address.

Modern motor cars:
In addition to the commissions and taxes specified in the general conditions of purchase, an additional import VAT will be charged (20% of the hammer price).

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

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

INDEX

A-B

| | |
|---|-----|
| 1967 Ac Cobra 289 Sports | 56 |
| 1967 Alfa Romeo 2600 SZ | 41 |
| 1964 Alfa Romeo Giulia Spider Pininfarina | 85 |
| 1970 Alfa Romeo GT 1300 Junior Zagato | 66 |
| 1975 Alfa Romeo Montreal | 86 |
| 1950 Allard J2 Roadster | 12 |
| 1989 Alpine GTA V6 Turbo Mille Miles | 39 |
| 1914 Amédée Bollée Type F | 9 |
| 1934 Aston Martin MKII 1,5 L Châssis Court | 7 |
| 1999 Aston Martin V8 Volante LWB | 110 |
| C.1934 Avionnette « Pou du ciel » | 303 |
| 1988 Bentley Continental Cabriolet | 63 |
| 1962 Bentley S3 Continental Coupé HJ Mulliner | 62 |
| 1963 Bentley S3 Continental Coupé Park Ward | 65 |
| 1965 Bentley S3 Continental Flying Spur par Mulliner PW | 64 |
| 1956 Bentley Type S1 Continental par HJ Mulliner | 52 |
| 1975 BMW 3.0 CSI | 2 |
| 1940 BMW 327 Cabriolet | 35 |
| 1979 BMW 530 Production - Team JMS Racing | 82 |
| 1984 BMW 635 CSI Groupe A | 81 |
| 1995 BMW 850 CSI | 79 |
| 2001 BMW Z8 | 94 |
| 1911 Brasier 22/30 HP Torpédo | 308 |
| 1995 Bugatti Eb110 GT | 309 |
| 1930 Bugatti Type 51 Grand Prix Usine | 310 |
| 1935 Bugatti Type 57 Cabriolet Stelvio | 19 |

C-D

| | |
|---|-----|
| 1954 Chevrolet Corvette | 26 |
| 1964 Citroën 2 CV « Sahara » | 60 |
| 1973 Citroën Méhari | 3 |
| 1904 Darracq 8 HP | 301 |
| 1936 Delage D6-70 Spéciale Compétition par Figoni | 304 |
| 1953 Delahaye 235 Coach par Chapron | 29 |
| 1972 Dino 246 GT | 87 |

F

| | |
|--|-----|
| 1963 Ferrari 250 GT/Lusso par Pininfarina | 89 |
| 1963 Ferrari 250 GTE Série III | 61 |
| 1966 Ferrari 275 GTB | 90 |
| 1966 Ferrari 275 GTB Aluminium | 37 |
| 1967 Ferrari 330 GTC | 53 |
| 1971 Ferrari 365 GT 2+2 | 54 |
| 1974 Ferrari 365 GT4 BB | 38 |
| 1973 Ferrari 365 GTB/4 Daytona | 91 |
| 1971 Ferrari 365 GTC/4 | 92 |
| 1980 Ferrari 512 BB | 68 |
| 1977 Ferrari 512 BB | 102 |
| 2001 Ferrari 550 Barchetta par Pininfarina | 88 |
| 1996 Ferrari 550 Maranello Ex-Michael Schumacher | 97 |
| 2006 Ferrari F430 Spider | 93 |
| 1957 Fiat 1100/103 TV « Désirée » Vignale | 17 |
| 1973 Fiat 124 Abarth Rally GR. IV | 57 |
| 1976 Fiat 131 Abarth Rally | 58 |
| 1934 Fiat 508 S Mille Miglia Berlinetta Aerodinamica | 24 |
| 1925 Fiat 510 B Torpédo | 13 |
| 1971 Fiat 850 Sport Coupé | 100 |
| C.1925 FN 1300 Sport Carrosserie par Hurabielle | 10 |
| C.1909 FN 1500 Double-Phaeton par Janssen | 11 |

G-L

| | |
|--|-----|
| C.1904 Gladiator 9,4 L « Grand Prix » | 307 |
| 1978 Gurgel Xavante X12 | 4 |
| 1974 Honda Z600 | 312 |
| 1989 Isdera 036i Spyder | 99 |
| 1951 Jaguar MK V 3.5 L Cabriolet Mylord | 32 |
| 1960 Jaguar MK2 3,8 L | 59 |
| 1936 Jaguar SS 100 2,5 L Roadster | 23 |
| 1963 Jaguar Type E 3,8 L Coupé | 84 |
| 1963 Jaguar Type E 3,8 L Roadster | 83 |
| 1962 Jaguar Type E 3,8 L Coupé | 5 |
| 1953 Jaguar XK 120 « M » Roadster | 6 |
| 1952 Laffly B686 « écurie Gordini » | 305 |
| 1989 Lamborghini Countach 25 th Anniversary Ex Berger | 95 |
| 1981 Lamborghini Countach LP400 S | 43 |
| 2008 Lamborghini Murciélago Roadster | 98 |
| 1958 Lancia B24S Convertible Pinin Farina | 15 |
| 1960 Lancia Flaminia 2,5 L Cabriolet Touring | 16 |
| 1969 Lancia Flaminia GT 2,8 L 3C Touring | 40 |

M

| | |
|---|-----|
| 1972 Martini MK8 Formule Renault | 313 |
| 1973 Maserati Bora 4900 | 71 |
| 1968 Maserati Ghibli 4,7 L | 42 |
| 1969 Maserati Indy 4200 | 70 |
| 1977 Maserati Khamsin 4900 | 72 |
| 1977 Maserati Merak SS | 69 |
| 2019 McLaren Senna Coupé | 96 |
| 1923 Mercedes-Benz 10/40/65 HP Sport | 20 |
| 1937 Mercedes-Benz 170 V Cabriolet A | 21 |
| 1962 Mercedes-Benz 190 SL | 48 |
| 1952 Mercedes-Benz 220 Cabriolet A | 22 |
| 1958 Mercedes-Benz 220 S Cabriolet | 74 |
| 1963 Mercedes-Benz 220 SE Coupé | 101 |
| 1977 Mercedes-Benz 280 E « Safari » Compétition Usine | 78 |
| 1969 Mercedes-Benz 280 SE Cabriolet | 49 |
| 1955 Mercedes-Benz 300 SL « Papillon » | 51 |
| 1964 Mercedes-Benz 600 Pullman | 50 |
| 1996 Mercedes-Benz E50 AMG Avantgarde | 75 |
| 1995 Mercedes-Benz G320 Starck | 55 |

P

| | |
|--|-----|
| 1949 Packard Super Deluxe Victoria Convertible Coupé | 306 |
| 1937 / 1948 Packard Super Eight « Yacht » Chapron | 33 |
| C.1899 Phébus « Tricycle Spécial De Course » | 8 |
| 1942 Pontiac Cabriolet « Tour Du Monde » | 311 |
| 1956 Porsche 356 A Speedster 1600 | 28 |
| 1957 Porsche 356 AT1 | 44 |
| 1962 Porsche 356 B Carrera 2000 Gs | 103 |
| 1960 Porsche 356 BT5 Roadster Super 90 | 45 |
| 1954 Porsche 356 Pre-A 1300 | 106 |
| 1952 Porsche 356 Pre-A 1300 « Split-Windscreen » | 27 |
| 1971 Porsche 911 2,2 L S Targa | 46 |
| 1983 Porsche 911 3.0 L SC Cabriolet | 76 |
| 1973 Porsche 911 Carrera 2,7 L MFI Targa | 47 |
| 1972 Porsche 911 Carrera 2.7 RS | 36 |
| 1989 Porsche 911 Carrera 3.2 L Speedster Turbolook Ruf | 77 |
| 1967 Porsche 911 S SWB | 105 |
| 1968 Porsche 911 S Targa SWB | 104 |
| 1980 Porsche 924 « Bandama » | 80 |
| 1993 Porsche 964 Turbo 3,6 L | 109 |
| 1995 Porsche 993 Carrera RS | 108 |

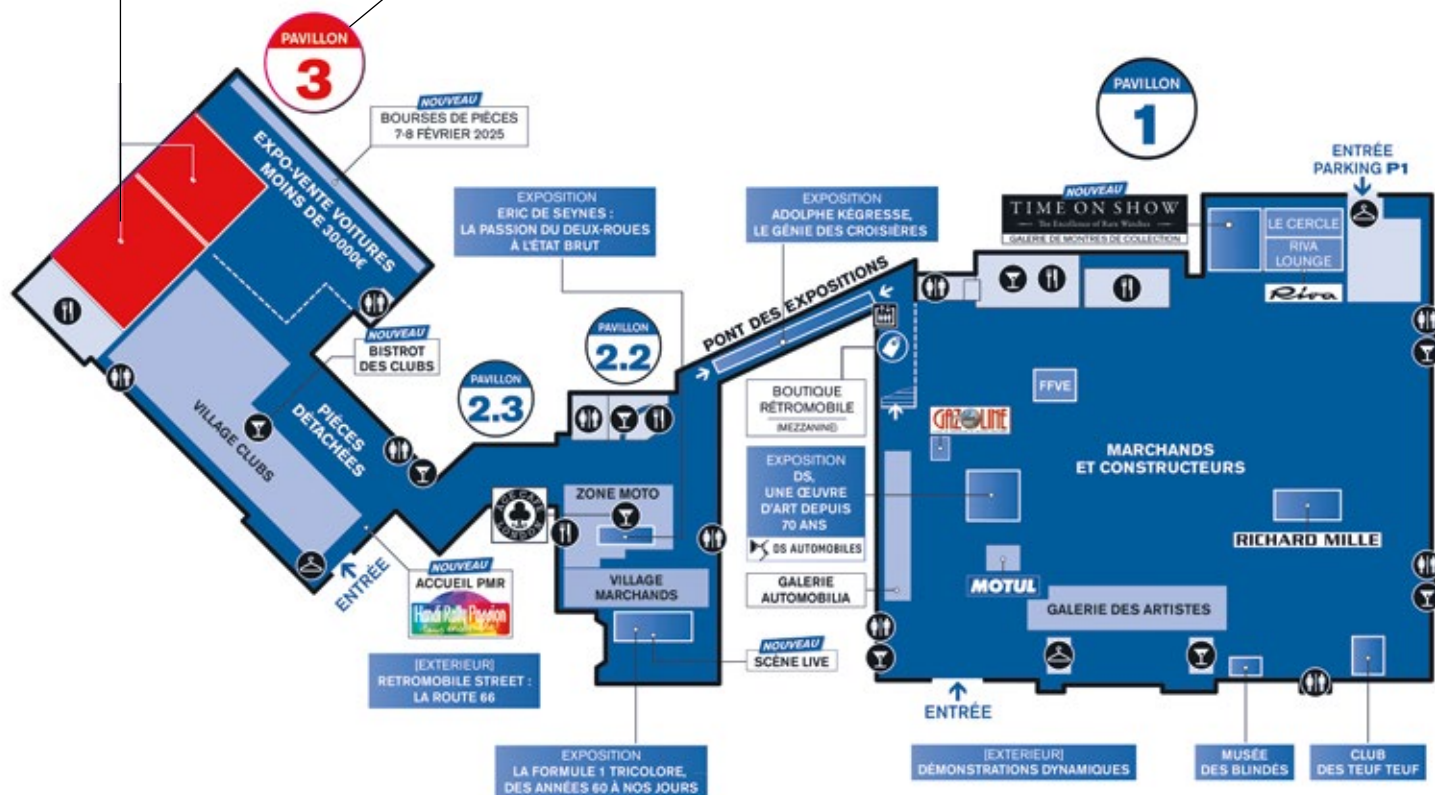
R-V

| | |
|---|-----|
| 1990 Range Rover Vogue 3.9 L | 73 |
| 1984 Renault 5 Turbo 2 | 67 |
| 1937 Renault TN4H Autobus Parisien | 302 |
| 1947 Rolls-Royce Silver Wraith « Sport Saloon » | 31 |
| C.1911 SGV Phaeton Sport | 14 |
| 1916 Simplex-Crane Model 5 Double Phaeton | 18 |
| 1959 Steyr Puch Haflinger 700 AP Prototype | 34 |
| 1958 Talbot-Lago T14 America (13 Exp) | 30 |
| 1956 Velam Isetta | 1 |
| 1950 Volkswagen Coccinelle Type 11A De Luxe | 25 |
| 1960 Volkswagen Combi S023 Campmobile | 107 |
| 1978 Volkswagen Combi Type 2 « High Roof » | 111 |
| 1983 Volkswagen Golf GTI 1800 | 112 |

EXPOSITION VOITURES
VENTE AUX ENCHÈRES
ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL
// *Motorcars*

DIRECT ACCESS
TO THE ARTCURIAL SPACE
VIA HALL 3



SALON
RETRO
MOBILE
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

05-09
FÉVRIER 2025

PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1.2.3

VENDREDI 7 FÉVRIER 2025 - 15h
FRIDAY 7 FEBRUARY 2025 - 3pm
Automobiles / Motor cars
lots 1 à 112

DAY 1



SAMEDI 8 FÉVRIER 2025 - 15h
SATURDAY 8 FEBRUARY 2025 - 3pm
Collection Paul-Emile B & Motocyclettes
Collection Paul-Emile B & Motorbikes
lots 201 à 385

DAY 2



1956 VELAM ISETTA

Carte grise française en cours
French title in progress

Châssis n° 102386

Moteur n° 105906

20 000 - 30 000 €

Sans réserve / *No reserve*

• La microcar la plus iconique

• Restauration complète

• Seulement 2 propriétaires
depuis 1964

• *The most iconic microcar*

• *Full restoration*

• *Only 2 owners since 1964*



À la fin des années 40, la mode des microcars se développe. Il faut proposer de petites voitures peu chères au sortir de la guerre, qui seront plus confortables que des deux-roues. La mécanique sera la même puisque l'Isetta est motorisée par un moteur de moto deux-temps. Elle est présentée en 1953 au salon de Turin par la marque Iso et fait sensation avec son unique porte à l'avant qui emmène avec elle le volant ! Des licences sont ensuite vendues à BMW pour le marché allemand et à Velam pour le marché français. Ces dernières seront produites à Suresnes, de 1955 à 1958. Le modèle présenté est vendu neuf en 1956 à un certain Henri Maurice Duchard résidant rue de Constantine dans le 7^{ème} arrondissement de Paris, comme en atteste le certificat de conformité. La voiture idéale pour circuler et stationner perpendiculairement au trottoir dans

les rues exigües de la capitale ! On la retrouve ensuite dans les Yvelines où elle a été immatriculée en 1963 puis en 1964 par un dénommé Fernand Lafarge qui la gardera pendant plus de 40 ans (changement de carte grise en 1968 au nom de sa femme). En 2015, l'actuel propriétaire s'en porte acquéreur, il la restaure intégralement (dossier de restauration) et l'offre à son épouse pour son anniversaire. Un cadeau pas anodin puisque cette dernière partait en vacances enfant avec sa sœur dans la région Brême en Allemagne chez leur grand-père, qui les emmenait à bord de sa BMW Isetta ! Il est temps désormais de passer le volant à un autre amateur d'originalité !

At the end of the 1940s, the trend for microcars was growing. It was then necessary to offer small and affordable cars after the war, which would be more comfortable than two wheelers. The mechanical part would be the same though, since the Isetta is powered by a two-stroke motorcycle engine. It was introduced in 1953 at the Turin Motor Show by the Iso brand and impressed many with its unique front door that also takes the steering wheel with it! Licences were then sold to BMW for the German market and to Velam for the French market. These latter ones were produced in Suresnes between 1955 and 1958.

This particular model was sold new in 1956 to Henri Maurice Duchard, who resided on Rue de Constantine in the 7th district in Paris, as evidenced by the

certificate of conformity. It was the perfect car for driving and parking perpendicular to the pavement in narrow streets of the capital! It was later found in the Yvelines where it was registered in 1963 and, then in 1964 by a certain Fernand Lafarge who kept it for more than 40 years (the registration document was changed in 1968 into his wife's name).

The current owner acquired it in 2015; he then had it restored completely (restoration file) and gave it to his wife for her birthday. This was a particularly meaningful gift, since she used to go on holiday as a child with her sister to visit her grandfather in Bremen (Germany) and the latter would take them on trips in his BMW Isetta! It's now time to hand it over to another lover of originality!

1975 BMW 3.0L CSI

Carte grise française
French title

Châssis n° 4340990

60 000 - 80 000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Française d'origine
- Restauration depuis la coque mise à nue
- Modèle recherché, boîte mécanique

- *French origin*
- *Restoration from the bare chassis up*
- *Popular model, mechanical gearbox*



En 1968, c'est le grand retour du moteur 6 cylindres chez BMW qui lance son coupé type E9 puis présente en 1971 une version améliorée, équipée d'une injection électronique : la 3.0 CSI qui développe 200 cv. Ce moteur est le fameux M30, particulièrement bien conçu, il sera utilisé par la firme allemande jusqu'en 1995. La carrosserie est toujours réalisée par Karmann accentue l'effet « nez de requin », devenu caractéristique de la marque. Destiné au marché français comme l'indique sa plaque BMW Import SA à Bagneux, cet exemplaire se présente dans un état très désirable. Son premier propriétaire le conserva pendant plus de 40 ans, puis trois autres propriétaires se succédèrent durant les vingt dernières années, dont l'actuel qui lui offrit une importante restauration comme le montre un

important dossier de photos. La carrosserie est alors mise à nue au Portugal, tandis que la mécanique est entièrement revue par le garage GGA dont elle sort tout juste. De nombreux éléments intérieurs sont d'origine ou datent d'une restauration plus ancienne, le tout avec une belle patine. Les tapis et moquettes d'origine ont été remplacés par des éléments à bouclettes pour une plus belle finition et des pneus neufs viennent d'être montés. Notre essai nous a particulièrement enthousiasmé, son moteur coupleux démarre au quart de tours et les 4 rapports de la boîte manuelle passent sans accroc. Il s'agit de la routière sportive et confortable par excellence.

1968 saw the return of the 6-cylinder engine at BMW, with the launch of the E9 coupé, followed in 1971 by an improved version equipped with electronic fuel injection: the 3.0 CSI, which produced 200 bhp. This engine was the famous and particularly well-designed M30, which would be used by the German firm until 1995. The bodywork was still realised by Karmann accentuates the 'shark nose' effect that has become characteristic of the brand. Intended for the French market, as indicated by the BMW Import SA number plate in Bagneux, this example is in highly desirable condition. Its first owner kept it for more than 40 years, then three other owners followed suit over the course of a twenty-year periods, including the current owner who had it undergo

a major restoration, as shown in a large file of photographs. The bodywork was then stripped bare in Portugal, while the powertrain had been completely overhauled by the GGA garage from which it had just arrived. Many of the interior features are original or date from an earlier restoration, all featuring a beautiful patina. The original carpets and mats have been replaced with loop-pile elements for a more attractive finish, and new tyres have just been fitted. We were particularly enthusiastic during our test drive, thanks in no small part to the torquey engine that starts at a quarter of a rev and a 4-speed manual gearbox that shifts without a hitch. This car really sets the benchmark when it comes to sporty yet comfortable tourers.

1973 CITROËN MÉHARI

Carte grise française
French title

Châssis n° 04CA4831

12 000 - 18 000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Version 4 places
- Restauration complète documentée
- Originale et ludique

- 4-seater version
- Full restoration, documented
- Original and fun

Cette Citroën Méhari est sortie d'usine en 1973 puis fut immatriculée neuve le 3 juillet de la même année. A ce titre elle bénéficie de plusieurs évolutions bienvenues, telles que le pare-brise rabattable, une signalétique améliorée ou encore un capot renforcé, maintenu par des élastiques. Le collectionneur qui la possède aujourd'hui nous a indiqué que c'est le fils de la première propriétaire qui aurait décidé de confier la voiture à un ancien mécanicien Citroën pour la restaurer intégralement, suite au décès de sa mère. Un important dossier de factures et de photos témoigne de ces travaux : la voiture fut entièrement démontée pour être refaite depuis la plateforme. Trains roulants remis en état, amortisseurs

remplacés, freinage refait, puis pose d'une carrosserie neuve, remontée avec les accessoires d'époque. La sellerie a été intégralement restaurée, incluant la capote. Notons, à ce chapitre, qu'il s'agit d'une intéressante version 4 places, mentionnées sur la carte grise. Le moteur a quant à lui été démonté, la segmentation et tous les joints changés. Quatre pneumatiques Toyo neufs furent montés sur les jantes, repeintes de la couleur de la caisse. Enfin, le circuit électrique a également été refait. En très bel état de présentation et de fonctionnement, cette Méhari est aujourd'hui prête pour vous accompagner à la plage ou dans les endroits les plus reculés, en famille, ou entre amis.

This Citroen Mehari left the factory in 1973 and was registered new on the 3rd July of the same year. It therefore benefited from several welcoming enhancements, such as the folding windshield, improved signage and a reinforced bonnet held in place by elastic straps. The current owner told us that it was the first owner's son who decided to entrust the car to a former Citroen mechanic for a full restoration following the death of his mother.

A major file of invoices and pictures documents the work done: the car was completely stripped down to be rebuilt from the chassis up. Running gears were overhauled, shock absorbers replaced and the braking system

redone; a new bodywork was also fitted and assembled with original accessories. The upholstery was completely restored, including the hood. It is worth mentioning that this is an interesting 4-seater version, as indicated on the registration document. As for the engine, it was also taken apart, with the segmentation and all seals changed. Four new Toyo tyres were fitted on the rims, repainted in the same colour as the bodywork. Finally, the electrical system was also redone. In very good condition aesthetically and mechanically, this Mehari is now ready to drive you to the beach or to explore remote places, whether with family or friends.



1978 GURGEL XAVANTE X12

Carte grise française
French title

Châssis n° X12783014

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

- Idéale voiture de vacances, tous chemins
- Rare en Europe, fiable à l'entretien facile
- Exotique et exclusive, moins de 1000 exemplaires

- *Ideal holiday car, suitable for all road surfaces*
- *Rare in Europe, reliable with easy maintenance*
- *Exotic and exclusive, fewer than 1000 copies*



Importée du Brésil en 2023, la voiture de la vente, fabriquée par l'ingénieur Joao Conrado Amaral Gurgel de Sao Paulo, a bénéficié d'un article complet dans le magazine Auto Rétro de novembre 2023 # 490. Elle a été entièrement révisée, le moteur 1600 cm3, le système de freinage, la direction, le système électrique, vidange faite et batterie neuve, (factures). Le châssis et les soubassements sont très sains comme l'atteste l'expertise récente du cabinet YAB Expertise Automobile, les ouvrants bien alignés et la peinture de très bonne qualité. Elle est équipée d'un protège carter à l'arrière et à l'avant, d'un treuil manuel sur le pare-chocs avant, d'une pelle de désensablage fixée sur la portière conducteur et d'un container pour

Jerrican de 20 litres. La sellerie en vinyle noire est en très bon état et les pneus sont neufs. Cette attachante voiture à cinq places, compromis entre la Jeep Willys et la Citroën Méhari, se démarque par la possibilité de moduler les éléments de carrosserie. Les portières, les vitres latérales et la capote sont amovibles, un Bikini top s'enclenche sur le pare-brise et ce dernier est rabattable. Un arceau de sécurité fixe assure une bonne protection en cas d'accident. Cette automobile rare, fiable et au look ravageur vous attend pour des balades hors des sentiers battus ou en bord de mer. Une housse de protection est fournie avec la voiture.

Imported from Brazil in 2023, the car for sale, built by the famous engineer Joao Conrado Amaral Gurgel from Sao Paulo, was the subject of a full article in the November 2023 issue of Auto Rétro magazine (no. 490). The 1600 cc engine, braking system, steering, and electrical system have been completely overhauled, the oil changed, and the battery replaced (invoices included). The chassis and underpinnings are very sound, as attested by the recent expert report drawn up by YAB Expertise Automobile. The windows are well aligned and the paintwork is of very good quality. It is equipped with a sump guard at the front and rear, a manual winch on the front

bumper, a sand removal shovel fixed to the driver's door, and a 20-litre jerry can container. The black vinyl upholstery is in very good condition and the tyres are new. This charming five-seater, a compromise between the Jeep Willys and the Citroën Méhari, stands out on account of the possibility of adjusting the body elements. The doors, side windows, and soft top are removable, and the windscreen can be fitted with a 'Bikini Top' hood, which can be folded down. A fixed roll bar provides protection in the event of an accident. This rare, reliable car, boasting stunning looks, is waiting to take you off the beaten track or to the seaside. A protective cover is supplied with the car.

1962 JAGUAR TYPE E 3,8L COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 886120
Moteur n° R5773-8

50 000 - 70 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Première main, sortie de garage
- Incroyable état d'origine, moteur d'origine
- Désirable coupé Série 1

- *One owner, 'garage find'*
- *Incredible original condition, original engine*
- *Desirable Series 1 coupé*



On pense que ce n'est plus possible et voilà qu'un jour, comme émergeant d'une machine à remonter le temps, une voiture de plus de 60 ans sort de son garage, en état d'origine. Et ici, ce n'est pas n'importe quelle voiture : une Type E 3,8L Série 1 coupé, encore entre les mains de son premier propriétaire. Alors jeune médecin, son propriétaire a initialement acheté cette Type E pour effectuer les allers-retours entre sa clinique de Tours, et Paris. Il s'est même rendu au début des années 1960 au Maroc pour voir ses grands-parents, à Meknès, ce qui lui a valu un petit accrochage après avoir oublié de serrer le frein à main en se garant en descente... Une facture du carrossier marocain le rappelle !

Pour un usage quotidien, d'autres voitures sont venues remplacer la Type E qui, au lieu d'être vendue, a été remise en 1972 dans la propriété achetée dans le Vexin : la dernière vignette date de 1973. Au milieu des années 80, le propriétaire a effectué des travaux pour rouler à nouveau avec la voiture, comme

en témoignent plusieurs factures de cette époque. Mais à la fin des années 90 elle n'était plus utilisée que dans les allées de la propriété, pour permettre à ses petits-enfants de faire leurs premières armes au volant.

Affichant 26 285 km au compteur (ce qui pourrait correspondre à 126 285 km) et équipée de son moteur d'origine, cette Type E présente l'authenticité et l'intégrité dont rêve tout amateur de voitures anciennes. Elle n'a jamais changé d'immatriculation et porte encore son numéro parisien 4119 ND 75, à l'intérieur, tout semble d'origine et complet : sièges en cuir rouge, revêtement de plage arrière, contrepoortes, tableau de bord, console centrale, volant bois... Certes l'ensemble mérite une bonne remise en état, mais la base est exemplaire. Première main, état d'origine pratiquement intouché, cette voiture correspond à une découverte rare, qui devrait toucher le cœur des amateurs les plus blasés.

Just when you think it's impossible ... one day, as if it is emerging from a time machine, a car that is over 60 years old comes out of its garage, in original condition. And not just any car, but a 3.8-litre Series 1 E-Type coupé, still with its first owner. A young doctor at the time, he originally bought the E-Type to drive between Paris and his clinic in Tours. In the early 1960s, he even went to Morocco to see his grandparents in Meknes, where he had a minor prang after forgetting to apply the handbrake when he parked the car on a slope... An invoice from a body shop in Morocco serves as a reminder!

Other cars took the place of the E-Type for everyday use, but rather than sell it, the owner put it into storage in 1972 in the property he had bought in the Vexin; the last tax sticker is from 1973. In the mid-1980s, he had work done on the car so that he could drive it again, as can be

seen from several bills from the time. But by the end of the 1990s, it was used only on the paths around the property, to allow his grandchildren to get their first taste of driving.

With 26,285km on the clock (which may correspond to 126,285km) and with its original engine, this E-Type exhibits the authenticity and integrity that are the dream of every lover of old cars. It has always kept the same registration, the Parisian number 4119 ND 75. Inside, everything appears complete and original: its red leather seats, the covering of the load area, door cards, dashboard, centre console and wood-rimmed steering wheel... Admittedly, the whole car will need to be restored, but it is an ideal basis from which to start. With one owner, in virtually untouched original condition, this car is a rare discovery, which should touch the hearts of the most blasé of enthusiasts.

1953 JAGUAR XK 120 « M » ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° S674229
Moteur n° W9616-8S

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

- Désirable version « M »
- Moteur d'origine
- Nombreux travaux effectués

- *Desirable "M" version*
- *Original engine*
- *Extensive work completed*



Cette Jaguar XK 120 Roadster, vendue neuve aux USA, est une désirable version M, pour « Modified », qui correspond à la version SE « Special Equipment » en Europe. Elle se distinguait de la version normale par ses équipements sportifs : arbres à cames plus pointus, amortisseur de vilebrequin spécial, jantes à rayons, échappement double, barres de torsion de 35.4 mm, volant moteur allégé, ressorts arrière plus fermes et antibrouillards Lucas. Ainsi modifiée, la mécanique développait 180 cv SAE au lieu de 160.

Ce bel exemplaire a été offert par son épouse à Jean-Jacques HIS, il y'a 35 ans, et depuis, la voiture a bénéficié de nombreux travaux. Le moteur d'origine a été intégralement refait chez Harper, la culasse d'origine, qui sera fournie avec la voiture, a été remplacée au profit d'une autre, modifiée pour l'utilisation du sans-plomb. Boîte et pont furent révisés, les trains roulants ont été refaits ainsi que la direction.

Les lames de ressort arrière ont été refaites, et des amortisseurs télescopiques installés à l'arrière (modification réversible). Le circuit électrique a été refait, permettant le montage d'une unique batterie 12 volts avec la masse sur le négatif. Par sécurité, des roues fil en inox d'XK 140 ont été montées, mais les jantes à rayons en acier seront également fournies. La capote, le couvre-tonneau et les side-screens ont été refaits et sont en parfait état. Célèbre ingénieur, responsable de la conception de moteurs de Formule 1 chez Ferrari puis chez Renault Sport, le propriétaire de ce beau roadster s'est attaché, pendant 35 ans, à ce que sa voiture soit en parfait état de fonctionnement, ce que nous avons pu constater avec plaisir au volant d'une voiture réglée avec soin et prête à prendre la route.

Sold new in the USA, this Jaguar XK 120 Roadster is a desirable "M" version, which stands for "Modified" and corresponds to the SE "Special Equipment" version in Europe. It was setting itself apart from the standard version, thanks to several sporting features: a more sophisticated camshaft, special crankshaft damper, wire wheels, dual exhaust, 35.4mm torsion bars, lightened flywheel, firmer rear springs and Lucas fog lights. With these modifications, the engine produced 180 hp SAE instead of 160 hp.

This beautiful example was gifted to Jean-Jacques HIS by his wife 35 years ago and since then, the car has had extensive work carried out. The original engine was fully rebuilt at Harper and as for the original cylinder head (which will be supplied with the car), it was replaced with another one which was modified for the

use of unleaded fuel. The gearbox and differential were serviced; the running gear were also redone, as well as the steering. Rear leaf springs were redone and telescopic shock absorbers were fitted at the rear (reversible modification). The electrical system was redone, allowing the installation of a single 12-volt battery with the ground on the negative.

For safety reasons, stainless steel wire wheels from the XK 140 were fitted, though the original steel spoke wheels will also be supplied. The hood, tonneau cover and side screens have been replaced and are in perfect condition. Famous engineer, responsible for designing Formula 1 engines at Ferrari and then Renault Sport, the owner of this beautiful roadster dedicated 35 years to ensuring that this car was in perfect working order, which we were pleased to witness behind the wheel of a perfectly tuned car, ready to hit the road.

1934 ASTON MARTIN MKII 1,5L CHÂSSIS COURT

Carte grise française
French title

Châssis n° D4/415/S

140 000 - 180 000 €

- Modèle rare et intéressant, séduisante version châssis court
- Présentation très authentique
- Histoire en courses dont le Tourist Trophy en 1934
- Historique suivi depuis l'origine, 30 ans dans la collection d'Evert Louwman

- *Rare and interesting model, attractive short wheelbase version*
- *Very authentic presentation*
- *Racing history, including the 1934 Tourist Trophy*
- *Well documented history since new, 30 years in Evert Louwman's collection*



L'Aston Martin MkII châssis court que nous proposons a été livrée neuve le 9 juin 1934 à un certain C. Lindsay, demeurant dans le comté d'Antrim, en Irlande. Il l'avait selon toute apparence achetée pour s'engager en course, puisqu'une correspondance figurant au dossier fait apparaître une participation au Tourist Trophy de septembre 1934, dans l'équipe de John Hodges qui était lui-même inscrit au volant d'une Singer Nine. On retrouve cette voiture à la course de côte de Craigtantlet, en Irlande du Nord, où Lindsay a décroché la deuxième place de sa catégorie.

Cette voiture est accompagnée d'un carnet d'entretien qui mentionne une révision en 1946, alors qu'elle affichait 49 927 miles (80 350 km), kilométrage témoignant d'une utilisation très

régulière. C'est à ce moment-là que son moteur d'origine n°D4/415/S, que l'on suppose fatigué, a été remplacé par un nouveau moteur équivalent, n°D4/420/L.

Deux ans plus tard, en 1948, cette voiture qui était alors noire avec sellerie en cuir noir a été vendue à M. H.A. Smith, de Chester, au sud de Liverpool. Comme nous l'apprend un courrier de M. Bruce Young mentionnant le registre de l'Aston Martin Owners Club, il l'a gardée jusqu'en 1967, date à laquelle elle a été exportée vers la République Fédérale Allemande puis, en août 1970, vers les Pays-Bas via le transitaire hollandais H.V. Gerlach, de Glanerbrug.

Cette voiture a fait ensuite l'objet d'une restauration avant d'être présentée en novembre 1975 lors d'une vente aux enchères organisée

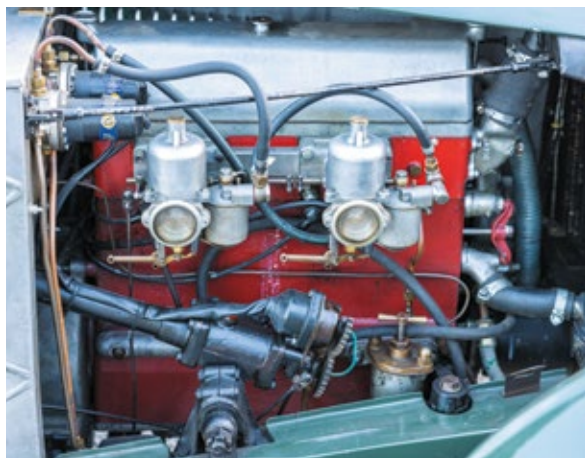
This particular short wheelbase Aston Martin MkII was delivered new on the 9th June 1934 to a C. Lindsay, residing in County Antrim in Ireland. He had apparently bought it to take part in racing events, as evidenced by a correspondence included in the file which indicates an entry in the Tourist Trophy in September 1934 in the team of John Hodges, who was himself racing at the wheel of a Singer Nine. This car was also seen at the Craigtantlet Hill Climb in Northern Ireland, where Lindsay secured second place in its class.

This car comes with a service logbook which indicates that it was serviced in 1946 when it had 49,927 miles (80,350 km), a mileage reflecting its regular use. It was at this point that its

original engine No D4/415/S (which was thought to be tired) was replaced with a new equivalent engine, number D4/420/L.

Two years later in 1948, this car (which was then black with black leather upholstery) was sold to Mr. H. A. Smith from Chester in the south of Liverpool. According to a letter from Mr. Bruce, referencing the Aston Martin Owners Club register, Smith kept the car until 1967, when it was then exported to the Federal republic of Germany and later in August 1970, to the Netherlands via the Dutch freight forwarder H.V. Gerlach, from Glanerbrug.

This car was subsequently restored before being offered at an auction in November 1975 at the Louwman Museum in



dans les locaux du musée Louwman, à Leidschendam, dans les faubourgs de La Haye. Et c'est le propriétaire du musée, Evert Louwman qui s'est porté acquéreur de cette Aston Martin MkII. Elle y est ensuite restée plus de 30 ans, pendant lesquels le conservateur du musée, JCP Weber, l'a fait entretenir chez Morntane Engineering, un atelier spécialiste depuis de longues années de ces Aston Martin « Bertelli ».

En 2012, cette voiture a été vendue, par le biais d'un marchand suisse bien connu, à un collectionneur anglais qui ne l'a gardée que quelques mois. Le propriétaire suivant a fait procéder à une restauration de haut niveau, dont la qualité lui a permis de très bien résister au temps. La peinture est extrêmement bien préservée, dans une teinte typique de l'époque, et la sellerie en cuir noir est superbement patinée. Les instruments de tableau de bord fonctionnent et l'actuel propriétaire, qui adore conduire, a fait remplacer le bloc d'origine par un autre acheté à l'écurie Bertelli. Le moteur d'origine est fourni avec la voiture, si bien que le nouveau

propriétaire pourra décider de le réinstaller s'il souhaite un usage « concours », plutôt que sportif.

La voiture est accompagnée d'un important dossier de correspondance, factures, photos et autres documents qui couvrent une grande partie de son histoire depuis sa sortie des ateliers en 1934. Précisons aussi que cette Aston Martin est particulièrement rare, puisque l'on ne compte que 48 exemplaires de MkII 1.5L châssis court, sur un total de 61 exemplaires produits.

Avec son brillant moteur 1500 à ACT alimenté par deux carburateurs SU et sa caisse fine et légère, cette voiture est considérée comme l'une des plus belles Aston Martin de l'ère Bertelli, sans oublier les qualités routières dont le modèle a fait preuve en remportant à l'époque de multiples succès sportifs.

Cette Aston MkII constituera donc aujourd'hui une compagne idéale pour partir en balade, pour des rallies sportifs ou pour prendre part aux concours d'élégance de premier plan.

Leidschendam, on the outskirts of The Hague. And it was in fact the owner of the museum, Evert Louwman who was the one acquiring this Aston Martin MkII. It remained in this collection for over 30 years, during the time when the museum curator (JCP Weber) had it serviced at Morntane Engineering, a workshop that has long specialised in these "Bertelli" Aston Martin cars.

In 2012 and through a well-known Swiss dealer, this car was sold to an English collector who kept it for only a few months. The next owner had a high-quality restoration carried out, the quality of which has enabled the car to withstand the test of time remarkably well. The paint is extremely well preserved in a typical colour of that era and the black leather upholstery has a superb patina. Instruments on the dashboard are in working order and the current owner (who loves to drive) had the original unit replaced with one purchased from the Bertelli team. The original

engine is included with the car; the new owner will be able to choose whether or not to reinstall it for "concours" purposes or for a more sporty reason. The car is accompanied by an extensive file of correspondence, invoices, photos and other documents covering much of its history since it left the factory in 1934. It's also worth mentioning that this Aston Martin is particularly rare, since there are only 48 examples of the MkII 1.5-litre short wheelbase produced out of a total of 61 examples.

With its amazing 1,500 cc ACT engine fed by two SU carburetors and its slim and light bodywork, this car is known as one of the most beautiful Aston Martin models of the Bertelli era, not to mention road qualities that this model demonstrated by winning multiple sporting successes at the time.

This Aston MkII will therefore be an ideal companion today for leisurely drives, sports rallies or for taking part in high-end concours of elegance.

C.1899 PHÉBUS « TRICYCLE SPÉCIAL DE COURSE »

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° 87
Moteur n° E354

50 000 - 70 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Superbe état d'origine
- Carburateur à léchage toujours présent
- Nombreux succès de la marque en compétition

- *Superb original condition*
- *Still fitted with its surface carburettor*
- *A make which enjoyed much success in competition*



« Ce modèle construit tout spécialement pour les grandes vitesses est le seul capable de faire une étape semblable à celle de Paris-Amsterdam-Paris (1443 km en 39 h 36 min) ». C'est ainsi qu'est décrit le modèle « tricycle spécial de course » dans le catalogue Phébus de 1899, en référence à la victoire de J. Marcellin en catégorie B lors de Paris-Amsterdam-Paris de 1898. Concurrent des tricycles De Dion-Bouton, Phébus produisait ses propres châssis et ponts, et se fournissait en accessoires et mécaniques chez De Dion-Bouton, mais également chez Aster pour en accroître les performances grâce à un monocylindre équipé d'un impressionnant carburateur à léchage. C'est un de ces exemplaires, dont la production s'est étalée entre

1898 et 1900, qui est ici proposé. Déniché dans le sud-ouest de la France, il provient d'une collection de motos et tricycles très sélective. Cette pièce de collection est dans un état d'origine remarquable, son moteur n'est pas bloqué, et avec une nouvelle bobine d'allumage, il devrait pouvoir être remis en route aisément. Le beau moteur Aster est équipé de trous à la base de son cylindre afin de faciliter l'évacuation des gaz, et dispose toujours de son carburateur spécifique, rarissime. Les tricycles Phébus ont remporté de nombreuses courses de ville à ville à la fin du 19ème siècle, preuve du sérieux de leur construction qui alliait fiabilité et performances. Cet exemplaire en est un rare et digne représentant qui ne manquera pas d'attirer l'attention des connaisseurs.

"This model specially built for high speeds is the only one able to cover a distance like that from Paris-Amsterdam-Paris (1443km in 39h 36m)." This was how the 'Special racing tricycle' was described in the Phébus catalogue from 1899, referring to J. Marcellin's class B victory in the Paris-Amsterdam-Paris race in 1898. A competitor to De Dion-Bouton's tricycles, Phébus produced its own frames and axles and bought in accessories and engines from De Dion-Bouton, and also from Aster to improve their performance, with the help of a single-cylinder engine equipped with an impressive surface carburettor. It is one of these machines, produced from 1898-1900, which we

are offering here. Uncovered in south-western France, it comes from a carefully chosen collection of motorcycles and tricycles. This collector's item is in remarkable original condition, its engine turns over and, with a new ignition coil, it should be easy to get it running again. The handsome Aster engine has holes at the base of the cylinder to help the gases escape and still has its specific and extremely rare carburettor. Phébus tricycles won numerous city-to-city races at the end of the 19th century, evidence of their build quality, which combined reliability and performance. This example is a rare and worthy representative of the model, which is sure to attract the attention of connoisseurs.

1914 AMÉDÉE BOLLÉE TYPE F

Carte grise française
French title

Châssis n° 423

80 000 - 120 000 €

• Ex-Paul Jamin, achetée auprès de la famille Bollée

• Parfait état de fonctionnement

• Performances élevées, moteur 4 cylindres 6,3L !

• Ex-Paul Jamin, bought from the Bollée family

• Perfect running order

• High performance, four-cylinder 6.3-litre engine!



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

sièges. Le résultat est spectaculaire, le type F étant le plus gros modèle produit par Amédée Bollée, avec son 4 cylindres bi-bloc de 6,3L et une boîte à 4 rapports ! Son propriétaire nous a précisé que la voiture était capable de plus de 100 km/h. Admirée dans de nombreux rallyes depuis sa restauration, cette rarissime Bollée regorge de détails techniques originaux : système d'air comprimé embarqué pour gonfler les pneus, double allumage, pipette à essence intégrée au carburateur... En parfait état de fonctionnement, nous avons été impressionnés par la simplicité de sa mise en route et de son utilisation : le pare-brise, amovible, apporte un grand confort à la conduite. En 2024, près de 10 000€ de travaux mécaniques et cosmétiques ont été effectués chez Provost Automobile afin de la parfaire. Rare, riche d'un historique exceptionnel et prête à prendre la route, cette Bollée séduira les amateurs d'automobiles d'avant 1914 performantes.

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

spectacular, as the Type F was the biggest model produced by Amédée Bollée, with a twin-block four-cylinder 6.3-litre engine and four-speed gearbox! Its owner told us that the car could exceed 100kph. Admired on numerous rallies since being restored, this extremely rare Bollée is full of original technical details: an on-board compressed air system to inflate the tyres, dual ignition, a fuel pipette integrated into the carburettor ... In perfect running order, we were impressed by how simple the car was to start and operate, while the removable windscreen adds to the comfort of driving it. In 2024, almost €10,000 worth of mechanical and cosmetic work was carried out at Provost Automobile to perfect the car. A rare model with an exceptional history and ready to take to the road, this Bollée will appeal to all fans of fast pre-1914 cars.

C.1925 FN 1300 SPORT CARROSSERIE PAR HURABIELLE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 1684
Moteur n° 42031

80 000 - 110 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Carrosserie connue comme étant celle d'origine
- Bon fonctionnement
- Provenant d'une importante collection belge

- *Bodywork known to be original*
- *Good running order*
- *From a major Belgian collection*



La marque FN (Fabrique Nationale), fondée en 1889 en Belgique, s'est d'abord spécialisée dans les armes à feu avant de se tourner vers la production automobile et de motos au début du XX^e siècle. Dès ses débuts, FN marque l'histoire des compétitions, notamment en remportant en 1902 la première victoire belge à la Coupe Gordon Bennett.

Ce cyclecar est particulièrement intéressant car il conserve sa carrosserie d'origine et son histoire est largement documentée. Il s'agit d'une FN carrossée en biplace en aluminium bouchonné avec une pointe « Bordino ». Elle devait certainement être peinte lorsqu'elle est sortie de chez Hurabielle à l'époque. Son authenticité est prouvée par une photographie de 1931 et un document indiquant un accrochage vers 1925 où on

voit la voiture, distinguant sa carrosserie sport. Le fils du troisième propriétaire précise dans un courrier que son père a acheté la voiture en 1931, l'a cachée pendant la Seconde Guerre mondiale et l'a revendue en 1959. La FN a ensuite voyagé en Suède, puis en Angleterre avant d'être vendue à son propriétaire actuel, un collectionneur belge passionné de voitures d'avant-guerre. Elle participe régulièrement à des rallyes et rassemblements. Ce modèle, très sportif, est équipé d'un moteur de 2L permettant des vitesses de 90/100 km/h. Une belle opportunité.

The FN (Fabrique Nationale) brand, founded in Belgium in 1889, initially specialized in firearms before turning to automotive and motorcycle production in the early 20th century. FN quickly made its mark in motorsport, notably by winning Belgium's first victory at the Gordon Bennett Cup in 1902.

This cyclecar is especially interesting as it retains its original bodywork, and its history is well documented. It is an FN with a two-seater body in machine-turned aluminium with a "Bordino" tail. It was certainly painted when it left the coachbuilder Hurabielle at the time. Its authenticity is proven by a photograph from 1931, and a document mentions a collision around 1925, showing the car with its distinctive sporty

bodywork. The son of the third owner states that his father bought the car in 1931, hid it during WWII to prevent it from being stolen, and sold it in 1959. The FN later appeared in Sweden, then in England, before being sold to its current Belgian owner, a collector of pre-war cars. It regularly participates in rallies and events. This sporty model is powered by a 2-litre engine, reaching speeds of 90/100 kph. A great opportunity.

C.1909 FN 1500 DOUBLE-PHAETON PAR JANSSEN

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 644

60 000 - 80 000 €

Sans réserve / No reserve

• Superbe carrosserie française

• Bon fonctionnement

• Provenant d'une importante collection belge

• *Superb French body*

• *Good running order*

• *From a major Belgian collection*



La marque automobile FN (Fabrique Nationale) est une entreprise belge fondée en 1889, initialement spécialisée dans la fabrication d'armes à feu. Cependant, dès les débuts du ^{xx} siècle, FN diversifie ses activités en s'orientant vers la production de véhicules à moteur, dont des voitures et des motos. La marque F.N. a également marqué l'histoire de la compétition automobile dès ses débuts. Après s'être lancée dans la production de véhicules à moteur au début du ^{xx} siècle, FN s'est rapidement tournée vers les courses automobiles pour tester et promouvoir la fiabilité et les performances de ses modèles. L'entreprise a notamment participé à plusieurs compétitions de renom, dont le Grand Prix de France et le Grand Prix de Belgique.

L'un des moments les plus notables de l'histoire sportive de FN fut sa participation aux premières

éditions de la *Coupe Gordon Bennett*, une compétition automobile prestigieuse qui se tenait dans les années 1900. En 1902, FN a remporté la première victoire belge dans cette compétition, un exploit qui a renforcé la réputation de la marque sur la scène internationale.

Nous n'avons que très peu de renseignements sur l'histoire de ce superbe double-phaeton FN. Carrossé il y a donc près de 120 ans par le carrossier Janssen de Levallois-Perret où se trouvait la plupart des grands carrossiers du début du siècle dernier. Il provient directement d'une importante collection belge de voitures d'avant-guerre et a régulièrement participé à différents rallyes et rassemblements. Il s'agit d'une belle opportunité d'acquérir un des rares exemplaires de cette grande marque belge, dans une carrosserie d'une grande désirabilité.

The car manufacturer F.N. (Fabrique Nationale) was a Belgian company founded in 1889 which initially specialised in making firearms. From the beginning of the 20th century, however, it diversified its operations and turned to producing motor vehicles, including cars and motorbikes. F.N. also made its mark in the history of motorsport from its earliest days. After starting to produce motor vehicles at the beginning of the 20th century, F.N. quickly turned to motor racing to test and promote the reliability and performance of its cars. The company took part in several famous races, including the French and Belgian Grands Prix.

One of the most noteworthy moments in F.N.'s motorsport history was its participation in the first editions of the Gordon

Bennett Cup, a prestigious motor race held in the 1900s. In 1902, F.N. scored the first Belgian victory in this competition, an achievement which strengthened the company's reputation on the international stage.

We have very little information about the history of this superb FN double-phaeton. It was fitted with a body nearly 120 years ago by the coachbuilder Janssen in Levallois-Perret, where most of the leading coachbuilders were based at the start of the last century. It comes to us directly from a leading Belgian collection of pre-war cars and has taken part regularly in different rallies and meetings. This is a fine opportunity to acquire one of the rare examples of this major Belgian make, here with highly desirable bodywork.

1950 ALLARD J2 ROADSTER

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 99J-1696
Moteur n° 8M-216

140 000 - 200 000 €

- L'une des deux premières J2 équipée d'un V8 Cadillac
- Historique fascinant, documentation exceptionnelle
- Seulement cinq propriétaires depuis l'origine
- Modèle rare et éligible dans les plus beaux événements

- *One of the first two J2 models fitted with a Cadillac V8 engine*
- *Fascinating history, exceptional documentation*
- *Only five owners since new*
- *Rare model, eligible for the most prestigious events*



En plus de présenter son intégrité d'origine, cette Allard J2 est une des deux premières à avoir été équipée d'un V8 Cadillac 5,4L à soupapes en tête, léger et compact, au lieu des Ford habituellement installés par Sydney Allard qui était agent pour la marque en Angleterre. De plus, cette J2 est accompagnée d'une exceptionnelle documentation qui permet d'en retracer l'histoire avec précision. Quand il a contacté Allard en avril 1950 pour l'achat d'une J2, Frederic Gibbs, architecte naval basé à New-York, a souhaité qu'elle soit dotée d'un V8 Cadillac qu'il a dû commander directement à General Motors et expédier en Angleterre où il a été installé par Allard. La voiture a été ensuite envoyée aux États-Unis et livrée à son propriétaire le 10 août 1950.

Le choix de moteur de Frederic Gibbs a dû convaincre Sydney Allard puisqu'il s'est engagé avec Tom Cole aux 24 Heures du Mans 1950 avec une Allard-Cadillac et qu'ils ont terminé troisièmes. Par la suite, les Allard J2 ont toutes reçu un V8 Cadillac au lieu du Mercury latéral précédent. Mariage d'un châssis anglais et d'un V8 américain, capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 7 s et affichant un rapport poids/puissance exceptionnel pour l'époque, la J2 est parfois considérée comme la devancière de l'AC Cobra.

Extrêmement méticuleux, Frederic Gibbs a consigné sur un petit carnet toutes les opérations menées sur sa J2, jusqu'à octobre 1964. On constate qu'il ne l'utilisait pas énormément mais effectuait un entretien soigné avec vidanges rapprochées.

Achetée en 1979 par Paul

As well as maintaining its original integrity, this Allard J2 is one of the first two examples to have been fitted with a lightweight and compact 5.4-litre Cadillac V8 engine with overhead valves, instead of the Ford engines typically installed by Sidney Allard, who was then agent for the brand in England. Furthermore, this J2 comes with exceptional documentation that enables its history to be traced precisely. When Frederic Gibbs (a naval architect based in New York) contacted Allard in April 1950 to purchase a J2, he requested it to be fitted with a Cadillac V8 engine which he had to order directly from General Motors and get it shipped to England so that Allard could install it for him. The car was then sent to the United States

and delivered to its owner on the 10th August 1950.

Frederic Gibbs' choice of engine must have convinced Sydney Allard, as he partnered with Tom Cole to race at the 1950 24 Hours of Le Mans with an Allard-Cadillac, finishing in third place. Subsequently, all Allard J2 examples were equipped with a Cadillac V8 instead of the previous Mercury lateral engine. Combining an English chassis with an American V8, capable of accelerating from 0 to 100 km/h in 7 seconds and boasting an exceptional power-to-weight ratio for that era, the J2 is sometimes referred to as the predecessor of the AC Cobra.



Pappalardo aux héritiers de Gibbs avant de rejoindre de 1983 à 1997 la collection de Paul Sharp, en Angleterre, cette voiture est ensuite entrée dans la prestigieuse collection de Vijay Mallya. Depuis la fin des années 1990, elle est entre les mains d'une famille de collectionneurs de Brescia. Cette chaîne ne fait apparaître qu'un nombre limité de propriétaires, tous collectionneurs avertis.

Lors de son achat, la voiture était très bien conservée d'origine et après des travaux de remise en route et fiabilisation, les deux fils du propriétaire ont rendu hommage à leur père en participant aux Mille Miglia 2018.

Cette Allard J2, qui affiche un faible kilométrage, est certainement une des plus authentiques et des mieux préservées des survivantes. Elle a fait l'objet de plusieurs articles dans la presse spécialisée ainsi que dans le livre consacré à la marque Allard Portofolio et elle est accompagnée de toute la correspondance et des factures qui la concernent depuis l'origine, ainsi que d'une carte d'identité FIVA et d'un certificat de l'Automotoclub Storico Italiano. Performances vigoureuses, état d'origine irréprochable, historique passionnant, modèle rare et de conception originale : des critères rarement rassemblés dans une même voiture, ce qui n'échappera pas aux connaisseurs.

Extremely meticulous, Frederic Gibbs recorded every work done on his J2 in a small notebook until October 1964. It is evident that he did not use it much but carefully serviced it with frequent oil changes.

In 1979, the car was purchased by Paul Pappalardo from Gibbs' heirs before joining the collection of Paul Sharp in England from 1983 to 1997; it then entered the prestigious collection of Vijay Mallya. Since the late 1990s, it's been in the hands of a collector family in Brescia. This ownership chain features only a limited number of owners, all of whom are knowledgeable collectors.

When it was purchased, the car was very well-preserved and following some work done to get it running again and make it

more reliable, both the owner's sons paid tribute to their father by participating in the 2018 Mille Miglia.

With a low mileage, this Allard J2 is certainly one of the most authentic and best preserved survivors. It has been featured in several articles in the specialist press as well as in the book dedicated to the Allard Portofolio brand. It comes with all its related correspondence and invoices since new, as well as a FIVA identity card and a certificate from the Automotoclub Storico Italiano. With its vigorous performance, impeccable original condition, fascinating history, rarity and original design, this car brings together criteria rarely found in one car, which will not go unnoticed by enthusiasts.

1925 FIAT 510 B TORPÉDO

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 510B*0250594

Moteur n° 110*0150593

30 000 - 50 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Superbe restauration ancienne

• Haut de gamme Fiat de l'époque

• moteur 6-cylindres 3,5L

• **Superb old restoration**

• **High-end Fiat model at that time**

• **6-cylinder 3.5-litre engine**



Cette Fiat 510 B, haut de gamme de la marque au début des années 20, se présente dans un superbe état. Elle a fait l'objet dans les années 90 d'une restauration de grande qualité qui a parfaitement supporté le passage de années. Après les travaux, un certificat ASI (Automotoclub Storico italiano) lui a été délivré en avril 2002.

Appartenant depuis plus de 20 ans à une grande famille de collectionneurs de Brescia, elle a été utilisée lors d'événements et rassemblements historiques, et fonctionne bien.

Cette voiture est particulièrement bien équipée pour l'époque, avec

un moteur 6-cylindres de 3,5 litres à soupapes latérales et des freins sur les roues avant. La finition était particulièrement soignée, comme en témoigne son beau tableau de bord en bois agrémenté de beaux instruments sur une platine en aluminium poli. La capote doublée est en bon état et se replie à l'arrière de la carrosserie d'une belle couleur rouge. En plus de la large banquette arrière, deux strapontins en font une voiture idéale pour transporter famille et amis pour d'agréables balades au soleil, dans le ronronnement paisible de son gros 6-cylindres.

Top of the range model from the brand in the early 1920s, this Fiat 510 B is in superb condition. It had a high-quality restoration in the 1990s, which has withstood the test of time exceptionally well. After the work, an ASI (Automotoclub Storico Italiano) certificate was issued in April 2002.

Owned for over 20 years by a large family of collectors from Brescia, it was used at events and classic car gatherings, and it runs well.

This car is particularly well-equipped for its time, with a 3.5-litre 6-cylinder

engine with lateral valves and front wheel brakes. The finish was particularly refined, as evidenced by its beautiful wooden dashboard complemented with fine instruments on a polished aluminium plate. The lined hood is in good condition and folds to the back of the bodywork in a beautiful red colour. In addition to the wide rear bench seat, two folding seats make it an ideal car for transporting family and friends on pleasant sunny outings, accompanied by the peaceful hum of its large 6-cylinder engine.

C.1911 SGV PHAETON SPORT

Sans titre de circulation
Unregistered

Moteur n° 202

50 000 - 70 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Modèle issu des prestigieuses
Lancia Beta et Gamma

• Restauration de qualité

• Histoire intéressante

• *Model derived from the
prestigious Lancia Beta and
Gamma*

• *Quality restoration*

• *Interesting history*



Cette voiture fabriquée aux États-Unis se trouvait dans l'état de Géorgie lorsqu'elle a été achetée par le grand connaisseur et découvreur de voitures d'avant-guerre Tony Paalman, pour son musée AutoMuseum Deventer, en Hollande. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire, important collectionneur italien de la région de Brescia, en a fait l'acquisition avant de la faire restaurer en deux tons de bleu, ses couleurs fétiches. La voiture a également reçu un certificat d'identité ASI.

Cette marque peu connue, dont les initiales correspondent aux noms de ses créateurs (Herbert Sternbergh, Robert Graham et Fred Van Tine),

a commencé son existence sous le nom Acme Motor Car Company et produisait en Pennsylvanie des voitures basées sur la Lancia Beta (puis Gamma) de cette époque. Elles présentaient donc les qualités du modèle italien, avec son 4-cylindres 3,1 puis 3,5L, sa boîte de vitesses à quatre rapports, sa transmission par arbre et son châssis relativement bas.

Les survivantes de ce modèle se comptaient sur les doigts d'une main et, avec sa mécanique italienne, la présente automobile constitue donc une rare occasion de s'offrir un modèle exotique qui bénéficie de la qualité de fabrication et des performances brillantes pour l'époque des Lancia des années 1910.

Manufactured in the United States, this car was in the state of Georgia when it was purchased by the great connoisseur and finder of pre-war cars, Tony Paalman, for his AutoMuseum Deventer in Holland. It was from him that the current owner, a major Italian collector from Brescia, acquired it before having it restored in two shades of blue, his favorite colours. The car also received an ASI identity certificate.

This lesser-known brand whose initials stand for the names of its creators (Herbert Sternbergh, Robert Graham and Fred Van Tine) began its existence under the name Acme Motor Car

Company and produced cars in Pennsylvania based on the Lancia Beta (then Gamma) of that period. They therefore shared the qualities of the Italian model, featuring its 3.1 then 3.5-litre 4-cylinder engine, a four-speed transmission, a shaft drive and a relatively low chassis. Vanderbilt Cup.

Surviving examples of this model could be counted with fingers from one hand. This automobile is therefore a rare opportunity to own an exotic model that benefits from the craftsmanship and brilliant performance of the Lancia models of the 1910s

1958 LANCIA B24S CONVERTIBLE PININ FARINA

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° B24S-1690
Moteur n° B24N1446

190 000 - 240 000 €

- Restauration ancienne de qualité
- Modèle rare et recherché
- Ligne d'une grande élégance, finition luxueuse
- Une classique intemporelle

- High-quality, older restoration
- Rare and sought-after model
- Elegant styling, luxurious finish
- A timeless classic

Destinée initialement au marché américain, comme le confirme son Certificat d'Origine délivré en mai 2021 par le Centro Storico Fiat, cette Lancia Aurelia B24S (S pour « sinistra », conduite à gauche) est sortie d'usine le 27 octobre 1958. Elle était de teinte « Grigio » avec sellerie « Pelle rossa », ce qui correspond à ses couleurs actuelles. Cette voiture est ensuite revenue en Italie, probablement dans les années 1980 et, en 1989, elle était entre les mains d'un important collectionneur de Bergame qui l'a envoyée chez le plus

grand spécialiste Lancia de l'époque, l'atelier Kappa, pour une restauration intégrale. En 1995, elle a été achetée par notre important collectionneur de Brescia et, depuis, elle est restée dans la famille.

Elle est aujourd'hui dans un état splendide. La peinture gris irisé de la carrosserie sied à merveille au dessin intemporel de Pinin Farina pour ce qui est un des plus beaux cabriolets de tous les temps, immortalisé dans plusieurs films dont Le Fanfaron, de Dino Risi, avec les inoubliables Jean-Louis Trintignant et Vittorio

Initially destined for the North American market, as the Certificate of Origin issued in May 2021 by the Centro Storico Fiat confirms, this Lancia Aurelia B24S ('S' for 'sinistra', or LHD) left the factory on 27 October 1958. It was finished in 'Grigio' with 'Pelle rossa' upholstery, the same colours it sports today. The car later returned to Italy, probably in the 1980s, and in 1989, it belonged to a major collector from Bergamo, who sent it to the leading Lancia specialist

at the time, the Kappa workshop, for a full restoration. In 1995, it was bought by our client, a major collector from Brescia, and since then, it has stayed with the family.

Today, it is in magnificent condition. The iridescent grey paintwork is perfectly suited to Pinin Farina's timeless design of one of the most beautiful convertibles ever built, captured for posterity in many films, including Dino Risi's The Easy Life, starring Vittorio Gassman and Jean-Louis Trintignant.





Gassman. L'habitacle est superbe avec ses sièges en cuir rouge, son tableau de bord en tôle peinte et ses deux gros compteurs en face du conducteur. Le compartiment moteur très bien soigné accueille le V6 de 2,5L qui procure à cette voiture la souplesse et la vivacité correspondant à son statut de cabriolet sportif de luxe.

Rare (512 exemplaires produits), élégante, techniquement raffinée et en excellent état, cette Aurelia B24S est une occasion de s'offrir une des italiennes les plus emblématiques des années 1950.

The interior is superb, with its red leather seats, painted metal dashboard and two large dials in front of the driver. The well looked-after engine compartment houses the 2.5-litre V6 that gives the car the lively and flexible performance befitting its status as a luxury sporting convertible.

Rare (only 512 were built), elegant, technically sophisticated and in excellent condition, this Aurelia B24S is an opportunity to buy one of the most iconic Italian cars of the 1950s.



1960 LANCIA FLAMINIA 2,5L CABRIOLET TOURING

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 824 04 1158

Moteur n° 82300*4293

80 000 - 120 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Restauration de belle
qualité, présentation superbe

• Travaux mécaniques récents

• Modèle rare et prestigieux

• **High-quality restoration,**
superb condition

• **Recent mechanical work**

• **Rare and prestigious model**



Après avoir séjournée aux États-Unis, cette Lancia Flaminia est revenue en Italie en 1994 où elle a été complètement restaurée au début des années 2000. En 2007, elle a été achetée par un spécialiste d'Udine avant que le père des actuels propriétaires, un important collectionneur de Brescia, n'en fasse l'acquisition, la même année, lors d'une vente aux enchères. Depuis, elle n'a que peu roulé et, en 2022, elle a fait l'objet d'une révision complète par un ami du propriétaire. On retrouve dans le dossier une liste des travaux effectués ainsi que des factures de pièces. Ainsi, la transmission, le freinage, et la carburation furent notamment révisés.

La restauration ayant été réalisée avec beaucoup de soin, elle a très bien résisté au temps et la voiture est aujourd'hui vraiment superbe, sans excès ni fausse note.

La couleur rouge bordeaux sied à ravir à l'élégante carrosserie Touring « Superleggera » et l'habitacle est magnifique avec son tableau de bord en tôle peinte richement équipé (avec autoradio d'époque), ses moquettes impeccables et sa sellerie en cuir beige qui invite à y prendre place. Le compartiment moteur est tout aussi bien traité et permet de découvrir le V6 de 2,5L alimenté par un seul carburateur, conformément aux spécifications d'origine.

Dans cette première version, la Flaminia cabriolet n'a été produite qu'à 421 exemplaires, ce qui en fait une voiture particulièrement rare. Accompagnée de factures et de sa carte d'identité FIVA, la présente Flaminia constitue un exemplaire enviable de ce modèle qui allie élégance, chic et brio technique, dans un cocktail rarement égalé.

After spending some time in the United States, this Lancia Flaminia returned to Italy in 1994, where it was fully restored in the early 2000s. In 2007, it was purchased by a specialist from Udine before being acquired at auction the same year by the current owners' father, a major collector from Brescia. Since then, it has not been driven much and in 2022, a full restoration was carried out by a friend of the owner. The file includes a list of the work completed as well as invoices for parts. The transmission, brakes and carburetion were notably revised, to name a few.

The restoration was meticulously carried out; it withstood the test of time very well and the car is now truly stunning, with no excess or flaw.

The burgundy red colour perfectly complements the elegant Touring "Superleggera" bodywork and the interior is magnificent with its richly equipped painted metal dashboard (with a period car radio), its immaculate carpets and inviting beige leather upholstery. The engine bay is equally well-treated, showcasing the 2.5-litre V6 engine powered by a single carburettor, in line with original specifications.

In this first version, only 421 examples of the Flaminia convertible were produced, making it a particularly rare car. With its invoices and FIVA identity card included, this Flaminia is a desirable example of a model that combines elegance, chic and mechanical brilliance in a rarely matched combination.

1957 FIAT 1100/103 TV « DÉSIRÉE » VIGNALE

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 103E127*349118
Moteur n° 103E0006*365603

80 000 - 120 000 €

- Petite série, probablement trois exemplaires seulement
- Remarquable restauration dans le respect de l'origine
- Idéale pour les plus beaux Concours d'Elegance

- Small series, probably only three produced
- Remarkable restoration respecting the original features
- Ideal for the finest Concours d'Elegance



Cette voiture est exceptionnelle par son histoire et son état. Elle fait partie d'une minuscule série de probablement trois Fiat 1100 TV (« Turismo Veloce ») qui, sous l'appellation « Désirée », ont reçu une carrosserie spéciale réalisée par Vignale sur un dessin de Michelotti.

Le présent exemplaire a été acheté par le président de l'ASI (Automotoclub Storico Italiano) de la région d'Aoste et, si la voiture était alors en état d'usage, elle était complète avec tous les accessoires et enjoliveurs qui font la spécificité de ce genre de voiture de carrossier. Conscient de l'intérêt de ce joli coupé, son propriétaire l'a fait restaurer il y a une dizaine d'années avec un soin et une attention digne de modèles beaucoup plus importants, en faisant appel aux artisans dont il connaissait les qualités. Le résultat est à la hauteur de ce modèle rare et élégant, avec une décoque de couleurs

extrêmement réussie.

Depuis, un certificat de l'ASI lui a été attribué, de même qu'une carte d'identité FIVA qui précise que les couleurs sont conformes à l'origine, que l'intérieur a été refait avec des matériaux et teintes correctes, et que le moteur est du type correspondant à cette voiture. Elle présente encore ses anciennes plaques d'immatriculation d'Aoste et les détails de finition comportent par exemple sur le coffre un « I » (pour Italie) qui est éclairé par l'intérieur, comme sur les voitures de grand luxe de l'époque.

Le charme de ce coupé a séduit son actuel propriétaire, une famille de collectionneurs de Brescia. Il est vendu avec un dossier historique et des photos de la restauration. Voiture élégante et rare, qui se démarque radicalement de la production de grande série, elle sera accueillie avec les honneurs aux rassemblements ou concours d'élégance les plus en vue.

This car is exceptional in terms of its history and condition. It is one of a very small series of probably just three Fiat 1100 TV's ('Turismo Veloce') which, under the name 'Désirée', received special bodywork by Vignale based on a design by Michelotti.

The present example was purchased by the president of the ASI (Automotoclub Storico Italiano) in the Aosta region. While the car was in used condition at the time, it was complete with all of the accessories and hubcaps that make this type of coachbuilder's car so special. Aware of the value of this attractive coupé, its owner had it restored a decade ago, applying the same care and attention given to much important models and using only high skilled craftsmen. The result is worthy of this rare and elegant model, with an extremely well-executed colour scheme.

It has since been awarded an ASI certificate, as well as a FIVA identity card that specifies that the colours are as original, that the interior has been rebuilt using the correct materials and colours, and that the engine is of the correct type for this car. It still has its old Aosta number plates, and the finishing touches include an 'I' (for Italy) on the boot, which is illuminated from the inside, as found on the top luxury cars of the era.

The charm of this coupé has charmed its current owner - a family of collectors from Brescia. It is sold with a file documenting its full history and pictures of the restoration. An elegant, rare car that radically stands out from mass-produced models, it will be welcomed with honours at the most prestigious gatherings and concours d'élégance.

1916 SIMPLEX-CRANE MODEL 5 DOUBLE PHAETON

Carte grise française
French title

Cadre n° 2344
Moteur n° 2321

200 000 - 300 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Raffinement exceptionnel de la marque

• 6 cylindres de 9.25L et 110 HP !

• Restauration de qualité, nombreux travaux récents

• *Exceptional refinement of the brand*

• *6-cylinder, 9.25L and 110 hp!*

• *Quality restoration, many recent works*



C'est en 1909 qu'Henry M. Crane, ingénieur réputé pour ses réalisations mécaniques, notamment pour les bateaux de course, créa la Crane Motor Car Company. Ses réalisations se destinaient aux personnalités les plus fortunées (Roosevelt, Rockefeller, Vanderbilt...): le Model 3 fut réputé comme le modèle le plus cher des Etats-Unis. Il était équipé d'un superbe 6 cylindres en ligne conçu par Henry Crane. Fin 1914, la marque fut rachetée par Simplex afin de bénéficier de l'avance technique de Crane, et la Simplex-Crane Model 5 fut commercialisée dès 1915, motorisée par une version améliorée du puissant 6 cylindres Crane de près de 9.25L de cylindrée qui développait 110cv ! Avec sa boîte à 4 rapports, ses amortisseurs hydrauliques, un double allumage, l'éclairage et le démarrage électrique, ainsi que de nombreux autres raffinements, le model 5 dont 472 exemplaires auraient été construits pouvait être vendu en châssis pour

être confié au carrossier de son choix.

L'exemplaire présenté a été retrouvé en Angleterre par le collectionneur Steve Hopkins, membre du célèbre VSCC. C'est d'ailleurs en Angleterre que la voiture a bénéficié d'une remise en état complète de qualité, avant de rejoindre en 2011 une importante collection hollandaise. Puis, en 2023, le père de l'actuel propriétaire a pu en faire l'acquisition, impressionné par l'allure de la voiture, avec sa sportive carrosserie double Phaeton et sa mécanique hors norme. Depuis, le moteur a bénéficié d'une remise en état avec remplacement des pistons, soudure et chemisage d'un cylindre endommagé, rodage des soupapes, remplacement des joints de blocs cylindres et remise en état de la pompe à eau. Le train avant, la direction et la boîte de vitesses et le pont ont également été vérifiés et remis en état lorsque nécessaire. Les 5 pneumatiques ont également été remplacés. Nous avons pu

It was in 1909 that Henry M. Crane, an engineer renowned for his mechanical achievements (particularly for racing boats), founded the Crane Motor Company. His creations were intended for the wealthiest individuals (Roosevelt, Rockefeller, Vanderbilt, etc.): The Model 3 was known as the most expensive model in the United States.

It was fitted with an amazing 6-cylinder inline engine designed by Henry Crane. At the end of 1914, the brand was acquired by Simplex in order to benefit from Crane's technical innovations; the Simplex-Crane Model 5 was launched in 1915, powered by an improved version of the 9.25-litre Crane 6-cylinder engine developing 110 hp! With its 4-speed gearbox, hydraulic shock absorbers, dual ignition, lighting and electric start as well as many other refinements, the Model 5 was produced in only

472 examples and could be sold as a chassis to be entrusted to a coachbuilder of the owner's choice.

This particular example was found in England by collector Steve Hopkins, a member of the famous VSCC. It was in England that the car had a full and high-quality restoration, before joining a major Dutch collection in 2011. Then in 2023, the current owner's father acquired it, impressed by the car's appearance with its sporty double-phaeton bodywork and its extraordinary engine. Since then, the engine was rebuilt, with the pistons replaced, a damaged cylinder welded and sleeved, valves running-in, replacement of the cylinder block gaskets and restoration of the water pump.

The front axle, steering, gearbox and differential were also inspected and restored where necessary. All 5 tyres were also changed. We were able to



apprécier le bon fonctionnement de l'ensemble et la facilité de mise en route de ce moteur fascinant ; il nous a été confirmé que lors d'un essai, la voiture avait atteint plus de 120 km/h en gardant une réserve de puissance ! Sa rareté et son élégance lui ont d'ailleurs valu de remporter le « Best of Show » du Concours d'élégance du Circuit des Remparts à Angoulême en 2023. Cette automobile de qualité, prête à prendre la route, mérite de trouver place au sein d'une belle collection ; elle suscitera admiration et interrogation, sur la route ou dans les concours d'élégance les plus sélectifs.

appreciate the smooth functioning of the entire car and the ease of starting this fascinating engine. We were told that during a road test, the car reached over 120km/h with a bit of room for more!

Its rarity and elegance earned it the "Best of Show" award at the 2023 Concours of Elegance at the Circuit des Remparts in Angoulême. Ready to hit the road, this quality automobile deserves a place in a beautiful collection; it will spark admiration and intrigue, whether on the road or in the most selective concours of elegance events.



1935 BUGATTI TYPE 57 CABRIOLET STELVIO ○

Titre de circulation jersiais
Jersey title

Châssis n° 57182
Moteur n° 160

350 000 - 500 000 €

- État d'origine exceptionnel
- Historique suivi et connu, avec son moteur d'origine
- Même propriétaire depuis 1986
- Un des rares 45 exemplaires Stelvio carrossé par Bugatti

- *Exceptional original condition*
- *Continuous, well-documented history, with its original engine*
- *In the same ownership since 1986*
- *One of just 45 Stelvios bodied by Bugatti*

La Bugatti Type 57 que nous présentons est exceptionnelle par sa carrosserie, par son état d'origine et par son histoire, entre les mains d'amateurs qui l'ont traitée avec tous les égards.

Son châssis 57182 a été assemblé en novembre 1934 à l'usine Bugatti avec son moteur 160, en même temps que les Type 57 à moteur 148 et 166. Il a ensuite reçu une carrosserie Stelvio. Rappelons que

cette appellation est apparue au printemps 1934 lors de la sortie des premiers cabriolets 4-places sur châssis Type 57. Il s'agissait d'une dénomination usine, d'abord destinée aux quelque 45 caisses fabriquées par l'atelier de Molsheim entre 1934 et 1936, puis reprise par Gangloff pour sa production de 1936 à 1939. Le premier cabriolet Stelvio par Bugatti a été construit en janvier 1934, le deuxième en mars

The Bugatti Type 57 we are presenting is exceptional on account of its bodywork, original condition and history, in the hands of enthusiasts who have treated it with the utmost respect.

Its chassis, no. 57182, was assembled in November 1934 at the Bugatti works with its engine no. 160, at the same time as the Type 57s with engines 148 and 166. It was then fitted with a

Stelvio body. The Stelvio name was first seen in the spring of 1934 when the first four-seat cabriolets on the Type 57 chassis came out. A name given by the factory, it was initially intended for the 45 bodies built at the workshop in Molsheim from 1934–1936 and was then taken up by Gangloff for the cars it produced from 1936–1939. The first Stelvio cabriolet with a Bugatti body was built in January





En 1936, chez Kurt Fischer, à côté de son Atalante
© Archives Pierre-Yves Laugier



En 1936, chez Kurt Fischer, à côté de son Atalante
© Archives Pierre-Yves Laugier



et le troisième fin avril, amorçant la production qui n'a pas dépassé pas 25 exemplaires en 1934.

Pour le présent châssis 57182/160, la carrosserie Stelvio cabriolet 4-places est terminée à l'atelier de Bugatti le 24 janvier 1935. Le même jour, ce véhicule est acheminé par la route de Molsheim à Zurich. Il s'agit du deuxième des 16 cabriolets Stelvio réalisés par Bugatti en 1935. Ils ne seront suivis que par trois dernières carrosseries en 1936, si bien que la production totale des cabriolets Stelvio par Bugatti est d'environ 45 unités. Tous les autres cabriolets 4-places Type 57 utilisant la dénomination Stelvio seront, de 1936 à 1939, l'œuvre du carrossier Gangloff de Colmar.

Le présent cabriolet est officiellement exporté en Suisse le 21 février 1935, les formalités étant réalisées par le poste frontière de Bâle-Dreisitz. Il est indiqué peser 1457 kg et il est livré, par l'intermédiaire de l'agence Bugatti pour l'Europe B.U.C.A.R de Zurich, à son premier propriétaire, un industriel de Dottikon (canton d'Argovie), Kurt Fischer. Ayant rejoint en 1921 la société familiale « Ernest H. Fischer Söhne » de production textile et de chapeaux de paille, Kurt Fischer manifeste très tôt un intérêt pour la moto (il participe à diverses compétitions) puis pour l'automobile. Excellent conducteur, il aime rouler vite et sera bien sûr membre du Bugatti Club Suisse créé en 1935 et dont il est probablement >>>

1934, the second in March and the third at the end of April, the start of no more than 25 examples produced in 1934.

In the case of this chassis 57182/160, the four-seat Stelvio cabriolet body was completed in Bugatti's workshop on 24 January 1935. The same day, the vehicle was transported by road from Molsheim to Zurich. It was the second of the 16 Stelvio cabriolets built by Bugatti in 1935. They were followed by three final bodies in 1936, giving a total production of Stelvio cabriolets by Bugatti of about 45. All the other four-seat Type 57 cabriolets to bear the Stelvio name were the work of the coachbuilder Gangloff in Colmar,

from 1936–1939.

This particular cabriolet was officially exported to Switzerland on 21 February 1935, with the formalities carried out at the border post at Basel-Dreisitz. Its weight was noted at 1457kg and it was supplied, through the Bugatti agent for Europe, B.U.C.A.R in Zurich, to its first owner, an industrialist from Dottikon (in the canton of Aargau), Kurt Fischer. Fischer joined the family business 'Ernest H. Fischer Söhne', which produced textiles and straw hats, in 1921, and soon showed an interest in motorbikes, taking part in various competitive events, and then in cars. An excellent driver, he liked to drive fast and was naturally a member (and>>>

>>>un des fondateurs. En 1935, ses garages renferment déjà de belles machines dont le cabriolet Type 49 Gangloff de son frère Ernest, et le cabriolet Stelvio sera rejoint en septembre 1936 par un coupé Atalante sur châssis 57 S ! Dans l'immédiat, le cabriolet 57182 est immatriculé sous le numéro AG 4386 et les photos de la voiture neuve, prises à l'usine Fischer vers 1937, montrent une caisse unicolore, de teinte claire.

K. Fischer conserve son cabriolet sans doute jusqu'en 1947, date à laquelle il est acheté par Erwin Eckert, représentant domicilié à Baden, dans le même Canton d'Argovie, qui l'immatricule sous le numéro AG 4634. Il garde la Bugatti jusqu'en 1952 environ, avant qu'elle ne soit achetée par Adolf Ruegg, marchand d'art basé à Zurich. Elle est alors immatriculée ZH 63166.

À la fin des années cinquante, elle est cédée à Daniel Baeschlin, enseignant domicilié à Bâle et prend l'immatriculation BS 44770. Elle est de couleur ivoire lors de son achat, mais son propriétaire la fait repeindre en 1961 dans son bleu d'origine et, sur les photos de cette période, elle apparaît en très bon état de conservation, de couleur bleu assez clair.

En 1970, ce cabriolet est vendu à Thiebo Vos, un amateur de Pully, près de Lausanne. Il le cède quelques années plus tard à Franco Sbarro, qui est alors le mécanicien attiré de la

collection de Georges Filipinetti au château de Grandson, sur les rives du lac de Neuchâtel. En 1986, la voiture quitte la Suisse pour l'île de Jersey où elle rejoint à Trinity la collection de l'actuel propriétaire. Avec son épouse Victoria, ils ont participé à plusieurs rallyes et, en 2007, ils ont rejoint Lacanau par la route avec 11 autres voitures du Jersey Old Motor Club fondé en 1966 et présidé par l'actuel propriétaire de 1989 à 1993.

Aujourd'hui, ce cabriolet Stelvio est remarquable par son état de conservation d'origine. Depuis son achat en 1986, il a parcouru 47 293 km et, il y a 30 ans, il a été entièrement révisé mécaniquement par « Tula Engineering » qui, en 2017, a installé des pistons neufs. Plus récemment, des amortisseurs avant de Ram conformes au modèle ont été posés par Ivan Dutton Ltd. Pour ce faire, la voiture parcourut le 28 novembre 2024 les 150 km qui séparent Portsmouth de l'atelier Dutton, sans encombre ni problème mécanique.

Cette voiture est dotée de sa plaque de châssis gravée « 57182 Bas Rhin 19 CV », et le carter moteur porte ses numéros originaux « 160 » et « 57182 ». Le moteur est fixé au châssis de façon rigide avec échappement vers l'avant, conformément au premier modèle de châssis Type 57 présenté au Salon de Paris de 1933.

Dans l'habitacle, les cuirs des sièges et l'intérieur sont totalement

>>> *probably one of the founders) of the Swiss Bugatti Club, established in 1935.*

In 1935, his garage was already home to some fine machines, including his brother Ernest's Type 49 Gangloff cabriolet, and in September 1936 the Stelvio was joined by an Atalante coupé on a 57 S chassis! For the time being, the cabriolet no. 57182 was registered as AG 4386 and photographs of it when it was new, taken at the Fischer works around 1937, show that it was finished in a single, light colour.

Fischer doubtless kept the cabriolet until 1947, when it was bought by Erwin Eckert, a sales representative from Baden, also in the Aargau, who registered it as AG 4634. He kept the Bugatti until about 1952, before it was bought by Adolf Ruegg, an art dealer in Zurich. It was then registered as ZH 63166.

At the end of the 1950s, it was sold to Daniel Baeschlin, a teacher living in Basel, and registered as BS 44770. It was ivory in colour when Baeschlin bought it, but in 1961 he had it repainted in its original blue; in photos from the period, it appears to be in very good condition and in a rather light shade of blue.

In 1970, the Stelvio was sold to Thiebo Vos, an enthusiast from Pully, near Lausanne. He sold it a few years later to Franco Sbarro,

at the time the regular mechanic for Georges Filipinetti's collection at the Château de Grandson, on the shore of Lake Neuchâtel. In 1986, the car left Switzerland for the island of Jersey, where it joined the collection of its current owner. With his wife Victoria, he took part in several rallies and, in 1977, they drove to Lacanau in south-western France with 11 other cars from the Jersey Old Motor Club, founded in 1966, of which the current owner was the chair from 1989–1993.

Today, this Stelvio cabriolet is remarkable for its original condition. Since its purchase in 1986, it has covered 47,293km and 30 years ago, a complete mechanical overhaul was carried out by Tula Engineering, who also fitted new pistons in 2017. More recently, the correct Ram front shock absorbers for the model were fitted by Ivan Dutton Ltd. To do so, on 28 November 2024 the car was driven the 150km from Portsmouth to Dutton's workshop without any mechanical or other problems.

The car has its chassis plate engraved '57182 Bas Rhin 19 CV' and the crankcase is marked with its original numbers 160 and 57182. The engine is rigidly attached to the chassis with the exhaust to the front, in line with the first model of the Type 57 chassis presented at the Paris



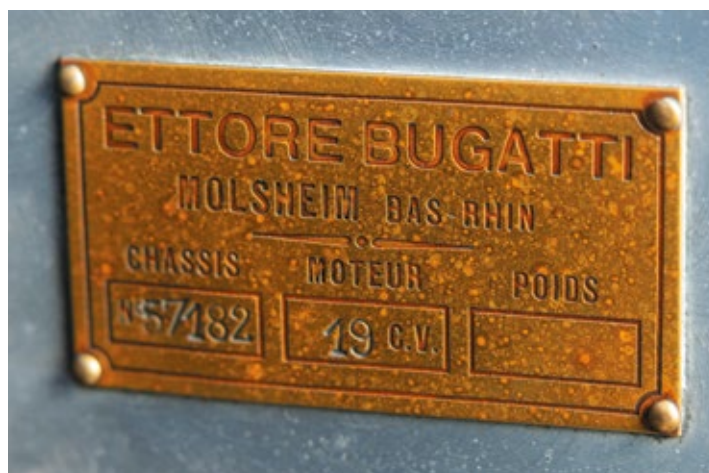
d'origine, et le tableau de bord est du premier modèle avec un grand compteur Jaeger comportant quatre indicateurs : ampèremètre, pression d'huile, niveau d'essence et température d'eau. La peinture extérieure, ancienne, est sans doute proche des coloris originaux.

L'apparence générale de ce cabriolet Stelvio est celle d'une automobile parfaitement entretenue, sans avoir été dénaturée par une restauration qui lui aurait fait perdre la rare et belle patine qui est la sienne et qui ne nuit en rien à son utilisation. Ce cabriolet Stelvio du premier modèle a été utilisé pendant près de 40 ans par l'actuel propriétaire, sans limitation de distance et sans aucun problème, et il ne demande qu'à continuer ses voyages dans tous les pays d'Europe aux mains de son nouveau propriétaire.

Motor Show in 1933.

The leather upholstery and interior of the car are completely original, and the dashboard is from the first model with a large Jaeger speedometer incorporating an ammeter and gauges for fuel, oil pressure and water temperature. The exterior paint is old and undoubtedly close to the original colours.

The overall appearance of this Stelvio cabriolet is that of a car which has been perfectly maintained, without being spoiled by a restoration which would have taken away the lovely rare patina that in no way detracts from the pleasure of using it. This first-series Stelvio cabriolet has been used for nearly 40 years by its current owner, regardless of distance and without any problems, and asks only to continue its travels throughout Europe in the hands of its new owner.



1923 MERCEDES-BENZ 10/40/65 HP SPORT

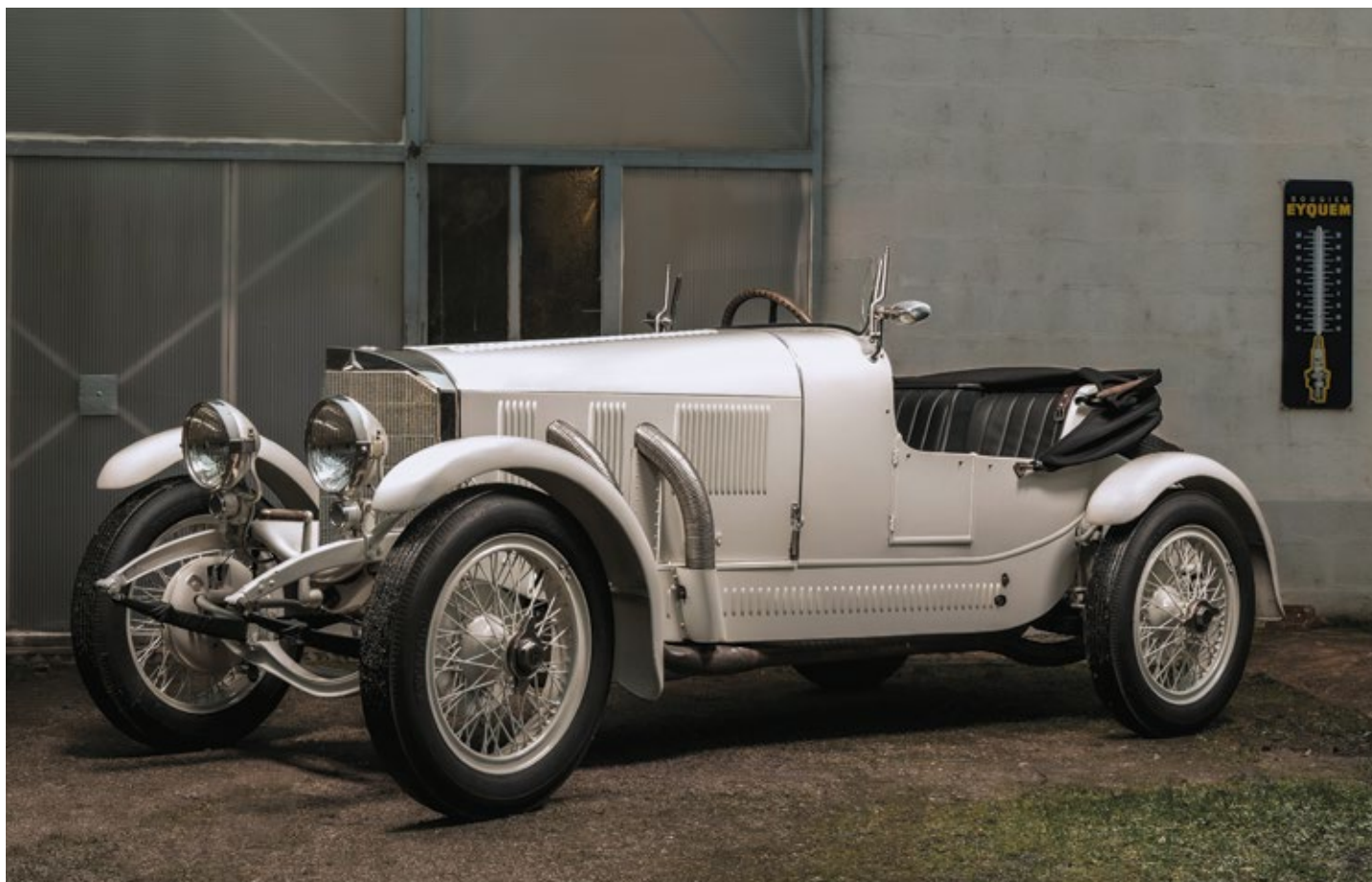
Sans titre de circulation
A immatriculer collection
Unregistered

Châssis n° 1153
Moteur n° 54801

160 000 - 200 000 €

- Premier modèle de série à compresseur !
- Désirable version 2.6L, empattement court
- Depuis 20 ans dans la même collection

- *First production model with compressor!*
- *Desirable 2.6L version, short wheelbase*
- *In the same collection for 20 years*



Après avoir développé des compresseurs pour les moteurs d'avions à la fin de la Première Guerre mondiale, Mercedes fut la première marque au monde à appliquer la suralimentation sur des automobiles de série. Lors du salon de Berlin 1921, Paul Daimler présente pour Mercedes les types Sport 6/25/40 et 10/40/65 qui sont équipés d'un moteur quatre cylindres avec arbre à cames en tête et compresseur Roots. Respectivement, ces moteurs de 1,6 et 2,6 litres de cylindrée développent 6 et 10 chevaux fiscaux, 25 et 40 ou 40 et 65 chevaux selon que le compresseur se trouve enclenché

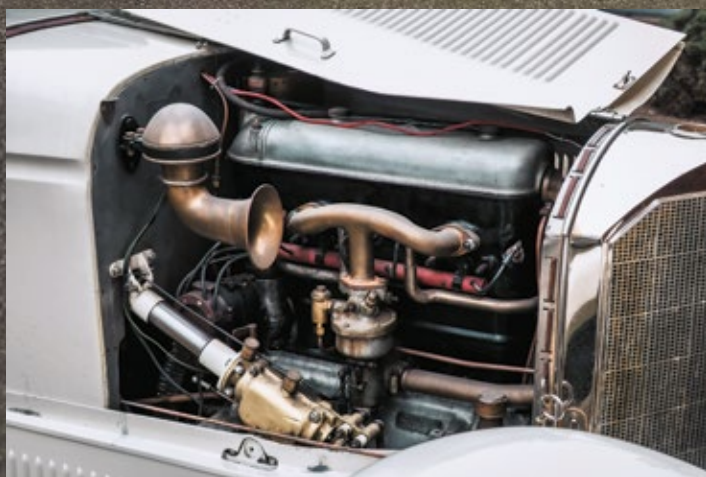
ou non. Le déclenchement du compresseur est commandé par le pilote lorsqu'il enfonce totalement la pédale d'accélérateur : la puissance augmente alors de manière considérable. La Mercedes type 10/40/65 est en conséquence un modèle sportif de tourisme qui s'est largement illustré en compétition avec la version à empattement court, dite « sport ». C'est au sein d'une importante collection hongroise que cet exemplaire a été déniché par Michel Broual en 2005, et échangé contre une Panhard et Levassor de 1902. Fin connaisseur, ce dernier recherchait depuis longtemps une

After developing compressors for aircraft engines at the end of the First World War, Mercedes was the first manufacturer in the world to apply supercharging to production automobiles. At the 1921 Berlin Motor Show, Paul Daimler introduced the Mercedes Sport 6/25/40 and 10/40/65 models, both equipped with a four-cylinder engine with an overhead camshaft and a Roots compressor.

Respectively, these 1.6 and 2.6-litre engines develop 6 and 10 fiscal horsepower, 25 and 40 or 40 and 65 horsepower depending

on whether the compressor is engaged or not. The supercharger is activated by the driver pressing the accelerator pedal all the way down, resulting in a significant increase in power.

The Mercedes type 10/40/65 is therefore a sports touring model that was widely successful in racing with the short wheelbase version, known as "sport". It was included in a major Hungarian collection when this example was discovered by Michel Broual in 2005 and was exchanged for a Panhard & Levassor from 1902.



de ces Mercedes emblématiques, dont les survivantes sont rarissimes. L'examen de la voiture avait alors révélé qu'elle était constituée pour l'essentiel de pièces d'époque incluant le moteur, le compresseur, l'essieu avant, le pont, et de nombreuses autres pièces conformes. Un article de 8 pages paru en 2005 consacré à cet exemplaire dans la revue *Veteran* précisait qu'une cinquantaine de Mercedes à compresseur furent immatriculées en Hongrie en 1924, et que 3 survivantes étaient identifiées. Si la plaque de châssis est absente, celle du moteur est bien à sa place. Le châssis est

frappé du numéro 1153, que l'on retrouve (1153/41) sur les carters du moteur, c'est ce numéro qui figurait également sur son titre de circulation hongrois. En bel état général de présentation et de fonctionnement, mais essentiellement présentée en exposition depuis 20 ans, cette exceptionnelle Mercedes devra bénéficier d'une révision de principe avant d'être accueillie dans les plus beaux rassemblements d'automobiles de sport et de course d'avant-guerre.

*As a knowledgeable enthusiast, the latter had been looking for one of these iconic Mercedes for a long time, of which only a few survivors remain. Inspection of the car revealed that it was built with an important part of original parts, including the engine and compressor, the front and rear axles, and many other compliant parts. An 8-page article published in 2005 featuring this example in the *Veteran* magazine indicated that around fifty Mercedes with compressors were registered in Hungary in 1924 and that only 3 survivors remained.*

Even if the chassis plate is missing, the engine one is in its proper place. The chassis is stamped with the number 1153, which can be found (1153/41) on the engine casings, as well as appearing on its Hungarian title. In good overall condition visually and mechanically but mainly presented at exhibitions for 20 years, this exceptional Mercedes will require a standard service before being ready to take part in the most prestigious pre-war sports and racing car events.

1937 MERCEDES-BENZ 170 V CABRIOLET A

Carte grise française
French title

Châssis n° 159703
Moteur n° 159703

70 000 - 90 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Restauration de grande qualité
- Élégance du cabriolet A
- Seulement 794 exemplaires

- *High quality restoration*
- *Elegance of the Cabriolet A*
- *Only 794 examples*

Le « V » de la Mercedes 170 V, lancée en 1936, signifiait « Vorn », ce qui correspondait à un moteur à l'avant, en opposition au H (« Heck ») de la 170 H dont le moteur était à l'arrière. La première a bien sûr connu une diffusion plus importante, grâce à ses qualités de robustesse, de simplicité d'utilisation et d'entretien. Un très élégant cabriolet 2 places venait coiffer la gamme et seuls 794 exemplaires auraient été produits. Gilbert Thos, carrossier spécialisé Mercedes, qui avait notamment en charge la restauration des véhicules de Mercedes-Benz France, a déniché cet exemplaire auprès d'un collectionneur de Munich qui le détenait depuis 1978. La voiture avait déjà bénéficié d'une remise en état et était alors bleu et noir. Mais en amateur exigeant, celui-ci se lança dans une restauration intégrale, achevée en 1996.

La qualité du travail effectué est remarquable, notamment au niveau de la tôlerie et de la peinture. Bien évidemment l'habitacle n'est pas en reste avec sa belle sellerie en cuir gris, et le tableau de bord peint en imitation bois. L'instrumentation d'origine est complétée d'un manomètre de température d'eau discrètement placé sous le tableau de bord. C'est à la manière dont elles traversent les années que l'on peut juger de la qualité des restaurations, et celle-ci est à été menée par un professionnel et connaisseur, pour son propre compte, sans considération de coût ni de temps. Ce travail met en valeur l'élégante ligne fluide de ce cabriolet qui constitue une occasion rare de rouler à bord d'une avant-guerre polyvalente et fiable.

Launched in 1936, the "V" of the Mercedes 170 V stood for "Vorn", indicating a front engine as opposed to the "H" ("Heck") in the 170 H, relating to the engine fitted at the back. The first one has naturally experienced a higher production volume, thanks to its qualities such as the durability, ease of use and low maintenance. A very elegant 2-seater cabriolet topped the range and only 794 examples of them were produced.

As a Mercedes coachbuilder and a former vehicle restoration lead for Mercedes-Benz France, Gilbert Thos found this example from a collector in Munich who used to own it since 1978. The car was already restored and had a blue and black colour combination. But as a demanding enthusiast, he had a full restoration carried out which was completed in 1996.

The quality of the work done is remarkable, especially in terms of the bodywork and paintwork. Of course, the interior is equally impressive, featuring beautiful grey leather upholstery and a wood-effect painted dashboard..

The original instrumentation is complemented by a discreet water temperature gauge placed under the dashboard. It is through the way they withstand the test of time that we are able to judge the quality of their restorations; this one was carried out by a professional and expert (for personal use) with no limitations around cost and time. This work emphasises the elegant and flowing design of this cabriolet; it is therefore a rare opportunity to drive a reliable and versatile pre-war car.



1952 MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A

Carte grise française
French title

Châssis n° 18701204455/52
Moteur n° 18092004650/52

80 000 - 120 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Depuis 40 ans dans la collection
- Belle restauration de qualité
- Seulement 1 278 exemplaires

- *In this collection for the past 40 years*
- *Beautiful high-quality restoration*
- *Only 1,278 units produced*

Au premier « Frankfurt International Motor Show » en avril 1951, Daimler-Benz dévoila avec fierté les modèles 220 et 300, tous deux motorisés par de modernes six cylindres en ligne avec arbre à cames en tête. Comme la 170 S, la 220, était offerte en trois carrosseries : berline, cabriolet A et cabriolet B. Un coupé fut disponible plus tard à la demande de clients importants. Seuls 1 278 cabriolets A furent assemblés pour l'année 1952.

L'exemplaire présenté était immatriculé à Paris depuis 1957 lorsque Gilbert Thos en a fait l'acquisition en 1985. Comme pour les autres véhicules de sa collection, il lui a fait bénéficier d'une restauration complète de qualité, selon les mêmes standards que les voitures qu'il restaurait pour le compte de Mercedes-Benz France. Plus de 30 ans plus tard, on apprécie la qualité

des ajustages de tôlerie ainsi que de la peinture dont la teinte ivoire sied particulièrement au modèle. A bord, la superbe sellerie en cuir rouge est rehaussée d'élégantes touches de bois. La planche de bord est complétée d'une radio Becker d'époque. Le moteur est du bon type et de la bonne année, et avait bénéficié des mêmes soins que le reste de la voiture. Très agréables à conduire, les Mercedes W187 se révèlent très homogènes et capable de parcourir de longues distances sans fatigue, elles sont en conséquence toujours très prisées des collectionneurs. Ce bel exemplaire, restauré avec grand soin, mérite de rejoindre une belle collection.

At the first "Frankfurt International Motor Show" in April 1951, Daimler-Benz proudly unveiled the 220 and 300 models, both powered by modern inline six-cylinder engines with overhead camshafts. Like the 170 S, the 220 was offered in three body types: saloon, cabriolet A and cabriolet B. A coupe version was later made available at the request of major customers. Only 1,278 cabriolet A examples were manufactured for the 1952 production year.

This particular example had been registered in Paris since 1957 when Gilbert Thos acquired it in 1985. Like other vehicles in the collection, this car had a full high-quality restoration carried out to similar standards as cars he restored for Mercedes-Benz France. Over 30 years later,

we can appreciate the quality of adjustments when it comes to bodywork panels as well as the paint finish in ivory colour (which particularly suits this model). Inside, the stunning red leather upholstery is enhanced with elegant woodwork touches. The dashboard is equipped with a period Becker car radio. The engine is the right type and from the correct year, not to mention that it's had the same amount of care as the rest of the car. As a very pleasant car to drive, the Mercedes W187 is known for its exceptional consistency and has the ability to cover long distances without fatigue, making this model highly sought after by collectors. Restored meticulously, this example deserves to join a beautiful collection.



1936 JAGUAR SS 100 2.5L ROADSTER

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 18040
Moteur n° 250739

240 000 - 290 000 €

- Historique suivi, possède encore son Log Book d'origine
- Moteur d'origine
- Restauration ancienne bien préservée, belle patine
- Modèle mythique et rare

- Documented history, still has its original logbook
- Original engine
- Well-preserved old restoration, beautiful patina
- Legendary and rare model



Selon son « log book » anglais d'origine, cette voiture a été vendue neuve, de teinte « Nile Blue », par Imperial Motor Mart, à Cheltenham. Plusieurs propriétaires se succèdent ensuite : Samuel Hobson Burgess (Manchester) le 14 décembre 1936, Harold Johnson (Fenton) en 1948, A. Adamson (Cambridge) en 1951, Ian Spottiswood (Sussex) en 1952, David John Jones (Pays de Galles) en 1979.

Autour de 1986, par l'intermédiaire du marchand bien connu Malcolm Elder, elle est exportée en Allemagne pour un collectionneur d'Iserlohn. En 2004, via Auto Salon Singen, elle est vendue à un deuxième propriétaire allemand, demeurant à Zell. Elle fait alors l'objet d'une restauration dans le respect de son authenticité, et reste entre les mêmes mains jusqu'au

décès l'an dernier de son propriétaire. La voiture était immatriculée en Allemagne mais le propriétaire actuel, n'a pu avoir qu'une partie du titre de circulation allemand, il conviendra pour l'acheteur de réimmatriculer la voiture dans son pays respectif.

Équipée de son 6-cylindres 2,6 litres d'origine, cette SS 100 se présente dans un état enviable, avec sa peinture légèrement patinée et sa sellerie en cuir rouge en bon état. Le tableau de bord est complet, le compartiment moteur est propre et elle est équipée de roues à rayons peintes et d'un porte-bagage arrière.

Véritable archétype du roadster sportif des années 30 avec son long capot, ses ailes élancées, ses deux gros phares, sa calandre ramassée et

According to its original English "logbook", this car was sold new by Imperial Motor Mart in Cheltenham and was in "Nile Blue" colour. Several owners followed: Samuel Hobson Burgess (Manchester) on the 14th December 1936, Harold Johnson (Fenton) in 1948, A. Adamson (Cambridge) in 1951, Ian Spottiswood (Sussex) in 1952, David John Jones (Wales) in 1979.

Around 1986 and through the well-known dealer Malcolm Elder, it was exported to Germany for a collector in Iserlohn. It was sold in 2004 via Auto Salon Singen to a second German owner living in Zell. It was then restored according to its original specifications and remained in

the same hands until the owner passed away last year. The car was registered in Germany but the current owner only has part of the German registration document (fahrzeugbrief) ; consequently, the buyer will need to re-register the car in their respective country.

Fitted with its original 2.6-litre 6-cylinder engine, this SS 100 is presented in a desirable condition, with its slightly patinated paint and its red leather upholstery in good condition. The dashboard is complete, the engine bay is clean and it is equipped with painted wire wheels and a rear luggage rack. As a true archetype of the 1930s sports roadster with its long bonnet, sleek wings, large headlights, compact grille and



sa sonorité profonde, cette voiture respire la vitesse et la liberté, comme en témoigne le « 100 » de son nom : « 100 mph » (160 km/h), sa vitesse maxi, brillante pour l'époque. Et c'est un modèle rare, avec 149 exemplaires dans cette configuration.

La voiture que nous présentons, dont l'historique est suivi depuis sa sortie d'usine et qui affiche un état très satisfaisant, est une superbe représentante de cette grande classique anglaise qui se situe à l'origine de la formidable lignée des Jaguar.

deep sound, this car radiates speed and freedom, as evidenced by the "100" in its name: "100 mph" (160 km/h) corresponding to its top speed, very impressive for its era. And it's a rare model, with 149 examples in this configuration.

With its well-documented history since it left the factory and its very satisfactory condition, this particular car is a superb representative of this great English classic, marking the beginning of the legendary Jaguar lineage.



1934 FIAT 508 S MILLE MIGLIA BERLINETTA AERODINAMICA

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 508S-079675
Moteur n° 108(CS)025263

185 000 - 220 000 €

- Rarissime exemple avec sa carrosserie d'origine
- Historique suivi et connu
- Voiture idéale pour les Mille Miglia
- Carte FIVA et certification ASI

- *Extremely rare example with original body*
- *Continuous, well-documented history*
- *Ideal car for the Mille Miglia*
- *FIVA card and ASI certification*



La voiture que nous proposons est exceptionnelle pour au moins deux raisons : elle est dotée de sa carrosserie d'origine, et son histoire est connue depuis sa sortie d'usine.

Rappelons d'abord que, sur la base de la berline 508 Balilla, Fiat a proposé au début des années 30 une version sportive, la Balilla 508 S Coppa d'Oro, équipée du 4-cylindres 995 cm³ latéral standard dans une déclinaison plus sportive, avec boîte trois vitesses. La deuxième version lancée en 1934, la 508 CS, recevait quant à elle un moteur à soupapes en tête culbutées et une boîte à quatre rapports, ce qui en améliorait les performances de façon significative. Ces modèles se sont forgés une brillante réputation grâce à leurs excellents résultats

dans leur catégorie à l'occasion de compétitions internationales comme les Mille Miglia, le Rallye de Monte-Carlo, la Targa Florio et même les 24 Heures du Mans.

La 508 CS a été produite également sous la forme d'une "Berlinetta Aerodinamica" fermée, dotée d'une élégante carrosserie profilée, dont une centaine d'exemplaires ont vu le jour. Le nombre de survivantes est estimé à une quinzaine d'unités et la présente voiture en fait partie.

Selon le registre « Cronologico » italien, elle est sortie d'usine en 1934 mais sa première immatriculation connue date du 24 mai 1936, à Modène. Elle est ensuite restée en circulation dans la région de Modène, Piacenza et Brescia, et a

The car we are offering for sale is exceptional for at least two reasons: it still has its original body, and its history is known since it left the factory.

First of all, it is worth repeating that at the start of the 1930s Fiat offered a sportier model based on its 508 Balilla saloon, the Balilla 508 S Coppa d'Oro, fitted with the 995cc side-valve four-cylinder engine in a sportier state of tune and a three-speed gearbox. The second version, introduced in 1934, had a pushrod engine with overhead valves and a four-speed gearbox, which considerably improved its performance. These models earned an outstanding reputation thanks to their excellent results in their class in

international events such as the Mille Miglia, the Monte-Carlo Rally, the Targa Florio and even the 24 Hours of Le Mans.

The 508 CS was also produced as a 'Berlinetta Aerodinamica' coupé with elegant, streamlined bodywork, of which a hundred or so examples were built. The number of survivors is estimated at just 15, of which this car is one.

According to the Italian chronological register ('Cronologico'), it left the factory in 1934, but its first known registration was on 24 May 1936, in Modena. It then remained in use in the region of Modena, Piacenza and Brescia, and even took part in 1977 in the very first edition of the historic Mille



même pris part en 1977 à la toute première édition des Mille Miglia historiques, entre les mains d'un collectionneur très actif et influent à l'époque. Depuis, elle n'a jamais été retirée de la circulation ; la chronologie des propriétaires peut être consultée dans le dossier de la voiture. C'est une automobile bien connue de la scène historique en Italie.

A un certain stade de son existence, le moteur a fait l'objet de réparations avec notamment une soudure effectuée à l'endroit de l'inscription « Tipo 108CS », mais à l'intérieur du bloc le marquage « CS » apparaît plusieurs fois, ce qui confirme qu'il s'agit bien d'un moteur 108 CS. Le « Cronologico » mentionné plus haut indique de plus une puissance fiscale de 12 CV, alors que pour une Balilla standard elle était de 8 CV.

Par ailleurs, ce document mentionne pour cette voiture un numéro de moteur différent, mais nous ne disposons d'aucune indication selon laquelle le 4-cylindres d'origine aurait été remplacé : il est manifestement depuis longtemps présent dans la voiture. La culasse est toutefois plus récente car les premières versions étaient sujettes à des défaillances.

Au niveau carrosserie, le « Cronologico » confirme que cette Fiat est depuis sa livraison neuve une « Berlina Sport » biplace : la carrosserie est de toute évidence d'origine et comporte encore une grande partie de sa structure bois d'époque.

Les recherches sur l'immatriculation de 1936 ne donnent aucune précision sur



d'éventuelles participations à des compétitions à l'époque, mais cette voiture aurait pu s'inscrire avec un numéro que nous ignorons, au cours des deux ans écoulés entre sa sortie d'usine et l'immatriculation mentionnée dans le « Cronologico ». En toute hypothèse, il est fort probable que cette Balilla profilée ait été, au départ, achetée pour courir.

Aujourd'hui, cette Balilla 508 CS bien identifiée est dotée d'une carte d'identité FIVA, d'une certification de l'Automotoclub Storico Italiano (ASI) et, en 2020, elle a pris part aux Mille Miglia historiques. Dans un état très intéressant, refaite avec ses pièces et sa carrosserie d'origine, cette voiture aussi élégante que rare est éligible aux événements historiques importants comme les Mille Miglia, et trouvera sa place au sein des concours d'élégance les plus en vue.

Miglia, driven by a collector who was very active and influential at the time. Since then, it has never been taken off the road; the series of owners can be consulted in the car's history file. It is a well-known car in historic circles in Italy.

At some stage in its life, repairs were carried out on the engine, including welding where the inscription 'Tipo 108CS' was located; the marking 'CS' appears several times inside the block, however, confirming that it is indeed a 108 CS engine. The chronological register ('Cronologico') mentioned above indicates that it had a fiscal horsepower rating of 12HP, whereas the rating for the standard Balilla was 8HP.

The register also mentions a

different engine number for this car, but we have no indication that the original four-cylinder engine was replaced, and the engine has clearly been in the car for a long time. The cylinder head is, however, more recent, as the early versions were prone to failure.

Regarding its bodywork, the 'Cronologico' confirms that the Fiat has been a two-seat 'Berlina Sport' since it was new: the body is clearly original and still has much of its wooden structure from the period.

Research into the car's registration in 1936 does not provide any information as to whether it competed in any events at the time, but the car may have been entered with a number unknown to us during the two years that elapsed between its leaving the factory and its registration mentioned in the 'Cronologico'. In any event, it is highly likely that this streamlined Balilla was originally bought to go racing.

Today, this clearly identified Balilla 508 CS has a FIVA identity card and certification from the Automotoclub Storico Italiano (ASI); in 2020, it took part in the historic Mille Miglia. In very attractive condition and restored with its original body and parts, this car is as elegant as it is rare; it is eligible for major historic events such as the Mille Miglia and will find its place at the top concours d'élégance.

1950 VOLKSWAGEN COCCINELLE TYPE IIA DE LUXE

Carte grise française
French title

Châssis n° 1-0175365
Moteur n° 1-0208177

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

- 64 ans dans la même famille
- Carrosserie saine, intérieur sous housses
- Moteur du bon millésime

- 64 years in the same family
- Sound bodywork, interior under covers
- Engine from the correct year



Ainsi que le confirme son attestation Volkswagen, cette intéressante version « split window » est sortie d'usine le 26 juin 1950 pour être livrée le lendemain au concessionnaire VW de Francfort, Walter Glöcker. De couleur bleu nuit avec intérieur en drap, cette charmante Coccinelle est ensuite immatriculée à Paris le 14 septembre 1954 par l'oncle de sa précédente propriétaire qui se souvient être partie en vacances au Pays basque à son bord au début des années 60. En 1964, c'est le père de cette dernière qui en fait l'acquisition, ainsi qu'en témoigne la carte grise d'époque et la voiture sera ensuite préservée dans la famille jusqu'en 2018, lorsque son actuel propriétaire a pu en faire l'acquisition. Dans un état de préservation exceptionnel, la voiture

a simplement été anciennement repeinte, et sa carrosserie est très saine. La sellerie a été protégée des outrages du temps par des housses, y compris les garnitures de portes, si bien que l'ensemble est dans un état d'origine remarquable. La vitre de l'horloge de bord est absente, mais une seconde horloge complète l'accompagne. Remise en route en 2018, la voiture a simplement été nettoyée et a conservé toute sa patine et ses accessoires, à l'image de la galerie ou du cendrier à l'arrière. Le moteur correspond bien, quant à lui, à l'année de production 1950. Les premières générations de « Beetle » dites « ovales » sont très recherchées, mettre la main sur un exemplaire aussi bien préservé et à l'historique aussi limpide relève de la gageure.

As evidenced by its Volkswagen certificate, this interesting "split window" version left the factory on the 26th June 1950 and was delivered the following day to the VW dealer in Frankfurt, Walter Glöcker. Finished in midnight blue with a cloth interior, this charming Beetle was then registered in Paris on the 14th September 1954 by the uncle of its previous owner, who recalls driving it on holiday to the Basque Country in the early 1960s. It was then acquired by her father in 1964, as evidenced by the registration document of that time and the car was then kept within the family until 2018, when the current owner acquired it.

In exceptional condition, the car was simply repainted in the

past and its bodywork remains very healthy. The upholstery has been protected from the ravages of time by covers, including the door panels; in other words, the entire interior is in incredible original condition. The glass of the dashboard's clock is missing but a second complete clock will be provided. Back in working condition in 2018, the car was simply cleaned and has retained all its patina and accessories, such as the roof rack and the ashtray at the back. As for the engine, it does correspond to the 1950 production year. The first generations of "Beetle" also known as "ovals" are highly sought after and finding one so well-preserved with such a clear history would be almost impossible.

1954 CHEVROLET CORVETTE

Carte grise française
French title

Châssis n° E54S003652

80 000 - 100 000 €

• Superbe restauration depuis le châssis

• Dossier complet de photographies des travaux

• Un des premiers modèles, le plus mythique

• *Superb chassis up restoration*

• *Complete photographic record of the work*

• *One of the first and most legendary models*



La Chevrolet Corvette est un phénomène unique dans l'industrie automobile américaine. En 1951, Harley Earl, le légendaire créateur de la General Motors « Art and Color Section » demanda à un jeune styliste, Bob McLean, de dessiner une voiture de sport à deux places pour le Motorama show de 1953. McLean créa la Corvette qui plut beaucoup à la direction de General Motors. En juin 1953, la première voiture sortait des chaînes de Flint, dans le Michigan. Officiellement, les deux premières furent détruites pour des « crash tests », mais personne n'en a la preuve, et le rêve de tout amateur américain est de trouver un jour la voiture n° E53F001001. Les trois cents premières voitures furent construites presque artisanalement à Flint en 1953. Les modèles 54 sortirent d'une usine préparée

spécialement à St Louis, Missouri. 3 640 voitures furent construites en 1954. Les Corvette de ces deux premières années sont sans aucun doute parmi les plus rares et les plus désirables.

Motorisé avec l'insusable six cylindres « Blue Flame » à trois carburateurs dont la puissance était passée à 155 ch en 54, le modèle présenté est dans sa couleur bleu électrique complètement refaite à neuf, avec une superbe sellerie en cuir beige. Le propriétaire actuel lui a fait bénéficier d'une restauration totale de la carrosserie chez son mécanicien et carrossier. Le travail a été très bien réalisé, châssis sablé, peinture époxy, mécanique refaite ainsi que la boîte. Il s'agit d'un des jalons de l'industrie automobile américaine, une légende.

The Chevrolet Corvette is a unique phenomenon in the American automotive industry. In 1951, Harley Earl, the legendary creator of General Motors' Art and Color Section' asked a young stylist, Bob McLean, to design a two-seat sports car for the 1953 Motorama show. McLean created the Corvette, which was much to the liking of GM's management. In June 1953, the first car came off the lines at Flint, in Michigan. Officially, the first two cars were destroyed for 'crash tests', but no one has proof of this and every American enthusiast's dream is to one day find car no. E53F001001. The first 300 cars were virtually hand-built at Flint in 1953. The 1954 models left a specially prepared factory at St. Louis, Missouri. 3640 cars were

built in 1954. The Corvettes from the first two years are undoubtedly among the rarest and most sought after.

Powered by the indestructible 'Blue Flame' inline six with three carburetors, whose power increased to 155bhp in 1954, the electric blue paintwork of this example has been completely restored, with superb beige leather upholstery. The current owner had the body completely restored by his mechanic and body shop. The work was carried out extremely well; the chassis was sandblasted and coated with epoxy paint, while the engine and gearbox were rebuilt. A legend, it represents one of the milestones in the American automotive industry.

1952 PORSCHE 356 PRE-A 1300 « SPLIT-WINDSCREEN »

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 11350
Type moteur 506

380 000 - 460 000 €

- Dans la même famille pendant 60 ans
- Historique limpide
- Remise en état exceptionnelle chez Hackenberg (près de 400 000 €)
- Rare modèle avec un numéro de châssis à 5 chiffres

- Owned by the same family for 60 years
- Clear history
- Exceptional restoration by Hackenberg (almost 400,000 € spent)
- Rare model with a 5-digit chassis number



Cette voiture, un des tout premiers exemplaires de 356 produits à Zuffenhausen, a été livrée en 1952 à Wiesbaden par la société Rossel dans la couleur « Maron » avec des avertisseurs spéciaux et des jantes perforées. Elle a été en 1953 achetée par la famille Lautensack qui l'a gardée sur trois générations et ne s'en est séparée qu'en 2012 au profit de l'actuel propriétaire. Selon son historique d'entretien, son premier propriétaire a effectué un voyage en Suède où une révision a été effectuée le 16 juin 1952 chez Scania-Vabis, à Södertälje, à 4 017 km. Nous disposons ensuite d'archives d'entretien chez Rossel à Wiesbaden jusqu'à fin 1953, à 35 000 km. Pour la suite, la famille Lautensack a probablement fait entretenir la voiture dans un autre établissement.

Après avoir acheté en 2012 cette Porsche 356, le nouveau propriétaire l'a sans tarder confiée aux ateliers Hackenberg, à Cologne, très réputés pour leurs restaurations de Porsche 356 et 550. Ils ont procédé à une remise en état de haut niveau, aussi fidèle que possible à l'état d'origine, avec les matériaux et tissus corrects et sans compter à la dépense qui avoisine les 400 000 €. Le résultat est à la hauteur de ces efforts et cette Porsche 356 a retrouvé sa splendeur, dans sa belle teinte rouge foncé, avec une sellerie en cuir beige et, sur son tableau de bord en tôle peinte refait et complet, un autoradio Telefunken d'époque. Comme presque toutes les Porsche de cette époque, elle n'a plus son moteur d'origine mais un moteur de remplacement du type correct (Type 506), à bloc non numéroté.

This car, one of the very first 356s built at Zuffenhausen, was delivered in 1952 by the Rossel dealership in Wiesbaden. It was finished in "Maron" colour and had special horns and perforated wheels. It was bought in 1953 by the Lautensack family, who kept it for three generations and only sold it, to its current owner, in 2012. According to its service history, its first owner made a trip to Sweden, where the car was serviced on 16 June 1952 by Scania-Vabis at Södertälje, at 4,017 km. We then have the service records from Rossel in Wiesbaden up to the end of 1953, at 35,000km. After this, the Lautensack family most likely had the car serviced by another garage.

After buying the 356 in 2012, its new owner immediately entrusted it to Hackenberg in Cologne, a company highly regarded for its restorations of the Porsche 356 and 550. They carried out a restoration to a very high standard, sticking as closely as possible to the car's original condition, using the correct materials and fabrics and with no expense spared (the total was close to 400,000€). The result lived up to their efforts, and the 356 was returned to its former glory, with its attractive dark red paint, beige leather upholstery and a period Telefunken radio installed in its restored and fully equipped painted metal dashboard. Like most Porsches from this period, it no longer has its original



Légère, bien profilée grâce au dessin avant-gardiste d'Erwin Komenda, la 356 fait partie des plus grandes réussites de Ferdinand Porsche et constitue la première déclinaison d'une lignée fabuleuse aujourd'hui adoubée par les amateurs. Dans cette série, la Porsche Pre-A à pare-brise en deux parties présente une rareté et une importance historique qui en font une pièce extrêmement recherchée. Celle que nous présentons, entre les mains de la même famille pendant 60 ans et dans un état difficilement égalable, constitue sans doute une des plus intéressantes du genre. Une pièce majeure pour toute collection de Porsche de route.

engine, but a replacement of the correct type (Typ 506) with an unnumbered block.

Light and streamlined, thanks to Erwin Komenda's futuristic design, the 356 was one of Ferdinand Porsche's greatest successes and the first in a fantastic series which is now revered by enthusiasts. In this series, the Pre-A 356 with its two-part windscreen is a rare and historically important model, making it extremely sought after. The car we are presenting, owned by the same family for 60 years and in hard-to-match condition, is undoubtedly one of the most interesting of its kind and would make a major addition to any collection of roadgoing Porsches.



1956 PORSCHE 356 A SPEEDSTER 1600

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 82343

Moteur type 616/39 n° 740551

220 000 - 270 000 €

• Restauration ancienne, teinte verte sortant de l'ordinaire

• Mécanique de 912 développant 90ch

• Adaptation de frein à disque à l'avant

• Modèle de légende

• *Old restoration, extraordinary green colour*

• *Engine from a 912 developing 90 hp*

• *Front disc brake conversion*

• *Legendary model*



Cette très belle 356 Speedster a été immatriculée pour la première fois le 1er juillet 1956. On la retrouve dans les années 2000 date probable de sa restauration qui est aujourd'hui joliment patinée. Sa mécanique a été, à un certain stade, remplacée par des éléments plus récents, de façon à en rendre l'utilisation plus facile dans la circulation moderne. Ainsi, elle est dotée d'un 4-cylindres type 616/39 de 1965 de Porsche 912 (1600 de 90 ch, très proche de celui de la 356 C), d'une boîte de vitesses de 912 également et de freins avant à disques de 356 C.

Hormis ces modifications, cette voiture a été magnifiquement restaurée dans sa présentation d'origine avec son pare-brise bas,

sa capote beige minimaliste et ses protections latérales amovibles de la même couleur. Elle présente une superbe peinture dans une très originale teinte verte, une sellerie beige de belle facture avec les sièges baquets typiques du modèle, et sa mécanique plus puissante apportera un agrément supérieur pour une utilisation régulière. La voiture n'a que peu roulé ces dernières années et a été achetée par le propriétaire actuel dans le cadre de la succession de son précédent propriétaire.

Cette rare version Speedster, accompagnée d'un cric et d'une trousse à outils, garde l'allure qui a fait toute sa légende et qui lui ouvrira les portes des meilleurs rallyes de voitures anciennes.

This gorgeous 356 Speedster was first registered on the 1st July 1956. It reappears in the early 2000s around the probable time of its restoration, which is now beautifully patinated. At a certain point, mechanical parts were replaced by more modern ones, making it easier to use in modern traffic. As a result, it is now fitted with a 4-cylinder Type 616/39 engine from a 1965 Porsche 912 (1,600 of 90 hp, very close to the one on the 356 C), a gearbox also from a 912 and front disc brakes from a 356 C. Aside from these modifications, this car was beautifully restored to its original presentation with its low windscreen, its minimalist

beige hood and its removable lateral protections in the same colour. It features an exquisite paint job in a very unique green colour; beautifully crafted beige upholstery with the model's typical bucket seats; and the more powerful engine which enhances the driving experience, making it more enjoyable for regular use. The car was barely driven in recent years and was purchased by the current owner as part of the inheritance of its previous owner.

Accompanied by a jack and a tool kit, this rare Speedster version retains the look that made it legendary, which will open doors to the best classic car rallies. It's worth mentioning that this version



Rappelons que cette version a été proposée à l'initiative de l'importateur aux États-Unis, Max Hoffman, qui souhaitait pour sa clientèle un roadster simple et abordable, susceptible de participer aux compétitions du week-end. Le résultat a dépassé les espérances et le succès du Speedster, à l'époque, s'est reporté aujourd'hui sur les collectionneurs qui en ont fait un des modèles les plus convoités de la 356.

was initially proposed by the U.S. importer Max Hoffman, who wanted a simple and affordable roadster for his customers, capable of participating at weekend racing events. The result exceeded expectations and the Speedster's success back then has now been passed onto collectors who have made this model one of the most sought-after ones in the 356 series.



1953 DELAHAYE 235 COACH PAR CHAPRON

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 818069
Moteur n°818069

80 000 - 120 000 €

- Rare et performante
- Intéressante carrosserie Chapron
- Une des dernières Delahaye
- Culasse refaite, travaux récents

- *Rare and fast*
- *Attractive bodywork by Chapron*
- *One of the last Delahayes*
- *Cylinder head reconditioned, recent work*



Le châssis 818069 sera produit chez Delahaye dans le courant de l'année 1953, il figure en salle d'études, à l'inventaire du 3 octobre de l'année, pour une valeur de 2.000.000 frs. Il sera carrossé en coach « usine » par Henri Chapron, sous le numéro de 7030.

Cette luxueuse automobile sera immatriculée neuve en Seine et Oise, le 4 avril 1955, au nom d'un ingénieur de Montmorency, sous le numéro 94 BJ 78 ; plaque qui deviendra 382 ER 14 le 25 septembre 1958 au profit des établissements Paul Dahl, constructions électriques et mécaniques à Lisieux. En septembre 1962, elle devient la propriété du garage parisien Le Marois, spécialiste Delahaye, qui le vendra le 8 mai 1963 à un navigateur résidant à Maisons-Alfort. Courant 1987, le coach sera immatriculé dans le département des Hauts-de-Seine, jusqu'à sa vente aux enchères par l'étude Poulain-Le Fur le 15 décembre 2002. Elle

intègre alors une grande collection à Rome, avant de rejoindre le sud de l'Espagne. Elle est achetée par notre vendeur, un important collectionneur allemand, lors de notre vente de Rétromobile en 2020. Ce dernier, qui participe au Mans Classic avec des voitures majeures ayant participées à l'époque, est séduit par l'intérieur d'origine. L'atelier d'Hambourg qui suit ses voitures de courses procède alors à une révision mécanique générale. La culasse est revue, et l'ensemble des joints sont changés, pour un fonctionnement mécanique parfait.

Ce coach présente aujourd'hui un bel état de présentation, parfaitement conforme à ses origines. L'harmonie de sa carrosserie de couleur grise et de son intérieur en cuir rouge, est réellement du plus bel effet, ce qui ne manquera pas de séduire son futur acquéreur, à la recherche d'un coach élégant et performant.

Chassis no. 818069 was built at Delahaye during 1953 and was listed as under development in the inventory dated 3 October that year; valued at 2,000,000 francs. It was then fitted with a 'works' coach body by Chapron, no. 7030.

This luxurious motorcar was registered new in the Seine-et-Oise on 4 April 1955, in the name of an engineer from Montmorency, as 94 BJ 78. On 25 September 1958, this number changed to 382 ER 14, in the name of Paul Dahl and Co., an electrical and mechanical engineering firm in Lisieux. In September 1962, the car became the property of the Parisian garage Le Marois, a Delahaye specialist, who sold it on 8 May 1963 to a yachtsman in Maisons-Alfort. In 1987, it was registered in the Hauts-de-Seine department, until it was sold at auction by Poulain-Le Fur on 15 December 2002. It then joined a

large collection in Rome, before moving more recently to southern Spain. It was bought by our client, a major German collector, at our auction held at Rétromobile in 2020. A participant at Le Mans Classic with significant cars which competed in period, he was won over by its original interior. The workshop in Hamburg which takes care of his racing cars then carried out a mechanical overhaul. The cylinder head was reconditioned and all the gaskets replaced, to ensure the engine ran perfectly.

Today, the car is in fine, in completely correct original specification. The harmonious combination of grey bodywork and a red leather interior is most attractive and will surely appeal to a future owner who is seeking a fast and elegant coach.

1958 TALBOT-LAGO TI4 AMERICA (13 EXP)

Carte grise française
French title

Châssis n° 150004
Moteur n° 5101013

150 000 - 200 000 €

- Seulement 7 exemplaires produits
- Restauration intégrale de grande qualité
- Une des ultimes Talbot Lago produites

- Only 7 examples manufactured
- High-quality full restoration
- One of the last Talbot-Lago cars produced



Le châssis 15004 n'est autre qu'une des toutes dernières Talbot-Lago produites, équipé du V8 Simca de 2.3L et 95cv et dont seuls 7 exemplaires auraient été assemblés. Ainsi que le confirme sa fiche de sortie d'usine, elle fut livrée le 19 décembre 1958, de teinte « coquille d'œuf » avec intérieur en cuir rouge ; elle disposait d'un carter d'huile grande capacité de 9L., d'amortisseurs alu GR, d'un chauffage Sofica et d'équipements électriques Lucas. Des photos d'archives montrent la voiture alors qu'elle est immatriculée dans les Vosges depuis 1966 et il est amusant de noter que son propriétaire d'alors possédait une seconde Talbot America, immatriculée à deux numéros d'écart ! C'est auprès de la famille de ce dernier que l'actuel possesseur en a fait l'acquisition avant de la confier au célèbre atelier d'Hubert Harberbusch à Strasbourg pour une

restauration intégrale. Absolument tout a été démonté, refait ou restauré dans les règles de l'art. Les ouvrants ont été refaits en aluminium, et leurs ajustements sont à la hauteur de la réputation du carrossier. Le moteur a été intégralement refait, la boîte et le pont, démontés, contrôlés, avec remplacement des roulements et des joints. La sellerie a été remise en état avec le plus grand soin, et le tableau de bord a pu être conservé avec sa garniture d'origine. Bien évidemment, le circuit électrique a été refait en fil coton, comme il se doit. Environ 1000 km ont été parcourus depuis cette superbe restauration qui met en valeur un des plus beaux dessins des années 50. La rareté de cette petite série d'ultimes exemplaires de la marque en fait une pièce de collection remarquable.

Chassis 15004 is one of the very last Talbot-Lago cars ever produced, fitted with a 2.3L V8 engine (producing 95 hp), which only 7 were assembled. As stated on its factory release sheet, it was delivered on the 19th December 1958, in an "eggshell" colour with a red leather interior; it had a large-capacity 9L oil sump, GR aluminium shock absorbers, a Sofica heater and Lucas electrical components. Archive images show the car when it was registered in the Vosges since 1966 and it is interesting to note that its owner also had a second Talbot America, registered just two numbers apart! It was from the latter's family that the current owner acquired it before entrusting it to the famous Hubert Harberbusch workshop in Strasbourg for a complete restoration.

Absolutely everything was stripped down, rebuilt or restored to the highest standards. Bodywork panels were remade in aluminium and their adjustments reflect the great reputation of this bodywork specialist. The engine was fully rebuilt, the gearbox and the axle were dismantled and checked; it also included the replacement of bearings and seals. The upholstery was carefully restored and the dashboard was able to be preserved with its original trim. Naturally, the electrical system was redone with cotton wiring, as it should be. Around 1,000 km have been driven since the completion of this stunning restoration, which highlights one of the most beautiful designs of the 1950s. Coming from a very small series of the brand's final examples, its rarity makes it an exceptional collector's item.

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

Carte grise française
French title

Châssis n° WVA74
Moteur n° W159A

80 000 - 120 000 €
Sans réserve / No reserve

• Modèle réalisé à la demande,
probablement unique

• Superbe dessin

• Restauration de qualité

• Model built to special order,
probably unique

• Magnificent styling

• High-quality restoration

Le châssis WVA74 a été carrossé par Freestone & Webb, en deux portes « Sport Saloon » avec toit ouvrant coulissant. Les registres d'usine montrent qu'elle a d'abord appartenu à un certain J. White, de Rushden (Northamptonshire), puis à Arnold Engineering and Construction Ltd, de Clydach (Swansea). Deux autres propriétaires ont été répertoriés : un Londonien puis M. S. membre de l'aristocratie britannique, qui a acquis la Wraith en décembre 1963.

Cette belle automobile aurait bénéficié en 1991 d'importants travaux mécaniques réalisés chez Rolls-Royce Motors, à Crewe, pour un montant total de 40 000 £. Lorsque son précédent propriétaire en fait l'acquisition en 2016, la voiture est démontée, son moteur, porté à 4,9L, est refait, sa boîte de vitesses mécanique est révisée, ainsi que les freins et le pont, circuit électrique refait, microbillage, avivage, polissage, cuivrage des pièces, peinture

complète. Près de 50 000 € furent dépensés chez Castels Automobiles en Dordogne pour redonner toute sa splendeur à cette automobile d'exception aussi bien au point de vue esthétique que mécanique. La carrosserie deux tons est complétée par un intérieur magnifiquement fini, agrémenté de fauteuils en cuir havane et de garnitures de portes assorties, rehaussé par de belles boiseries et deux mini bars aménagés dans le compartiment arrière. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2022, et a depuis fait refaire le radiateur en supprimant le système de commande thermostatique des volets. Les roues avant, qui touchaient les intérieurs des ailes, ont quant à elles été remplacées par des jantes de Bentley Type R.

Charismatique, élégante, exclusive, luxueuse, elle possède tous les attributs originels de la marque pour un gentleman collectionneur exigeant.

The example on offer was bodied by Freestone & Webb, as a "Sport Saloon" body, with sliding sunroof. The factory register tells us that the car was first owned by a certain J. White of Rushden (Northamptonshire), before passing on to Arnold Engineering and Construction Ltd, of Clydach (Swansea). There are two other owners recorded here, the first from London and the second a Mr S., a member of the British aristocracy, who acquired the Wraith in December 1963.

This stunning automobile had major mechanical work carried out in 1991 by Rolls-Royce Motors, in Crewe, for the cost of £40 000. The current owner bought the car, in excellent condition, at an Artcurial sale in 2016 and the charming Rolls was taken apart, the 4.9-litre engine rebuilt, its mechanical gearbox overhauled and the brakes and electrical circuit refurbished. It was also subjected to microblasting,

brightening, polishing, with parts copper plated and finally the whole car was fully re-painted. In short, close to €50 000 was spent at Castels Automobiles in Dordogne to return this exceptional automobile to its original splendour, both aesthetically and mechanically. The two-tone coachwork is complemented by a magnificently finished interior, complete with tan leather seats and door cards in matching cloth. The wood trim adds to the level of luxury and there is a cocktail cabinet fitted in the rear compartment. The current owner acquired the car in 2022 and has since had the radiator rebuilt, dispensing with the thermostatic control system for the shutters. The front wheels, which were rubbing against the inside of the wings, have been replaced by wheels from a Bentley Type R.

Charismatic, elegant, exclusive, luxurious, it possesses all the marque's original features that a demanding collector could want.



1951 JAGUAR MK V 3.5L CABRIOLET MYLORD

Carte grise française
French title

Châssis n° 647412

50 000 - 70 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Seulement 577 exemplaires en conduite à gauche

• Élégance du cabriolet 3 positions

• Restauration ancienne homogène

• One of only 577 left-hand drive cars

• Elegant three-position drophead coupé

• Older restoration to a consistent standard

Présentée au Salon de Londres en octobre 1948 aux côtés de l'XK120, la MK V innovait grâce à un nouveau châssis doté de suspensions avant indépendantes et de freins hydrauliques. Produite entre 1949 et 1951, elle était proposée avec deux motorisations 6 cylindres, 2.5 et 3.5L, versions revues et corrigées des motorisations d'avant-guerre. La version cabriolet, produite de façon artisanale, ne dépassera pas les 577 unités en conduite gauche équipée du moteur 3.5L de 126 cv.

L'exemplaire présenté est l'un d'eux et a été vendu neuf aux USA avant d'être importé en France depuis la Californie en 1997. Il a ensuite bénéficié d'une restauration exécutée au sein de l'atelier d'Alain Lefèvre. Les boiseries avaient alors été restaurées par Philippe Dehaye.

Aujourd'hui, cette élégante Jaguar présente une patine homogène, et nous avons été enchantés par le bon fonctionnement du puissant 6 cylindres qui démarre à la première sollicitation et s'avère bien réglé. L'embrayage est progressif et agréable, tout comme le maniement de la boîte de vitesses. Les garnitures de freins ont été remplacées, mais il conviendra d'équilibrer le freinage. L'actuel propriétaire, qui s'en défait à regret suite à une opération du bras, avait récemment remplacé le régulateur, la pompe à essence, la batterie, et fait installer un coupe-batterie. Avec sa ligne fluide, son intérieur habillé de cuir et de boiseries et son agréable capote 3 positions, cette Mark V est la promesse de superbes randonnées à bord d'une automobile raffinée.

Presented at the London Motor Show in October 1948 alongside the XK120, the Mark V broke new ground thanks to its new chassis with independent front suspension and hydraulic braking system. Produced from 1949–1951, it was available with 2.5 or 3.5-litre six-cylinder engines, which were updated and improved versions of the firm's pre-war engines. The drophead coupé model was hand-built and only 577 cars with the 126bhp 3.5-litre engine were produced.

This example is one of them and was sold new in the USA before being imported to France from California in 1997. It was then restored in Alan Lefèvre's workshop and the woodwork restored by Philippe Dehaye.

Today, this Jaguar has a consistent overall patina, and we were delighted by the smooth operation of its powerful six-cylinder engine, which starts immediately and has been well set up. The clutch is progressive and pleasant to use, as is the gearchange. The brake linings have been replaced, but the brakes will need to be balanced. The current owner, who is reluctantly selling the car following an operation on his arm, recently replaced the regulator, fuel pump and battery and had a battery cut-out switch fitted. With its flowing lines, leather and wood-trimmed interior and pleasing three-position hood, this Mark V offers the prospect of some splendid outings to come in this refined motorcar.



1937 / 1948 PACKARD SUPER EIGHT « YACHT » PAR CHAPRON

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 1063264

250 000 - 350 000 €

• Modèle unique commandé par l'inventeur du Bikini

• Véhicule complet et bien préservé

• Historique limpide, 3 propriétaires en 75 ans

• Unique model ordered by the inventor of the Bikini

• Complete and well-preserved vehicle

• Clear history, 3 owners in 75 year



Inventeur du célèbre maillot de bain dont il a déposé la marque « Bikini » en 1946, Louis Réard conçoit peu de temps après un véhicule publicitaire destiné à sillonner la France et l'Europe, qui serait le trait d'union entre la plage, symbole de liberté et l'automobile, nécessaire à sa promotion dans les endroits les plus reculés. C'est ainsi que va naître la « voiture-yacht », dont la réalisation fut confiée au célèbre carrossier Henri Chapron, d'abord envisagée sur la base d'un châssis d'Hotchkiss, pour finalement être installée sur un châssis de Packard Super Eight de 1937, plus adapté, avec son puissant 8 cylindres, pour déplacer l'imposante carrosserie. Hors norme et unique, ce yacht de la route reprend la forme et l'accastillage d'un navire : proue élancée, hublots, taquets d'amarrage, et même un mat érigé au centre d'un cockpit aménagé à l'arrière, et en haut duquel flottent les couleurs de Louis Réard. La coque fut baptisée au champagne, dans la plus pure

tradition navale, le 1er octobre 1948, puis la voiture participa au concours d'élégance d'Enghien-les-Bains, en juin 1949. Durant la fin des années 40 et les années 50, cette automobile extravagante va sillonner les routes, notamment lors du fameux Tour de France cycliste, ou encore lors de tours de France des villes bordées de plages. Bien évidemment, tant la voiture que les modèles qui prenaient place dans le cockpit arrière afin de promouvoir le Bikini suscitaient l'émotion sur leur passage. Cette idée fut d'ailleurs saluée par le Grand Premier Prix de la Coupe de la Fédération Française de la Publicité. Conservée par Louis Réard jusqu'en mai 1976, la Packard fut ensuite achetée par Jacques Vincent, célèbre collectionneur du Var, puis conservée jusqu'en 2023, malgré les nombreuses sollicitations d'achat. Depuis les années 60, cette pièce exceptionnelle n'a retrouvé la lumière qu'en 1987 lors du Salon Rétromobile avant de disparaître de nouveau. Dans un

As the inventor of the famous swimsuit for which he registered the "Bikini" trademark in 1946, Louis Réard shortly after conceived an advertising vehicle intended to travel across France and Europe, which would be the link between the beach, a symbol of freedom and the automobile, essential for its promotion in the most remote locations. And this is how the "yacht car" was born, with its creation entrusted to the famous coachbuilder Henri Chapron. Initially intended to be based on an Hotchkiss chassis, it ended up being fitted on a more suitable 1937 Packard Super Eight chassis, with its powerful 8 cylinders and in order to move the imposing bodywork.

Unconventional and unique, this road yacht takes the shape and fittings of a ship: sleek bow, portholes, mooring cleats and even a mast erected in the centre of a cockpit at the rear, with Louis Réard's colours fluttering at the

top. The hull was christened with champagne in the purest naval tradition on the 1st October 1948. Then, the car took part in the Enghien-les-Bains concours of elegance in June 1949.

Throughout the late 1940s and 1950s, this extravagant automobile went on the road, notably during the famous Tour de France cycling race or, during tours of France in areas surrounded by beaches. Naturally, both the car and models at the back of the cockpit promoting the Bikini caused quite a stir wherever they went. This idea was even commended by the "Grand Premier Prix de la Coupe" of the French Federation of Advertising. Kept by Louis Réard until May 1976, the Packard was then bought by Jacques Vincent, a famous collector from Var who kept it until 2023 despite numerous purchase enquiries. Since the 1960s, this exceptional piece of automotive history was



Concours d'élégance automobile d'Enghien-les-Bains, Juin 1949 © DR



état de préservation remarquable, elle a conservé tous les éléments spécifiques reçus au gré de ses évolutions et qui font le sel de cette réalisation. Elle a été récemment redémarrée mais devra néanmoins bénéficier d'une révision complète avant d'envisager un nouveau Tour de France ! Nombreux sont ceux à avoir voulu acheter cette pièce de musée au cours des 70 dernières années, cette occasion unique vous est aujourd'hui offerte !

last seen in the spotlight in 1987 at the Retromobile show, before disappearing again.

In a remarkably well-preserved condition, it has retained all specific elements received over the course of its evolution, which make this creation so distinctive.

It was recently restarted but will nonetheless require a full service before considering a new Tour de France! Many people have tried to get their hands on this museum piece over the last 70 years and now, this unique opportunity is available to you!



1959 STEYR PUCH HAFLINGER 700 AP PROTOTYPE

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 5350048

Moteur n° 5350048

28 000 - 38 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• 48^{ème} produit, prototype du modèle US

• 1^{er} Haflinger vendu en Italie

• Moteur d'origine, superbe état de conservation

• 48th example, prototype of the US model

• 1st Haflinger sold in Italy

• Original engine, superb well-preserved condition



Lancé en 1959 par la marque autrichienne Steyr Puch, l'Haflinger était un tout-terrain léger aux capacités de franchissement étonnantes grâce à ses blocages de différentiels avant et arrière et son poids contenu. L'exemplaire présenté est exceptionnel, puisqu'il s'agit du 48^{ème} exemplaire produit, sorti d'usine le 22 octobre 1959. A l'origine destiné à l'armée autrichienne, il a été conservé à l'usine afin de réaliser un prototype destiné au marché américain, reconnaissable par la taille de ses phares ou encore son compteur en miles. Jamais expédié aux USA, il fut finalement vendu à Fiat, qui était le distributeur de la marque pour l'Italie, le 24 octobre 1960, puis immatriculé à Turin. Il s'agit du premier et unique exemplaire livré en Italie en 1960. C'est dans le petit

village montagneux de Curiglia, en Italie, que cet exemplaire a été retrouvé, caché dans une cabane à outils uniquement accessible par un chemin de pierre. Son actuel propriétaire s'est alors lancé dans une remise en état tout en préservant au maximum l'originalité de l'engin, grâce à un spécialiste du modèle. Le moteur, qui est celui d'origine, a été entièrement démonté et révisé. Seules les parties de carrosserie qui le nécessitaient ont été repeintes, et la capote et les protections latérales ont été refaites avec du tissu de l'armée autrichienne. Les 11 990 miles affichés au compteur sont très certainement ceux d'origine. Unique par son histoire et ses spécifications, ainsi que par son état de préservation, ce Haflinger est une pièce de collection exceptionnelle.

Launched in 1959 by the Austrian brand Steyr Puch, the Haflinger was a lightweight off-road vehicle with astonishing off-road capabilities, thanks to its front and rear differential locks and its low weight. This particular example is exceptional, as it is the 48th one produced which left the factory on the 22nd October 1959. Originally intended for the Austrian army, it was kept at the factory in order to create a prototype for the US market, identifiable by the size of its headlights and its odometer graduated in miles. As it was never shipped to the USA, it was finally sold to Fiat (the brand's distributor at the time) on the 24th October 1960 and then registered in Turin.

This is the first and only example delivered to Italy in 1960. It was discovered in the small mountain village of Curiglia in Italy, hidden in a tool shed only accessible via a stone path. Its current owner then had a restoration carried out while preserving the originality of this machine as much as possible, thanks to a specialist of this model. Its engine (the original one) was fully stripped down and rebuilt. Only the required body parts were repainted; the soft top and lateral protections were redone using fabric from the Austrian army. The 11,990 miles displayed on the odometer are most certainly genuine. Unique in its history and specifications, as well as its well-preserved condition, this Haflinger is an exceptional collector's item.

1940 BMW 327 CABRIOLET

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 87220

Moteur n° 87206

90 000 - 130 000 €

- Restauration ancienne de qualité
- Cabriolet moderne à conduire
- Moteur aussi célèbre qu'agréable et endurant

- *High-quality, older restoration*
- *A modern cabriolet to drive*
- *Famous engine: robust and pleasant to use*



À la fin des années 1990, cette voiture était dans un état d'usage avancé, avant de rentrer dans une importante collection munichoise, comme base de restauration. En 1999, cette BMW 327 a fait l'objet d'une restauration intégrale : carrosserie, sellerie, moteur, boîte de vitesses, rien n'a été oublié et, presque un quart de siècle plus tard, le résultat présente une patine superbe conférant à l'auto un charme incomparable. Après sa restauration l'auto a reçu la note « I- » et une estimation à 160 000 € lors de son expertise Classic Data.

Il y a une dizaine d'années, cette voiture fut vendue à l'occasion de la vente Mans Classic à un grand collectionneur italien. Ce dernier s'est ensuite séparé de la voiture par manque d'usage, et elle est devenue la propriété d'un garage BMW qui l'a principalement exposée dans son showroom. La voiture n'a que peu

roulé ces derniers temps mais affiche une légère patine gage de la qualité de sa restauration ancienne.

Aussi belle à regarder qu'à conduire, cette voiture offre un comportement irréprochable, étonnamment facile pour une machine de 1940. Son célèbre moteur six-cylindres, abondamment exploité par la suite sur les AC et Bristol, montre un réel agrément de conduite : relativement légère, elle paraît presque agile et vive.

Elle est accompagnée d'un dossier solide : factures, rapports d'expertise, photos de la restauration et notes du précédent propriétaire sont là pour confirmer le soin apporté aux travaux et à l'utilisation. Cette BMW 327 est une belle occasion d'accéder à l'une des voitures de la marque ayant largement contribué à sa notoriété grâce à ses performances, son élégance et sa fiabilité toute germanique.

At the end of the 1990s, this car was in very well-worn condition before it joined a large collection in Munich as a restoration project. In 1999, this BMW 327 was subject to a complete restoration: bodywork, upholstery, engine and gearbox, nothing was left out, and almost 16 years later, this result presents a beautiful patina, giving the car a unique charm. This car received a rating of "I-" and is estimated at € 160,000 as per the Classic Data report.

About ten years ago, it was sold at auction at Le Mans Classic to a major Italian collector. He then disposed of the car for lack of use and it was acquired by a BMW garage which mainly displayed it in its showroom. Of late, the car has been little used but has a slight patina, proof of the quality of its older restoration.

As beautiful to look at as it is to drive, this car offers impeccable dynamics, and is surprisingly easy to drive for a machine from 1940. Its famous six-cylinder engine, much used later on AC and Bristol cars, demonstrates a real driving pleasure: relatively light, it feels agile and lively.

It comes with an impressive record of invoices, valuation reports, photos of the restoration and notes from the previous owner, all confirming the attention to the work done and the careful use of the car. This BMW 327 is a great opportunity to acquire one of the cars that largely contributed to the brand's notoriety thanks to its performance, style and Germanic reliability.





COLLECTION ANDRÉ CADIOU

Gentleman driver sarthois
Gentleman driver from Sarthe

lots 36 à 39

Grand amateur d'automobile, collectionneur exigeant et surtout fervent utilisateur, André Cadiou était une figure appréciée du milieu. Afin de conjuguer sa passion pour le pilotage, le sport automobile et les voitures anciennes, il avait patiemment constitué sa collection idéale, faite de modèles bien précis et complémentaires, tous prêts à prendre la route ou la piste en toutes circonstances. De la Transémirates au Rallye du Maroc, en passant par le Tour de France Auto ou la Targa Florio Revival, André Cadiou n'était pas homme à laisser ses voitures au fond du garage : 20 000 km en 2.7 RS et 40 000 en 275 GTB... avec un entretien en conséquence. Chaque choix était justifié à la lumière de ses connaissances aiguisées : la 2.7 RS, échangée contre la 964 RSR gagnante de sa catégorie aux 24 Heures du Mans 1993, est un des premiers 500 premiers exemplaires assemblés pour l'homologation ; la 275 GTB achetée alors qu'il était venu examiner une Daytona, est un des 93 exemplaires à carrosserie aluminium ; la 365 GT/4 BB française d'origine était directement inspirée des sport-prototypes de l'époque ; et même l'Alpine était l'avant-dernier exemplaire d'une série de 100 unités ! En 2000, interrogé sur le choix de sa 365 GT/4 BB pour le Tour d'Espagne, il répondait : « *En effet, je m'étais initialement engagé sur la Ferrari 275 avec laquelle j'ai pris part à la Targa Florio Revival. Mais c'est une voiture assez fragile. J'ai ensuite inscrit ma Jaguar Type E, puis je me suis ravisé, car j'ai pensé que la 365 GT/4 BB était mieux adaptée à la chaleur de l'Andalousie. C'est une voiture exceptionnelle à piloter, plus facile que la Type E et même que la 275. J'aime les GT à moteurs centraux, ce sont des machines pleines de vivacité et très plaisantes à conduire* ». Maniant la discrétion et l'humour aussi bien que le volant, il tirait son bonheur de l'utilisation de ses automobiles, bien davantage que de leur possession ou de leur contemplation. André Cadiou est disparu en 2012, et aujourd'hui, ses automobiles n'attendent que de trouver de nouvelles mains connaisseuses afin d'être utilisées avec précaution pour leur vocation première : aller vite.

As a great car enthusiast, a demanding collector and above all, a passionate driver, André Cadiou was a well-liked figure in the industry. In order to combine his passion for driving, motorsport and classic cars, he patiently built his ideal collection made up of carefully selected and complementary models, all ready to hit the road or the track in any circumstances.

From the Transémirates to the Rally of Morocco, passing through the Tour de France Auto or the Targa Florio Revival, André Cadiou was not the type to leave his cars at the back of the garage: 20,000 km in the 2.7 RS and 40,000 km in the 275 GTB... with servicing accordingly. Every choice was justified by his sharp knowledge: the 2.7 RS, exchanged for the 964 RSR that won its category at the 24 Hours of Le Mans in 1993, was one of the first 500 examples assembled for homologation; purchased when he actually came to inspect a Daytona, the 275 GTB was one of 93 examples with an aluminium bodywork; the 365 GT/4 BB (French since new) was directly inspired by the sports prototypes of that era; and even the Alpine was the penultimate example of a limited series of 100 units!

When asked in 2000 about the choice of his 365 GT/4 BB for the Tour of Spain, he replied: "Indeed, I initially entered the Ferrari 275 with which I took part in the Targa Florio Revival. But it's a fairly fragile car. I then entered my Jaguar E-Type but I changed my mind again, thinking the 365 GT/4 BB was better suited to the heat of Andalusia. It's an exceptional car to drive, easier than the E-Type and even the 275. I like mid-engine GTs, they are lively machines and very enjoyable to drive". Handling discretion and humour as well as the steering wheel, he had a great deal of happiness when using his cars, far more than owning or admiring them. André Cadiou passed away in 2012 and today, his cars are just waiting to find new knowledgeable hands to be used carefully for their primary purpose: to go fast.

1972 PORSCHE 911 CARRERA 2,7L RS

Carte grise française
French title

Châssis n° 9113600461
Moteur n° 6630259

400 000 - 500 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Un des 500 premiers exemplaires
- Belle restauration ancienne de qualité
- Couleur « Orange sanguine » d'origine

- *One of the first 500 built*
- *Attractive, high-quality older restoration*
- *Original 'Tangerine' colour*



Présentée en première mondiale au Salon de l'Automobile de Paris en 1972, la Carrera RS 2.7 avait été conçue pour obtenir l'homologation en Groupe 4, et bénéficiait à ce titre de nombreux allègements, d'un moteur 210 ch et d'attributs

aérodynamiques dont le fameux aileron arrière en « queue de canard ». Son succès a dépassé les espérances du constructeur puisque les 500 exemplaires requis furent commandés dès la fin du Salon. Au total, la production a finalement>>>

The Carrera RS 2.7 made its world début at the Paris Motor Show in 1972. It was designed to be homologated in Group 4 and therefore benefitted from several weight-saving measures, a 210bhp engine and aerodynamic features

including the famous 'ducktail' rear spoiler. Its success exceeded its manufacturer's expectations since the total of 500 examples required had been reached by the end of the show. Altogether, more than 1500 cars were built, and>>>





>>> dépassé 1 500 unités, et ce modèle va évoluer en fonction des nouveautés et des règlements, entretenant une tradition de « compétition-client » dont peu de marques peuvent se prévaloir.

L'exemplaire présenté compte parmi les 500 premiers exemplaires d'homologation en Groupe 4. Ainsi que le précisent les registres, cette version Touring (M472) est sortie d'usine en décembre 1972, puis fut immatriculée le 8 février de l'année suivante. De couleur « orange sanguine » (Réf. 2323), elle disposait de sièges avant sport (option 409) en simili-cuir et velours Perlon. Elle fut récupérée directement à l'usine par son premier propriétaire allemand. C'est d'ailleurs en Allemagne que la voiture fut dénichée par le célèbre marchand Pierre Landreau, avant de la céder en 2002 à Michel Seydoux, fin connaisseur et grand amateur de belles automobiles. La voiture avait déjà reçu le moteur d'un exemplaire plus ancien (châssis 235) et venait de bénéficier d'une restauration intégrale de grande qualité, ainsi que nous l'a confirmé ce dernier qui a remporté la 3^{ème} place du Rallye

du Maroc 2003 à son volant, puis la deuxième l'année suivante. « J'ai eu beaucoup de plaisir avec cette voiture qui était performante et qui ne tombait jamais en panne » nous a-t-il confié. C'est en 2007 qu'André Cadiou en devint propriétaire, en l'échangeant contre la Porsche 964 3.8 RSR gagnante de sa catégorie aux 24 Heures du Mans 1993 ! Passionné de pilotage, il participa ensuite au Rallye du Maroc et à de nombreuses sorties du Porsche Club RS de France, parcourant plus de 20 000 km à son volant. Régulièrement entretenue, la voiture est restée superbe, avec une patine discrète. Le réservoir d'origine a été remplacé, des sièges baquet et les anciennes garnitures de porte seront fournies avec la voiture. La dernière révision avait été effectuée chez Porsche en 2018, la voiture n'a que peu roulé depuis et vient de bénéficier des vérifications d'usage par Alfredo Sampaio. Toujours équipée de ses équipements pour la régularité, cette intéressante 2.7 RS n'attend qu'un nouveau pilote pour partir à l'assaut des épreuves les plus prestigieuses.

>>> *the model evolved in response to innovations and regulations, maintaining a tradition of 'customer competition' models to which few makes can lay claim.*

This example is one of the first 500 built for homologation in Group 4. According to the records, this Touring version (M472) left the factory in December 1972 and was registered on 8 February the following year. Finished in 'Tangerine' (ref. 2323), it had front sports seats (option code 409) upholstered in leatherette and Perlon velour. It was collected directly from the factory by its first, German owner. It was, moreover, in Germany that the famous dealer Pierre Landreau found the car, before selling it in 2002 to Michel Seydoux, a connoisseur and lover of fine cars. The car had already been fitted with the engine from an older example (chassis no. 235) and had just undergone a complete, high-quality restoration, as was confirmed to us by Seydoux, who brought it home in third place on the Rallye du

Maroc in 2003 and then finished second the following year. "This car gave me a lot of pleasure: it was fast and never broke down", he told us. In 2007, André Cadiou became its owner, buying it in exchange for the Porsche 964 3.8 RSR which had won its category at the 24 Hours of Le Mans in 1993! A keen driver, he then took part in the Rallye du Maroc and in numerous outings with the French Porsche Club RS, covering more than 20,000km with it. Regularly maintained, the car has remained in superb condition, with a discreet patina. The original fuel tank has been replaced, and the bucket seats and old door cards will be supplied with the car. It was last serviced by Porsche in 2018; it has been driven little since and has just been given the usual checks by Alfredo Sampaio. Still kitted out with its regularity equipment, this attractive 2.7 RS needs only a new driver to tackle the most prestigious events.



1966 FERRARI 275 GTB ALUMINIUM

Carte grise française
French title

Châssis n° 08151
Moteur n° 08151

2 000 000 - 3 000 000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un des 93 exemplaires à carrosserie aluminium
- Matching numbers, historique connu
- Restaurée dans les années 90 par Cognolato
- Désirable version « nez long »

- *One of 93 cars with all-aluminium bodywork*
- *Matching numbers, known history*
- *Restored in the 1990s by Cognolato*
- *Desirable 'long nose' version*



« La 275 GTB est (...) nerveuse, très agile et rapide. (...) Son confort, la qualité de sa finition, la ligne originale de sa carrosserie justifient un prix d'achat exceptionnel pour voiture d'exception. C'est un pur-sang, d'un luxe sans mollesse, d'un

tempérament fougueux, qui tire dans les bras et requiert un gentleman-rider expérimenté pour en obtenir le meilleur parti ». C'est en ces termes élogieux que José Rosinski concluait l'essai de la nouvelle 275 GTB pour Sport Auto, en juillet 1965. >>>

"The 275 GTB is ... responsive, very agile and fast. (...) Its comfort, the quality of its finish and its original styling justify an exceptional price for an exceptional car. It is a thoroughbred, luxurious without

being flabby, and with a fiery temperament, which pulls on your arms and demands an experienced gentleman-rider to get the most out of it." It was in these glowing terms that José Rosinski concluded his test >>>





>>> Quelques mois plus tard, apparaissait une nouvelle version, caractérisée par un nez allongé et abaissé afin d'améliorer la tenue de route, ainsi qu'une lunette arrière sensiblement élargie.

Le châssis 08151 fait partie de cette désirable série et ainsi que nous l'a confirmé l'historien Marcel Massini, il s'agit de l'un des 93 exemplaires produits avec une carrosserie en aluminium. Cette 275 GTB très exclusive est sortie des usines de Maranello le 17 janvier 1966, de teinte « Argento Metallizzato 106-E-I », avec un intérieur en cuir Connolly « Nero VM 8500 », tandis que sa mécanique était équipée de 3 carburateurs. Elle fut vendue neuve le 29 janvier suivant à Noris Lastucci, qui résidait à Prato, près de Florence, via l'agent Ferrari Reato Nocentini, du Garage de la Rotonde. Immatriculée 2 jours plus tard « FI 309003 », la voiture fut conservée par son premier propriétaire jusqu'au 23 septembre 1969, lorsqu'elle fut cédée à Franco Boni, habitant de Florence, pour la somme de 3 300 000 Lires. En 1971, la berlinetta fut achetée par le Dr. Paul F. Schouwenburg d'Amsterdam alors

qu'elle était la propriété d'un repris de justice hollandais, qui, condamné à une peine de prison, avait laissé la voiture près d'un an sur un parking extérieur. Des photos de cette époque témoignent des soins que la voiture nécessitait à l'issue de cette période de purgatoire. La même année, c'est le Dr. Fokke Bosch, aux Pays-Bas qui en devint le propriétaire et la fit restaurer et repeindre en bleu ciel métallisé. Ensuite, au cours des années 80, elle demeura aux Pays-Bas, passant entre les mains connaisseuses de Sanders Van der Velden, puis du collectionneur Pieter Boel. En octobre 1994, on retrouve la belle GTB en annonce dans la Ferrari Market Letter, proposée par le marchand marseillais GTC et décrite comme dotée de 6 carburateurs, venant de bénéficier d'une restauration complète en Italie. C'est en effet au spécialiste réputé Cognolato qu'avait été confiée cette remise en état intégrale et à cette époque qu'elle reçut son actuelle teinte « Rosso Corsa ». En 1997, le collectionneur bordelais Xavier Beaumartin en devient le propriétaire et prend part au Tour de France Automobile 1997 et 1998 à

>>> *of the new 275 GTB for Sport Auto in July 1965. A few months later, a new version was presented, characterised by their longer, lower nose to improve the car's roadholding, and a slightly enlarged rear window.*

Chassis 08151 is part of this desirable series and, as the historian Marcel Massini has confirmed, it is one of the 93 cars built with the all-aluminium bodywork. This highly exclusive 275 GTB left the factory in Maranello on 17 January 1966, finished in 'Argento Metallizzato 106-E-I' with an interior in 'Nero VM 8500' Connolly leather, while the engine was equipped with three carburetors. It was sold new on the 29th of that month to Noris Lastucci from Prato, near Florence, through the Ferrari agent Reato Nocentini of the Garage de la Rotonde. Registered two days later as FI 309003, the car was kept by its first owner until 23 September 1969, when it was sold to Franco Boni from Florence, for 3,300,000 lire. In 1971, the berlinetta was bought by Dr Paul F. Schouwenburg

from Amsterdam; at the time, it belonged to a Dutch criminal who had been given a prison sentence and had left the car for nearly a year in an outdoor car park. Photographs from the time show the attention the car needed after this spell in purgatory. The same year, Dr Fokke Bosch from the Netherlands became the car's owner and had the car restored and repainted in sky blue metallic. During the 1980s, it remained in the Netherlands, passing through the knowledgeable hands of Sanders Van der Velden and then the collector Pieter Boel. In October 1994, the GTB was advertised in the Ferrari Market Letter, offered for sale by the French company GTC: it was described as having six carburetors and coming fresh from a full restoration in Italy. It was the renowned specialist Cognolato who was responsible for this restoration, when it was also painted in its current shade of 'Rosso Corsa'. In 1997, Xavier Beaumartin, a collector from Bordeaux, acquired the car and drove it in the Tour de France



#08151, Amsterdam 1971 © Archives Marcel Massini



#08151, Amsterdam 1971 © Archives Marcel Massini



#08151, when it belonged to Fokke Bosch, 1971 © Archives Marcel Massini



#08151, Amsterdam 1971 © Archives Marcel Massini



#08151, in the Netherlands, 1980 © Archives Marcel Massini



#08151, at the 2005 Tour Auto with André Cadiou © Archives Marcel Massini

son volant. C'est au début de l'année 1999, alors qu'il s'était rendu dans le sud de la France en compagnie de son épouse pour examiner une Ferrari Daytona, qu'André Cadiou porta finalement son dévolu sur le châssis 08151, que sa compagne, aux goûts sûrs, préférait nettement à la 365 GTB/4. S'en suivirent 6 participations au Tour Auto, ainsi qu'une participation à la Targa Florio Revival en 2000. Grand amateur

de sport automobile, André Cadiou n'hésitait pas à utiliser sa 275 sur de longues distances, ou lors de compétitions, si bien qu'il a parcouru près de 40 000 km à son volant. En 2005, il avait fait réaliser et monter un arceau 4-points sur-mesure, chez Provost Automobiles, et installer un système d'extincteur. Avec sa désirable carrosserie en aluminium, sa mécanique à 6 carburateurs, >>>

Automobile in 1997 and 1998. It was at the beginning of 1999, during a trip with his wife to the south of France to look at a Ferrari Daytona, that André Cadiou finally set his sights on chassis 08151, which his wife, a discerning lady, strongly preferred to the Daytona. Cadiou then took part in six editions of the Tour Auto, as well as the Targa Florio Revival in 2000.

A keen motorsport enthusiast, Cadiou did not hesitate to travel long distances with his 275 or to take part in competitive events, covering nearly 40,000km behind the wheel. In 2005, he had a four-point custom-made roll cage built and installed by Provost Automobiles and a fire extinguisher system fitted. With its desirable all-aluminium body,>>>

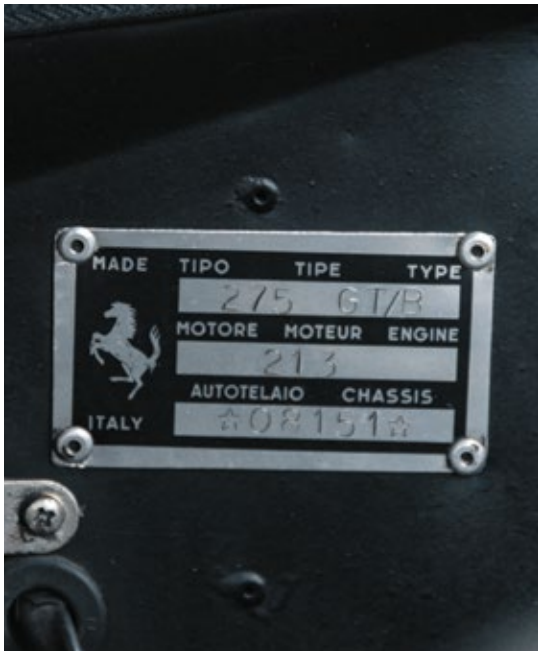


>>> ses fermetures de capot externes, ses longues portées (dont le verre d'une sera à remplacer) ou encore son déflecteur à moustiques sur le capot, la voiture a tous les attributs des exemplaires engagés en compétition à l'époque. On admire aujourd'hui la manière dont s'est patinée sa restauration, et l'examen de la voiture confirme qu'elle dispose toujours de son moteur-boîte-pont d'origine. Une facture mentionne, à ce chapitre, le remplacement du couple conique en 2004. N'ayant pas roulé depuis 6 ans, elle vient de bénéficier d'une remise en route et des vérifications

d'usage chez le spécialiste Alfredo Sampaio qui s'occupe depuis de nombreuses années des voitures de la collection. Le châssis 08151 concentre aujourd'hui les meilleures spécifications que l'on peut réunir sur une 275 GTB, il dispose d'un historique connu et documenté qui en font un des exemplaires les plus exceptionnels sur le marché, éligible au sein des événements les plus sélectifs. Ce n'est pas tant la possession de sa 275 qui rendait André Cadiou heureux, mais bel et bien son utilisation... nous sommes ravis de vous proposer de poursuivre cette philosophie.

>>> *six-carburettor engine, external bonnet latches, long-range driving lights (the glass of one of which will need to be replaced), as well as its bonnet-mounted bug deflector; the car has all the attributes of the models entered in competition in period. Today, we can admire the patina of its restoration, and an examination of the car confirms that it still has its original engine/gearbox/rear axle. In this regard, a bill mentions that the final drive was replaced in 2004. As the car had not been driven for six years, it has just been recommissioned*

and the usual checks carried out by the specialist Alfredo Sampaio, who has taken care of the cars in the collection for several years. Chassis 08151 can lay claim today to the best possible overall specification for a 275 GTB, while its history is known and well-documented, making it one of the most exceptional examples on the market, which will be eligible for the most select events. It was not so much the fact of owning this 275 that made André Cadiou happy, but the act of driving it ... and we are delighted to invite you to continue the same approach.



1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER

Carte grise française
French title

Châssis n° F102AB17859

320 000 - 380 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Vendue neuve en France

• Importante restauration récemment achevée

• Seulement 387 exemplaires

• **Sold new in France**

• **Major restoration recently completed**

• **Only 387 built**



C'est lors du Salon de Turin 1971 qu'est présentée la Ferrari 365 GT4 BB. Innovante et fruit d'une étude patiente, elle est directement inspirée des Sport-Prototypes de l'époque. Elle est en effet équipée d'un moteur central 12 cylindres à plat « boxer » de 4.4L et 360 cv, œuvre de Mauro Forghieri, placé derrière le pilote, d'où son nom de « Berlinetta Boxer ». Cette architecture permet d'adopter une ligne très basse et effilée, résolument moderne, dessinée par Leonardo Fioravanti pour Pininfarina. La 365 GT4 BB est la première GT à hautes performances à moteur central de la marque et va engendrer la lignée des 512 BB et BBi, dont les mécaniques seront cependant moins pointues que celle de leur devancière.

Ainsi que nous l'a confirmé l'historien Marcel Massini, le

châssis 17859 est sorti d'usine le 22 avril 1974 pour être livré le même mois chez l'importateur français Ch. Pozzi. La voiture était alors d'une remarquable livrée « Argento Metallizzato » associée à un intérieur en cuir Connolly beige. L'élégante BB fut ensuite immatriculée le 24 mai 1974, puis, en 1977, elle est enregistrée dans le département de la Seine-Saint-Denis. En 1998, André Cadiou en fait l'acquisition alors que la voiture est dans le Tarn depuis 1990 et a bénéficié d'une remise en état, incluant un changement de couleur au profit du rouge, avec intérieur en cuir noir. En 1999, avant de prendre part au Tour d'Espagne, le moteur, dont le carter ne porte pas de numéro de série, fut confié à Pozzi pour une reféction complète. Notre pilote sarthois appréciait particulièrement cette Ferrari avec

The Ferrari 365 GT4 BB was unveiled at the 1971 Turin Motor Show. An innovative car, the result of a lengthy development process, it was directly inspired by the Sports prototypes of the period. It had a mid-mounted flat-twelve 'boxer' engine: a 4.4-litre unit producing 360bhp, it was the work of Mauro Forghieri and was installed behind the driver, giving the car its 'Berlinetta Boxer' name. This layout made it possible to adopt a very low, streamlined body, designed by Leonardo Fioravanti for Pininfarina. The 365 GT4 BB was the company's first high-performance mid-engined GT and led to the 512 BB and BBi models, whose engines were, however, less peaky than their predecessor.

The historian Marcel Massini has confirmed that chassis 17589 left the factory on 22 April 1974 for delivery that month to the French importer Charles Pozzi. At the time, the car had remarkable 'Argento Metallizzato' paintwork, with a beige Connolly leather interior. The elegant BB was first registered on 24 May 1974, and then, in 1977, in the Seine-Saint-Denis department. In 1998, André Cadiou bought the car after it had been in the Tarn since 1990 and had been restored, with a change in colour to red, along with a black leather interior. In 1999, before taking part in the Tour d'Espagne, the engine – with no number on the crankcase – was sent to Pozzi for a complete rebuild. Cadiou particularly enjoyed this Ferrari, with which



laquelle il participa à 3 reprises au Tour d'Espagne et confiait à ce sujet en 2000 : « C'est une voiture exceptionnelle à piloter, plus facile que la Type E et même que la 275. J'aime les GT à moteurs centraux, ce sont des machines pleines de vivacité et très plaisantes à conduire ». La voiture fut ensuite régulièrement utilisée et entretenue, avant d'être confiée au garage Sevin, à l'origine pour être repeinte. C'est finalement une restauration étalée sur près d'une dizaine d'années qui s'ensuivit. La carrosserie a été entièrement remise en état, avec remplacement des parties trop endommagées, avant d'être repeinte en rouge, avec ceinture de caisse inférieure noire. Nous avons d'ailleurs pu apprécier la qualité des ajustages de tolérances. La sellerie, à peine patinée, a pu être conservée. Les trains roulants

ont été démontés et remis en état, tout comme le système de freinage. La mécanique a été révisée, avec remplacement de la distribution il y'a environ 3 ans, nettoyage des carburateurs et changement des joints. Le circuit électrique a quant à lui été contrôlé et remis en état lorsque nécessaire. Ces travaux ayant été étalés sur une longue période et la voiture n'ayant que très peu roulé depuis, nous conseillons au futur propriétaire une révision générale de principe qui inclura le remplacement de la courroie de distribution. Avec une production limitée à 387 exemplaires, cette 365 GT4 BB française d'origine qui a bénéficié d'importants travaux est une occasion rare d'ajouter à votre collection un jalon majeur de l'histoire des Ferrari de Grand Tourisme.

he took part in three editions of the Tour d'Espagne, and shared his impressions of it in 2000: "It's an exceptional car to drive, much easier than the E-Type and even the 275. I like mid-engined GTs, they're really lively and very pleasant to drive." The car was then used and maintained regularly, before being entrusted to the Sevin garage, originally to be repainted. In the end, what ensued was a restoration spread over a period of ten years. The body was entirely restored and any parts that were too badly damaged were replaced, before it was repainted in red, with the section below the waistline in black. We were, moreover, able to judge the quality of the panel alignments. The upholstery was scarcely worn and could be kept.

The running gear was stripped down and restored, as was the braking system. The engine was overhauled and the timing gear changed about three years ago, the carburetors were cleaned and the seals replaced. Meanwhile, the electrical system was checked and repaired as needed. As this work was spread over a long period of time and the car has since been driven very little, we recommend that its new owner carry out a general service, including the replacement of the timing belt. With just 387 cars built, this 365 GT4 BB sold new in France has had significant work done on it and offers a rare opportunity to add to your collection an important milestone in the history of Ferrari's GT cars.

1989 ALPINE GTA V6 TURBO MILLE MILES N°99 / 100

Carte grise française
French title

Châssis n° VFAD50105-00023124

25 000 - 45 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Seulement 100 exemplaires, un des 20 avec la climatisation

• Même famille depuis l'origine

• Avant dernier exemplaire produit

• *Only 100 examples, one of 20 with air conditioning*

• *In the same family since new*

• *Penultimate example produced*



Présentée en 1989, l'Alpine GTA Mille Miles avait la double vocation de célébrer l'anniversaire de la marque et ses exploits sportifs, tout en marquant le retour d'Alpine en tant que marque commerciale. Cette série, limitée à 100 exemplaires, voyait en effet le retour du mythique logo bleu sur son capot. Extrapolée de la GTA V6 Turbo, celle-ci recevait une présentation spécifique, avec notamment des jantes figurant des ailettes de turbine, ou encore une unique teinte rouge nacré et un équipement amélioré. L'exemplaire présenté porte le numéro 99, et fait donc partie de la série des 20 dernières unités équipées de la climatisation. C'est auprès de l'agent « Nogent Automobiles » dans l'Eure et Loire qu'André Cadiou a

acheté cet exemplaire neuf, livré le 11 août 1989 ainsi qu'en témoignent le carnet d'entretien et le certificat d'immatriculation provisoire. Immatriculée sur une société jusqu'en 1994, la belle Alpine fut ensuite passée en nom propre. Elle n'a parcouru que 100 129 km depuis l'origine, la carrosserie a été repeinte, tandis que la sellerie est restée d'origine à l'exception du volant, du pommeau de levier de vitesses et de la garniture de toit. En bel état de présentation et fonctionnelle, elle devra bénéficier d'une révision générale de principe. Cette rarissime série limitée dispose toujours de ses carnets ; son historique limpide et son numéro de production séduiront inmanquablement les amateurs de collectors.

Launched in 1989, the Alpine GTA Mille Miles had the dual purpose of celebrating the brand's anniversary and its sporting achievements, while marking Alpine's return as a commercial brand. Limited to 100 examples, this series featured the return of the iconic blue logo on the bonnet. Extrapolated from the GTA V6 Turbo, it was presented in a specific way: alloy wheels with turbine-blades look, unique pearly red colour and upgraded equipment. This particular model bears the number 99 and is therefore part of the final 20 examples equipped with air conditioning.

André Cadiou bought this car new from the "Nogent

Automobiles" dealership in Eure-et-Loir and was delivered on the 11th August 1989, as evidenced by the servicing logbook and the provisional registration certificate. Registered under a company name until 1994, the beautiful Alpine was then transferred into private ownership. It has covered only 100,129 km from new. The bodywork was repainted, while the upholstery remained original except for the steering wheel, the gear lever knob and the headliner. In good overall condition and in working order, it would benefit from a standard service. This rare limited edition still has its logbooks; its clear history and production number will undoubtedly attract collectors.

1969 LANCIA FLAMINIA GT 2,8L 3C PAR TOURING

Carte grise française
French title

Châssis n° 826138-1117
Moteur n°826100-1296

60 000 - 80 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Superbe restauration ancienne
par Technica Auto

• Même propriétaire depuis 23
ans

• Rare avec 168 exemplaires
construits

• *Superb old restoration by
Technica Auto*

• *Same owner for 23 years*

• *Rare with only 168 examples
manufactured*



L'exemplaire proposé est une Flaminia GT, un coupé Touring 2'8 3C, donc dans sa meilleure cylindrée. Elle est entre les mains du même collectionneur depuis 2001, date à laquelle il l'a acquise dans une vente Poulain-Le Fur au Palais des Congrès. La voiture sortait alors d'une restauration complète chez les meilleurs artisans de l'époque. La mécanique par Technica Auto à Paris (moteur refait soigneusement, boîte de vitesses neuve, embrayage, échappement inox, système de freinage, réservoir essence, amortisseurs...). Ces travaux en mécanique représentent 400 000 FF de factures.

La carrosserie avait été restaurée depuis le châssis nu sur une base saine par d'autres spécialistes de la marque : le garage Blaise Pascal à

Ivry. Caisse décapée, peinture polie lustrée de qualité exceptionnelle. Tous joints changés pour des neufs. Ceci représentant 130 000 FF de factures supplémentaires, plus 50 000 FF pour la sellerie refaite par « Les Selliers Professionnels » préconisés par Technica Auto. Les sièges sont gainés de cuir rouge ainsi que les panneaux de porte et la partie arrière. Le ciel de toit est neuf de même que les moquettes rouges. Cette restauration commencée en 1991 ne s'est achevée qu'en 1999. Depuis, la voiture a parcouru environ 20 000 km en 25 ans, et a été entretenue par le mécanicien maison de notre collectionneur.

C'est une voiture méconnue, exclusive et d'une rare élégance.

This particular model is a Flaminia GT, a Touring 2.8L 3C coupe which contains its best engine capacity. It's been in the hands of the same collector since 2001, when he acquired it at a Poulain-Le Fur auction sale at the Palais des Congrès. The car was then coming out of a full restoration carried out by the best specialist of that time. Mechanical work done by Technica Auto in Paris (engine carefully rebuilt, new gearbox, clutch, stainless steel exhaust, braking system, fuel tank, shock absorbers, etc.). These mechanical works amounted to invoices worth 400,000 FF.

The bodywork was restored from the bare chassis on a healthy base by other specialists of the brand: the Blaise Pascal garage

in Ivry. Bodywork stripped down, polished gloss paint of exceptional quality. All seals replaced with new ones. This represented an additional 130,000 FF in invoices, plus 50,000 FF for the upholstery which was redone by "Les Selliers Professionnels" (recommended by Technica Auto). Seats are covered in red leather, as well as the door panels and the rear part. The headliner and the red carpets are new. This restoration started in 1991 and was not completed until 1999. Since then, the car has travelled around 20,000 km in 25 years and was serviced by our collector's in-house mechanic. This is an underrated and exclusive car of rare elegance.

1967 ALFA ROMEO 2600 SZ

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° AR 856103

150 000 - 200 000 €

- Un des 105 exemplaires construits
- Intégralement restaurée par la Carrozzeria Touring
- Provenant d'une grande collection belge

- One of 105 units produced
- Fully restored by Carrozzeria Touring
- From a large Belgian collection



A la fin des années 1950, Alfa Romeo coiffait sa gamme avec une berline de luxe, la Berlina 2000, déclinée en coupé et cabriolet. En 1962, pour que ces voitures offrent des performances à la hauteur du standing souhaité, elles recevaient un six-cylindres en ligne 2600, le dernier produit par la marque. En plus des carrosseries usine, Alfa Romeo proposait entre 1965 et 1967 une version Sprint Zagato encore plus spécifique. Non seulement elle bénéficiait de quelques chevaux de plus (165), mais surtout elle

présentait une forme plus sportive, mieux profilée et plus racée. Particulièrement exclusif et coûteux, ce modèle ne sera produit qu'à 105 exemplaires, il représente la fin des Alfa Romeo de prestige faite selon les désirs de clients sportifs et fortunés dont l'esthétique est aujourd'hui tant plébiscitée.

D'après les archives Alfa Romeo, la 2600 SZ que nous présentons est l'avant dernière construite et sortie d'usine le 30 mai 1967. Elle était alors de couleur Grigio Metallizzato. Elle part ensuite en Suisse à Lugano.

In the late 1950s, Alfa Romeo topped its range with a luxury sedan, the Berlina 2000, available in coupe and convertible versions. In 1962, to elevate the performance to match the desired prestige, these cars received a 2600 inline six-cylinder engine, the last one produced by the brand. In addition to the factory body styles, between 1965 and 1967, Alfa Romeo offered a more specific Sprint Zagato version. Not only did it feature a few more horsepower (165),

but it also showcased a more athletic, streamlined, and racier design. Particularly exclusive and expensive, this model would only be produced in 105 units. It marks the end of the prestige Alfa Romeos made according to the desires of wealthy and sporty clients whose aesthetics are still highly praised today.

According to Alfa Romeo archives, the 2600 SZ we present is the second-to-last one built, leaving the factory on May 30, 1967. It was originally painted in



On la retrouve en France dans les années 90 entre les mains de Claude Fresard, collectionneur de goût. La voiture entre dans la collection actuelle au début des années 2000 et sera envoyée en 2006 à la Carrozzeria Touring pour une restauration totale, en mécanique et carrosserie, sans limite de coût. La voiture n'a que très peu roulé depuis à part pour se rendre au Concours d'Élégance de Paleis Het Loo où elle remportera aisément la 1ère place de sa catégorie en 2010. Cette 2600 SZ est absolument exceptionnelle

et la restauration n'a absolument pas vieilli. Son intérieur tendu de cuir orange, rappelant la plus célèbre marque de luxe française a été réalisé dans les règles de l'art. Elle est équipée de jantes Borrani neuves, toujours en état irréprochable. Il s'agit d'une opportunité rare que de pouvoir acquérir un modèle aussi rare, dessiné par un des plus importants carrossiers italiens et restauré à un tel niveau de finition.

Grigio Metallizzato. The car then went to Lugano, Switzerland. In the 1990s, it was found in France in the hands of Claude Fresard, a discerning collector. The car entered the current collection in the early 2000s and was sent to Carrozzeria Touring in 2006 for a complete restoration, including both mechanics and bodywork, with no cost limits. The car has been driven very little since, except for attending the Paleis Het Loo Concours d'Élégance, where it easily won 1st place in its

category in 2010. This 2600 SZ is absolutely exceptional, and the restoration has aged flawlessly. Its orange leather interior, reminiscent of the most famous French luxury brand, has been expertly crafted. It is equipped with new Borrani wheels, still in perfect condition. This is a rare opportunity to acquire such a rare model, designed by one of the most important Italian coachbuilders and restored to such a high level of finish.

1968 MASERATI GHIBLI 4,7L

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° AM115.550
Moteur n°AM115.550

90 000 - 130 000 €

- Provenant d'une des plus importantes collections belges
- Dessin superbe par Giugiaro pour Ghia
- Equipée de son moteur d'origine
- Nombreux travaux mécaniques récents

- *From one of the most significant Belgian collections*
- *Superb design by Giugiaro for Ghia*
- *Equipped with its original engine*
- *Numerous recent mechanical works*



La Maserati Ghibli n'a pas besoin de longues présentations auprès des passionnés de voitures italiennes. Avec son dessin de toute beauté signé Giorgetto Giugiaro, elle est capable de rivaliser avec des voitures aussi célèbres que les Lamborghini Miura ou Ferrari Daytona, équipées elles d'un moteur V12. Moins radicale que la Miura, plus sobre et plus élégante, elle offre des performances comparables avec son V8 développant 330 ch. De son côté la Daytona, plus sportive et plus rapide, laissait à la Ghibli une clientèle d'amateurs raffinés.

La Ghibli, la 275^e construite que nous présentons, provient d'une des plus importantes collections

en Belgique. Vendue neuve aux Etats-Unis avec les roues Borrani optionnelles, la voiture était équipée d'une boîte de vitesses automatique et fut convertie avec la boîte mécanique ZF 5 vitesses par Lusso Service Holland en 1991. Elle est alors entièrement repeinte dans sa couleur originale Blu Sera qu'elle arbore encore aujourd'hui. Le travail avait été réalisé dans les règles de l'art car elle conserve encore aujourd'hui tout son éclat. Acquis au début des années 2000, elle va bénéficier de l'entretien suivi consacré à chaque automobile de la collection. Une grosse révision a été réalisée dans les ateliers mécaniques de la collection, joints de culasses

The Maserati Ghibli needs no introduction to enthusiasts of Italian cars. With its stunning design by Giorgetto Giugiaro, it stands alongside famous cars like the Lamborghini Miura and Ferrari Daytona, both of which are powered by V12 engines. Less radical than the Miura, more restrained and elegant, it offers comparable performance with its V8 producing 330 horsepower. The Daytona, more sporty and faster, left the Ghibli with a clientele of more refined enthusiasts.

This Ghibli, the 275th built, comes from one of the most important collections in

Belgium. It was sold new in the United States with optional Borrani wheels, equipped with an automatic gearbox. It was converted to a ZF 5-speed manual gearbox by Lusso Service Holland in 1991. It was then completely repainted in its original Blu Sera color. The work was done to the highest standards, as it still retains its superb shine. Acquired in the early 2000s, it has received the ongoing maintenance dedicated to each car in the collection. A major overhaul was carried out in the collection's mechanical workshops, with head gaskets replaced, cylinder heads machined, and the engine now



changés, culasses rectifiées, le moteur roulant à l'essence sans-plomb à présent. L'étanchéité du moteur a été revue, le système de refroidissement refait et bon nombre de durites remplacées. Ses chromes sont de très belle qualité. Son intérieur en cuir noir en très bon état, juste patiné, est d'origine. Le tableau de bord est agrémenté d'un Autoradio Becker Grand Prix. Les pneus datant de 2008 seront à remplacer. Cette belle Ghibli, à la provenance très désirable, sera livrée avec sa trousse à outils et son cric. La Ghibli, rendue célèbre à l'époque par Alain Delon dans le film « La piscine » (chassis AM115.554) est une fabuleuse automobile pouvant rivaliser avec les stars de l'époque, Miura et Daytona.

running on unleaded fuel. The engine seals were reviewed, the cooling system refurbished, and many hoses replaced. The chrome trim is of very high quality. The black leather interior is in very good condition, with just a bit of patina, and is original. The dashboard is fitted with a Becker Grand Prix radio. The tires, dating from 2008, will need to be replaced. This beautiful Ghibli, with its highly desirable provenance, will be delivered with its tool kit and jack. The Ghibli, made famous at the time by Alain Delon in the movie La piscine (chassis AM115.554), is a fabulous car that could compete with the stars of the era, the Miura and Daytona.



1981 LAMBORGHINI COUNTACH LP400 S

Carte grise française
French title

Châssis n° 1121284
Moteur n° 1121284
Production n° 292

500 000 - 600 000 €

- Excellent état, une des dernières « low-body » construites
- Moteur d'origine, superbe intérieur d'origine
- Dans les mêmes mains depuis près de 25 ans
- Une des supercars les plus spectaculaires de son époque

- *Excellent condition, one of the last 'low-body' cars built*
- *Original engine and superb original interior*
- *In the same ownership for nearly 25 years*
- *One of the most spectacular supercars of its time*



Sortie d'usine le 20 mars 1981, cette Lamborghini Countach LP400 S Série 2 « low-body » (avant la réhausse du toit des modèles suivants) était de couleur rouge avec intérieur en cuir noir. Vendue neuve en Italie par l'intermédiaire d'Emilian Auto Bologna, il est possible qu'elle soit ensuite partie aux États-Unis,

car elle est équipée de catadioptrés correspondants au marché d'outre-Atlantique.

En 1999, alors qu'elle était depuis un certain temps entre les mains d'un amateur français, elle a été achetée par son actuel propriétaire qui se l'est offerte pour ses 50 ans ! >>>

This Lamborghini Countach LP400 S "low-body" Series 2 model (built before the roof was raised on the versions that followed) left the factory on 20 March 1981; it was red with a black leather interior. Sold new in Italy through Emilian Auto Bologna, it is possible that it then

went to the United States, as it is equipped with the reflectors normally fitted to cars sold there.

In 1999, after it had been owned by a French enthusiast for a time, it was bought by its current owner as a treat for his 50th birthday! >>>





>>> Son bel état d'origine n'a nécessité, depuis, qu'une peinture extérieure dans son rouge d'époque. Au cours des dix dernières années, elle n'a parcouru que 2 000 km et a bénéficié d'un entretien régulier par le spécialiste Maserati-Lamborghini Pierre Nallet, qui a récemment vérifié le circuit d'essence.

Avec son V12 d'origine développant près de 350 ch, cette voiture se présente donc aujourd'hui dans un bel état de conservation, avec une sellerie souple très bien préservée et un équipement incluant un système de climatisation et un autoradio Autovox.

C'est une des dernières « low-body », très spectaculaire avec ses extensions d'ailes et ses attributs aérodynamiques typiques des années 80, représentatifs des performances hors du commun de ce qui était une des supercars les plus rapides de son époque.

>>> *Since then, its excellent original condition has required only a new coat of paint in its original red. During the last ten years, it has covered only 2,000km and has been regularly maintained by the Maserati and Lamborghini specialist Pierre Nallet, who recently checked the fuel system.*

With its original V12 developing nearly 350bhp, the car is in well-preserved condition today, with smooth upholstery that has remained in excellent shape and equipment including air-conditioning and an Autovox radio.

It is one of the last 'low-body' models, a spectacular-looking car with the wheel arch extensions and aerodynamic features which were typical of the 1980s and symbolize the exceptional performance of one of the fastest supercars of its time.





1957 PORSCHE 356 ATI

Carte grise française
French title

Châssis n° 58213

110 000 - 150 000 €

- Matching numbers, rare toit ouvrant

- Intégralement restaurée

- Equipée d'éléments GT et de jantes en magnésium

- *Matching numbers, rare sunroof*

- *Fully restored*

- *Equipped with GT elements and magnesium wheels*



Cette 356 ATI a bénéficié d'une importante restauration en 2017. Elle a été réalisée pour le spécialiste Serge Heitz qui a vendu la voiture au propriétaire actuel. Cette 356 en est superbe état, tant sur le plan mécanique que de la sellerie et de la carrosserie. Comme nous le rappelle une expertise effectuée après ces travaux, la partie mécanique a été entièrement refaite à neuf avec un moteur préparé, la boîte de vitesse et les trains roulants également. Pour mettre en avant le caractère sportif du moteur préparé, un échappement inox sur mesure à sortie centrale donne la voix. Circuit électrique, amortisseurs et freins ont été remplacés par des éléments

neufs. La coque a été mise à nue et les soubassements ont été restaurés intégralement et protégés contre la corrosion. La carrosserie se pare d'une splendide teinte rouge soulignant les chromes. Pour accentuer son caractère sportif, cette 356 est dotée d'éléments GT avec le rétroviseur caréné profilé, le bouchon de réservoir (de grande capacité) au milieu du capot avant et les louveres de capot moteur ; les jantes en magnésium complètent l'ensemble. L'habitacle entièrement restaurée, est baigné de lumière grâce au toit ouvrant et une sellerie cuir et velours beige, recouvrant les sièges baquets. Le volant bois 3 branches vient parfaire l'ensemble.

This 356 ATI underwent a major restoration in 2017. It was carried out for the specialist Serge Heitz who sold the car to the current owner. This 356 is in superb condition, both mechanically and in terms of the upholstery and bodywork. As evidenced by an inspection report conducted after the restoration, the mechanical part was fully redone, which included a prepared engine, gearbox and running gear too.

To highlight the sporty character of the prepared engine, a custom stainless steel exhaust with central exit provides the sound. The electrical system,

shock absorbers and brakes were replaced by new elements. Body panels were stripped down and the substructure was fully restored and protected against corrosion. This bodywork is finished in a stunning red colour highlighting the chrome.

To accentuate its sporty appearance, this 356 features GT elements, including the streamlined, cased rearview mirror; the fuel cap (large capacity) in the middle of the front bonnet and louvers of the engine bonnet; The magnesium rims complete the look. The fully restored interior is bathed in light thanks to the sunroof, with beige



Un rapport d'expertise datant de janvier 2018 qualifie cette 356 d'exemplaire ayant fait l'objet d'une restauration de très haute qualité et l'évalue à 280 000 €. Elle n'a depuis été que peu utilisée et est donc dans un état voisin de sa sortie de restauration. L'occasion unique d'acquiescer une 356 restaurée dans les règles de l'art avec quelques améliorations qui accentuent le plaisir de conduite et l'esthétique du modèle.

leather and velvet upholstery covering the bucket seats. The 3-spoke wooden steering wheel completes the look.

An expert report from January 2018 described this 356 as an example which has had a high-quality restoration carried out and valued it at €280,000. It has barely been used since then and is therefore in a condition close to its latest restoration. This represents a unique opportunity to acquire a 356 restored to the highest standards, with several enhancements that increase both the driving pleasure and the aesthetic appeal of this model.



1960 PORSCHE 356 BT5 ROADSTER SUPER 90

Carte grise française
French title

Châssis n° 87878

180 000 - 220 000 €

- Matching numbers
- Version Roadster Super 90 recherchée
- Intégralement restauré
- Élégante combinaison de couleur

- *Matching numbers*
- *Sought-after Roadster Super 90 version*
- *Fully restored*
- *Elegant colour combination*



Cette 356 Roadster est un modèle aux spécifications très désirable surtout en version Super 90. Il est d'autant plus exceptionnel qu'il n'a que très peu roulé depuis une impressionnante restauration qui a été achevée en 2017 pour le spécialiste de la marque Serge Heitz. Une expertise nous confirme que la mécanique a bénéficié d'une restauration de très haut niveau : moteur, boîte de vitesses, trains roulants ont été refaits à neuf. De même, l'électricité, les freins, l'échappement et les amortisseurs sont neufs. La carrosserie, de teinte gris argent, a été restaurée avec caisse mise à nu avec un soin particulier aux ajustements des ouvrants. Les chromes sont restaurés à neuf et

jantes chromées parent élégamment ce roadster. Les soubassements ont été restaurés à neuf et traité contre la corrosion. Pour contraster élégamment avec la carrosserie argent, la sellerie en cuir de teinte rouge est assortie aux moquettes et au couvre capote. L'expertise de fin 2017 qui accompagne cette 356, évalue la valeur de ce roadster à 380 000 €, gage de la qualité de la restauration. Elle n'a depuis été que peu utilisée et est donc dans un état voisin de sa sortie de restauration.

Succédant au Convertible D, cette 356 B Roadster rappelle la ligne pure d'un Speedster tout en offrant plus de confort et de praticité grâce notamment à la capote et les fenêtres escamotables. Le gain de puissance

This 356 Roadster is a model with highly desirable specifications, especially in the Super 90 version. It is even more exceptional given that it's barely been driven since an impressive restoration that was completed in 2017 by Porsche specialist Serge Heitz. An inspection report confirms that all mechanical parts were restored to a very high standard: the engine, gearbox and suspension were all rebuilt. Likewise, the electrical system, brakes and shock absorbers are all new.

In silver grey colour, the bodywork was restored after being fully stripped down, with particular care given to door

panels' adjustments. Chrome parts were restored to new and the chrome wheels elegantly complement this roadster. The substructure was also restored and treated against corrosion. To contrast beautifully with the silver bodywork, the red leather upholstery matches the carpets and the hood cover. An appraisal report at the end of 2017 included with this 356 estimated the value of this roadster at €380,000, reflecting the quality of the restoration. It has barely been used since then and is therefore in a condition close to what it was after it was just restored.

Succeeding the Convertible D, this 356 Roadster recalls the pure



offert par le moteur de 90 chevaux bénéficie au plaisir de conduite.

Rares sont les exemplaires de Roadster équipés du moteur Super 90 et ayant bénéficié d'une restauration de ce niveau. Un choix judicieux pour tout collectionneur à la recherche d'un élégant roadster offrant des sensations de conduite sportive qui ont forgées la réputation de la marque.

lines of a Speedster while offering more comfort and practicality thanks in particular to the hood and retractable windows. The increase in power offered by the 90-horsepower engine enhances the driving experience. Examples of the Roadster equipped with the Super 90 engine, as well as having a high-level restoration carried out, are rare. This is a wise choice for any collector looking for an elegant roaster that offers sporting driving thrills that have forged the reputation of the brand.



1971 PORSCHE 911 2.2L S TARGA

Carte grise française
French title

Châssis n° 9110310694
Moteur n°

120 000 - 150 000 €

- Matching numbers & colors
- Version S, carrosserie Targa et sellerie à motif Pepita !
- Restaurée intégralement

- Matching numbers and colours
- S version, Targa bodywork and Pepita pattern upholstery!
- Fully restored



Cette 911 S Targa présente un état très désirable ayant été restaurée dans sa teinte d'origine pour le spécialiste Serge Heitz en 2017. Son Kardex confirme qu'elle est Matching numbers. Le travail de restauration est de grande qualité tant sur le plan de la carrosserie que de la sellerie. La carrosserie, repeinte intégralement, présente de très bons alignements des ouvrants. Les chromes et accastillages ont été refaits à neuf. Les emblématiques jantes Fuchs sont neuves et le toit Targa est en très bon état. Les soubassements ont été traités contre la corrosion et sont peints dans le ton de la caisse. Le moteur, la boîte de vitesses sont en très bon état ; les trains roulants, les freins et les amortisseurs sont neufs. L'habitacle également restauré, vous accueille avec de superbes sièges en cuirs noir et tissus à motif Pepita. Les moquettes et panneaux de portes sont neufs et assortis aux cuirs. L'expertise de 2017 accompagnant la 911 valorise cet exemplaire à

240 000 €, gage du sérieux et de la qualité de la restauration. Elle n'a depuis été que peu utilisée par notre collectionneur, elle est donc dans un état voisin de sa sortie de restauration.

La carrosserie Targa offre les agréments de la conduite cheveux au vent, tout en offrant un gain de luminosité une fois le toit remis en place. La version 2.2L est la dernière 911 à proposer la boîte de vitesses avec le premier rapport en bas, agrémentant ainsi le caractère sportif de la 911, surtout en version S forte de ses 180 ch à l'envolée lyrique.

Cet exemplaire est la quintessence de l'iconique 911 : version S, carrosserie Targa et intérieur à motif Pepita ; tous les arguments sont réunis pour séduire les plus fervents admirateurs du modèle de Stuttgart.

This 911 S Targa is in a highly desirable condition, having been restored in its original colour for specialist Serge Heitz in 2017. Its Kardex confirms that it is matching numbers. The quality of the restoration work is exceptional, both in terms of the bodywork and the upholstery. The fully repainted bodywork shows very good alignments of the openings. Chrome parts and fittings have been redone to a high standard. The iconic Fuchs wheels are new and the Targa roof is in very good condition.

The substructure was treated against corrosion and painted to match the bodywork colour. The engine and gearbox are in very good condition; the running gear, brakes and shock absorbers are new. Also restored, the interior welcomes you with beautiful black leather seats and Pepita-patterned fabric.

Carpets and door panels are new and match the leather. The 2017 appraisal report accompanying the 911 values this model at €240,000, attesting to the seriousness and quality of the restoration. It has barely been used by our collector since then and is therefore in a condition similar to when it just completed its restoration. The Targa bodywork offers the enjoyment of open-air driving while providing increased brightness once the roof is back in place. The 2.2L version is the last 911 to feature the gearbox with first gear at the bottom, enhancing the sporty character of the 911, especially in the S version which boasts 180 hp with a thrilling performance.

This example represents the very essence of the iconic 911: S version, Targa body and Pepita-patterned interior. All the right attributes are combined to seduce the most keen enthusiasts of the model from Stuttgart.

1973 PORSCHE 911 CARRERA 2,7L MFI TARGA

Titre de circulation allemand annulé

German title (cancelled)

Châssis n° 911 461 0168

Moteur n° 664 0616

150 000 - 200 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Version rarissime et performante

• Moteur RS d'origine et couleur d'origine

• Très belle restauration par un spécialiste

• Livrée neuve en Allemagne

• *Extremely rare and high performance version*

• *Original RS engine and original colour*

• *Stunning restoration by a specialist*

• *Delivered new in Germany*



Cette 911 Carrera 2,7L (type G) a été livrée neuve par les établissements Hahn, à Stuttgart. De couleur « Erbsengrün » (« vert petit pois »), elle bénéficiait de plusieurs options intéressantes : autoradio Blaupunkt, inscription Carrera à l'arrière, essuie-glaces intermittents, vitres teintées, lunette arrière chauffante, phares antibrouillard, feu arrière de brouillard. Importé en Italie en 1991 dans la région de Rimini/Cesena, elle a été ensuite complètement restaurée par Marrocco Motorsport, spécialiste Porsche réputé de Latina, au sud de Rome. Après sa remise en état, elle a été vendue à un important collectionneur allemand de la région de Regensburg, qui l'a très peu utilisée, si bien qu'elle n'a

parcouru que 500 km environ depuis sa restauration. C'est ce qui explique qu'elle soit aujourd'hui dans un superbe état, conforme à ses spécifications d'époque, et équipée de son moteur d'origine.

De plus, elle a l'avantage d'être une rare version « MFI » (Mechanical Fuel Injection), équipée du même moteur que la légendaire Carrera RS, développant 210 ch, et dont la production en version Targa s'est limitée à 610 exemplaires (plus 20 pour la police belge). Combinant rareté, performances élevées, état impeccable, agrément de la formule Targa, et spécifications d'origine intéressante, cette voiture constitue donc une opportunité rare et enviable.

This 2.7-litre 911 Carrera (G Type) was delivered new by the Hahn dealerships in Stuttgart. With a "Erbsengrün" colour ("pea green"), it was fitted with several interesting options: Blaupunkt car radio, Carrera badge at the back, intermittent wipers, tinted windows, heated rear window, fog lights and a rear fog light.

Imported to Italy in 1991 to the Rimini/Cesena area, it was then fully restored by Marrocco Motorsport, a renowned Porsche specialist from Latina, south of Rome. Following its restoration, it was sold to a major German collector from the Regensburg area who barely used it, since it had only covered about 500 km since the restoration. This is why

it is today in superb condition, in line with its original specifications and equipped with its original engine.

Furthermore, it has the advantage of being a rare "MFI" (Mechanical Fuel Injection) version, equipped with the same engine as the legendary Carrera RS, developing 210 hp and with a production limited to only 610 Targa versions (plus 20 for the Belgian police). Combining rarity, high performance, immaculate condition, the enjoyment of the Targa formula and interesting original specifications, this car therefore represents a rare and desirable opportunity.

1962 MERCEDES-BENZ 190 SL

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 12104210024291

90 000 - 130 000 €

• Restauration complète

• Désirable 3 places

• Modèle iconique

• *Full restoration*• *Desirable 3-seater*• *Iconic model*

La 190 SL est un modèle incontournable au sein de toute collection ayant pour thème Mercedes-Benz. C'est ainsi que son actuel propriétaire s'est patiemment mis à la recherche d'un exemplaire intégralement restauré afin de compléter sa collection. Il a déniché cet exemplaire dans la région de Francfort, alors qu'il avait d'ores et déjà bénéficié d'une restauration complète en Allemagne. Si le dossier de restauration a été égaré, l'examen de la voiture traduit la qualité du travail effectué. La carrosserie a été mise à nu afin d'être repeinte dans la traditionnelle teinte « Gris Argent ». Les alignements sont bons et la peinture de belle qualité. Les soubassements ont été traités et repeints ; les trains roulants restaurés.

À bord, l'habitacle peut accueillir 3 personnes grâce à un petit siège en travers de la route dans l'espace arrière. La sellerie a été refaite en cuir noir, et la planche de bord est complète et agrémentée d'un autoradio Becker Mexico, tandis qu'un autoradio moderne a été adapté avec discrétion sous le tableau de bord. Un système de warning a, en outre, été adapté par sécurité. Sous le capot, le 4 cylindres est toujours équipé de ses carburateurs Solex et nous avons pu constater son bon fonctionnement, entretenu avec soin par le mécanicien de la collection. Expertisée en mars 2024, cette 190 SL mérite l'attention des amateurs à la recherche d'un exemplaire restauré avec soin et justesse.

The 190 SL is an essential model in any collection focused on Mercedes-Benz. Its current owner patiently searched for a fully restored example to complete his collection. He discovered this example in the Frankfurt region, after it already had a full restoration carried out in Germany. Although the restoration file has been lost, an inspection of the car demonstrates the quality of the work carried out. The bodywork was stripped down and repainted in the traditional "silver grey" colour. Alignments are good and the paint job is of good quality. The underbody was treated and repainted; the running gear was restored.

On board, the interior can accommodate three people thanks to a small seat at the back. The upholstery was redone in black leather and the dashboard is complete and decorated with a Becker Mexico car radio, while a more modern car radio has been discreetly installed under the dashboard. A warning system was also fitted for safety. Under the bonnet, the 4-cylinder engine is still equipped with its Solex carburetors and we were able to witness that the car is in good working order, carefully serviced by the mechanic of this collection. Appraised in March 2024, this 190 SL deserves the attention of enthusiasts looking for a carefully and accurately restored model.

1969 MERCEDES-BENZ 280 SE CABRIOLET

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 11102512003917

Moteur n° 13098012029739

110 000 - 150 000 €

- Restauration complète
- Climatisation, vitres électriques, radio Becker
- Seulement 1390 exemplaires

- *Full restoration*
- *Air conditioning, electric windows, Becker radio*
- *Only 1,390 examples*



Cet élégant cabriolet 280 SE est sorti d'usine en septembre 1969 pour être expédié aux USA. Il retenait la teinte bleue référence 903 et disposait des options les plus désirables pour le modèle : les 4 vitres électriques, la climatisation et l'autoradio Becker. Son actuel propriétaire, amateur de Mercedes, en a fait l'acquisition afin de compléter sa collection, séduit par les importants travaux dont la voiture avait bénéficié lors de son arrivée en Europe, autant que par ses spécifications d'origine. Lors de la restauration, la voiture fut repeinte dans l'élégante teinte bleu nuit, avec capote assortie. Un soin particulier a été porté à l'alignement des ouvrants. La sellerie, restaurée en cuir beige et rehaussée de belles boiseries aux vernis refaits, s'associe avec élégance à la carrosserie. Des ceintures de sécurités assorties au

cuir équipent les places avant. Le puissant 6 cylindres, ici associé à une boîte de vitesses automatique à 4 rapports, a visiblement été remis en état et fonctionne de manière satisfaisante. C'est d'ailleurs un ancien mécanicien Mercedes qui s'occupait de l'entretien des voitures de la collection. Tous les équipements électriques sont fonctionnels, y compris l'autoradio Becker, tandis que la climatisation sera à recharger. Nous avons également noté que le compteur en miles avait été remplacé par un élément gradué en km/h. Associant élégance des teintes et de la ligne à un habitacle opulent et des performances généreuses, ce cabriolet expertisé en avril 2024 promet de longues et agréables randonnées.

This elegant 280 SE Cabriolet left the factory in September 1969 to be shipped to the USA. It retained the blue colour (reference 903) and had the most desirable options for the model: 4 electric windows, air conditioning and Becker car radio. As a Mercedes enthusiast, its current owner acquired it to complete his collection, attracted by the extensive work the car had undergone upon its arrival in Europe as well as its original specifications. During the restoration, the car was repainted in an elegant midnight blue colour with a matching soft top.

Special attention was given to the alignment of the openings. Restored in beige leather and enhanced with beautiful revarnished woodwork, the upholstery matches the bodywork

elegantly. Matching leather seat belts were fitted to the front seats. Linked to a four-speed automatic transmission, the powerful six-cylinder engine was clearly rebuilt and is today in working order. It was in fact a former Mercedes mechanic who serviced the cars in the collection.

All electrical equipment is working (including the Becker car radio), while the air conditioning will need to be recharged. We also noted that the mileage counter was replaced by one graduating in km/h. Combining elegant colours and design with an opulent interior and generous performance, this convertible (appraised in April 2024) promises many long and pleasant drives.

1964 MERCEDES-BENZ 600 PULLMAN

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 10001412000074

150 000 - 250 000 €

- Acheté neuve par la famille royale de Suède !
- Rare version Pullman 7 places
- Importante réfection mécanique chez Wörle
- Superbe état de préservation, aménagement intérieur de grand luxe

- *Purchased new by the Swedish royal family!*
- *Rare 7-seater Pullman version*
- *Major engine rebuild at Worle*
- *Excellent original condition, luxurious interior*



Cette voiture a la particularité d'avoir été achetée neuve en 1965 par la famille royale de Suède, par l'intermédiaire de l'importateur Philipson qui pour l'occasion a vendu en Suède sa première Pullman. Il s'agissait dans cette version d'une 7 places et elle affichait le luxe propre à cette concurrente des Rolls-Royce les plus raffinées. Elle fut commandée par le département des transports de la famille royale « Hovstallet ». Immatriculée A2, numéro réservé au roi, elle n'est pas restée très longtemps en service auprès du roi Gustav VI Adolf car il lui préférait sa

Cadillac Fleetwood rallongée, plus haute. Elle a ensuite été affectée à l'épouse du fils du roi, la princesse Sybille, sous l'immatriculation A6, avant d'être vendue à la fin des années 1960 à son actuel propriétaire. Celui-ci l'a gardée depuis cette époque, sauf quelques années où, après l'avoir vendue à un ami, il la lui a rachetée.

En 2007/2009, cette voiture a fait l'objet d'une réfection mécanique complète par l'entreprise Wörle, à Ulm, en Allemagne ; ainsi le système hydraulique de cette 600 fonctionne aujourd'hui et la suspension arrière garde son assiette sans s'affaisser

This car has the particularity of having been purchased new in 1965 by the Swedish royal family, through the importer Philipson, who sold his first Pullman in Sweden on this occasion. This version was a 7-seater and boasted the same level of luxury seen in the most refined Rolls Royce competitor models. It was ordered by the transport department of the royal family "Hovstallet". Registered A2 (number reserved for the king), it did not remain in service by King Gustav VI for very long, as he preferred his extended

and taller Cadillac Fleetwood. It was then assigned to the wife of the king's son, Princess Sybille, under registration A6, before being sold in the late 1960s to its current owner. He has kept it ever since, except for a few years when he sold it to a friend but a while later, re-purchased it.

In 2007/2009, this car had a full engine rebuild by Wörle, a company based in Ulm in Germany. The hydraulic system of this 600 is in working order today and the rear suspension keeps its position without sagging



comme c'est parfois le cas sur ces modèles. En plus de son allure extérieure impressionnante dans sa peinture noire et ses chromes non piqués, cette voiture vaut surtout pour son aménagement intérieur de grand luxe et extrêmement spacieux. A l'avant, les sièges sont en cuir alors que le compartiment arrière, derrière la séparation chauffeur, bénéficie de sièges profonds en velours, sur deux rangées en vis-à-vis. Le roi étant un amateur de thé, le bar est resté fermé et se présente donc dans son superbe état d'origine. L'ensemble de l'habitacle dont les bois, les vitrages

et les commandes sont dans un bon état de conservation. A l'avant, le poste de conduite est tout aussi étonnant et le compteur affichait 51 533 kms au moment de la séance photo.

Sur un total de 2 677 exemplaires de Mercedes 600 produits, 428 seulement ont été des Pullman 7 places. Le présent exemplaire, dans un état de préservation rare et affichant une prestigieuse provenance, est sans aucun doute un des plus désirables du marché.

as is sometimes the case on these models. Besides its impressive exterior appearance with its black paint and its unblemished chrome, this car is especially worth it for its highly luxurious and extremely spacious interior. Front seats are in leather while the rear seats (behind the driver's partition) are in deep velvet and in two rows facing each other.

Since the king was a tea enthusiast, the bar remained closed and it is in superb original condition. The interior like its wood, windows and controls

which are all in preserved condition. The driver's side is just as remarkable and the odometer displayed a mileage of 51,333km at the time of the photo shoot.

Out of a total of 2,677 Mercedes 600 units produced, only 428 were 7-seater Pullman vehicles. In this rare well-preserved condition and with prestigious provenance, this particular example is undoubtedly one of the most desirable on the market.

1955 MERCEDES-BENZ 300 SL « PAPILLON »

Carte grise française
French title

Châssis n° 198 040 5500614
Moteur n° 198 980 5500650
Carrosserie n° 198 040 5500594

1 300 000 - 1 600 000 €

• Equipée de son moteur et de sa carrosserie d'origine

• Même propriétaire depuis 2011

• Présentation de qualité, valises sur mesure

• Suivie par l'un des meilleurs spécialistes français du modèle

• *Original engine and body*

• *In the same ownership since 2011*

• *Presented to a high standard, fitted luggage*

• *Maintained by one of the leading French specialists in the model*



Châssis tubulaire, moteur 6-cylindres à injection directe, carter sec, freins ailetés Alfin, roues indépendantes, carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Merveilleuse trouvaille, les portes « papillon » qui vont lui donner son nom ne

répondent pas à un subterfuge esthétique, mais à la structure du châssis qui monte haut sur les côtés pour la meilleure rigidité possible. Ce qui était une contrainte se transforme en une des caractéristiques qui vont faire de cette voiture une légende : elle le mérite et les amateurs ne >>>

With its tubular chassis, direct-injection six-cylinder engine with dry sump lubrication, finned Alfin brakes, independent suspension and streamlined body, the Mercedes 300 SL had its origins in racing. A stroke of inspiration, the 'gullwing' doors

which gave the car its name were not just for show, but resulted from the structure of the chassis, which extended up the sides for maximum strength. What began as a constraint became one of the characteristics which made this car a legend, and deservedly so;>>>





>>> vont pas s'y tromper. Après sa présentation en 1954 au Salon de New York, la liste des acheteurs de la nouvelle Mercedes sont un véritable « Who's Who » des célébrités de l'époque : Pablo Picasso, le Shah d'Iran, le prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, le roi Hussein de Jordanie... sans parler d'amateurs d'automobiles comme Luigi Chinetti ou Briggs Cunningham. En 1956, il faut déboursier 5,4 millions de francs pour une 300 SL, contre 1,6 million pour une Porsche 356 1600 Super. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route. A l'époque, rares sont celles qui dépassent 230 km/h en toute sécurité et qui couvrent le 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes. Ce qui fera dire au magazine « Auto Sport » : « La ligne de la 300 SL est fabuleuse et ses performances presque incroyables », exemple parmi tant d'autres des propos dithyrambiques ayant accompagné l'arrivée de la 300 SL sur les routes d'Europe et des États-Unis. Ses titres de Championne d'Europe des Rallyes en 1955 et 1956 contribueront à établir son aura en course.

Selon le registre d'Éric Lemoine, ouvrage de référence qui répertorie tous les coupés Mercedes 300 SL, cette voiture est sortie d'usine le 9 août 1955 et a été livrée le 25 août de la même année à Mercedes-Benz Distributors Inc., à New-York. Elle était alors de couleur gris métallisé

(DB 180) avec sellerie en vinyle bleu et tissus écossais. Elle a connu aux États-Unis quatre propriétaires successifs basés dans différents états dont Charles J. Burns, résidant dans l'Ohio, avant d'arriver en Angleterre dans les années 1980. Après une restauration complète effectuée par un spécialiste à la fin des années 1980, elle a été vendue à un propriétaire anglais par l'intermédiaire de Gerry Porter, spécialiste du modèle qui, à cette époque, était très actif dans ce domaine.

Deux grands collectionneurs britanniques ont suivi mais la voiture a été très peu utilisée avant d'être proposée aux enchères en 2011. C'est à cette occasion qu'elle a été achetée par son propriétaire actuel, un collectionneur parisien. Après son acquisition, il a confié sa 300 SL « Papillon » à Mercedes-Benz Classic, à Stains, pour une profonde révision qui a totalisé près de 61 000 € de pièces et main d'œuvre. A l'époque, le département Classic était supervisé par François Bieuvelet qui, ensuite, a toujours suivi l'entretien méticuleux et régulier de cette voiture dont il peut être considéré comme une sorte « d'ange gardien » mécanique.

Par ailleurs, une expertise de 2013 mentionne notamment : « Excellent état général de fonctionnement », et « parties visibles de la plateforme et du châssis en très bon état, pas de trace de choc important ni de corrosion perforante visible. »

>>> enthusiasts recognised it for what it was. After its presentation at the New York Auto Show in 1954, the list of customers for the new Mercedes read like a veritable 'Who's Who' of the celebrities of the time: Pablo Picasso, the Shah of Iran, Prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, King Hussein of Jordan ... Not to mention car enthusiasts such as Luigi Chinetti or Briggs Cunningham. In 1956, a 300 SL cost 5.4 million francs in France, compared with 1.6 million for a Porsche 356 1600 Super. As for its performance, it outclassed absolutely everything on the road. At the time, few cars could exceed 230kph in complete safety and accelerate from 0-100kph in less than 9 seconds, prompting the magazine Auto Sport to say: "The 300 SL has fantastic styling and almost unbelievable performance". It was just one example of the rave reviews the 300 SL received when it arrived on the roads of Europe and the States. Its European Rally Championship titles in 1955 and 1956 contributed to building the aura around it in racing.

According to Eric Lemoine's 300 SL Register, the reference work listing all the Mercedes 300 SL coupés, this car left the factory on 9 August 1955 and was delivered on 25 August that year to Mercedes-Benz Distributors Inc. in New York. It was finished

at the time in metallic grey (DB 180) with upholstery in blue leatherette and tartan cloth. It had four successive owners in the USA, including Charles J. Burns, based in Ohio, before coming to England in the 1980s. After a complete restoration by a specialist at the end of the 1980s, it was sold to an English owner by Gerry Porter, a specialist in the model who was then very active in the field.

Two major British collectors followed, but the car was little used before it was put up for sale at auction in 2011. It was at this time that its current owner, a Parisian collector, bought it. After purchasing his 300 SL, he sent it to Mercedes-Benz Classic at Stains for a full overhaul, at a total cost of nearly 61,000€ including parts and labour. At the time, the Classic department was managed by François Bieuvelet, who continued to follow the meticulous maintenance of the car and who may be considered its mechanical guardian angel.

Indeed, in 2013 a valuation report noted the car's "Excellent overall running order" and that "The visible parts of the underbody and chassis [are] in very good condition, with no visible signs of significant accident damage or of rust going through the metal".

Aujourd'hui de couleur noire, à l'issue de sa restauration complète de la fin des années 80, avec une sellerie en cuir rouge à la patine unique, cette 300 SL est utilisée régulièrement et son fonctionnement se montre particulièrement satisfaisant avec une belle sonorité provenant de son échappement inox. Elle est équipée de son moteur d'origine ainsi que de deux valises noires sur mesure venant se loger sur la plage arrière. Ce bel exemplaire sobre et de bon goût saura satisfaire tout amateur du modèle, désireux de disposer d'une voiture de grande classe utilisable et fiable.

Finished today in black, after its restoration in the 1980s, with its unique patinated red leather upholstery, this 300 SL is used regularly and is particularly pleasant to drive, with a lovely sound from its stainless steel exhaust. It has its original engine as well as two fitted black suitcases, designed to go behind the front seats. This nice and tasteful model will surely please any lover of the model who is keen to own a very classy motorcar which will be usable and reliable.



1956 BENTLEY TYPE S1 CONTINENTAL PAR HJ MULLINER

Carte grise française
French title

Châssis n° BC4LBG
Moteur n° BC4B

750 000 - 1 000 000 €

- Propriétaires hors du commun : commandée neuve en France par la société Peugeot
- La S1 Fastback du photographe Helmut Newton de 1964 à 1972
- Un des 26 exemplaires conduite à gauche
- Moteur refait en 2011 - dossier important
- Grande rareté, modèle extrêmement exclusif

- *Exceptional provenance: ordered new in France by the Peugeot company*
- *The S1 Fastback owned by the photographer Helmut Newton from 1964 to 1972*
- *One of 26 left-hand drive cars built*
- *Engine rebuilt in 2011, extensive history file*
- *Extremely rare, highly exclusive model*





Helmut Newton assis sur sa Bentley dans les années 70 © DR

En plus d'être un modèle rare, luxueux et recherché, la présente Bentley Type S Continental offre le bénéfice d'une prestigieuse provenance, entre la famille Peugeot et le célèbre photographe Helmut Newton.

Rappelons que, dans la lignée de la Type R Continental de 1952, considérée comme la conduite intérieure 4-places la plus rapide du monde, le constructeur anglais a profité de l'apparition en 1955 de la Type S pour moderniser son coupé de prestige. Plus puissante, dotée de trains roulants et de freins améliorés, la Type S Continental était alors l'aboutissement de ce modèle extrêmement exclusif qui visait une clientèle de stars, de têtes couronnées et de capitaines d'industrie. Elle était dotée d'un 6-cylindres de 4,9 litres et n'était habillée que par des carrossiers spécialisés comme H.J. Mulliner, Park Ward, James Young et Hooper. La voiture que nous proposons fait partie de 26 exemplaires de Type S Continental coupé H.J. Mulliner à conduite à gauche et, comme le confirment les fiches de fabrication et livraison qui accompagnent la voiture, elle a été vendue via Britannic Automobiles à la Société Anonyme des Automobiles Peugeot, pour M. J.P. Peugeot. La fiche précise qu'elle était de couleur « Silver & Black Pearl », avec une sellerie en cuir beige et qu'elle était équipée de phares Marchal, d'un compteur en km/h, d'une commande d'avertisseur au pied, de feux de recul ambre, d'un rideau de lunette arrière et d'une radio 200 X. >>>

As well as being a rare, luxurious and sought-after model, this Bentley S Type Continental benefits from its prestigious provenance, its owners including the Peugeot family and the famous photographer Helmut Newton.

It is worth repeating that, following the R Type Continental from 1952, considered to be the fastest four-seater saloon in the world, the English manufacturer took advantage of the launch in 1955 of the S Type to bring its prestigious coupé up to date. More

powerful and fitted with improved running gear and brakes, the S Type Continental was the ultimate version of this extremely exclusive model, which was aimed at royalty, stars and captains of industry. It was powered by a 4.9-litre six-cylinder engine and fitted with bodies made solely by specialist coachbuilders such as H.J. Mulliner, Park Ward, James Young and Hooper. The car we are offering for sale is one of 26 H.J. Mulliner-bodied S Type Continental coupés in

left-hand drive and, as the build and delivery sheets with the car confirm, it was sold through Britannic Automobiles to the 'Société Anonyme des Automobiles Peugeot', for M. J.P. Peugeot. The build sheet specifies that it was finished in Silver and Black Pearl, with beige leather upholstery, and that it had Marchal headlamps, a speedometer reading in kph, a foot-operated horn, amber reversing lights, a rear window blind and a 200 X radio. >>>



>>> Après sa sortie d'usine, elle a été acheminée à l'aéroport de Ferryfield et transportée par avion au Touquet, pour une livraison neuve à Paris.

Après avoir été utilisée par la famille Peugeot, elle est passée entre les mains de Knud Abildgaard, qui dirigeait les laboratoires Leo. Et c'est en 1964 qu'Helmut Newton, photographe qui bénéficiait déjà d'une certaine notoriété, est tombé sous son charme. Il en relate les circonstances dans son autobiographie dont une traduction a été publiée chez Robert Laffont en 2002 et dont nous extrayons le passage concerné : « C'est au début de 1964 que j'ai décidé qu'il me fallait une Bentley. Je me suis présenté chez Franco-Britannic, le concessionnaire parisien Rolls-Royce et Bentley, et le vendeur m'a fait visiter le sous-sol où étaient exposées les voitures d'occasion. J'ai dit que je disposais de 10 000 francs et il m'a montré quelques Type R fatiguées. Mais quand j'ai aperçu dans un coin du garage une beauté argent et bleu métallisé, j'ai dit : "C'est celle-là que je veux." Me regardant avec pitié il m'a répondu, "Monsieur, vous n'avez pas assez d'argent. C'est la voiture de Mme

Peugeot, avec laquelle elle se rendait au golf. Elle coûte 23 000 francs." Un mois plus tard, un samedi matin, un chèque est arrivé de l'agence publicitaire Scholtz & Partners, pour un travail que j'avais fait pour eux. Son montant correspondait exactement au prix de la voiture. J'ai foncé à Neuilly et donné le chèque au vendeur en disant : "Donnez-moi cette voiture, vite !" Il m'a pris pour un fou, mais en ramenant la voiture chez moi, je baignais dans une euphorie totale. »

Né à Berlin en 1920 sous le nom Helmut Neustädter, il a suivi ses parents en Australie quand ils ont fui l'Allemagne Nazi. Après la guerre, il est devenu citoyen britannique et a pris le nom d'Helmut Newton. Il a

>>> *After it left the factory, it was taken to the airport at Ferryfield and transported by air to Le Touquet, to be delivered new in Paris.*

After being used by the Peugeot family, it was acquired by Knud Abildgaard, who ran the Leo laboratories. It was in 1964 that Helmut Newton, who already enjoyed some fame as a photographer, fell under its spell. He described how this came about in his autobiography, published in 2002, from which we reproduce here the passage in question: "It was at the start of 1964 that I decided that I had to have a Bentley. I went to Franco-Britannic, the Parisian dealership

for Rolls-Royce and Bentley, and the salesman showed me around the basement where the secondhand cars were displayed. I told him that I had 10,000 francs to spend and he showed me some well-worn R Types. But when I spotted a beautiful silver and metallic blue machine in a corner of the garage, I said to him: "That's the one I want." He looked at me with pity and replied, "Sir, you don't have enough money. That's Mme Peugeot's car, which she used to go to the golf course with. It's for sale at 23,000 francs." A month later, one Saturday morning, a cheque came in from the advertising agency Scholtz & Partners for a job I'd done for them. The amount exactly matched the price of the car. I rushed off to Neuilly and gave the cheque to the salesman, telling him: "Give me this car, and make it quick!" He took me for a lunatic, but when I drove the car home, I was in a state of utter euphoria."

Born in Berlin in 1920 as Helmut Neustädter, he followed his parents to Australia when they fled Nazi Germany. After the war, he became a British





établi en 1946 un studio à Melbourne et commencé à publier des photos de mode, ce qui lui a valu un contact chez Vogue en Angleterre où il s'est installé en 1957, puis à Paris avec son épouse, l'actrice June Browne. Helmut Newton doit sa célébrité à ses photos de mode et de stars publiées par des magazines comme Vogue et Harper's Bazaar, sans oublier des photos de nus regroupées dans les ouvrages "Big Nude". Son influence dans le domaine de la photo sera considérable et internationale.

Pour revenir à sa « Bentley chérie », comme il la qualifiait, il a dû s'en séparer à la suite d'une crise cardiaque qui l'a frappé en 1970. Comme il l'indique dans son autobiographie, le trajet par la route jusqu'à Genève et retour pour la faire entretenir (le service français ne lui donnant pas satisfaction) devenait trop fatigant.

La voiture a été vendue en 1972 à un amateur parisien, qui l'a gardée jusqu'à son achat, en 1978, par un célèbre commissaire-priseur français. En 1981/1982 elle a fait l'objet d'une restauration effectuée par David Scott-Moncrieff & Son Ltd et, en 2002, elle est partie en Belgique où elle entre entre les mains de notre collectionneur actuel. En 2011, le moteur a été complètement refait par English Automotive Services Ltd, pour plus de 35 000 £ (avec installation d'une assistance de direction, de l'air conditionné à l'arrière et d'un allumage électronique).

Pendant son appartenance au célèbre photographe Helmut Newton, cette Bentley est apparue dans le film La Collectionneuse, réalisé en 1967 par Éric Rohmer qui était un ami de Newton. Lui-même a photographié sa voiture que l'on aperçoit dans son autobiographie et, plus tard, elle a orné la couverture du livre Bentley, Toute l'Histoire, publié en 1983 par EPA.

Cette Bentley Type S Continental est accompagnée d'un dossier historique d'une grande richesse, comportant de nombreuses factures de travaux et d'entretien par des spécialistes comme Franco-Britannic Automobiles, British Motors et le Garage Sauzeau. On y trouve aussi une copie des fiches de fabrication et de livraison, d'anciens documents d'immatriculation et un exemplaire de l'autobiographie d'Helmut Newton dans laquelle la voiture apparaît à deux reprises en photo.

Cette Bentley Type S Continental n'est pas seulement remarquablement bien préservée grâce à des utilisateurs soigneux. Elle a en plus l'avantage d'une histoire exceptionnelle, entre les mains d'un grand constructeur automobile français puis d'un des photographes les plus célèbres au monde.

citizen and took the name Helmut Newton. In 1946, he set up a studio in Melbourne and began to publish fashion photographs, which brought him into contact with Vogue magazine in England, where he moved in 1957, and then to Paris with his wife, the actress June Browne. Newton owed his fame to his fashion photos and shots of stars published by magazines like Vogue and Harper's Bazaar, not to mention the nudes brought together in his series 'Big Nudes'. His influence in the field of photography was considerable and international in its scope.

To return to his "darling Bentley", as he called it, he had to part with the car after suffering a heart attack in 1970. As he related in his autobiography, the trip to Geneva and back by road to have the car maintained (he was not satisfied with the service he received in France) was becoming too tiring.

The car was sold in 1972 to an enthusiast in Paris, who kept the car until 1978, when it was bought by a famous French auctioneer. In 1981/82, it was restored by David Scott-Moncrieff & Son Ltd and in 2002, it left for Belgium and the collector who owns it today. In 2011, the engine was completely rebuilt by English Automotive Services Ltd, at a cost of more than £35,000 (including the fitting of power-assisted steering, rear air-conditioning

and electronic ignition).

During the time it was owned by Helmut Newton, the Bentley appeared in the 1967 film The Collector, directed by Éric Rohmer, who was a friend of the photographer. Newton himself photographed the car and it can be seen in his autobiography and on the cover of the book Bentley, Toute l'Histoire, published by EPA in 1983.

The Bentley comes with a history file containing a wealth of documents, including numerous bills for maintenance and service work from specialists such as Franco-Britannic Automobiles, British Motors and Sauzeau Automobiles. The file also includes copies of the build and delivery sheets, old registration documents, a copy of Newton's autobiography and his book SUMO, a limited-edition large-format work weighing 34kg and supplied with a stand designed by Philippe Stark.

This Bentley S Type Continental is not only remarkably well preserved thanks to its meticulous keepers, it also has the advantage of an exceptional history, in the hands of a leading French car maker and then one of the most famous photographers in the world. It therefore cannot fail to attract the attention of the most demanding collectors, who are keen to find the best possible example of the model they covet.

1967 FERRARI 330 GTC

Carte grise française
French title

Châssis n° 10585
Moteur n° 10585
N° interne : 3092

450 000 - 550 000 €

- Certifiée par Ferrari
Classiche

- Restauration complète de très
haute qualité par Cremonini,
Toni Auto, RBBC, Maieli et
inspectée très favorablement
par Philippe Gardette

- Provenant de la W Collection

- Combinaison de couleur
sublime

- *Certified by Ferrari
Classiche*

- *Full, high-quality
restoration by Cremonini,
Toni Auto, RBBC and Maieli and
very favourably inspected by
Philippe Gardette*

- *From the W Collection*

- *Sublime colour combination*



Cette sublime Ferrari 330 GTC était l'une des voitures de la Collection W, vendue par nos soins en mai 2024 à Monaco. L'acheteur, un habitué de supercars modernes, en est tombé amoureux lors de cette vente, désirant une Ferrari de route des années 60 pour goûter à l'histoire de la marque. Il n'en a finalement

pas trouvé l'utilisation au sein de sa flotte de modernes. Il faut noter qu'après son achat en mai dernier, la voiture fut envoyée pour un contrôle complet chez le spécialiste Philippe Gardette. Fait rare de sa part, selon ses dires, ce dernier a tenu à féliciter l'ancien propriétaire quant à la qualité extrême de la restauration >>>

This magnificent Ferrari 330 GTC was part of the W Collection, we sold in Monaco in May 2024. The buyer, an enthusiast of modern supercars, fell in love with it at the sale, wanting a road-going Ferrari from the 60s to get a taste of the brand's history. In the end, he found no use for it

in his fleet of moderns. It's worth noting that, after its purchase last May, the car was sent to specialist Philippe Gardette for a complete check-up. In a rare move, Gardette congratulated the former owner on the extreme quality of the vehicle's restoration and the comprehensive documentation >>>



>>> du véhicule et à la documentation aussi complète qui l'accompagne.

Cette Ferrari 330 GTC a été livrée neuve en novembre 1967 à Modern Classic Motor, à Reno. Cette voiture est alors de couleur « Rosso Cina », avec un intérieur en cuir noir. Les premiers propriétaires ne sont pas connus mais, entre 1983 et 1985, cette Ferrari appartient à Robert et Cynthia Carlin, de Glendale, en Californie où elle va rester jusqu'en 2013. En 1985 elle est achetée par William Inglis, de Woodland Hills qui la garde presque 20 ans et la présente notamment en 2001 au Concorso Italiano de Monterey à une époque où elle porte l'immatriculation GYK 141. En 2004, William Inglis la cède à Steven M. Foster, de Laguna Niguel, qui l'utilise jusqu'à 2013, date à laquelle elle est achetée par Staffan Wittmark. Il estime alors que la présentation de cette 330 GTC n'est pas à la hauteur de ses exigences et décide donc de l'envoyer en Italie, chez Toni Auto à Maranello, pour une restauration complète. Toni Auto, maître d'œuvre de toute l'opération, dépose toute la mécanique et envoie la coque à l'atelier RBBC pour un décapage complet. L'ensemble se montre en bon état de préservation et RBBC n'a besoin d'effectuer que de menues rectifications avant que la coque ne soit ensuite confiée à la Carrozzeria Cremonini, à Lesignana près de Modène, où elle reçoit les différentes couches d'apprêt et de peinture soigneusement lustrée à la main. La teinte choisie est « Blu Notte Metallizzato », un bleu profond métallisé qui souligne la ligne élégante de ce beau coupé et qui rappelle aussi la teinte de sa Ferrari 330 GTS. Parallèlement, le châssis et

les parties internes de la carrosserie reçoivent une peinture noir satiné, pendant que tous les enjoliveurs chromés ou en aluminium bénéficient d'un traitement qui leur rend leur superbe d'origine.

De son côté, Toni Auto démonte entièrement le moteur et la transmission pour les refaire, de même que tous les composants tels que suspensions, freins, direction et système électrique. Une fois remontée, la voiture est envoyée chez Interni Auto Maieli, de Candole di Roverbella, pour tout l'aménagement intérieur. Il est entièrement refait avec du cuir Connolly Vaumol rouge (une teinte d'époque), la moquette étant bleu foncé. Enfin, cette Ferrari 330 GTC revient chez Toni Auto où sont effectuées les dernières vérifications et mises au point, pour que la voiture réponde aux attentes du propriétaire et soit parfaitement conforme aux spécifications d'origine. Elle repose sur des jantes Borrani RW 4039 à rayons chromés (disponibles en option).

Dotée de toute sa mécanique d'origine, elle a reçu la certification Ferrari Classiche et, en plus d'un dossier historique complet, a fait l'objet d'un livre édité spécialement pour présenter en détail et en photo son histoire et sa restauration.

En montant à bord de cette voiture, son nouveau propriétaire pourra facilement imaginer qu'il prend livraison d'un modèle neuf à l'usine de Maranello, avant de prendre la route pour traverser le continent dans l'harmonieux grondement du puissant V12...

>>> that accompanied it.

This Ferrari 330 GTC was sold new in November 1967 to Modern Classic Motor in Reno, a dealership belonging to Bill Harrah, well known for his sizeable collection of cars, which included a Bugatti Royale. The car was finished at the time in 'Rosso Cina', with an interior in black leather. The original owners are unknown, but from 1983-1985, the Ferrari belonged to Robert and Cynthia Carlin, from Glendale in California, where it would remain until 2013. In 1985, it was bought by William Inglis from Woodland Hills. He kept it for nearly 20 years and showed it at the Concorso Italiano in Monterey in 2001, when it had the registration number GYK 141. In 2004, Inglis sold the car to Steven M. Foster, from Laguna Niguel, who drove it until 2013, when it was bought by Staffan Wittmark. He felt that the appearance of the 330 GTC fell short of his expectations. He therefore decided to send it to Italy, to Toni Auto in Maranello, for a full restoration. Toni Auto, who oversaw the complete operation, removed the engine and sent the bodyshell to RBBC to be taken back to bare metal. The body proved to be in well-preserved condition throughout, and RBBC needed to carry out only minor adjustments before sending it to the Carrozzeria Cremonini, at Lesignana near Modena, where it received the different layers of primer and paint, which was meticulously polished by hand. The colour chosen was 'Blu Notte Metallizzato', a deep metallic blue which set off the handsome

coupé's elegant lines and recalled the colour of its owner's 330 GTS. At the same time, the chassis and inner body panels were painted with a black satin finish, while all the chrome and aluminium trim parts were treated to restore their original lustre.

For its part, Toni Auto completely stripped down the engine and transmission to rebuild them, as well as all the components such as the suspension, brakes, steering and electrical system. Once it had been reassembled, the car was sent to Interni Auto Maieli at Candole di Roverbella, for all the interior work. It was completely retrimmed with Connolly Vaumol red leather (a period colour), with dark blue carpets. Finally, the 330 GTC returned to Toni Auto, where the final checks and adjustments were carried out, to ensure that the car met its owner's expectations and perfectly matched its original specification. It sits on Borrani RW 4039 chrome wire wheels (available as an option).

Possessing all its original mechanical components, the car has received its Ferrari Classiche certification and, as well as a complete history file, is the subject of a specially produced book which presents in detail, with photographs, its history and restoration.

As he gets into the car, its new owner could easily imagine he was taking delivery of a new model at the factory in Maranello, before setting out to travel across the continent to the sweet sound of its mighty V12...





1971 FERRARI 365 GT 2+2

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 13041
Moteur n° 13041

160 000 - 200 000 €

- Matching numbers
- Restauration ancienne de qualité
- Couleur d'origine Verde Barham rarissime

- Matching numbers
- Quality old restoration
- Extremely rare original colour: Verde Barham

Une nouvelle 2+2 de forte cylindrée fut présentée au Salon de Paris 1967. La nouvelle voiture avait des roues arrière indépendantes pour la première fois sur une Ferrari 2+2. Des combinés ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Koni assuraient une excellente tenue de route et le confort était assuré par une suspension arrière à niveau constant, étudiée conjointement par Ferrari et Koni. Comme sur les GTB4 et 330 GTC, l'arbre de transmission (de la boîte cinq vitesses à l'embrayage) passe au différentiel à travers un « torque tube ». Si le châssis a le même empattement que celui du 330 GT 2+2, la carrosserie est entièrement nouvelle, rappelant plus celle des modèles Superfast que les précédentes 2+2.

Comme nous l'a confirmé l'historien Marcel Massini, cette belle 365 GT 2+2, châssis 13041, a été produite plutôt tardivement dans la série. Elle fut livrée neuve au distributeur Ferrari américain Luigi Chinetti motor inc basé à New-York. Sa couleur était alors Verde Barham, une couleur d'une rare élégance, dont seuls 29 exemplaires de 365 GT 2+2 furent produits. Elle était toujours aux

Amériques lorsqu'elle fut achetée par son précédent propriétaire, en août 2006, lors des ventes californiennes de Monterey. La voiture était alors basée dans l'Oregon depuis plusieurs années et avait été restaurée, la peinture revue dans une belle teinte gris métallisé. Comme le rappelle le catalogue de vente de l'époque, une révision mécanique d'ensemble avait été effectué par ATD (Dick Guthrie) de Portland dans l'Oregon qui avait revu le moteur, la transmission et les freins.

Elle fut conservée ensuite plus de 15 ans en Suisse, dans l'une des plus importantes collections au monde, où elle ne roula que très peu. C'est lors d'une vente aux enchères à St Moritz que le propriétaire actuel en fit l'acquisition. Il fit procéder à une révision d'ensemble de la voiture, et arrangea quelques détails tels que l'autoradio. Malheureusement, il ne peut aujourd'hui conduire que des voitures avec boîte automatique. Equipée de la climatisation et de la direction assistée, c'est une Ferrari à la ligne classique particulièrement agréable et moderne à conduire qui n'a été produite qu'à seulement 801 exemplaires.

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

As historian Marcel Massini confirmed, this beautiful 365 GT 2+2, with chassis no. 13041, was produced rather late in the series. It was delivered new to the American Ferrari distributor Luigi Chinetti motor inc, based in New York. Its colour was Verde Barham, a colour of rare elegance in which only 29 examples of the 365 GT 2+2 were produced. It was still in the US when it was purchased by its previous owner at the Monterey auction in August 2006. At the time, the

car had been based in Oregon for several years and had been restored, having been repainted in a beautiful metallic grey. As noted in the sales catalogue at the time, a general mechanical overhaul was carried out by ATD (Dick Guthrie) of Portland, Oregon, who overhauled the engine, transmission, and brakes.

It was then kept for more than 15 years in Switzerland, in one of the world's largest collections, where it was not driven much. It was at an auction in St Moritz that the current owner acquired it. He had the entire car overhauled and fixed a few details such as the car radio. Unfortunately, he can now only drive cars with automatic gearboxes. Equipped with air conditioning and power steering, this is a Ferrari with classic lines that is particularly pleasant and modern to drive. Only 801 examples were produced.



1995 MERCEDES-BENZ G320

Carte grise française
French title

Châssis n° WDB46323017100395

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

• Appartient depuis l'origine à
Philippe Starck

• Très bel état de conservation,
beaucoup de travaux récents

• Génération de Classe G
particulièrement recherchée
dans cette version

• **Owned from new by Philippe
Starck**

• **Excellent well-preserved
condition, many recent works**

• **Highly sought-after
generation of the G-Class,
especially in this version**



Lancé en 1993, la Mercedes Classe G s'est d'emblée distinguée par ses capacités de franchissement de haut niveau : il s'agissait d'un véritable véhicule tout-terrain, dont le confort et la finition élégante permettaient un usage routier régulier.

La particularité de cette G320 châssis court est d'avoir été achetée neuve par Philippe Starck, créateur visionnaire à la notoriété internationale, qui s'est toujours concentré sur l'essentiel : que la création, quelle que soit la forme qu'elle prenne, rende la vie meilleure au plus grand nombre.

Cette Mercedes G320 a accompagné Philippe Starck au quotidien pendant de nombreuses années, et sur un peu plus de 100 000 km, l'immatriculant en son nom propre en 2007, avant d'être soigneusement stockée. En 2021, la voiture a bénéficié d'une remise en route et une révision complète dont

témoignent plusieurs factures, dont une totalisant près de 30 000 € chez le spécialiste Bracq Heritage. Un système Hi-Fi haut de gamme a été installé récemment, le créateur Philippe Starck étant un grand passionné de musique.

Ce modèle présente la sobriété de la première génération de Classe G (Type 463) et, avec son 6-cylindres 3,2L de 210 ch, il offre des performances tout à fait d'actualité. Aujourd'hui en très bel état avec sa peinture noire et ses sièges d'origine en cuir gris clair agréablement patinés, cette voiture affiche 132 000 km d'origine. Trouver une Classe G de première génération encore entre les mains de son premier propriétaire qui plus est illustre, et dans un tel état de préservation est particulièrement rare. Les amateurs sauront le remarquer.

Launched in 1993, The Mercedes G-Class instantly stood out for its high-level off-road capabilities: it was a true all-terrain vehicle, with comfort and elegant finishing also suitable for regular road use.

The particularity of this short wheelbase G320 is the fact it was bought new by Philippe Starck, the visionary designer with international reputation who's always focused on what matters most: creation, whatever form it may take, should improve life for the greatest number of people.

This Mercedes G320 was used on a daily basis by Philippe Starck for many years and has travelled just over 100,000 km; it was registered in his name in 2007, before being carefully stored. In 2021, the car benefited from a complete overhaul and a full service, as evidenced by several

invoices, including one totalling almost €30,000 at the specialist Bracq Heritage. A high-end Hi-Fi system was recently installed, since Philippe Starck is a great music lover.

This model features the sobriety of the first generation G-Class (Type 463) and with its 3.2-litre 6-cylinder engine producing 210 hp, it still has a performance that is relevant today. Now in excellent condition with its black paint and original light grey leather seats with a pleasant patina, this car has a mileage of 132,000 km since new. Finding a first-generation G-Class still in the hands of its first owner (especially one as glorious and in such well-preserved condition) is extremely rare. Enthusiasts will definitely pay attention.

1967 AC COBRA 289 SPORTS

Carte grise française
French title

Châssis n° COX6118

600 000 - 800 000 €

- Une des huit authentiques AC 289 Sports LHD produites
- Vendue neuve en Belgique
- Superbe présentation et élégance de sa pureté
- Carrosserie en aluminium, moteur modifié à l'usine avec le 427ci
- Même propriétaire privé depuis 20 ans

- *One of only eight authentic LHD AC 289 Sports produced*
- *Sold new in Belgium in 1967*
- *Superb presentation and elegance of its purity*
- *Aluminum body, factory-modified 427ci engine*
- *Same private owner for 20 years*



Cette voiture fait partie des 27 exemplaires produits en Angleterre par AC Cars avec la nouvelle suspension à ressorts hélicoïdaux de la Shelby Cobra 427, et avec le moteur 289 (4.7L) de la version précédente à ressorts à lames. En effet, ce V8 moins volumineux était mieux adapté au prix de l'essence

sur le marché européen, plus élevé qu'aux États-Unis. Ces versions particulières étaient dénommées AC Cobra 289 Sports et celle-ci est une conduite à gauche, encore plus rare puisque seuls huit exemplaires ont vu le jour sous cette forme. Son numéro de série est précédé des lettres COX, pour « Cobra Export » >>>

This car is one of 27 built by AC Cars in England with the new coil spring suspension from the Shelby Cobra 427 and the 289ci (4.7-litre) engine from the previous model with leaf springs. This smaller-capacity V8 was better suited to the price of petrol in Europe, which was far higher

than in the United States. These particular versions were known as the AC Cobra 289 Sports; this is a left-hand drive example, making it even rarer as only eight such cars were produced. Its chassis number is preceded by the letters 'COX', for 'Cobra Export', whereas the right-hand>>>



>>> (les conduites à droite affichant COB, pour « Cobra Britain »). Elle a été vendue neuve en Belgique par Claude Dubois, célèbre pilote belge qui, basé à Bruxelles, était aussi distributeur de la marque dans son pays. La voiture passe entre les mains de divers amateurs et, au début des années 90, elle est acquise par un des plus grands collectionneurs parisiens. Après un accrochage, il fait envoyer la voiture à l'usine en Angleterre pour qu'elle y soit réparée. Il profite de ce séjour pour faire remplacer le V8 Ford 289ci d'origine par un 427ci, le gros 7L équipant les dernières Shelby Cobra. Une boîte Toploader plus résistante y est installée, de même que des freins avant à disques ventilés type Ford GT40, et pleins à l'arrière. C'est en 2005 que cette voiture a intégré la collection de l'actuel propriétaire, un véritable passionné de voitures sportives et de motos. Il n'aura que peu d'occasion de s'en servir mais elle recevra néanmoins un entretien régulier qui lui permet de se trouver dans ce si bel état aujourd'hui. Cette

AC Cobra présente une carrosserie plus fine et pure des versions 289, sans arceau de sécurité ni prise d'air de capot, tout en dissimulant le redoutable 7L qui a contribué à la légende de ce modèle mythique. Sa ligne d'échappement sort à l'arrière et non sur les côtés, ce qui est bien plus esthétique. Diverses pièces d'origine seront données avec la voiture (sorties d'échappements latérales, pare-chocs avant et bananes arrière chromées).

Son intérieur est superbement patiné avec ses sièges d'origine en cuir noir et son instrumentation d'époque. Sa carrosserie en aluminium quant à elle se trouve dans un excellent état et la peinture conserve tout son éclat. Il est rare de trouver une authentique AC 289 Sports d'origine européenne. Celle-ci ayant reçu des améliorations techniques à l'usine, elle représente une fantastique opportunité de compiler l'authenticité et des performances élevées, l'AC Cobra restant une des légendes de l'histoire de l'automobile.

>>> *drive cars had the letters 'COB' for 'Cobra Britain'. It was sold new in Belgium by Claude Dubois, the famous Belgian racing driver who was based in Brussels and was also an AC distributor in the country.*

The car passed through the hands of various enthusiasts and, in the early 1990s, it was acquired by one of the greatest Parisian collectors. After a collision, he sent the car to the factory in England for repairs. He took the opportunity to have the original 289ci Ford V8 replaced by a 427ci engine, the big 7-litre unit fitted to the last Shelby Cobras. A stronger Toploader gearbox was also installed, along with Ford GT40-type ventilated front disc brakes and solid rear discs. It was in 2005 that this car joined the collection of the current owner, a true enthusiast of sports cars and motorcycles. He will have little opportunity to use it but it will nevertheless receive regular maintenance which allows it to be

in such beautiful condition today. This AC Cobra has the narrower, purer appearance of the 289 models, without the rollbar or bonnet air scoop, but concealing all the while the formidable 7-litre V8 which contributed to the story of this legendary model. Its exhaust exits from the rear and not the side, which is much more attractive. Various original parts will be supplied with the car (side exhausts, chrome-plated front bumper and rear overriders). The interior has a lovely patina with its original black leather seats and period instruments. Its aluminum bodywork is in excellent condition and the paint retains all its shine. It is unusual to find an AC 289 Sports supplied new in Europe. With the benefit of the technical improvements made at the factory, this car is a fantastic opportunity to combine authenticity and high performance, and the AC Cobra remains one of the legends of automotive history.





1973 FIAT 124 ABARTH RALLY GR. IV

Carte grise française
French title

Châssis n° 124CSA0063205

65 000 - 85 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Préparation groupe 4
homologuée FIA

• Passeport technique renouvelé
en 2019

• Préparation soignée

• **FIA homologated group 4
preparation**

• **Technical passport renewed
in 2019**

• **Very well prepared**



Cette Fiat Abarth a été achetée en 2001 dans le Loiret auprès d'un amateur qui en avait fait l'acquisition chez le spécialiste des Abarth, Guy Moerenhout. La voiture provenait d'Allemagne et était en configuration groupe 3, conforme à l'origine et bien conservée. Après avoir pris part au Monte Carlo Historique en 2005 et au Rallye France Tour en 2006, une remise en état intégrale de la 124 fut décidée et confiée à un ancien motoriste de chez Condriller de la région de Digne, Marco Lagrange. La carrosserie a été mise à nu et entièrement refaite et une préparation groupe 4, conforme à l'homologation FIA fut entreprise. Le moteur Abarth a bénéficié d'une préparation Rallye, avec pistons forgés, bielles allégées, culasse retravaillée, grosses soupapes, arbre à came « Rallye », avec une puissance de 159cv au banc. Une boîte de vitesses Colotti à rapports rapprochés et un embrayage renforcé furent montés, tandis que les suspensions étaient refaites avec des ressorts « Rallye ». En carrosserie, les

extensions d'ailes typiques, le capot en polyester et les phares intégrés dans la calandre lui donnent l'aspect des groupe 4 d'usine renforcé par les couleurs officielles des saisons 74 et 75. Après des problèmes de freins au Tour de Corse Historique 2010, le système de freins groupe 4 avec gros étriers et disques ventilés fut monté, en même temps qu'un frein à main hydraulique et un réservoir plus gros, de 75L. La voiture a depuis pris part à de nombreuses compétitions et a été remise en état au fur et à mesure des aléas de la course. En 2018, le moteur a été refait intégralement par le garage Bolla et le passeport technique FFSA date du 3 avril 2019. Après une révision générale, cette Abarth, accompagnée d'un lot de pièces (moteur, boîtes de vitesses, jantes...) retrouvera avec panache la route des Rallyes, dans le sillage historique des voitures d'usine qui remportèrent à deux reprises le championnat d'Europe des Rallyes.

This Fiat Abarth was purchased in 2001 in Loiret from an enthusiast who had acquired it from Abarth specialist Guy Moerenhout. The car came from Germany and was in group 3 configuration, conforming to the original and was well preserved. After taking part in the Monte Carlo Historique in 2005 and the Rallye France Tour in 2006, a complete overhaul of the 124 was decided and entrusted to a former engine specialist from Condriller in the Digne region, Marco Lagrange. The bodywork was stripped bare and completely redone to Group 4 specifications, in accordance with FIA homologation. The Abarth engine has benefited from a Rallye preparation, with forged pistons, lightened connecting rods, reworked cylinder head, large valves, "Rallye" camshaft, with a max power of 159bhp on the test bench. A close-ratio Colotti gearbox and a reinforced clutch were fitted, while the suspensions

were redone with "Rallye" springs. On the bodywork, the typical wing extensions, the FRP bonnet and the headlamps integrated into the grille give it the appearance of the factory Group 4 reinforced by the official colors of the 74 and 75 seasons. After brake problems at the Tour Corse Historique 2010, the group 4 brake system with large calipers and ventilated discs was fitted, along with a hydraulic handbrake and a larger 75L tank. The car has since taken part in numerous competitions and has been restored or repaired as and when damaged. In 2018, the engine was completely redone by the Bolla garage and the FFSA technical passport dates from April 3, 2019. After a general overhaul, this Abarth, accompanied by a lot of parts (engine, gearboxes, rims, etc.) will be ready for any rally, and is a good representative of the works cars which twice won the European Rally Championship.

1976 FIAT 131 ABARTH RALLY GR. IV

Carte grise française
French title

Châssis n° 131AR*2035579

100 000 - 140 000 €

- Modèle rare et historique
- Un des 400 exemplaires d'homologation
- Voiture toujours conservée par des passionnés
- Modification en Gr IV de haute qualité, prête à courir

- A rare and historic model
- One of 400 homologation models
- Car still owned by enthusiasts
- High-quality Gr IV modification, ready to race



Pour pouvoir homologuer sa 131 Abarth en Groupe 4 et remplacer la vieillissante 124 Abarth, Fiat doit produire une version route, commercialisable, produite à 400 exemplaires. Présentée au Salon de Genève 1976, la 131 Abarth Rally reçoit le même moteur que la version compétition, mais « civilisé » : ce quatre cylindres 2 litre, 16 soupapes développe tout de même 140 ch, ce qui permet à cette voiture de moins d'une tonne des performances enviables ! Parmi les autres modifications par rapport à la version tourisme, la 131 Abarth reçoit des éléments de carrosserie en plastique, une suspension modifiée avec des roues arrière indépendantes, des jantes spéciales, un aménagement intérieur sportif. Dans sa version compétition, robuste, légère et bénéficiant de plus de 200 ch, la Fiat 131 Abarth remporte trois fois le championnat du monde des rallyes, en 1977, 1978 et 1980 et ces succès vont contribuer à redorer l'image du constructeur italien, sans oublier les deux victoires de Darniche / Mahé au

Tour de Corse 1977 et 1978.

La voiture que nous présentons a été préparée récemment en Gr IV pour participer aux épreuves de rallyes historiques par un pilote passionné. Tout a été entrepris pour la mettre en conformité avec les modèles d'usine d'époque sauf pour l'alimentation qui conserve ses carburateurs au lieu de l'injection Spica. Le tableau de bord et ses instruments ont été pratiquement calqués sur ceux des modèles d'usine, le pont et la boîte sont siglés Abarth dans la fonderie et la superbe livrée sans sponsor est celle de l'année 1980 lorsque Alitalia avait quitté la scène du Rallye. Un dossier de factures et un contrôle technique accompagnent la voiture, une fiche FIA est en cours. Les pilotes de rallye historiques ne manqueront pas de s'intéresser à cet splendide voiture, puissante et robuste, monture idéale pour s'adjuger la victoire.

To get the 131 Abarth homologated for Group 4 competition and to replace the aging 124 Abarth, Fiat produced a road-going version, sold in limited numbers that added to a few hundred only. Launched at the 1976 edition of the Geneva Motor Show, the 131 Abarth Rally got the same engine as the competition version, but a little 'civilized', with the four-cylinder 2.0-litre 16-valve engine developing 140bhp, making for a really quick car given that it weighed under a ton! Other changes from the regular saloon car included redesigned body parts in plastic, a modified suspension, special wheels and a sporty interior. With its competition version that was stronger and lighter and with a max power of over 200bhp, the Fiat 131 Abarth won the World Rally Championship three times: in 1977, 1978 and 1980. These successes helped improve the image of the Italian carmaker markedly and not to forget the two

victories of Darniche / Mahé at the Tour de Corse 1977 and 1978.

The car we are presenting was recently tuned to Gr IV specification by a passionate driver, with a view to taking part in historic rally events. Every effort has been made to bring it into line with the original factory models, with the exception of the fuel system, which retains its carburetors in place of the Spica injection. The dashboard and instruments were modelled on those of the factory models, the axle and gearbox were given the Abarth stamp in the foundry, and the superb unsponsored livery is that produced in 1980, when Alitalia left the rally scene. The car is accompanied by a file of invoices and a technical inspection certificate. An FIA form is pending. Historic rally drivers will certainly be interested in this splendid, powerful, and robust car - the ideal "mount" for racing victory.

1960 JAGUAR MK2 3,8L

Carte grise française
French title

Châssis n° 214325DN
Moteur n° LB8619-8

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

- Très belle présentation, extérieure et intérieure
- Légendaire berline sportive mêlant luxe et performances
- Fonctionnement mécanique satisfaisant, révision récente

- *Gorgeous presentation, exterior and interior*
- *Iconic sports saloon car combining luxury and performance*
- *Satisfactory mechanical condition, recent service*



Acquise par son actuel propriétaire en septembre 2022, cette voiture est une belle représentante d'une des premières berlines sportives du monde. Selon un rapport d'expertise du 6 avril 2023, cette Jaguar Mk2 « se présente dans un état satisfaisant tant sur le plan mécanique que carrosserie et sellerie ». Il précise également que le moteur « tourne de façon satisfaisante, sans émission de bruits anormaux », que la carrosserie est « saine, avec une peinture refaite de qualité et en très bon état de conservation (...) sans trace ni de corrosion, ni de choc ou d'accident. » L'intérieur est « refait conformément à l'origine, propre et très bien conservé ». En plus de l'équipement d'origine, cette voiture est dotée d'un autoradio Pioneer ARC avec lecteur de cassettes, et d'une assistance de

direction électrique. Sur le plan de la sécurité, on peut noter un coupe-batterie et des vitres gravées. Cette voiture a fait l'objet en septembre 2022 d'une révision générale, avec notamment remplacement de la courroie accessoires, dégrillage des freins, vidange moteur et boîte, remplacement des joints moteur, pour près de 1 500 €.

Il s'agit donc d'un bel exemplaire de Jaguar Mk2, avec son noble 6-cylindres double arbre 3,8 litres, son intérieur combinant bois et cuir dans la plus pure tradition britannique, sa forme racée et sportive qui rappelle que, à son époque, c'était une vraie reine de la route. Son futur propriétaire pourra en goûter toutes les subtilités, qui mêlent confort, luxe et performances.

Acquired by its current owner in September 2022, this car is a fine example of the world's first sports saloon. According to an inspection report dated from the 6th April 2023, this Jaguar Mk2 "is in satisfactory condition both mechanically and in terms of its bodywork and interior". It also specifies that the engine "runs properly without any abnormal noises", that the bodywork is "healthy, with a quality repaint job and in great condition (...) with no signs of corrosion, dents or accident". The interior is "redone according to original specifications, clean and very well preserved". In addition to its original equipment, the car is fitted with a Pioneer ARC car radio with cassette player

and electric power steering. Safety-wise, it includes a battery switch and etched windows. In September 2022, this car had a standard service carried out for €1,500, including the replacement of the accessory belt, brake release, engine and gearbox oil change, as well as replacement of engine seals

This is therefore a beautiful example of a Jaguar Mk2, with its grand 3.8-litre twin-cam 6-cylinder engine, its interior combining wood and leather in the purest British tradition, its sleek and sporty design which reminds us that, in its time, it was truly the queen of the road. Its future owner will be able to enjoy all its subtleties: comfort, luxury and performance.

1964 CITROËN 2 CV « SAHARA »

Carte grise française
French title

Châssis n° 2005.000080
Moteur avant n° 9854
Moteur arrière n° 6209 617446

80 000 - 120 000 €
Sans réserve / No reserve

• Modèle très rare, moins de 700 exemplaires

• La plus convoitée des 2 CV

• Restauration de qualité

• Very rare model, fewer than 700 built

• The most sought-after 2 CV

• High-quality restoration



Produite à l'époque dans l'usine Citroën de Vigo, en Espagne, cette 2 CV Sahara fait partie d'un lot de quelque 80 exemplaires destinés à la "Guardia Civil" espagnole. Les documents qui l'accompagnent font apparaître qu'elle a ensuite été immatriculée en 1983 au Royaume-Uni, et qu'elle a été achetée au début des années 2000 par un employé anglais de Citroën. Selon la correspondance que renferme le dossier, ce propriétaire a commencé une restauration mais a été obligé de vendre la voiture avant de la racheter en 2009 et de terminer les travaux un an plus tard. Toujours d'après les documents du dossier, un des deux moteurs aurait été remplacé à un moment donné par une version 602 cm³, mais cet écart a été corrigé et elle est bien équipée aujourd'hui de deux bicylindres 425 cm³. Elle a été achetée en 2012 par son avant-dernier propriétaire, un collectionneur de Citroën 2 CV sous toutes ses formes, puis en 2022 par son actuel propriétaire.

Aujourd'hui dans sa livrée d'origine, le vert foncé de la "Guardia Civil", elle présente les particularités techniques de ce modèle original, avec en particulier ses deux moteurs, ses réservoirs sous les sièges avant, ses ailes arrière échancrées, ses petites ouïes de montant arrière, sa roue de secours de capot.

Cette 2 CV 4x4 à deux moteurs avait été mise au point par Citroën à l'époque où la France effectuait des recherches pétrolières dans le Sahara, d'où le surnom qui lui a été rapidement attribué, mais ses capacités de franchissement en feront une voiture appréciée également des habitants des zones de montagnes. Elle est aujourd'hui une vraie curiosité, unique en son genre, et de plus extrêmement rare puisque la production s'est limitée à 693 exemplaires de 1961 à 1967. Toutes ces caractéristiques en font la 2 CV la plus convoitée par les amateurs du monde entier, et l'exemplaire que nous proposons en est une très belle représentante, restaurée avec beaucoup de soin et de fidélité.

Built at the time in Citroën's factory at Vigo in Spain, this 2 CV 'Sahara' was part of a batch of 80 such vehicles destined for the Spanish 'Guardia Civil'. The documents with it show that it was then registered in the UK in 1983 and was bought at the beginning of the 2000s by an English Citroën employee. According to the correspondence in the history file, its then owner started to restore the car, but had to sell it before buying it back in 2009 and completing the work a year later. The documents in the history file also suggest that one of the two engines was replaced at some point by a 602cc unit, but this discrepancy was put right and the car now has its correct two 425cc flat-twin engines. It was bought in 2012 by its last-but-one owner, a collector of 2 CVs of all kinds, and then in 2022 by its current owner.

Finished today in its original colour, the dark green used by the 'Guardia Civil', it has all the

technical features specific to this original model, in particular its twin engines, fuel tanks beneath the front seats, cutaway rear wings, small vents set into the rear pillars and bonnet-mounted spare wheel.

The twin-engined 2 CV 4x4 was developed by Citroën at a time when France was carrying out oil exploration in the Sahara, hence the nickname it soon acquired, but its off-road abilities would also make it a vehicle appreciated by users living in mountainous areas. Today, it is a real curiosity and one of a kind; in addition, it is extremely rare, as only 693 were built from 1961–1967. All these characteristics make this the most sought-after 2 CV by enthusiasts throughout the world, and the example we are offering is a fine representative of the model, which has been restored with great care and respect for originality.

1963 FERRARI 250 GTE SÉRIE III

Carte grise française
French title

Châssis n° 4571
Moteur n° 4571

300 000 - 350 000 €

• Vendue neuve en France par la Franco-Britannic

• Moteur d'origine, numéros concordants

• Certification Ferrari Classiche

• Sold new in France by Franco-Britannic

• Original engine, matching numbers

• Ferrari Classiche certification



Sortie de l'usine de Maranello le 30 avril 1963, cette Ferrari 250 GTE était de teinte « Rosso » avec intérieur en cuir Connolly noir. Elle a été livrée neuve en France et vendue par l'intermédiaire de l'importateur Franco-Britannic à Levallois-Perret, près de Paris. La facture d'achat figure au dossier et son premier propriétaire, la compagnie aérienne Interocean Airways basée à Paris, l'a immatriculée le 17 mai 1963. Cette voiture a ensuite changé plusieurs fois de mains, en France et au Luxembourg où elle a été

immatriculée 29737 dans les années 2000. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en février 2023 et l'a confiée en juillet de la même année au garage Dino Sport de Clarbec pour une révision importante (facture de 6 200€).

Il est important de noter que cette voiture a fait l'objet d'une certification par Ferrari Classiche, qui confirme la présence de sa mécanique d'origine (numéros concordants). En plus de ce précieux certificat, elle est accompagnée d'un rapport du spécialiste Marcel Massini, du

This Ferrari 250 GTE left the factory in Maranello on 30 April 1963; it was finished in 'Rosso' with a black Connolly leather interior. It was delivered new in France and sold through the importer Franco-Britannic at Levallois-Perret, outside Paris. The sales invoice is in the car's file and its first owner, Interocean Airways, based in Paris, registered it on 17 May 1963. The car then changed hands several times, in France and Luxembourg, where it was registered '29737' during the

2000s. Its current owner bought it in February 2023, and in July that year he sent it to Dino Sport in Clarbec for a major service (billed for 6200 €).

It should be noted that the car has been certified by Ferrari Classiche, who confirmed the presence of its original engine (matching numbers). As well as this precious certificate, it comes with a report by the specialist Marcel Massini, its original warranty booklet (in the name of Interocean Airways) and old



carnet de garantie d'origine au nom d'Interocean Airways et d'anciens documents d'immatriculation datant de son passage au Luxembourg.

Dans sa belle teinte rouge bordeaux et avec une sellerie en cuir noir légèrement patinée, cette voiture fait honneur à ce coupé 2+2 dont le classicisme intemporel associé au prestige du moteur V12 ne peut que séduire les amateurs.

registration documents dating from its time in Luxembourg.

With its handsome burgundy paintwork and lightly patinated black leather upholstery, this car does justice to this 2+2 coupé, whose combination of timeless, classical good looks and prestigious V12 engine cannot fail to appeal to enthusiasts.



1962 BENTLEY S3 CONTINENTAL COUPÉ HJ MULLINER

Carte grise française
French title

Châssis n° BC20XA

190 000 - 230 000 €

• Modèle exclusif fabriqué à 8 exemplaires seulement en RHD

• Une des dernières Bentley à carrosserie spéciale

• Magnifique présentation

• Exclusive model, only 8 RHD cars built

• One of the last coachbuilt Bentleys

• Magnificently presented



La S3 Continental que nous proposons est l'une des huit voitures fabriquées en conduite à droite par HJ Mulliner. Livrée neuve en décembre 1962 à la société Strauss Turnbull & Co, elle était immatriculée 900 EYN par son premier propriétaire qui la conserva jusqu'en septembre 2012, date à laquelle elle a été achetée en Angleterre par son avant-dernier propriétaire auprès des établissements Cheshire Classic Cars. Elle a ensuite fait l'objet de travaux totalisant plus de 20 000 €, dont une importante révision en 2021 en Belgique pour près de 10 000 €. L'actuel propriétaire a fait effectuer une révision complète avec réfection des carburateurs, pour plus de 1 400 €. Cette Bentley est

accompagnée d'un très important dossier avec de nombreuses factures, d'un manuel d'utilisation d'origine et d'anciens documents d'immatriculation.

Sa teinte rouge bordeaux réhausse de superbe façon sa carrosserie fluide et élégante, un des plus beaux dessins des plus exclusifs sur la base de ce châssis. L'intérieur est à la hauteur de cette magnifique présentation, avec une sellerie en cuir beige et des boiseries impeccables. Cette voiture exclusive combine le luxe et le confort d'un des modèles les plus chers de son époque avec l'élégance et la rareté d'une carrosserie spéciale. Des caractéristiques qui n'échapperont pas à l'œil des connaisseurs.

The S3 Continental we are offering for sale is one of only eight right-hand-drive cars built by H.J. Mulliner. Delivered new in December 1962 to the firm Strauss Turnbull & Co., it was registered 900 EYN by its first owner, who kept it until September 2012, when it was purchased in England by its last-but-one owner from Cheshire Classic Cars. Work was then carried out on it at a cost of more than 20,000 €, including a major overhaul in 2021 in Belgium for nearly 10,000 €. The current owner has had a full service carried out and the carburettors rebuilt, at a cost of more than 1400 €. The Bentley comes with an extensive file

containing numerous bills, an original owner's manual and old registration documents.

Its burgundy red paintwork splendidly accentuates its elegant, flowing bodywork, one of the most attractive and exclusive designs to grace this chassis. The interior is a match for its magnificent exterior, with beige leather upholstery and immaculate woodwork. This exclusive car combines the luxury and comfort of one of the most expensive models of its time with the elegance and rarity of a coachbuilt model. Characteristics which will not go unnoticed by connoisseurs.



1988 BENTLEY CONTINENTAL CABRIOLET

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° SCBZD00A0JCX24441

140 000 - 180 000€

• État proche du neuf, 13 600 km d'origine

• Deux propriétaires seulement depuis l'origine

• Rarissime dans sa version européenne

• *Almost-new condition, 13,600 km from new*

• *Only two owners since new*

• *Extremely rare in its European version*

Cette superbe Bentley Continental est exceptionnelle à plus d'un titre. Il s'agit tout d'abord d'une rarissime version européenne en conduite à gauche, livrée neuve en 1988 par Bentley Monaco. Et chose introuvable, son kilométrage est ultra-faible avec ses

13 600 km d'origine ; son état est donc exceptionnel et son fonctionnement est savoureux comme une voiture quasi-neuve.

Son premier propriétaire est un ambassadeur africain ayant une résidence secondaire à Cannes. Elle était de couleur « Light Oyster » avec une sellerie « Parchemin », ce qui correspond bien entendu toujours à sa présentation actuelle. Utilisée en de rares occasions, elle a été plus tard confiée à nouveau à Bentley Monaco pour être revendue et, en janvier 2001, son propriétaire actuel en a fait l'acquisition alors que le compteur n'indiquait que 8 600 km. Il s'agit

donc d'une deuxième main.

Depuis, elle n'a roulé qu'avec parcimonie et n'affiche donc que 13 600 km d'origine. Entretien chez Bentley Bruxelles et préservée dans un garage chauffé, elle est accompagnée de la totalité de ses carnets et manuels d'origine et se présente dans un état véritablement exceptionnel, proche du neuf, avec une peinture d'origine magnifique, une sellerie parfaitement préservée et des moquettes impeccables et fraîches.

Alter ego de la Rolls-Royce Corniche, la Bentley Continental représentait le haut de gamme absolu de la marque de Crewe. Bénéficiant d'une qualité de fabrication extrêmement élevée et dotée du V8 de 6,75L alimenté par injection, c'était une des voitures les plus chères du marché et elle n'a été produite qu'à quelque 189 exemplaires (conduite à gauche et à droite confondues

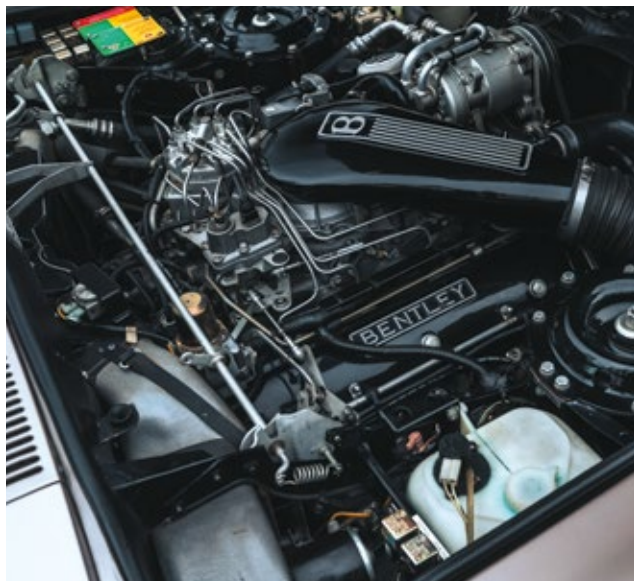
This stunning Bentley Continental is exceptional in many ways. Firstly, it is an extremely rare European version in left-hand drive, delivered new in 1988 by Bentley Monaco. Another rarity is the fact that it has an ultra-low mileage with only 13,600 km since new; its condition is therefore exceptional and the car drives as if it were almost new.

Its first owner was an African ambassador with a second residence in Cannes. It was in "Light Oyster" colour with "Parchemin" upholstery, which of course is still the same combination to date. Used on rare occasions, it was later entrusted once again to Bentley Monaco for resale and in January 2001, its current owner acquired it when the mileage was only at 8,600 km. It is therefore a second-hand car.

Since then, it has barely been driven and therefore only displays 13,600 km from new on the odometer. Serviced at Bentley Brussels and stored in a heated garage, it comes with all its original logbooks and manuals. It is presented in a truly exceptional condition, almost new, with a magnificent original paint, perfectly preserved upholstery, as well as impeccable and fresh carpets.

As the alter ego of the Rolls-Royce Corniche, the Bentley Continental represented the absolute top-tier model of the brand from Crewe. Boasting extremely high build quality and fitted with the 6.75-litre V8 fuel-injected engine, it was one of the most expensive cars on the market and only around 189 examples were produced (left-hand and right-hand drive combined,





produites entre 1985 et 1989). Dans cette configuration européenne en conduite à gauche, on ne doit pas en compter plus de 25 exemplaires environ.

Avec seulement deux propriétaires depuis l'origine, son si faible kilométrage, son harmonie de couleurs et son état, la voiture que nous présentons est une opportunité rare.

manufactured between 1985 and 1989). In this European left-hand drive configuration, there are probably no more than 25 examples, approximately. With only two owners from new, its ultra-low mileage, its harmonious colour scheme and its overall condition, this particular car is a rare opportunity.



1965 BENTLEY S3 CONTINENTAL FLYING SPUR PAR MULLINER PW

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° BC6LXE
Moteur n° 3EBC

260 000 - 320 000 €

- Un des 20 exemplaires construits en conduite à gauche
- Voiture exceptionnelle, européenne d'origine
- Livrée neuve au Baron Janssen et ex-Hubert Fabri
- Carrosserie entièrement en aluminium

- One of 20 left-hand-drive cars built
- An exceptional car, supplied new in Europe
- Delivered new to Baron Janssen and ex-Hubert Fabri
- All-aluminium bodywork



Lorsqu'elle a été livrée neuve le 5 mai 1965, par l'intermédiaire de l'importateur belge Novarobel, au Baron et homme d'affaires Roger Janssen, cette voiture était de couleur noire avec intérieur vert, et équipée de nombreuses options incluant le système d'air conditionné, les quatre vitres électriques. Après quelques années d'usage, elle a été reprise par l'importateur et vendue à la fin des années 80 à M. Philip Wichard, grand collectionneur de voitures d'exception. Après son décès, sa collection a été proposée en avril 1995 aux enchères. A cette époque, cette Bentley Continental affichait 32 000 miles d'origine et sa partie inférieure avait été repeinte en vert

à la demande de M. Wichard. Elle a été achetée par celui qui allait devenir son actuel propriétaire, mais qui l'a cédée en mai 2003 au collectionneur belge Hubert Fabri. Celui-ci lui a fait bénéficier de multiples travaux d'entretien et de restauration, dont une peinture complète de teinte vert pâle, pour un total de quelque 75 000 € et, en décembre 2021, elle a été rachetée par son propriétaire actuel, un grand passionné de la marque, qui l'a intégrée à sa collection.

Superbement préservée et dans un état que l'on pourrait qualifier d'exceptionnel, entretenue régulièrement par English

When it was supplied new on 5 May 1965, through the Belgian importer Novarobel, to the businessman Baron Roger Janssen, this car was black with a green interior and had numerous options, including air-conditioning and four electric windows. After being used for a few years, it was taken back into stock by the importer and sold at the end of the 1980s to Philip Wichard, a major collector of exceptional motorcars. After Wichard died, his collection was sold at auction in April 1995. At the time, the Continental had a recorded mileage from new of 32,000 miles, and the lower part

of its body had been repainted in green, at Wichard's request. It was then bought by the enthusiast who would later become its current owner, but he sold it in May 2003 to the Belgian collector Hubert Fabri. Fabri had extensive maintenance and restoration work carried out, including a complete respray in pale green, at a total cost of some 75,000 €, and in December 2021, its current owner, a great enthusiast for the make, bought it back to add to his collection.

Magnificently preserved and in what may be described as exceptional condition,



Automotive en Angleterre et Lukas Hüni en Suisse, cette Bentley Flying Spur présente un état proche du neuf. Ce modèle, équipé de son moteur d'origine V8 de 6,2L développant 275 ch, le plus luxueux et le plus exclusif de l'époque, bénéficiait d'une carrosserie entièrement en aluminium et de modifications techniques qui lui permettaient d'être plus rapide que la berline de série. De plus, elle est d'une grande rareté et la version à conduite à gauche ne dépasserait pas 20 exemplaires. Cette voiture constitue donc une précieuse occasion d'en acquérir un spécimen remarquablement préservé.

regularly maintained by English Automotive in England and Lukas Hüni in Switzerland, this Bentley Flying Spur looks almost new. This model, with its original 6.2-litre V8 engine developing 275bhp, the most luxurious and exclusive version at the time, had all-aluminium bodywork and technical changes making it faster than the standard saloon. In addition, it is extremely rare, with no more than 20 left-hand-drive versions believed to have been built. This car therefore represents a golden opportunity to acquire a remarkably well preserved example.



1963 BENTLEY S3 CONTINENTAL COUPÉ PARK WARD

Titre de circulation suisse
dédouané en UE
**Swiss title cleared through EU
customs**

Châssis n° BC98LXC

170 000 - 230 000 €

- Provenance prestigieuse :
ex-George Embiricos
- Même propriétaire de 1964 à 2011
- Exceptionnel état d'origine,
combinaison unique de
couleurs
- Très rare version conduite
à gauche (30 exemplaires
seulement)

- *Prestigious origin:
previously owned by George
Embiricos*
- *Same owner from 1964 to 2011*
- *Exceptional original
condition, unique colour
combination*
- *Very rare left-hand drive
version (only 30 produced)*

Cette voiture a été commandée neuve par George A. Embiricos, membre d'une des familles d'armateurs les plus puissantes de Grèce, dont le nom est connu aussi dans le domaine automobile par la célèbre Bentley « Embiricos » dotée d'une extraordinaire carrosserie aérodynamique signée Paulin. Également très important collectionneur d'art, George Embiricos a notamment vendu l'une des cinq versions des « Joueurs de cartes » de Paul Cézanne à la famille royale du Qatar pour près de 200 millions d'euros.

La splendide Continental S3 que nous présentons lui a été livrée en mars 1964 dans sa résidence de Lausanne, en Suisse. De teinte « Docker Green Metallique » avec

sellerie en cuir vert « VM896 », elle était équipée de vitres électriques, avertisseurs haute fréquence, vitres teintées, ceintures de sécurité avant et arrière, antenne électrique, bouton de marche arrière sur le levier de vitesses... Il s'agissait d'une très rare conduite à gauche (30 exemplaires seulement), avec compteur en km/h.

Après le décès de George Embiricos, en 2011, la voiture a été achetée par un collectionneur suisse qui ne l'a pratiquement pas utilisée avant de la vendre en 2015 à son actuel propriétaire, amateur de voitures de la marque qui possède aussi le cabriolet S3 Continental de cette vente. Elle a été dédouanée pour l'Union européenne et a bénéficié d'une révision en Angleterre, puis en Belgique en mars 2023.

This car was ordered new by George A. Embiricos, a member of one of Greece's most powerful ship-owning families, whose name is also known within the motoring world on account of the famous Bentley 'Embiricos' with its extraordinary aerodynamic bodywork by Paulin. Also a major art collector, George Embiricos sold one of the five versions of Paul Cézanne's 'Card Players' to the royal family of Qatar for nearly €200 million.

The splendid Continental S3 we are presenting was delivered to him in March 1964 at his home in Lausanne, Switzerland. In a "Docker Green Metallique" painted finish with "VM896" green leather upholstery, it was

equipped with electric windows, high-frequency horn tweeters, tinted windows, front and rear seatbelts, an electric aerial, reverse button on the gear lever... This was a very rare left-hand drive model (only 30 produced), with a speedometer in km/h.

Following the death of George Embiricos in 2011, the car was bought by a Swiss collector who barely drove it prior to selling it in 2015 to its current owner, amateur of the brand who also owns the S3 Continental convertible from this sale. It has been cleared by customs for the European Union and has previously been serviced in the UK, then in Belgium in March 2023.





Cette rare S3 Continental est aujourd'hui en superbe état d'origine, l'aisance de la famille Embiricos lui ayant permis de l'entretenir sans compter. Le fait que ce coupé Park Ward de style « chinese eyes » soit resté jusqu'à 2011 dans la même famille est un gage d'intégrité et, dans sa sublime combinaison de teintes, il sera parfaitement à l'aise tant sur la route des vacances que sur les pelouses des concours d'élégance les plus enviés.

Today, this rare S3 Continental is in superb original condition, the Embiricos family's affluence having allowed them to maintain it without any consideration for cost. The fact that this Park Ward 'Chinese eyes' coupé has remained in the same family until 2011 is a mark of its integrity and, in its sublime combination of colours, it will be perfectly at home both on the road when out for a holiday drive, and on the lawns of the most prestigious 'Concours d'Elegance'.



1970 ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR ZAGATO

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° AR1800150
Moteur n° ARO00530*271915

35 000 - 45 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Un des 200 1ers exemplaires,
avec ouvrants en alu

• Importante remise en état en
2012

• Rare et originale

• One of the first 200 examples,
with aluminium doors

• Major restoration in 2012

• Rare and original



Produit à seulement 1108 exemplaires, le coupé Junior Zagato GT 1300 présenté en 1969 bénéficiait d'un dessin audacieux, très en avance sur son temps du point de vue stylistique, tandis que la mécanique de la Giulia assurait son caractère sportif. Les 200 premiers exemplaires furent assemblés avec des ouvrants en aluminium, et l'exemplaire ici présenté est l'un d'eux. Sorti d'usine le 8 avril 1970, il fut immatriculé le 22 avril suivant à Aoste en Italie. Il est ensuite resté 10 ans en Italie aux mains de son premier propriétaire avant d'être racheté par un spécialiste Zagato. Ce dernier l'a conservé 3 ans en Angleterre avant de le revendre en France en 1983. Il a fait l'objet d'un article en 2013 dans la revue Auto Rétro, où son précédent propriétaire, alors vice-président de l'Alfa Classic Club détaille les importants travaux nécessaires à sa restauration après son achat en

2011. Un dossier de factures en témoigne, avec restauration complète de la carrosserie avant peinture, remise en état des trains roulants, révision mécanique et mise au point, avec volant moteur allégé et arbres à cames sport, boîte de vitesses refaite... Un rapport d'expertise réalisé en 2017 qualifiait l'état de la voiture d'« exceptionnel », elle fut d'ailleurs exposée sur le stand de l'Alfa Classic Club à Rétromobile en 2018, avant d'être vendue la même année à son actuel propriétaire, ayant parcouru 8 000 km depuis sa restauration. Inscrit à l'Alfa Romeo Zagato Register, ce superbe coupé est depuis resté dans un état remarquable. Sa discrète préparation mécanique complétée de filtres à air « camembert » et d'une ligne échappement en inox ne rend que plus désirable ce dessin qui n'a pas pris une ride.

With only 1,108 examples produced and introduced in 1969, the Junior Zagato GT 1300 coupe featured a bold design that was well ahead of its time stylistically, while the Giulia's engine ensured its sporty character. The first 200 examples were assembled with aluminium panels and this particular car is one of those. It left the factory on the 8th April 1970 and was registered on the 22nd April of the same year in Aosta, Italy.

It then remained in Italy for 10 years in the hands of its first owner before being bought by a Zagato specialist. The latter kept it for 3 years in England before selling it in France in 1983. In 2013, it was featured in the Auto Retro magazine where its previous owner (Vice President of the Alfa Classic Club at the time) detailed the significant work required for its restoration after he purchased

it in 2011. A file of invoices demonstrates the work, which included a bodywork restoration prior to repainting, overhaul of the running gear, engine rebuild and tuning with lightened flywheel and sports camshafts, gearbox rebuild etc.

A 2017 inspection report described the car's condition as "exceptional"; it was also exhibited at Rétromobile in 2018 on the Alfa Classic Club stand, before being sold the same year to its current owner, having travelled 8,000 km since its restoration. Registered with the Alfa Romeo Zagato Register, this superb coupe has since remained in remarkable condition. Its discreet mechanical preparation, including "camembert" air filters and a stainless steel exhaust system, only add to the desirability of a design that has aged gracefully.

1984 RENAULT 5 TURBO 2

Carte grise française
French title

Châssis n° VF1822000E0000867
Moteur n° 0003475

80 000 - 100 000 €

- Version spéciale, équipement unique
- Commandée selon les souhaits de l'émir Al-Thani
- Trois propriétaires seulement
- Voiture très bien préservée avec ses spécificités

- *Special version, unique equipment*
- *Ordered according to the Emir Al-Thani's requests*
- *Only three owners since new*
- *Highly well-preserved car with original specifications*



Sous son allure relativement discrète, cette Renault 5 Turbo 2 est tout à fait unique. Elle correspond en effet à une commande spéciale de l'ambassade du Qatar à Paris ce qui, pour une voiture de rallye, est exceptionnel. Commandée selon les souhaits de l'émir Al-Thani et immatriculée le 20 avril 1984 sous le numéro diplomatique 126 CD 108, elle bénéficiait d'une peinture extérieure noire irisée et de jantes Gotti, avec pour l'habitacle une finition spéciale, sans équivalent : sièges de Turbo I en cuir et tissus noir rayé, tableau de bord entièrement habillé de cuir, volant à jante cuir, vitres et rétroviseurs électriques, ancien téléphone Thomson. Les modifications étaient également mécaniques, avec des suspensions « Cévennes » et, semble-t-il, un kit « 200 ch » avec pistons forgés et échappement spécial.

Cette voiture a été très peu

utilisée car elle n'affichait que 15 000 km quand elle a été vendue en octobre 1999 à son deuxième propriétaire. Celui-ci en a assuré l'entretien régulier, tout en roulant modestement : lors de son achat en février 2023 par son troisième et actuel propriétaire, le compteur affichait moins de 27 900 km.

Cette voiture tire aujourd'hui grand avantage de ce passé « tranquille », rare pour cette spéciale d'homologation. Elle est très bien préservée, avec les spécificités uniques de sa commande spéciale. Accompagnée de son manuel d'utilisation, de son carnet d'entretien et d'une attestation Renault, elle présente les qualités dynamiques exceptionnelles de ce modèle de rallye symbolisant l'arrivée du turbo et ne peut qu'attirer l'attention des amateurs souhaitant s'offrir une version qui reste absolument sans équivalent.

Beneath its relatively understated appearance, this Renault 5 turbo 2 is truly unique. It was a special order from the Qatari Embassy in Paris, which is exceptional for a rally car. Ordered according to the wishes of Emir Al-Thani and registered on the 20th April 1984 under the diplomatic number 126 CD 108, it had an iridescent black exterior paint and Gotti rims, as well as a special interior finish unlike any other: Turbo I seats with leather and striped black fabric, as dashboard entirely covered in leather; leather-rimmed steering wheel, electric windows and mirrors, old Thomson phone. There were also mechanical modifications, which included the "Cevennes" suspension and apparently, a "200 hp" kit with forged pistons and a special exhaust.

With only 15,000 km on the odometer, this car was barely used when it was sold in October 1999 to its second owner. The latter got it serviced regularly while driving it modestly; when it was purchased in February 2023 by its 3rd and current owner, the mileage was then just below 27,900 km.

Today, this car greatly benefits from its "quiet" history, which is rare for this homologation special. It's highly-well preserved and retains unique specifications of its special order. Accompanied by its user manual, its service logbook and a Renault certificate, it has the exceptional dynamic qualities of this rally car model that symbolises the arrival of the turbo. It will definitely attract the attention of enthusiasts looking to acquire a version that remains truly unmatched.

1980 FERRARI 512 BB

Carte grise française
French title

Châssis n° 29823
Moteur n° 00515

190 000 - 220 000 €

- Matching numbers
- Vendue neuve en France par Pozzi
- 4^e main, entretien très suivi
- Sortant de la grande révision chez Pozzi Le Mans (25 000 €)

- Matching numbers
- Sold new in France by Pozzi
- 4th hand, consistent maintenance
- Coming out of the major overhaul at Pozzi Le Mans (€25,000)



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

révision complète.

En août 2024, alors qu'elle avait 58 578 km, la voiture fut entièrement revue par Charles Pozzi Le Mans, avec dépose du groupe motopropulseur afin de remplacer la courroie de distribution et effectuer le jeu aux soupapes. Le pare-brise avec Antenne radio intégré a été remplacé car il était fissuré, ainsi que le faisceau d'allumage, le réservoir de Lockheed, le Calorstat, les durites de refroidissement. L'allumage et la carburation ont été revus. Plus de 25 000 € ont été dépensés chez Pozzi pour que la voiture fasse preuve d'un fonctionnement sans reproche et la climatisation a été rechargée.

On ne peut que recommander ce bijou, livré avec sa trousse complète d'origine avec manuel d'utilisation,

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

undergone a complete overhaul. This BB512 has a mileage of just over 58,000 km and just came out from a complete overhaul.

In August 2024, after 58,578 km, the car was completely overhauled by Charles Pozzi at Le Mans, with removal of the drive train to replace the timing belt and adjust the valve clearance. The windscreen with integrated radio antenna was replaced as it was cracked, as were the ignition wiring harness, Lockheed tank, Calorstat and cooling hoses. Ignition and carburetion were also overhauled. More than €25,000 was spent at Pozzi to ensure the car's faultless operation, and the air conditioning was recharged.



carnets de garantie et d'entretien tamponné ainsi que le manuel de la radio. Plus rare que la version injection (929 exemplaires contre 1 007 à injection), la 512BB est la toute dernière Ferrari à carburateurs. A ce titre, cet exemplaire d'origine française, matching numbers, n'ayant connu qu'un nombre limité de propriétaires, sortant d'une grande révision, et dans une des combinaisons de couleurs les plus attractives, offre un indéniable attrait.

We can only recommend this marvel delivered with its full original case including user manual, warranty and stamped service logbook, as well as the radio manual. Rarer than the injection version (929 units compared to 1,007 with injection), the 512BB is the very last Ferrari with carburetors. Having known only a limited amount of owners, this example of French origin with matching numbers, just serviced, and in one of the most attractive colour combinations, offers an undeniable appeal.



1977 MASERATI MERAK SS

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° AM122/A*1642*

50 000 - 70 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Voiture bien préservée d'origine
- Modèle attractif, deux petites places arrière
- Version SS, performances intéressantes

- *Well preserved from new*
- *Attractive model, two small rear seats*
- *SS version with nice performance*



Plus légère que la Bora dont elle était issue, la Merak était équipée du V6 de 3L mis au point pour la Citroën SM et avait l'avantage de deux petites places arrière. La version SS lancée en 1975 bénéficiait d'une puissance plus importante qui la rendait compétitive en face des Lamborghini Urraco et Ferrari Dino.

La Maserati Merak SS que nous proposons a quitté l'usine le 9 février 1977 et a été immatriculée pour la première fois le 21 février 1978 à Milan. Elle était de couleur « Rosso Fuoco », c'est-à-dire « rouge feu », avec sellerie en cuir noir. D'après les informations dont nous disposons, elle aurait connu un total de quatre propriétaires en Italie, dans la région de Milan, avec une dernière immatriculation dans

la région de Mantoue. C'est dans cette ville que l'actuel propriétaire allemand l'a achetée en 2015, ajoutant ainsi une Maserati rouge à son importante collection sur ce même thème. Depuis, elle a été rapatriée en Allemagne où elle a rejoint ses consœurs, mais n'a pratiquement pas roulé et son propriétaire la vend par manque d'utilisation.

Elle n'a jamais été restaurée et présente un très bel état de conservation, avec son intérieur d'origine en cuir noir. Elle ne présente pas de défaut visible, mais une révision sérieuse s'imposera avant de l'utiliser sans retenue. Elle est vendue avec un titre de circulation annulé. Elle offre l'avantage d'une voiture qui a gardé son allure et son intégrité d'époque dans une version particulièrement intéressante.

Lighter than the Bora on which it was based, the Merak was powered by the 3-litre V6 developed for the Citroën SM and had the advantage of offering two small rear seats. The SS version, introduced in 1975, was more powerful, enabling it to compete with the Lamborghini Urraco and Ferrari Dino.

The Merak SS we are offering for sale left the factory on 9 February 1977 and was first registered on 21 February 1978 in Milan. It was finished in 'Rosso Fuoco' (flame red), with black leather upholstery. According to the information available to us, it had four owners in Italy, in the area around Milan, and was last registered in the Mantua

area. It was there that its current German owner bought the car in 2015, thus adding a red Maserati to his large collection of cars on this theme. Since then, it has been brought back to Germany to join its peers, but it has hardly been driven and its owner is now selling it for lack of use.

It has never been restored and is in very well preserved condition, with its original black leather interior. It has no obvious faults, but a thorough service should be carried out before it is driven hard. It is sold with a cancelled Italian libretto. It has the benefit of being a car which has kept its original appearance and integrity and is offered in a particularly interesting version.

1969 MASERATI INDY 4200

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° AM116/*138*

Moteur n° AM116/*138*

50 000 - 65 000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Très bel état, moteur d'origine
- Véritable quatre places
- Élégante et performante
- Travaux récents

- *Very good condition, original engine*
- *A genuine four-seater*
- *Elegant and fast*
- *Recent mechanical works*



Dessinée et réalisée par la carrosserie Vignale et présentée au Salon de Genève 1969, la Maserati Indy présentait l'avantage d'une carrosserie pouvant loger quatre personnes, avec une vitre arrière inclinée servant de porte de coffre. La pièce maîtresse de la voiture était son V8 quatre arbres, conçu par Giulio Alfieri et dérivé de celui de la Maserati 5000 GT. Souple et endurant, il développait 250 ch dans sa version 4,2 litres. En outre, l'Indy bénéficiait d'un aménagement luxueux, marque de fabrique de Maserati.

Lorsqu'elle a été livrée neuve le 7 octobre 1969 à Palermo, en Sicile, la présente Maserati Indy était de teinte bleu clair métallisé (« Celeste Chiaro »), avec un intérieur en cuir bleu. En 2015, elle a été achetée à

Classic & Race Cars - Peter Schleifer & Co, à Leipzig, par un important collectionneur de sportives italiennes basé en Bavière. Elle a été ensuite complètement révisée par HC History Car, de Bernd Werndl, à Munich et, depuis, elle a fait l'objet d'opérations d'entretien qui, entre 2015 et 2024, ont totalisé 21 650 €.

Elle se présente aujourd'hui dans un très bel état, dans la teinte rouge qu'affectionne notre collectionneur, que ce soit au niveau de la carrosserie ou de l'intérieur magnifiquement préservée. Le compartiment moteur, avec sa mécanique d'origine, est à l'avant et cette voiture permettra à son acquéreur de transporter sa famille, grâce aux places arrière, pour partir en balade ou en voyage.

Designed and built by the coachbuilder Vignale and launched at the Geneva Motor Show in 1969, the Maserati Indy had the advantage of a body offering room for four, with a sloping rear window that provided access to the boot. At the heart of the car was its quad-cam V8, designed by Giulio Alfieri and based on the engine fitted to the Maserati 5000 GT. Flexible and strong, it produced 250bhp in 4.2-litre guise. In addition, the Indy was luxuriously finished, Maserati's hallmark.

When it was delivered new on 7 October 1969 in Palermo, in Sicily, this Indy was finished in light blue metallic ('Celeste Chiaro') with a blue leather interior. In 2015, it was bought

from Classic & Race Cars – Peter Schleifer & Co. in Leipzig by a major collector of Italian sports cars based in Bavaria. It was then completely overhauled by Bernd Werndl's workshop, HC History Car, in Munich, and since then has undergone maintenance work for a total cost between 2015 and 2024 of 21,650€.

Finished in red, the colour our client particularly likes, it is in very good condition today, whether in terms of its bodywork or its superbly preserved interior. The engine bay, with its original engine, is just as good, and thanks to the car's rear seats, its new owner will be able to take the family out for trips or holidays.

1973 MASERATI BORA 4900

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° AM11749546

Moteur n° AM107/11/49*546*

120 000 - 140 000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Belle présentation, restauration ancienne de qualité
- Moteur 4,9 litres d'origine (« matching numbers »)
- Modèle élégant et homogène
- Un des chefs-d'œuvre de Giugiaro

- *Attractive condition, older high-quality restoration*
- *Original 4.9-litre engine (matching numbers)*
- *Elegant and harmonious model*
- *One of Giugiaro's masterpieces*



Comme nous l'a confirmé l'usine Maserati, cette voiture a été livrée neuve de couleur blanche (« Bianco Polo ») avec sellerie en cuir bleu. Au cours de son existence, elle a fait en Italie l'objet d'une réfection, à la suite de quoi elle a reçu une certification de l'Automotoclub Storico Italiano (ASI) italien. Cette restauration a très bien supporté le passage des années et, plus récemment, le système de freinage hydraulique Citroën a été remplacé par un dispositif de Jaguar Type E, plus facile à entretenir et offrant un meilleur agrément de conduite.

Elle a été achetée en 2015 par son actuel propriétaire, un important collectionneur bavarois de GT italienne, à un amateur privé. Depuis 2018, environ 7 000 euros ont été dépensés en opérations d'entretien effectuées par History Car München, atelier dirigé par Bernd Werndl à Munich, en Allemagne. La voiture ne présente visuellement aucun signe d'accident et la peinture, d'une épaisseur mesurée de 300 à 500 microns, est d'une belle qualité.

Rappelons que, avant Ferrari, Maserati a su dès 1971 répondre à Lamborghini et sa Miura à moteur

As the Maserati factory has confirmed, this car was delivered new in white ('Bianco Polo') with blue leather upholstery. During its lifetime it was restored in Italy, and following this it was certified by the Automotoclub Storico Italiano (ASI). The restoration has stood up very well to the passage of time, and more recently, the Citroën hydraulic braking system was replaced by a system from a Jaguar E-Type which is easier to maintain and nicer to use.

It was bought in 2015 by its current owner, a leading Bavarian collector of Italian GTs,

from a private enthusiast. Since 2018, some 7,000 euros have been spent on service work carried out by History Car München, the workshop run by Bernd Werndl in Munich. The car shows no signs of accident damage and the paint, with a thickness measured at 300–500 microns, is of high quality.

It is worth repeating that Maserati was ahead of Ferrari in offering, as early as 1971, a response to Lamborghini and its mid-engined Miura. The design of the new Bora was the work of



central. Le dessin de la nouvelle Bora à été confié à Giorgetto Giugiaro qui a signé une ligne sobre et fine autour du V8 à quatre ACT provenant de la Ghibli. La Bora était une des machines à moteur central les plus homogènes du moment et sa diffusion limitée, avec 564 exemplaires produits, en fait un modèle rare. L'exemplaire que nous proposons constitue donc l'intéressante opportunité d'acquérir une Bora de belle présentation et dotée de son V8 de 4,9L d'origine, le plus puissant de la gamme Maserati d'alors.

Giorgetto Giugiaro, who created a shape with fine and understated lines, built around the quad-cam V8 from the Ghibli. The Bora was one of the most harmoniously designed mid-engined cars of its day and its limited production – with just 564 cars built – makes it a rare model. The example we are offering therefore represents an interesting opportunity to buy a well-presented Bora with its original 4.9-litre V8, Maserati's most powerful engine at the time.



1977 MASERATI KHAM SIN 4900

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° AM120*264*
Moteur n° AM115/10/49*264*

120 000 - 140 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Restauration de grande qualité, près de 100 000 €
- Moteur et transmission d'origine
- Modèle rare, élégant et original
- Désirable version 4,9L remise en configuration européenne

- *High-quality restoration, for nearly 100,000 €*
- *Original engine and transmission*
- *Rare, elegant and original model*
- *Desirable 4.9-litre model, returned to European spec*



Livrée neuve le 26 octobre 1977 au Qatar, cette Maserati Kham sin était alors de teinte blanche (« Bianco Polo ») avec sellerie en velours bleu. Achetée en 2015 en Italie par son propriétaire actuel, un important collectionneur bavarois de sportives italiennes, elle a bénéficié d'une remise en état complète entre 2016 et 2020. Le moteur a été confié à Sportwagen-Center-Sieben, spécialiste de la marque basé à Thulbach, en Bavière ; la carrosserie et la peinture à l'entreprise Ostermeier, à Munich ; et l'intérieur à Autosattlerei Kraft, à Munich également. Au total, les coûts de restauration se sont élevés à quelque 95 000 €, chiffre qui se répercute sur la qualité de l'ensemble : peinture rouge de toute beauté, intérieur impeccable en velours bleu conforme à son aspect d'origine, finition moteur superbe. Celui-ci est toujours celui d'origine (confirmé par l'usine

Maserati), de même que la boîte de vitesses. C'est peu de dire que cette voiture fait honneur à ce modèle mal connu de la production Maserati, particulièrement rare puisque sa production n'a pas dépassé 435 exemplaires entre 1974 et 1982.

Forte d'un nom qui souffle comme un vent égyptien, la Kham sin était la dernière Maserati conçue par Giulio Alfieri et, dans cette désirable version autour du V8 4,9L de 320 ch, elle adoptait quatre roues indépendantes et l'assistance Citroën pour les freins et la direction. La ligne signée Marcello Gandini, pour Bertone, combinait élégance et originalité, avec à l'arrière un panneau vitré dans lequel semblait flotter les feux. Le présent exemplaire représente magnifiquement ce modèle puissant, élégant et peu banal.

Supplied new on 26 October 1977 to Qatar, this Maserati Kham sin was then white ('Bianco Polo') with blue velour upholstery. Bought in 2015 in Italy by its current owner, a major collector of Italian sports cars from Bavaria, it was completely restored between 2016–2020. The engine was entrusted to Sportwagen-Center-Sieben, a Maserati specialist at Thulbach in Bavaria, the body and paintwork to Ostermeier in Munich and the interior to the Autosattlerei Kraft, also in Munich. The total cost of the restoration amounted to 95,000€, a figure reflected in the quality of the entire car, with its utterly beautiful red paintwork, immaculate blue velour interior, which looks exactly as it did originally, and superbly finished engine. The latter is the original unit (confirmed by the Maserati

factory), as is the gearbox. It would be an understatement to say that this car does justice to this little known model from Maserati, which is particularly rare as only 435 cars were built from 1974–1982.

Named after an Egyptian wind, the Kham sin was the last Maserati designed by Giulio Alfieri and in this desirable version with its 320bhp 4.9-litre V8, it featured all-round independent suspension and Citroën's hydraulically assisted systems for its brakes and steering. Its styling by Marcello Gandini for Bertone combined elegance and originality, with a glass panel at the rear in which the taillights seemed to float. This is a magnificent example of this powerful, elegant and unusual model.

1990 RANGE ROVER VOGUE 3,9L

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° SALLHAMM4GA417147

40 000 - 60 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Un seul propriétaire durant 33 ans

• Moins de 65 900 km d'origine documentée

• État exceptionnel d'origine

• *One owner for 33 years*

• *Less than 65,900 km from new, documented*

• *Exceptional original condition*



Cette Range Rover Série I est exceptionnelle par son état et son nombre de propriétaires : le premier l'a gardée jusqu'en 2023, soit l'incroyable durée de 33 ans. Le deuxième l'a achetée pour son épouse mais celle-ci ne l'a pas trouvée suffisamment moderne, en particulier parce qu'elle est dépourvue de système de navigation par satellite, si bien qu'elle ne l'a pas utilisé. Aujourd'hui, la voiture affiche moins de 65 900 km d'origine.

Cet étonnant historique se reflète évidemment dans son état, tout aussi unique. La peinture est celle d'origine, « Colorado Silver », extrêmement bien préservée. Son épaisseur a été mesurée, ne faisant apparaître qu'un seul endroit probablement repeint, une partie du toit.

L'intérieur est tout aussi beau et complètement d'origine avec ses sièges et contreportes en velours gris. Le compartiment moteur est lui aussi impeccable.

Il s'agit d'une désirable version équipée du V8 essence de 3,9L, accouplé à une boîte automatique. Cette voiture est accompagnée du mode d'emploi de la radio et de son carnet d'entretien dont le premier tampon date du 19 octobre 1990, à 1 330 km, jusqu'à 2005 à 59 640 km. Le deuxième et dernier propriétaire a fait faire une révision récente, à 65 480 km, pour la somme de 3 000 €.

L'état et l'histoire de cette Range Rover classique en font une pièce rare, qui ne manquera pas de séduire les amateurs de plus en plus nombreux de ce modèle qui a marqué son époque.

This Range Rover Series I is exceptional for both its condition and its ownership history: the first owner kept it until 2023, equivalent to an incredible 33 years. The second owner purchased it for his wife but the latter did not find it modern enough, particularly due to the lack of satellite navigation system; consequently, she did not use it. The car now has a mileage of less than 65,900 km since new.

This astonishing history is naturally reflected in its condition, which is equally unique. It has the original "Colorado Silver" colour, which has been extremely well preserved. Its thickness was measured, revealing only one area that was probably repainted (part of the roof).

The interior is equally beautiful and completely original, with its grey velvet seats and door panels. The engine compartment is also impeccable.

This is a desirable version equipped with the 3.9-litre V8 petrol engine connected to an automatic gearbox. This car comes with the radio owner's manual and its service logbook, with the first stamp dating from 19th October 1990 at 1,330 km and continuing through to 2005 at 59,640 km. The second and final owner had it serviced recently at 65,480 km at the cost of €3,000.

The condition and history of this classic Range Rover make it a rare piece and will certainly appeal to the growing number of enthusiasts of this model that has marked its era.

1958 MERCEDES-BENZ 220 S CABRIOLET

Titre de circulation anglais,
dédouané EU

**British title, EU customs
clearance**

Châssis n° 1800308510470

Moteur n° 1809248507740

190 000 - 220 000 €

- Restauration à neuf par Kienle en 1995
- Environ 30 ans entre les mains de Mrs. Woodward, NYC
- Modèle rare et recherché

- *Restored like new by Kienle in 1995*
- *Owned by a Mrs. Woodward in New York City for 30 years*
- *Rare and sought-after model*



Cette voiture se distingue par un passé connu depuis l'origine, un faible nombre de propriétaires et un état de restauration remarquable. Son histoire débute le 25 juillet 1958, quand Mary T. Woodward, résidente à New York, vient en prendre livraison directement chez Mercedes, à Sindelfingen. Elle en profite pour effectuer un voyage en France où elle fait même réviser la voiture comme l'indiquent des tampons du carnet d'entretien, à Cannes et à Antibes. Après un passage à Bruxelles pour l'Exposition Internationale, Mme Woodward expédie début octobre 1958 sa Mercedes à New York où elle est immatriculée, avant de changer

de numéro en arrivant à Palm Beach, en Floride, où sa propriétaire déménage ensuite. Tous les documents authentiques de douanes sont présents dans le dossier.

Elle arrête d'utiliser la Mercedes sans doute autour des années 80 et, au cours de l'été 1993, la voiture est remarquée dans un garage de Palm Beach par Peter Tigges. Sous une couche de poussière, elle semble bien préservée et en tout cas entièrement d'origine. M. Tigges en tombe amoureux, l'achète et l'envoie en Allemagne au garage Kienle Automobiltechnik, un des meilleurs spécialistes de la marque. Transportée par container depuis

This car is set apart by its history, known since it was new, low ownership and remarkable restored condition. Its story began on 25 July 1958, when Mary T. Woodward, who lived in New York, took delivery of the car directly from Mercedes at Sindelfingen. She took the opportunity to travel to France and even had the car serviced there, as can be seen from the stamps in the service book from Cannes and Antibes. After visiting Brussels for the World Fair, Mrs. Woodward had her Mercedes shipped to New York, where it was registered, before receiving a

new number when it arrived at Palm Beach in Florida, where its owner subsequently moved. All the original customs documents are in the car's history file.

She most likely stopped using the car in the 1980s, and in the summer of 1993, the car was spotted in a garage at Palm Beach by Peter Tigges. Under a layer of dust, it appeared to be well preserved and, in any event, completely original. Tigges fell for the car, bought it and had it sent to Kienle Automobiltechnik in Germany, one of the top Mercedes specialists. Shipped by container from the US in September 1993,



les États-Unis en septembre 1993, la 220 S cabriolet sort des ateliers Kienle presque deux ans plus tard et, le 26 juillet 1995, entièrement restaurée, elle retourne à Palm Beach. Pour M. Tigges, le total déboursé pour cette magnifique remise en état est d'environ 250 000 \$. Quoi qu'il en soit, il utilise ensuite sa Mercedes avec parcimonie jusqu'au 9 mars 2018, date de la vente aux enchères au cours de laquelle elle est achetée par la société « Classic and Art Invest », basée au Liechtenstein. Elle retourne ensuite au garage Kienle pour être mise en vente ; depuis la restauration, elle n'a parcouru que 6 650 miles (10 700 km) !

Le 6 février 2019 elle est achetée par la société Vanderbilt Holding Ltd, de Newport (Rhode Island), représentée par son actionnaire principal, l'homme d'affaires et milliardaire Peter de Savary. Il l'envoie en février 2022 en Grande-Bretagne où elle est immatriculée le 1er octobre de la même année. Un mois plus tard, Peter de Savary est victime d'une attaque cardiaque à laquelle

il succombe à l'âge de 78 ans. La Mercedes est vendue aux enchères par la succession et achetée par son actuel propriétaire qui, depuis, ne l'a pratiquement pas utilisée.

Cette 220 S cabriolet, à l'histoire peu banale, sera livrée à son futur propriétaire avec un dossier très complet incluant les manuels d'époque et factures diverses. Elle est dans un état très impressionnant, les travaux de restauration de Kienle ayant remarquablement résisté au temps sur ce modèle extrêmement bien fabriqué. La finition est magnifique, avec sa peinture bleu foncé, sa sellerie en cuir rouge impeccable, ses boiseries de portes et de tableau de bord (avec autoradio Becker Europa), sa capote beige... La Mercedes 220 S était une voiture de grand luxe et elle l'est toujours, avec l'avantage d'un moteur 6-cylindres 2,2L et des performances qui lui permettent de s'intégrer dans la circulation actuelle. Une promesse de volupté au volant, en famille ou avec des amis, pour de belles balades ou des rencontres historiques de qualité.

the 220 S Convertible left the Kienle workshops nearly two years later and, on 26 July 1995, completely restored, it returned to Palm Beach. Tigges' total outlay for this magnificent restoration was approximately \$ 250,000. For all that, he only used the Mercedes sparingly until 9 March 2018, the date of the auction at which it was purchased by Classic & Art Invest, a company based in Liechtenstein. It then returned to Kienle to be put on sale; since its restoration, it had covered only 6650 miles (10,700km)!

On 6 February 2019, it was bought by the company Vanderbilt Holding Ltd, from Newport (Rhode Island), represented by its main shareholder, the multi-millionaire businessman Peter de Savary. In February 2022, he sent it to the UK, where it was registered on 1 October that year. Just one month later, de Savary suffered a fatal heart attack at the age of 78. The Mercedes was sold at auction as part of his estate and

bought by its current owner, who has since scarcely used it.

This 220 S Convertible, with its unusual history, will be supplied to its next owner with a very comprehensive file including its original manuals and various bills. It is in extremely impressive condition and the restoration work carried out by Kienle on this very well built model has stood the test of time remarkably well. It is magnificently finished, with its dark blue paintwork, immaculate red leather upholstery, wooden door cappings and dashboard (complete with a Becker Europa radio) and beige hood. The Mercedes 220 S was – and still is – a very luxurious car, with the added benefit of a 2.2-litre six-cylinder engine and performance which allows it to keep up easily with modern traffic. It offers the promise of pleasures to come at its wheel, with family or friends, for enjoyable excursions or at high-quality historic events.

1996 MERCEDES-BENZ E50 AMG AVANTGARDE

Carte grise française
French title
 Châssis n° WDB2100721A227622
 25 000 - 45 000 €
 Sans réserve / **No reserve**

• Moins de 39 000 km d'origine !
 • Seulement 2960 exemplaires
 • Historique documenté

• **Less than 39,000 km from new!**
 • **Only 2,960 examples**
 • **Documented history**



« Je n'ai encore jamais conduit un tel bijou » confiait le pilote de Formule 1 Niki Lauda à propos de la nouvelle E50 AMG. En effet, cette digne héritière de la 500 E, passée entre les mains du préparateur AMG qui n'avait pas encore été absorbé par Mercedes, devenait un subtil mélange de luxe et de sportivité. Son aérodynamisme spécifique, sa finition luxueuse et son V8 porté à 347cv en faisaient une voiture unique sur le marché, dont seuls 2960 exemplaires furent produits.

L'exemplaire présenté est exceptionnel, puisqu'il n'affichait que 38 931 km lors de notre examen ! Sa fiche constructeur confirme qu'il fut commandé neuf par la concession Mercedes de Wuppertal en Allemagne, dans une sobre teinte « Argent Adamantin métallisé », associée à un intérieur cuir bi-tons spécifique qui allie gris alpaga et gris ardoise. La belle E50 fut ensuite

exportée au Japon et c'est en 2012 qu'un collectionneur de Munich l'a fait revenir en Allemagne, sensible à ses spécifications européennes. La voiture totalisait alors 12 000 km, et depuis, un dossier de factures témoigne de l'évolution régulière du kilométrage. Après de longues recherches, son actuel propriétaire a déniché cet exemplaire en 2019 alors qu'il affichait un peu plus de 25 000 km et l'a régulièrement utilisé et entretenu depuis. Véritable jalon dans l'histoire entre Mercedes et AMG, cette rare E50 dispose d'équipements pléthoriques incluant le toit ouvrant vitré ou les sièges chauffants avant et arrière ; il s'agit en outre d'un des exemplaires les moins kilométrés sur le marché. Un collector plein d'avenir !

"I've never driven such a gem before", said Formula 1 driver Niki Lauda about the new E50 AMG. Indeed, this worthy successor to the 500 E which passed through the hands of the AMG tuning specialist before being acquired by Mercedes, became a subtle blend of luxury and sportiness. Its particular aerodynamics, luxurious finish and V8 producing 347 hp made this car very unique on the market, of which only 2,960 examples were produced.

This particular example is exceptional, since it only had a mileage of 38,931 km at the time of our inspection! Its manufacturer's sheet indicates that it was ordered new by the Mercedes dealership in Wuppertal (Germany) in a sober "Adamantin Silver Metallic" colour, paired with a two-tone

leather interior combining alpaga grey and slate grey. This beautiful E50 was then exported to Japan and it was in 2012 that a collector from Munich brought it back to Germany, as he was receptive to its European specifications. The car totaled 12,000 km at that time and since then, a file of invoices documented the regular increase in mileage. Its current owner located this example in 2019 after an extensive search and when its mileage was just over 25,000 km; since then, he's used it and serviced it regularly. A true milestone in the history between Mercedes and AMG, this rare E50 is equipped with numerous features, including a glass sunroof as well as heated front and rear seats; it is also one of the lowest mileage examples on the market. A future classic!

1983 PORSCHE 911 3.0L SC CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° WP0ZZZ91ZDS152290
Moteur n° 63D6214

70 000 - 90 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- 57 103 km d'origine, entretien suivi et à jour
- Matching numbers, matching colours
- Vendue neuve en France

- 57,103 km from new, regular and up-to-date servicing
- Matching numbers, matching colours
- Sold new in France



Présentée en 1982, la Porsche 3.0 SC est la première 911 cabriolet de l'histoire de la marque. L'année suivante voyait la présentation de la 3.2, si bien que la production du cabriolet 3.0 se limita à 4 096 exemplaires.

Le modèle présenté a été livré neuf en France le 24 février 1984 par Inter Sport Auto, ainsi que le confirme son carnet d'entretien. Il fut ensuite immatriculé le 3 mai de la même année à Paris et bénéficiait 9 jours plus tard de sa première révision chez Sonauto, à 785 km. De couleur « Blanc Grand Prix » avec intérieur en cuir noir, ce cabriolet fut commandé avec la climatisation optionnelle. Utilisé par 3 propriétaires soigneux durant toutes ces années, il a été déniché par son actuel propriétaire en 2020, séduit par son état de conservation impressionnant. Lors de notre examen, la voiture

totalisait 57 103 km d'origine, corroborés par les tampons du carnet d'entretien, dont la dernière révision a été effectuée en août 2024 chez MJ Technic, bien connu pour son sérieux dans le milieu des Porsche. Une expertise réalisée à la même période relève une tôlerie en excellent état, sans trace de corrosion ni d'accident, ainsi qu'une peinture de très bonne qualité. Il est en effet rarissime de trouver un exemplaire à l'historique limpide, dans un tel état de préservation, toujours accompagné de son cric, de la trousse à outils et du compresseur. Prêt à prendre la route grâce à un propriétaire connaisseur, ce véritable collector devrait satisfaire les attentes des collectionneurs les plus exigeants.

Launched in 1982, the Porsche 3.0 SC is the first 911 convertible in the manufacturer's history. The 3.2 version was introduced the following year, hence why the production of the 3.0 cabriolet was limited to just 4,096 examples.

This particular model was delivered new in France on the 24th February 1984 by Inter Sport Auto, as evidenced by its service logbook. It was then registered on the 3rd May of the same year in Paris and had its first service 9 days later at Sonauto when the mileage was at 785 km. In "Grand Prix White" colour with black leather interior, this convertible was ordered with optional air conditioning. Used by 3 careful owners over the years, it was discovered by its current one in 2020, who was impressed by

its impressive original condition. The car had a genuine mileage of 57,103 km when we inspected it, corroborated by stamps in the service logbook; the last service was carried out in August 2024 at MJ Technic, well known for their expertise with Porsche cars. An inspection done at the same time revealed that the bodywork was in excellent condition, with no trace of corrosion or accidents as well as a very good paintwork quality. It is indeed extremely rare to find an example with such a clear history, in such a well-preserved condition and still accompanied by its jack, tool kit and compressor. Ready to hit the road thanks to its knowledgeable owner, this true collector's item is sure to meet the expectations of the most discerning collectors.

1989 PORSCHE 911 CARRERA 3,2L SPEEDSTER TURBOLOOK RUF

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ91ZKS152089
Moteur n° 63K04119

220 000 - 300 000 €

- Vendu neuf en France
- Importante préparation RUF
- 51 703 km d'origine
- Carnets, double des clés

- Sold new in France
- Major RUF preparation
- 51,703 km from new
- logbooks, spare keys



Ce Speedster Turbo Look est exceptionnel à plus d'un titre. Il s'agit tout d'abord d'un des rares exemplaires vendus neufs en France. Importé par Sonauto, il fut en effet livré le 24 juillet 1989 par l'agent Porsche de Seyssinnet-Pariset dans l'Isère, de couleur rouge indien avec intérieur en cuir noir et disposait de plusieurs options : pont autobloquant à 40%, sièges avant sport électriques, alarme, absence de spoiler pour des raisons esthétiques... Dès 1992, il fut confié au célèbre préparateur allemand RUF afin de bénéficier d'améliorations mécaniques et esthétiques, ainsi que le confirme le dossier de la voiture. Le châssis fut abaissé, bénéficiant d'un kit

de suspensions avant et arrière, d'une barre stabilisatrice arrière et d'une barre antirapprochement avant. Esthétiquement, la voiture reçut un spoiler avant et une jupe arrière spécifique, des rétroviseurs de version turbo, ainsi que des jantes en alliage Speedline. A bord, les compteurs sont désormais discrètement marqués du logo RUF. Chose plus rare, la voiture fut également améliorée mécaniquement, grâce à un boîtier de gestion moteur spécifique et une ligne d'échappement à double sorties. Le carnet d'entretien mentionne un entretien régulier chez des spécialistes Porsche, la dernière révision a été effectuée en

This Turbo Look Speedster is exceptional in so many ways. First, it is one of the rare examples sold new in France. Imported by Sonauto, it was delivered on the 24th July 1989 by the Porsche agent of Seyssinnet-Pariset in Isere. It was in Indian red colour with a black leather interior and equipped with several options: 40% limited-slip differential, electric sports front seats, alarm, no spoiler for aesthetic reasons, etc.

In 1992, it was entrusted to the famous German tuning specialist RUF for mechanical and aesthetic upgrades, as evidenced by the car's file. The chassis was lowered

and fitted with a front and rear suspension kit, a rear stabiliser bar and a front anti-roll bar. Aesthetically, the car had a front spoiler fitted, as well as a specific rear skirt, turbo-style mirrors and Speedline alloy wheels. Inside, gauges were discreetly marked with the RUF logo. More unusual, the car also had mechanical upgrades, including a specific engine management unit and a dual-exit exhaust system. The service logbook shows a regular servicing by Porsche specialists, the last one being carried out in July 2024 at MJ Technic when the mileage was at 51,656 km. During that period, the car



juillet 2024 chez MJ Technic, alors que la voiture totalisait 51 656 km. A la même période, la voiture été expertisée, le document relève que la tôlerie est en excellent état, sans trace de corrosion, ni déformation et que la peinture est d'excellente qualité. La sellerie est en bon état de préservation, tout comme la capote. Maintenu en parfait état de fonctionnement, cet exemplaire accompagné de ses carnets et à l'historique documenté est très certainement l'unique Speedster français à avoir bénéficié d'une préparation chez RUF, ce qui en fait une pièce de collection exceptionnelle.

was inspected and the report states that the bodywork is in excellent condition, with no signs of corrosion or deformation; the paint quality is also outstanding. The upholstery and the hood are well-preserved.

Maintained in perfect working order and accompanied by its service logbooks and documented history, this example is most certainly the only French Speedster that has received a RUF preparation, which makes it an exceptional collector's item.



1977 MERCEDES-BENZ 280 E "SAFARI" COMPÉTITION USINE

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 123 033 66 71902

150 000 - 250 000 €

- Voiture d'usine, état d'origine exceptionnel
- Préparation extrêmement aboutie
- Très riche documentation, superbe palmarès

- Works car, in exceptional original condition
- Extremely well prepared
- Extensive documentation, superb competition history

Cette Mercedes est la seule des trois berlines 280 E préparées par Mercedes pour les rallyes-raids qui soit encore entre des mains privées. L'aventure a commencé en 1977, quand la marque de Stuttgart a décidé de s'engager au rallye Londres-Sydney, raid de 30 000 km à travers trois continents. Le département compétition a préparé trois 280 E, remportant à l'arrivée un succès inespéré avec la première, la deuxième et la sixième place. Les deux premières voitures sont aujourd'hui dans la collection du musée Mercedes et nous présentons ici celle qui a terminé sixième entre les mains d'Alfred Kling, Klaus Kaiser et Jörg Leininger.

A l'époque, ce succès a encouragé Mercedes à ne pas en rester là et, en plus d'un programme 450 SLC, les trois 280 E ont participé en 1978

au Rallye d'Amérique du Sud 1978 (doublé des Mercedes 450 SLC, septième place pour cet exemplaire), ainsi qu'à l'East African Safari en 1978 et en 1979 (onzième place au général).

Le plus incroyable est que cette voiture a été préservée comme si elle venait de terminer ces épreuves, juste repeinte il y a des années. La préparation du constructeur se montre extrêmement aboutie avec arceau de sécurité, renforts de compartiment moteur et de carrosserie, carénage inférieur et grilles de protection, rails de désensablage en guise de pare-chocs, phares additionnels, habitacle dépouillé, sièges baquets avec harnais, commandes d'accessoires simplifiées, Tripmaster... C'est une vraie voiture de rallye, conçue pour résister aux plus mauvais traitements.

This is the only one of the three 280 E saloons prepared by Mercedes for long-distance rallies to remain in private hands. The adventure began in 1977, when Mercedes decided to enter the London-Sydney Rally, a marathon covering 30,000km across three continents. The competition department prepared three 280 Es and achieved unexpected success, finishing first, second and sixth. The first two cars are now in the Mercedes Museum, and the car presented here is the one which finished sixth, driven by Alfred Kling, Klaus Kaiser and Jörg Leininger.

At the time, this success encouraged Mercedes to continue, and in addition to a 450 SLC programme, the three 280 E saloons also competed in the South

American Rally in 1978 (where 450 SLCs took the first two places and this car finished seventh), as well as the East African Safari in 1978 and 1979 (eleventh overall).

What is most amazing is that this car has been preserved as if it had just completed these events, and was only repainted many years ago. Mercedes' preparation was extremely thorough, with a roll cage, a strengthened body and engine compartment, full underbody guards and protective grilles, sand ladders in place of the bumpers, additional lights, a stripped-out interior, bucket seats with racing harnesses, simplified controls for the ancillary equipment and a Tripmaster. It was a true rally car, designed to withstand the harshest abuse.





1978 Rallye d'Amérique du Sud © McKlein Photography



1978 Rallye Safari East Africa © McKlein Photography

Elle est accompagnée d'une très importante documentation d'articles, photos informations sur la préparation, et McKlein Publishing, spécialiste des rallyes, a publié un superbe livre de 120 pages retraçant son histoire. De plus, elle est revêtue des signatures d'Andrew Cowan, vainqueur du Londres-Sydney 1977, et de Klaus Kaiser, un des trois pilotes de cette même voiture, rencontrés par le propriétaire lors d'un Eifel Rallye Festival.

Il est rarissime d'avoir la possibilité d'acquérir une authentique voiture de rallye ayant fait partie d'une équipe usine, qui plus est avec succès. Cette 280 E représente donc une occasion inespérée et unique, autour d'une marque dont la réputation en compétition a peu d'équivalents.

It comes with extensive documentation, including magazine articles and photos of the preparation work, while McKlein Publishing, a rally specialist, has published a superb 120-page book retracing its history. In addition, the car has been signed by Andrew Cowan, the winner of the 1977 London-Sydney Rally, and Klaus Kaiser, one of the three drivers of this very car, whom the owner met at the Eifel Rallye Festival.

It is extremely rare to have the chance to buy a genuine works rally car, even more so one which competed with such success. This 280 E therefore represents a unique and unexpected opportunity, from a manufacturer whose reputation in motorsport has few equals.



1978 Rallye Safari East Africa © McKlein Photography



1995 BMW 850 CSI

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° WBSG91000CC00682

60 000 - 80 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Vendue neuve en Suisse, carnet d'entretien tamponné
- Combinaison de couleurs recherchée, toit ouvrant
- Boîte mécanique, révision complète récente

- Sold new in Switzerland, stamped service logbook
- Sought-after colour combination, sunroof
- Manual gearbox, recent full service



Un V12 5L de 300 cv : voilà ce que proposait la 850i lors de sa sortie. Ces chiffres semblaient satisfaisants sur le papier, néanmoins, devant le poids élevé de son coupé haut de gamme, BMW confie à Motorsport la noble mécanique qui passe alors à 5.6 L et 380 cv, caractérisant la version CSI proposée à partir de 1992.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf par la concession BMW de Ballerna le 4 avril 1995. Deux autres propriétaires bénéficieront des performances de cette belle CSI dont l'actuel. La voiture a toujours été suivie par le réseau BMW comme son carnet d'entretien le prouve avec ses révisions régulières dûment tamponnées. Sa combinaison de couleurs est très désirable, bleu foncé avec son intérieur beige en excellent état. La richesse des équipements de base est améliorée par un toit ouvrant et entrebaillant électrique

optionnel, des sièges électriques chauffants avec mémoire de position, ou encore un airbag passager. Enfin, elle est équipée de la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. La voiture a aujourd'hui 151 250 km d'origine et son excellent état est prouvé par le dossier de factures qui accompagne la documentation d'origine, incluant donc le carnet et un double de clé. La trousse à outils est complète, et la trousse de pharmacie logée dans l'accoudoir central arrière est toujours présente. Avec seulement 1510 versions CSI produites, ce coupé est une occasion rare et verra à coup sûr, son intérêt augmenter d'année en année.

A 5L V12 engine producing 300 hp: that's what the 850i offered when it was first released. These figures seemed fine on paper however, given the high weight of its luxury coupe, BMW entrusted the noble engine to Motorsport which then increased its capacity to 5.6L and 380 hp, characterising the CSI version offered from 1992.

This particular example was sold new by the BMW dealership in Ballerna on the 4th April 1995. Two other owners have benefited from the performance of this beautiful CSI, including the current owner. The car has always been serviced by the BMW network as evidenced by its service logbook, with regular services properly stamped. Its colour combination is highly desirable, in dark blue with beige interior in excellent condition.

The wealth of basic equipment is enhanced by an optional electric sunroof and tilt, electric heated seats with memory position and a passenger airbag.

Finally, it is fitted with a 6-speed manual transmission. The car currently has a mileage of 151,250 km from new and its excellent condition is proven by the invoice file that is accompanied with the original documentation, including the logbook and a spare key. The tool kit is complete and the first aid kit stored in the rear central armrest is still present. With only 1,510 CSI versions produced, this coupe is a rare opportunity and will certainly see its value increase year after year.

1980 PORSCHE 924 « BANDAMA »

Titre de circulation grec
Greek title

Châssis n° 924 A 04 15660

100 000 / 150 000 €

- Une des deux Porsche 924 engagée par Sonauto pour le Dakar 1981
- Engagée par le team Autogyl pour le Rallye du Bandama 1981
- Belle restauration dans le respect de l'authenticité de la voiture
- Histoire passionnante

- One of the two Porsche 924s entered by Sonauto in the 1981 Dakar Rally
- Competed with the Autogyl team in the 1981 Bandama Rally
- Attractively restored, respecting its authenticity
- Fascinating history



L'histoire, qui est plus étoffée dans notre catalogue en ligne, de cette Porsche 924 Groupe 4 commence au rallye Paris-Dakar 1981, où elle faisait partie d'une équipe de deux voitures engagées par l'importateur Sonauto et confiées à Guy Chasseuil et André Costa (le célèbre journaliste de L'Auto-Journal). Bob Neyret les a achetées juste après leur révision par Sonauto, pour participer au Rallye de Côte d'Ivoire Bandama, en octobre de la même année. Intégrées à son équipe Autogyl et immatriculées 1502 VT 38 et 1505 VT 38, les deux Porsche aux couleurs du cigarettier Gitanes, ont été confiées à Jean-Louis Trintignant (n°25) et Marianne Hoepfner (n°12), sa future épouse. Il existe quelques photos témoignant de la présence de ces voitures sur le rallye, dont une permettant d'associer celle immatriculée 1502 VT 38 à Jean-Louis Trintignant. Par conséquent, il est probable que

celle que nous proposons, qui portait l'immatriculation 1505 VT 38, ait été celle confiée à Marianne Hoepfner.

Comme en témoignent les documents dont nous disposons, la présente Porsche 924 a été revendue juste après le rallye par le team Autogyl à une Mme Kneppert, secrétaire à l'ambassade de France à Abidjan, qui l'a immatriculée en Côte d'Ivoire IT 1193 CI. Revendue en 1985, elle a été rapatriée en Europe l'année suivante, avant d'être repérée et achetée dans les années 90 par les frères Almeras, préparateurs et spécialistes de la marque. Ils l'ont eux-mêmes cédée en 2009 au spécialiste allemand Freisinger qui l'a à son tour vendue à l'actuel propriétaire, un amateur grec passionné de rallyes et particulièrement attiré par les voitures restées fidèles à leur authenticité d'époque.

The story of this Group 4 Porsche 924 begins with the Paris-Dakar Rally in 1981 (Please find the full history in our on line catalogue description) when it was one of the two cars entered by the importer Sonauto and assigned to Guy Chasseuil and André Costa (the famous journalist from L'Auto-Journal). Bob Neyret bought them just after they had been serviced by Sonauto, in order to take part in the Bandama-Ivory Coast Rally, in October the same year. Integrated into his Autogyl team and registered as 1502 VT 38 and 1505 VT 38, the two Porsches, in the colours of the Gitanes cigarette company, were allocated to Jean-Louis Trintignant (no. 25) and his wife-to-be, Marianne Hoepfner (no. 12). A few photographs show the cars during the rally, including one linking the car registered as

1502 VT 38 to Trintignant. It is therefore likely that the car we are selling, which had the registration number 1505 VT 38, was the one used by Hoepfner.

As can be seen from the documents in our possession, this Porsche 924 was sold by the Autogyl team just after the rally to Mme Kneppert, a secretary at the French embassy in Abidjan, who registered it in the Ivory Coast as IT 1193 CI. It was resold in 1985 and returned to Europe the following year, before being spotted and bought in the 1990s by the Almeras brothers, Porsche specialists and motorsport tuners. They sold the car in 2009 to the German specialist Freisinger, who in turn sold it to its current owner, a Greek enthusiast and rally fan, who is particularly attracted to cars that have remained true to their period specification.

1984 BMW 635 CSI GROUPE A

Véhicule de compétition
Competition car, unregistered
Châssis n° 1382003

125 000 - 165 000 €

- Authentique BMW 635 préparée à l'époque pour l'écurie Paco Rabanne
- Excellent état, belle préparation
- A fait ses preuves en courses historiques
- Encore équipée de sa caisse Motorsport d'époque

- *Genuine BMW 635 prepared in period for the Paco Rabanne racing team*
- *Excellent condition, well presented*
- *Proven record in Peter Auto historic racing*
- *Still has its period Motorsport bodyshell*



Cette voiture est une des deux BMW 635 préparées pour courir en Production par l'atelier Bodart pour l'écurie Paco Rabanne au début des années 1980. Portant à l'époque le n° 39 et habillée d'une livrée du grand couturier du plus bel effet, elle était confiée aux pilotes Claude Ballot-Léna, Thierry Sabine et Thierry Boutsen. Elle était équipée d'une vraie caisse Motorsport n° 5371/146/11, achetée à l'époque par le garage BMW Mirabeau de Gérard Bleyne, qui a assuré l'entretien des deux voitures pendant les saisons 1983 et 1984 du Championnat de Production.

En 1985, cette voiture a été

achetée par Noël Dupas, qui a pris part au Championnat de 1985 à 1989, à la suite de quoi elle a arrêté de courir et a été remise.

Elle est ressortie du sommeil en 2015 lors de son achat par Charly Cauchois, grand animateur des courses VHC, qui l'a complètement remise en état en configuration Groupe A, ce qui lui a permis de décrocher en 2016 le titre de Vice-Champion de la Montagne et, l'année suivante, de Champion dans cette catégorie.

Cette BMW 635 a été ensuite achetée par un passionné de BMW de compétition, habitué des événements Peter Auto qu'il

This car is one of the two BMW 635s prepared by the Bodart workshop for the Paco Rabanne team to compete in the Production Championship at the start of the 1980s. Racing at the time with the number 39 and with a great-looking livery from the top fashion designer, it was driven by Claude Ballot-Léna, Thierry Sabine and Thierry Boutsen. It had a genuine Motorsport bodyshell, no. 5371/146/11, bought at the time by Gérard Bleyne's BMW Mirabeau garage, which looked after the maintenance of the two cars during the 1983 and 1984 seasons of the Production Championship.

In 1985, the car was bought by Noël Dupas, who took part in the Championship from 1985–1989, after which it stopped racing and was put into storage.

It emerged from its slumber in 2015, when it was bought by Charly Cauchois, a leading competitor in historic racing, who completely restored the car to Group A specification, allowing him to finish as runner-up in the 2016 Hill Climb Championship and to win the category the following year.

The BMW was then bought by a fan of competition BMWs and a regular in Peter Auto's



1984, une BMW 635 CSI Groupe A de l'écurie Paco Rabanne © DR



dispute au volant d'une CSL et de cette 635 avec laquelle il a signé plusieurs podiums en 2023 et 2024. Redoutable compétitrice en groupe A, elle est par exemple idéale pour la série Heritage Touring Cup.

Le moteur est pratiquement neuf car il a été refait récemment et, depuis, n'a disputé que deux épreuves. La puissance de 300 ch à 7 000 tr/mn a été mesurée au banc en mars 2024. En plus de son passeport FIA n° F8061 valable jusqu'au 31/12/2033, elle est vendue avec quatre jantes BBS chaussées de quatre pneus neufs.

Aujourd'hui dans une magnifique livrée de dessins techniques sur papier millimétré, cette voiture très bien préparée et entretenue avec grand soin est en excellent état et prête à courir. Bien connue de Peter Auto, éligible pour de nombreuses épreuves historiques, c'est une machine idéale pour les pilotes qui sont à la recherche d'une voiture au riche passé, qui les amènera sur les plus hautes marches du podium.

events, in which he competed with a CSL and this 635, achieving several podium finishes with it in 2023 and 2024. A formidable competitor in Group A, it is ideally suited to races such as the Heritage Touring Cup series.

The engine is virtually new, as it has recently been rebuilt and has only competed in two events since. Its power was dyno-tested at 300bhp at 7000rpm in March 2024. As well as its FIA passport no. F8061, valid until 31/12/2033, the car will be sold with four BBS wheels with new tyres.

With a magnificent paint job today depicting technical drawings on graph paper, this well-prepared and scrupulously maintained car is in excellent condition and ready to race. Well known to Peter Auto and eligible for many historic events, it is ideal for drivers looking for a car with a rich history which will take them to the top of the podium.

1979 BMW 530 PRODUCTION - TEAM JMS RACING

Véhicule de compétition
Competition car, unregistered

90 000 - 130 000 €

- Beau palmarès
- Restauration complète
- Voiture emblématique
- Pilotée par C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R. Metge, J.L. Schlessner

- Great track record
- Complete restoration
- Iconic car
- Driven by C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R. Metge, J.L. Schlessner



Lancé en 1976 à l'initiative de Claude Ballot Lena, pilote d'endurance chevronné et Daniel Boutonnet, alors journaliste pour l'Equipe, le Championnat de France des voitures de production visait à attirer des pilotes renommés sur les circuits de l'hexagone. Cette formule offrait un compromis entre spectacle, variété de plateau, performances et coût de revient qui lui assura un écho considérable auprès des médias et du public. Ainsi, les plus grands pilotes français, y compris les vedettes de F1, firent des incursions dans ce championnat de premier plan.

L'exemplaire présenté en est une parfaite illustration, puisque plusieurs grands noms du sport automobile se succédèrent à son volant, tels, C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R.

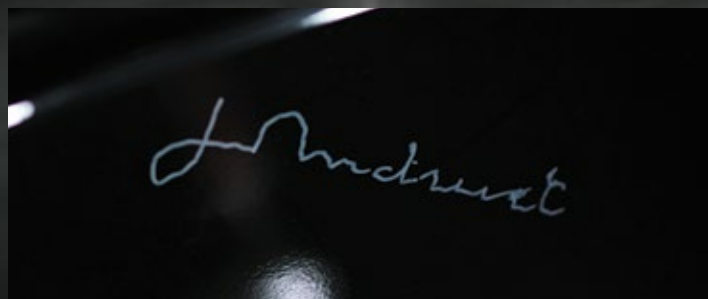
Metge ou encore J.L. Schlessner. Elle participa à trois reprises aux 24 Heures de Spa entre 1979 et 1981, remportant la troisième place en 1980, sous les couleurs du sponsor Iso Roulement. La même année, elle terminait deuxième du Championnat de France de Production aux mains de son pilote, Claude Ballot Lena. Pour les années 1981 et 82, la voiture passait aux couleurs Marlboro et le détail de ses résultats est disponible au dossier. Elle a ensuite poursuivi sa carrière en course de côte avec Didier Claudon. Son précédent propriétaire, amateur de voitures de compétition, a acheté cet exemplaire et s'est lancé en 2016 dans une restauration complète, avec l'aide de José Rocher qui avait à l'époque conçu la voiture. La carrosserie a été entièrement

Launched in 1976 following an initiative from Claude Ballot Lena, experienced endurance racing driver and at the time journalist at l'Equipe, the French Touring Car Championship was designed to attract renowned drivers on racing circuits across France. This formula offered a good compromise between entertainment, diversity on the grid, performances and costs, which was very well received by the media and the general public. As a result, the greatest French drivers including F1 stars made their way into this well-respected championship.

This specific machine is a perfect example of the latter, since several great names in motor sport

had the chance to drive it, such as C. Ballot Lena, J. C. Andruet, R. Metge or J. L. Schlessner. It also took part in the 24 Hours of Spa three times between 1979 and 1981, with a 3rd place podium in 1980 under the ISO Roulement sponsor livery. It took second place in the French Touring Car Championship the same year with Claude Ballot Lena at the wheel. The car was changed into a Marlboro livery in 1981 and 1982, with details of the results available in the file. Its career then carried on into hill climbing events with Didier Claudon.

As a racing car enthusiast himself, the previous owner bought the car and carried out a complete restoration in 2016



© DR



mise à nu et remise aux couleurs d'origine de l'année 1980. Un arceau sur mesure, aux normes actuelles FIA, a été réalisé. La mécanique, un 2.8L préparé par Luigi, a été entièrement reconstruite et adopte une alimentation par 3 carburateurs Weber de 48, pour une puissance estimée à environ 280 cv. Bien évidemment, la boîte de vitesses, le pont, les suspensions, les trains roulants ou encore les gros freins ont été remis à neuf. Cette restauration complète, dont témoigne un dossier de factures et de photos, a été menée avec grand soin et depuis la voiture

n'a pas repris part à une course. Le pilote actuel, se concentrant sur les rallyes, n'a pas engagé la voiture en compétition, il reviendra donc à son nouveau propriétaire de profiter des performances exceptionnelles qu'offre cette voiture authentique, dont le palmarès et les pilotes qui se sont succédés à son volant sont évocateurs.

with the help of Jose Rocher who designed it at the time. The bodywork was entirely stripped down and restored to its original 1980 colours. A customised FIA approved roll bar was made. The 2.8L engine prepared by Luigi was completely rebuilt and is now fueled by 3 Weber 48 carburetors with an estimated power of 280hp. The 3L engine prepared by Danielson, which was fitted into the car for various events, will be included in the sale and will have to be fully restored. Naturally, the gearbox, the axle,

suspensions, the running gear and even the big brakes have been refurbished. As evidenced by a folder of invoices and pictures, this complete restoration has been done to the highest standard and the car has not been raced since then. The current driver, concentrating on rallies, has not enter the car in competition, it will now be up to its new owner to enjoy the exceptional performance offered by this authentic car, evocative of many successes and racing drivers who have followed one another at its wheel.

1963 JAGUAR TYPE E 3,8L ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 879428
Moteur n° R 2024-9

90 000 - 130 000 €

• Jolie teinte « Sherwood Green » d'origine

• Restauration complète ancienne

• Améliorations pour la circulation moderne

• Beautiful "Sherwood Green" colour since new

• Full older restoration

• Improvements for modern driving



C'est afin de faire la paire avec son coupé 3.8L de 1963 que l'actuel propriétaire de ce roadster en a fait l'acquisition en 2020, après avoir patiemment cherché un exemplaire du même millésime. C'est par l'intermédiaire de Classic Garage qu'il a déniché cette série I en 2020. Ainsi que le confirme le certificat Jaguar Heritage, le châssis 879428 est sorti d'usine le 16 mai 1963 avant d'être expédié à Jaguar Cars, à New York, qui l'a réceptionné le 22 mai de la même année. Il était alors d'une désirable teinte Sherwood Green avec intérieur Tan et capote noire. C'est en 2015 que l'élégant roadster est revenu en Europe. Il a bénéficié d'une restauration complète dans le respect de sa teinte d'origine,

tandis que l'intérieur en cuir a été avantageusement refait dans une teinte proche du vert olive. Le moteur a bénéficié des améliorations habituelles pour ceux qui souhaitent circuler facilement : ventilateur électrique, démarreur et alternateur plus puissants. La boîte Moss a quant à elle été conservée dans un souci d'authenticité. La capote est en bon état, et le couvre capote a été récemment refait. Un autoradio Bluetooth d'apparence ancienne a également été installé. Contact, une légère pression sur le bouton de démarreur et la mécanique démarre immédiatement. Bien réglée, cette Type E, expertisée en 2024, est un régal à conduire, une voiture entretenue pour être utilisée.

The current owner acquired this roadster in 2020 to pair it with his 1963 3.8L coupe, after patiently searching for an example of the same year. It was through Classic Garage that he found this Series I in 2020. As stated on the Jaguar Heritage certificate, chassis No 879428 left the factory on the 16th May 1963, before being shipped to Jaguar Cars in New York who took delivery of it on the 22nd May of the same year. At that time, it was in the desirable Sherwood Green colour with a Tan interior and a black soft top.

The elegant roadster returned to Europe in 2015. It benefited from a full restoration in accordance

with its original colours, while the leather interior was tastefully redone in a colour close to olive green. The engine has had the usual upgrades for those who want to drive comfortably: electric fan, more powerful starter and alternator. Although, the Moss gearbox was kept for the sake of authenticity. The hood is in good condition and the tonneau cover was recently redone. An old-fashioned Bluetooth car radio was also installed. Contact, a light press of the starter button and the engine starts instantaneously. Well adjusted and inspected in 2024, this E-Type is a pleasure to drive and has been serviced for regular use.

1963 JAGUAR TYPE E 3,8L COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 889665
Moteur n° RA 4681-9

90 000 - 130 000 €

- Même propriétaire depuis 25 ans
- Près de 34 000 € de réfection moteur en 2024
- Entretien pour rouler

- Same owner for 25 years
- Almost €34,000 for the engine rebuild in 2024
- Serviced for regular usage



L'attestation Jaguar Heritage de cet élégant coupé précise qu'il est sorti des usines de Coventry le 16 décembre 1963, avant d'être expédié à « Jaguar Cars » à New York qui le réceptionne le 24 janvier 1964. Ce précieux document nous apprend en outre que la voiture était « crème » avec intérieur noir, et qu'elle dispose toujours de son bloc moteur d'origine. Grand amateur du modèle, son actuel propriétaire a acheté cet exemplaire il y a 25 ans. Peu de temps après, la voiture fut repeinte dans l'élégante teinte british racing green qu'elle arborait déjà, la boîte de vitesses Moss entièrement restaurée chez Classic Garage et le faisceau électrique remis à neuf. La belle Jaguar fut ensuite régulièrement utilisée et entretenue. En 2018, la

sellerie en cuir rouge a été refaite, puis en 2024, le moteur a bénéficié d'une réfection complète, toujours chez Classic Garage dont témoigne une facture de près de 34 000€. Un autoradio bluetooth d'aspect ancien a également été monté à l'occasion, et les 4 pneumatiques ont été remplacés. Nous avons pu apprécier la qualité des alignements de tôlerie de cet exemplaire qui présente une patine discrète. La mécanique procure beaucoup de plaisir, démarrant à la première sollicitation, et s'avérant parfaitement réglée. En prenant le volant de cette Type E accompagnée d'un rapport d'expertise de 2024, l'on comprend que son propriétaire l'entretenait scrupuleusement afin qu'elle puisse être utilisée de manière optimale.

The Jaguar Heritage certificate for this elegant coupe states that it left the Coventry factory on the 16th December 1963, before being shipped to "Jaguar Cars" in New York, where it was received on the 24th January 1964. This valuable document also indicates that the car was originally "cream" with a black leather interior and still retains its original engine block. As a great enthusiast of this model, the current owner bought this example 25 years ago. Shortly after, the car was repainted in the elegant British Racing Green colour, which it initially had; the Moss gearbox was fully restored at Classic Garage and the electrical wiring was renewed. This beautiful Jaguar was then

regularly used and serviced. In 2018, the red leather upholstery was redone and in 2024, it had a complete engine rebuild (again at Classic Garage) as evidenced by an invoice of almost €34,000. An old-fashioned Bluetooth car radio was also installed at the time and all four tyres were replaced. We were able to appreciate the quality of the bodywork alignment on this example, which has a discreet patina. The engine provides a great deal of pleasure, starting at the first attempt and running perfectly. By driving this E-Type accompanied by an expert report from 2024, it is clear that its owner serviced it meticulously so it could be used in the best possible way.

1964 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER PININFARINA

Carte grise française
French title

Châssis n° 10123AR374584

45 000 - 65 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Belle qualité de restauration

• Superbe ligne Pininfarina

• Noble mécanique

• **Excellent quality restoration**

• **Superb Pininfarina line model**

• **High-quality mechanics**



Cette Alfa Giulia Spider a séduit son actuel propriétaire lorsqu'il l'a remarquée en 2022 chez un spécialiste de Rome, la Carrozzeria Giancarlo, si bien qu'il en a fait l'acquisition via un conseiller, même si, aujourd'hui, il est contraint de s'en séparer par manque d'usage. Cette voiture était en Italie précédemment où elle a probablement été restaurée il y a quelques années, avec une qualité de travaux qui leur a permis de ne pas souffrir du passage du temps.

Selon une expertise réalisée en juin 2022, cette Giulia 1600 Spider gris souris avec intérieur rouge est « en bel état de présentation et de fonctionnement, malgré l'absence totale d'historique du véhicule proprement dit ou de sa restauration. Il n'empêche que visuellement la

restauration est parfaite et que le véhicule semble exempt de tout problème. »

On se trouve donc en présence d'un bel exemplaire du célèbre spider dessiné magistralement par Pininfarina et qui symbolise l'Italie des années 50/60, celle que l'on accompagne souvent de l'expression « Dolce Vita ». Que rêver de mieux en effet qu'une balade à bord de ce séduisant cabriolet, accompagné du ronronnement sportif du 4-cylindres double arbre qui a fait les beaux jours de la marque en compétition ?

This Alfa Giulia Spider seduced its current owner when he spotted it in 2022 at a Rome-based specialist, Carrozzeria Giancarlo - so much so that he acquired it via an advisor. That said, he is now forced to part with it due to lack of use. This car was previously kept in Italy, where it likely underwent restoration a few years ago, with the quality of the workmanship ensuring that it has not suffered from the passage of time.

According to an appraisal carried out in June 2022, this mouse grey Giulia 1600 Spider with red interior is "in good condition, both in terms of presentation and running, despite the total absence of any vehicle or restoration history. Nevertheless,

the restoration is visually perfect and the vehicle appears to be free of any problems."

What we have here is a fine example of the famous spider, masterfully designed by Pininfarina and symbolic of the Italy of the 50s and 60s, the Italy often referred to using the expression, 'Dolce Vita'. What could be better than a ride in this attractive convertible, accompanied by the sporty purr of the twin-cam 4-cylinder that defined the marque's racing days?

1975 ALFA ROMEO MONTREAL

Carte grise française
French title

Châssis n° 1428779
Moteur n° ARO0564*S1144*

50 000 - 70 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Vendue neuve en France
- 2^{ème} main, même propriétaire depuis 42 ans
- Saine et entretenue

- **Sold new in France**
- **2nd hand, same owner for 42 years**
- **Healthy and well serviced**



Cette Montreal a été vendue neuve en France, ainsi que le confirme sa plaque d'importation, et a été immatriculée le 12 décembre 1975. Son actuel propriétaire, collectionneur et grand amateur de belles automobiles, en a fait l'acquisition en novembre 1982, auprès de son premier possesseur qui habitait en Haute-Garonne. Un rapport d'expertise de 1984 précisait alors que la carrosserie, en très bon état d'origine, venait d'être repeinte et que la sellerie avait été refaite avec du tissu d'origine, tandis qu'une révision mécanique avait été effectuée. Depuis, la voiture a été utilisée avec soin et garée au sec, bénéficiant d'un entretien régulier chez Alfa Romeo ainsi que nous l'a confirmé le vendeur et dont témoignent de nombreuses factures.

En 1998, la peinture a été refaite, et les travaux mécaniques ont notamment porté sur le remplacement de l'embrayage, le changement des joints de culasse, le montage d'une pompe à essence moderne, ou encore la remise en état du boîtier de direction. Le freinage a été amélioré, des amortisseurs Koni montés et les pneumatiques récemment changés. D'un fonctionnement très agréable, cette Montreal présente les qualités des automobiles qui n'ont jamais été entièrement démontées, juste entretenues avec soin au fil des années. Les nombreux détails esthétiques d'une grande originalité qui en font un véritable concept-car immatriculé achèveront de vous convaincre.

As evidenced by its importation plate, this Montreal was sold new in France and was registered on the 12th December 1975. As a collector and great lover of beautiful automobiles, its current owner acquired it in November 1982 from its first owner who lived in Haute-Garonne. An inspection report from 1984 indicated that the bodywork (in very good original condition) had just been repainted, the upholstery was redone with original fabric and a mechanical service was carried out. Since then, the car was carefully used, stored in a dry place and regularly serviced at Alfa Romeo, as confirmed by the seller and as evidenced by numerous invoices.

In 1998, it was repainted and mechanical work included the replacement of the clutch, change of cylinder head gaskets, installation of a modern fuel pump and the refurbishment of the steering box. The braking system was improved, Koni shock absorbers fitted and tyres recently replaced. With a very pleasant driving experience, this Montreal demonstrates the qualities of a car that has never been fully dismantled but instead, carefully taken care of over the years. What makes it a real registered concept car are the numerous original aesthetic details that will undoubtedly convince you of its worth.

1972 DINO 246 GT

Carte grise française
French title

Châssis n° 03256
Moteur n° 135 CS000 0009272

260 000 - 320 000 €

• Livrée neuve en France, même propriétaire depuis 1979 !

• Rare Couleur d'origine :
Marrone Dino Metalizzato

• Moteur et boîte de vitesses
d'origine

• Historique documenté,
kilométrage probablement
d'origine

• *Delivered new in France, same owner since 1979!*

• *Rare original colour: Marrone Dino Metalizzato*

• *Original engine and gearbox*

• *Documented history, mileage likely to be genuine*

Il devient très rare de trouver des Dino 246 avec un historique limpide et suivi. Comme nous l'a confirmé l'historien du modèle, Matthias Bartz, c'est le cas de cet intéressant exemplaire, qui fut livré le 23 février 1972, par les établissements Automobiles Charles Pozzi. La voiture était alors dans une couleur rare, Marrone Dino Metalizzato avec un intérieur en vinyle noir. Seulement 215 Dino furent produites dans cette couleur.

Selon Matthias Bartz, la voiture est alors immatriculée 515 BTE 75, au nom de Claude Bich, résident à

Paris, probablement le fils aîné du Baron Bich. En 1975 elle appartient à un certain M. Gilles, avant d'être la propriété de M. Leroy qui la vend à M. Lemoine en 1977. C'est auprès de ce dernier que notre vendeur achète cette belle Dino le 28 septembre 1979. Il est alors un jeune pilote de long courrier pour une importante compagnie. La voiture a parcouru alors 80 000 km et il s'en sert d'abord comme voiture de tous les jours. Comme le montre l'important dossier de factures, la première révision qu'il effectue est réalisée par les établissements Pozzi qui vont

It has become very rare to find a Dino 246 with a clear and well-documented history. As confirmed by the model's historian Matthias Bartz, this is the case with this interesting example which was delivered on the 23rd February 1972 by the Automobiles Charles Pozzi dealership. The car was then finished in a rare Marrone Dino Metalizzato colour with a black vinyl interior. Only 215 Dino examples were produced in this specific colour:

According to Matthias Bartz, the car was then registered 515

BTE 75 in the name of Claude Bich who resided in Paris, probably the eldest son of Baron Bich. In 1975, it belonged to a certain Mr. Gilles, before being acquired by Mr. Leroy who then sold it to Mr. Lemoine in 1977. It was from the latter that our seller bought this beautiful Dino on the 28th September 1979. He was then a young long-haul pilot for a major company. The car had covered 80,000 km and he used it primarily as a daily driver. As shown by the extensive invoice file, the first service he carried out





suivre la voiture régulièrement alors qu'elle est immatriculée 4267 YH 77. C'est à la suite d'un déménagement à Montpellier, en 1987, que la voiture est immatriculée dans l'Hérault et que Patrice Cartier, ancien de Pozzi, du garage Sud Racing en prend soin.

En 2007, alors que la voiture affiche 126 637 km le garage Sud Racing procède à une réfection complète du moteur (factures disponibles) qui est celui d'origine. Comme le montre un dossier photos, la carrosserie est alors entièrement décapée et repeinte dans la teinte actuelle Rosso Corsa.

Les deux sièges initialement en vinyle, sont refaits en cuir de buffle. En 2022, à 130 773 kms, la voiture a été révisée, et la crémaillère changée. Affichant aujourd'hui 131 744 km probablement d'origine, cet exemplaire est particulièrement intéressant par ses spécifications et son histoire. Entre les mains d'un propriétaire soigneux depuis 45 ans, il a parcouru plus de 50 000 km de pur bonheur à son bord. A l'amateur exigeant de savoir en profiter.

was at the Pozzi establishments, who would then service the car regularly while it was registered 4267 YH 77. Following a move to Montpellier in 1987, the car was re-registered in the Herault and Patrice Cartier (formerly working at Pozzi) from the Sud Racing garage took care of it.

In 2007 when the car had a mileage of 126,637 km, the Sud Racing garage carried out a full engine rebuild (invoices available) which is the original one. As shown in a photo file, the bodywork was completely stripped and repainted in the current

Rosso Corsa colour. Initially made of vinyl, both seats were redone in buffalo leather. In 2022 with a mileage of 130,773 km, the car was serviced and the steering rack was changed.

Now displaying 131,744 km on the odometer, (probably since new), this example is particularly interesting for its specifications and its history. In the hands of a careful owner for 45 years, it has been driven with pure joy for over 50,000 km on board. It is now ready for the discerning enthusiast to enjoy.



2001 FERRARI 550 BARCHETTA PAR PININFARINA ○ ▲

Titre de circulation
britannique
British title

Châssis n° ZFFZR52B000124118

400 000 - 600 000 €

- Seulement 915 km depuis sa sortie d'usine
- Certifiée par Ferrari, rare teinte Grigio Alloy
- État d'origine exceptionnel
- Accompagnée de ses accessoires

- Only 915km since leaving the factory
- Certified by Ferrari, rare Grigio Alloy colour
- Exceptional original condition
- Complete with its accessories



Regarder la vidéo
Watch the video



Cette voiture se distingue par son état d'origine exceptionnel et son très faible kilométrage, de 915 km au moment de la rédaction du catalogue. Vendue neuve le 9 août 2001 à une société italienne de Fiorano, elle a fait l'objet d'une révision le 19 juin 2012 par Motor Service, de Modène, au kilométrage de 637 km. Motor Service a suivi la voiture depuis l'origine et nous disposons d'un relevé de toutes les interventions effectuées à cette époque.

Cette Ferrari 550 Barchetta est ensuite passée entre les mains d'une autre société italienne avant d'être

achetée par un amateur britannique basé à Londres et immatriculée en Angleterre. Selon le carnet d'entretien, une révision a eu lieu le 10 août 2017 chez Lancaster Colchester, spécialiste officiel Ferrari, au kilométrage de 855 km, avec remplacement des courroies de distribution.

C'est auprès du célèbre distributeur Ferrari Jo Macari que notre collectionneur, fasciné par son état exceptionnel et sa livrée rare, en a fait l'acquisition en 2019 et qu'elle est entrée dans la « Silver Collection ». Elle a été confiée en décembre 2024 aux Établissements Charles Pozzi, à

This car stands out on account of its exceptional original condition and its very low mileage: just 915km at the time of going to press. Sold new on 9 August 2001 to an Italian company in Fiorano, it was serviced on 19 June 2012 by Motor Service in Modena, at 637km. Motor Service followed the car from new and we have a record of all the work carried out at the time.

The Ferrari 550 Barchetta then moved on to another Italian company before it was bought by a British enthusiast based in London and registered in

England. According to its service book, a service was carried out on 10 August 2017, at 855km, by Lancaster Colchester, an official Ferrari specialist, and the timing belts were replaced.

It was in 2019 that our client, who was fascinated by its exceptional condition and unusual colour, bought it from the renowned Ferrari dealer Jo Macari to join his 'Silver Collection'. In December 2024, it was sent to Charles Pozzi in Levallois for a service, and the timing belts and tyres were again replaced.



Levallois, pour une révision avec à nouveau remplacement des courroies de distribution et des pneumatiques.

Compte tenu de son kilométrage et du soin apporté à son entretien, cette 550 Barchetta se présente dans un état d'origine exceptionnel, dans sa magnifique teinte Grigio Alloy et avec son superbe intérieur en cuir noir qui ne souffre que d'un aspect légèrement gondolé au niveau de l'airbag passager. Elle est accompagnée de l'équipement qui était livré avec le modèle neuf : deux casques de pilotage dans leur housse, trousse à outils, housse Ferrari et pochette contenant les carnets

d'utilisation et d'entretien. Elle est dotée de sa capote noire d'origine, avec sa housse de protection. De plus, cette voiture a fait l'objet d'une certification par Ferrari Classiche en date du 1er décembre 2017, qui confirme la teinte d'origine « Grigio Alloy 750 » avec intérieur « Pella Nera VM 8500 ».

La 550 Barchetta est en elle-même une voiture extrêmement séduisante par sa ligne élégante et son V12 de 5,5L. Dans l'état de celle-ci, dans une couleur rare, proche du neuf, elle devient un objet unique, envié par tout collectionneur.

Given its low mileage and the care taken to maintain it, this 550 Barchetta is in exceptional original condition, with its magnificent Grigio Alloy paintwork and superb black leather interior, which is marred only by its slightly warped appearance around the passenger airbag. It comes with all the equipment which was supplied when the model was new: two helmets for track use with their covers, its toolkit, Ferrari fitted car cover and the document wallet containing the service book and owner's manual. It has its

original black hood, complete with its protective cover. In addition, the car was certified by Ferrari Classiche on 1 December 2017, confirming its original colour of 'Grigio Alloy 750', with an interior in 'Pella Nera VM 8500'.

The 550 Barchetta is in itself an extremely appealing car with its elegant styling and 5.5-litre V12. In the near-new condition of this example and in a rare colour, it is quite unique and will be the envy of all collectors.

1963 FERRARI 250 GT/LUSSO PAR PININFARINA ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 5145
Moteur n° 5145 GT

1 200 000 - 1 500 000 €

- Certification Ferrari Classiche
- Matching numbers
- Grigio Argento d'origine
- Historique retracé par Marcel Massini, important dossier de factures

- *Ferrari Classiche certification*
- *Matching numbers*
- *Original colour of 'Grigio Argento'*
- *History established by Marcel Massini, substantial file of invoices*



Regarder la vidéo
Watch the video



Sortie d'usine en août 1963, cette Ferrari 250 GT Lusso de couleur « Grigio Argento » avec intérieur « Pelle Rossa » est livrée au concessionnaire officiel Gastone Crepaldi Automobili, de Milan, avant d'être importée en 1964 aux États-Unis par Luigi Chinetti Motors, à

New York. Elle est ensuite achetée par Russell Torge, de Manhattan Beach (Californie) qui fait faire des travaux sur le moteur et l'embrayage avant de la vendre en 1974 à Donald Kellog, à Salinas (Californie également). Celui-ci la garde jusqu'en 1979 et, de 1985 à septembre 1987, cette voiture>>>

This Ferrari 250 GT Lusso, in 'Grigio Argento' with a 'Pelle Rossa' interior, left the factory in August 1963 for delivery to the official dealer Gastone Crepaldi Automobili in Milan, before being imported into the USA in 1964 by Luigi Chinetti Motors in

New York. It was then bought by Russell Torge from Manhattan Beach in California, who had work done on the engine and clutch before selling it in 1974 to Donald Kellog from Salinas, also in California. Kellog kept the car until 1979, and from 1985 to>>>





>>> appartient à Michael E. Henry, de Burbank, sous l'immatriculation « 099 HNI ».

En avril 1988, elle repart en Europe où elle est achetée par Tiziano Carugati Automobiles, à Genève, qui la cède sans tarder à M. Imholz, propriétaire d'une agence de voyage en Suisse.

Le 19 septembre 1989, alors que le compteur de la voiture affiche 8 398 km, elle bénéficie à la demande d'Imholz d'une réfection effectuée par le garage Foitek, de Zurich, dont la facture finale s'élève à 83 019 francs suisses. Ces travaux sont complétés par une autre intervention qui donne lieu le 21 juin 1990 à une facture de 41 160 francs suisses, au kilométrage de 8 409 km.

En juin 1998, cette voiture est vendue à Tiziano Carugati Automobiles, de Plan-les-Ouates (près de Genève) et elle est immatriculée au nom d'Alexandra Carugati sous le numéro « GE 270073 ».

En août 1998, elle est inscrite par Tiziano Carugati au Concours d'Élégance Chopard, à Genève, sous le numéro 27, et elle remporte le premier prix de sa catégorie. Le 6 avril 1999, elle est immatriculée au nom de M. Savoretti, de Cologne (dans la banlieue de Genève), sous le numéro « GE 418886 ».

En octobre 1999, elle est vendue par Tiziano Carugati à M. Dunand, demeurant à Genève et qui

l'immatricule « GE 500099 ». Après plusieurs interventions mécaniques successives début 2000 par l'Atelier Sport & GT d'Edgar Jean-Mairet, par Albert Cailler Restauration et par Fiat Auto, elle est réimmatriculée le 11 août 2000 au nom de la société de M. Dunand, à Genève, sous le même numéro.

Début 2002, dans le but de participer au prestigieux Rallye International des Alpes, M. Dunand effectue une demande de passeport FIVA et, suite à l'inspection de M. Corbat, envoyé par la fédération, le passeport est établi le 21 juin 2002. La voiture prend donc part au rallye sous le numéro 841, entre les mains de Dunand et son copilote Louis-Charles Bonvin.

De 2002 à 2012, plusieurs factures attestent de travaux d'entretien régulier et de passages au contrôle technique, ce qui permet d'observer la progression du kilométrage affiché par le compteur : 14 550 km le 5 novembre 2002, 16 453 km le 7 septembre 2005, 17 583 km le 31 août 2007, 18 002 km le 23 novembre 2007, ce qui témoigne d'une utilisation parcimonieuse.

Le 30 mai 2012, elle est proposée à la vente par Carugati Automobiles, affichant alors 19 222 km, et elle rejoint ensuite la « Silver Collection » dont elle constitue une des pièces maîtresses.

>>> *September 1987, it was owned by Michael E. Henry from Burbank, with the registered as 099 HNI.*

In April 1988, it returned to Europe, where it was bought by Tiziano Carugati Automobiles in Geneva, who promptly sold it to Herr Imholz, the owner of a travel agency in Switzerland.

On 19 September 1989, with the odometer reading 8,398km, the car was overhauled at Imholz' request by the Foitek garage in Zurich, with the final bill amounting to 83,019 Swiss francs. Further work was invoiced for 41,160 Swiss francs on 21 June 1990, at 8409km.

In June 1998, the car was sold to Tiziano Carugati Automobiles and registered in Alexandra Carugati's name with the number GE 270073.

In August 1998, Tiziano Carugati entered it in the Chopard Concours d'Élégance in Geneva as number 27 and it won first prize in its class. On 6 April 1999, it was registered in the name of M. Savoretti from Cologne (a suburb of Geneva) with the number GE 418886.

In October 1999, Tiziano Carugati sold it to M. Dunand, a resident of Geneva, who registered it as GE 500099. Following a series of mechanical jobs carried out at the start of 2000 by Edgar

Jean-Mairet's Atelier Sport & GT, Albert Cailler Restauration and Fiat Auto, it was re-registered on 11 August 2000 in the name of Dunand's company in Geneva, keeping the same number.

At the start of 2002, with the aim of taking part in the prestigious Rallye International des Alpes, Dunand requested a FIVA passport, and following an inspection of the car by M. Corbat on behalf of the federation, this was issued on 21 June 2002. The car took part in the rally with the number 841, driven by Dunand, with Louis-Charles Bonvin as his co-driver.

From 2002–2012, several bills show the car was regularly maintained and presented for its safety inspections, as can be seen from the increase in its recorded mileage: 14,550km on 5 November 2002, 16,453km on 7 September 2005, 17,583km on 31 August 2007 and 18,002km on 23 November 2007, indicating the sparing use made of it.

On 30 May 2012, with the odometer reading 19,222km, it was offered for sale by Carugati Automobiles and then entered the 'Silver Collection', of which it is one of the centrepieces.

On 9 April 2013, this splendid Ferrari 250 GT Lusso received its Ferrari Classic certification, together with the precious 'Red



États-Unis, 1977 © Archives Marcel Massini

Le 9 avril 2013, cette splendide Ferrari 250 GT Lusso reçoit sa certification Ferrari Classiche, accompagnée du précieux « Red Book » et qui atteste que la mécanique est d'origine, de même que la carrosserie qui n'a été ni réparée, ni reconstruite. Elle présente donc une impeccable intégrité d'origine.

Aujourd'hui équipée d'une sellerie noire installée il y a fort longtemps et joliment patinée, grâce à Marcel Massini, cette voiture est accompagnée d'un impressionnant dossier de factures depuis les années 1990 attestant de son entretien régulier. Aux qualités esthétiques et techniques exceptionnelles de ce modèle rare et recherché, elle ajoute donc un état impeccable, une authenticité indiscutable et un historique suivi, ce qui n'échappera pas aux connaisseurs.

Book', and this confirms that the engine is original, as is the body, which has never been repaired or rebuilt. It therefore has impeccable original integrity.

The car currently has black upholstery, which was fitted a long time ago and has an attractive patina. Thanks to Marcel Massini, it comes with an impressive file of invoices since the 1990s, which attest to its regular maintenance. On top of this rare and sought-after model's exceptional styling and engineering, this example boasts immaculate condition, unquestionable authenticity and continuous history, which will not be lost on connoisseurs.



1966 FERRARI 275 GTB ○

Titre de circulation britannique
British title

Châssis n° 8407
Moteur n° 8407

2 200 000 - 2 600 000 €

- Certification Ferrari Classiche
- Matching numbers
- Vendue neuve en France
- Version « nez long » et « torque tube »
- Sortant d'une restauration exemplaire par Bacchelli e Villa

- *Certified by Ferrari Classiche*
- *Matching numbers*
- *Sold new in France*
- *"Long nose/torque tube" version*
- *Fresh from an exemplary restoration by Bacchelli e Villa*



Regarder la vidéo
Watch the video



Cette superbe berlinette a été livrée neuve le 19 avril 1966 à la Franco Britannic Autos, à Levallois et vendue à son premier propriétaire, M. Caillas, de Paris qui l'a immatriculée 6842 GX 78. Elle était de teinte bleue (Celeste Metallizzato) avec sellerie en cuir noir. Grâce aux informations de Marcel

Massini nous savons que le 13 février 1967, elle bénéficiait d'une révision au Factory Assistenza Clienti de Ferrari, à Modène (n° d'ordre 70G), le compteur affichant alors 11 189 km. En 1972, elle était cédée à son avant-dernier propriétaire qui la connaissait pour l'avoir déjà vue dans l'Oise où elle était immatriculée depuis >>>

This magnificent berlinetta was delivered new on 19 April 1966 to Franco Britannic Autos, in Levallois, and sold to its first owner, M. Caillas, from Paris, who registered it as 6842 GX 78. It was finished in blue (Celeste Metallizzato) with black leather upholstery. We discovered from

information passed on to us by Marcel Massini that the car was serviced on 13 February 1967 by Factory Assistenza Clienti de Ferrari, in Modena (order n° 70G), when the odometer read 11 189 km. In 1972 it was acquired by the current owner, who already knew about the >>>



>>> 1969 et où il résidait. La voiture était alors grise avec l'intérieur cuir beige et était immatriculée 2113 QB 60. Lui-même souhaitait remplacer sa Jaguar Type E, qui a servi de soultre dans la transaction (elle était estimée à 18 750 francs) en complément d'un chèque de 26 000 francs. La voiture a été achetée chez Euro Sport, à Linas-Monlhéry, et le dossier comporte une copie du reçu du paiement. L'épouse du propriétaire se souvient même avoir ramené la Ferrari, dont l'embrayage fatigué l'avait empêchée de changer les vitesses correctement... Elle affichait à l'époque 60 000 km. Révisée, elle est alors utilisée pour de grands voyages en Europe, en direction de l'Italie, du Danemark... A partir de 1977, elle sort moins souvent car le propriétaire a fait l'acquisition d'une Maserati Bora qui lui sert pour ses grands voyages. Depuis cette époque, la belle 275 GTB roule beaucoup moins mais, dans les années 1980, son propriétaire d'alors décide de lui donner une deuxième jeunesse et fait faire un voile de peinture, tout en confiant la remise en état mécanique à Toni Auto à Maranello.

Lorsque cette berlinette fut vendue dans le cadre de notre vente de Retromobile en février 2015, elle affichait 104 000 km, était de teinte grise avec une sellerie beige, elle était « dans son jus » et avait l'immense avantage de n'avoir connu qu'un propriétaire attentionné pendant les quarante dernières années.

C'est la raison pour laquelle un grand connaisseur de Ferrari belge, en fit l'acquisition. Il cherchait une base afin d'effectuer une restauration exemplaire. Ainsi, sous la supervision du spécialiste belge Gipimotor, qui s'est occupé de la mécanique, les meilleurs artisans italiens furent sollicités. La carrosserie est refaite chez Bacchelli e Villa Autosport à Bastiglia, la voiture retrouve d'ailleurs sa magnifique teinte d'origine Celeste Metallizzato à cette occasion. L'intérieur est refait chez Luppi à Modène. Après deux ans de restauration la voiture retrouve sa splendeur originelle et reçoit sa certification auprès du département Ferrari Classiche qui confirme qu'elle est équipée de son moteur d'origine. Notre collectionneur est alors séduit par l'état général de la voiture, et s'en porte acquéreur, trouvant que la teinte d'origine de la voiture est particulièrement rare et attractive.>>>

>>> car, having seen it where he lived in Oise, and where the car had been registered since 1969. At the time, the Ferrari was grey with a beige leather interior and had the registration number 2113 QB 60. The current owner was looking to replace his Jaguar E-Type, which he sold in part-exchange (estimated at 18 750 francs) for this car in addition to a cheque for 26 000 francs from Euro Sport, in Linas-Monlhéry. The file includes a copy of the bill of sale. The owner's wife remembers going to fetch the car, and finding the clutch so hard to use that she was unable to change gear properly...The mileage was 60 000 km at that time. Once serviced, it was used for long journeys throughout Europe, in the direction of Italy and Denmark... When the owner bought himself a Maserati Bora in 1977 that was used for long trips, the car was taken out less often. Since then, the stunning 275 GTB has been driven much less, but during the 1980s, its then owner decided to revive the car, giving it a coat of paint, and entrusting the necessary mechanical work to Toni Auto in Maranello.

When the berlinetta was sold at our 2015 Retromobile auction it had 104,000km on the clock and was grey with beige upholstery; it was in unrestored original condition and had the huge advantage of having had only one careful owner for the past 40 years.

It was for this reason that a great Belgian Ferrari connoisseur bought it. He was looking for a car to use as the basis for an exemplary restoration. Supervised by the Belgian specialist Gipimotor, who fully redone the engine and transmission the best Italian craftsmen were therefore called upon. The body was restored by Bacchelli e Villa Autosport at Bastiglia and the car was returned to its magnificent original colour of Celeste Metallizzato. The interior was restored by Luppi in Modena. After two years' work, the car was restored to its former glory and received its Ferrari Classiche certification, which confirmed that it still had its original engine. Our client was then won over by the overall condition of the car and decided to buy it, finding its original colour especially unusual and attractive.>>>





>>> La Ferrari 275 GTB est une des berlinettes les plus désirables de la marque au cheval cabré. Elle représente en effet un progrès technique important par rapport à la 250 GT Lusso qu'elle est supposée remplacer, avec une suspension à quatre roues indépendante et une boîte accolée au pont arrière. La cylindrée du fameux V12 « Colombo » passe à 3,3 litres et la puissance à 280 ch, ce qui permet à cette belle automobile d'atteindre 250 km/h. Pour habiller ce joyau, Pininfarina a signé une ligne superbe qui répond à ses performances et mêle élégance et sportivité, avec une dose d'agressivité procurée par son long capot, son pavillon ramassé et ses ouïes latérales évoquant la GTO. L'habitacle est traité lui aussi de façon sportive, avec des sièges-baquets et un certain dépouillement intérieur.

En plus de ces caractéristiques, la Ferrari 275 GTB que nous présentons est une désirable version « nez long », plus fine et élégante

que les premières 275 GTB. Elle bénéficie aussi de la transmission à « tube de poussée », système qui permet de limiter les vibrations et le bruit, et d'éviter les fréquents contrôles d'alignement de l'arbre de transmission.

Voiture française d'origine, n'ayant connu que trois propriétaires depuis 1972, cette 275 GTB est exceptionnelle. La qualité de sa restauration s'est confirmée lors d'un essai routier prolongé. Il convient de souligner que la voiture a récemment été réglée chez le grand spécialiste Philippe Gardette après une inspection complète, et, rares sont les Ferrari à fonctionner aussi bien. Une fois derrière son volant on a l'impression de pouvoir avaler les kilomètres à un rythme soutenu sans fin. Un arrêt sera uniquement nécessaire, si vous désirez admirer la qualité de sa tôlerie, et la teinte, si particulière, de cette 275 qui semble changer selon son exposition à la lumière, ne faisant que souligner ses formes parfaitement harmonieuses.

>>> *The Ferrari 275 is one of the most desirable berlinettas produced by the prancing horse marque. It represented a major technical advance on the 250 GT Lusso, the model it replaced, featuring all round independent suspension and a gear box mated to the rear axle. The engine size of the famous V12 "Colombo" increased to 3.3 litres producing 280 bhp, which allowed this stunning car to reach 250 km/h. Pininfarina produced a superb design to house this work of art that reflected its performance. The long bonnet, compact roofline and GTO-style side vents added a touch of aggression to the styling that combined sportiness with elegance. The cockpit was also given a sporty appearance, with bucket seats and pared down interior.*

In addition to these characteristics, the Ferrari 275 GTB on offer is the desirable "long nose" version, more elegant than the first 275 GTBs. It also

benefits from the « torque tube » transmission system that limits vibration and noise and avoids the need for frequent alignment of the transmission shaft.

Supplied new in France and with only three owners since 1972, this 275 GTB is quite exceptional. The quality of its restoration was confirmed during an extended road test. It should be emphasized that the car was recently set up by the leading specialist Philippe Gardette after complete check, and Ferraris that run this well are few and far between. Once you get behind the wheel, you have the impression that you could eat up the miles at high speed for hours on end. You need only stop if you want to admire the quality of this 275's bodywork and the distinctive colour of its paintwork, which seems to change according to the light falling on it, serving only to accentuate the perfect harmony of its lines.





1973 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 16805
Moteur type 251 n° B 2608

500 000 - 700 000 €

- Certification Ferrari Classiche
- Matching numbers
- Couleur « argento metalizzato » d'origine
- Historique connu, trois propriétaires privés seulement depuis l'origine
- Vendue neuve en Suisse

- *Ferrari Classiche certification*
- *Matching numbers*
- *Original "argento metalizzato" colour*
- *Known history, only three private owners since new*
- *Sold new in Switzerland*



Comme nous l'a confirmé Marcel Massini, cette Ferrari Daytona est sortie d'usine le 22 août 1973 et a été livrée neuve en septembre à l'importateur Ferrari à Genève (SAVAF) qui l'a vendue directement à son premier propriétaire, M. Riotton,

résidant à Genève. La référence de couleur était alors « Argento Met. 106-E-1 Salchi », avec sellerie « Pelle Nera VM 8500 ».

En 1984, cette voiture a bénéficié d'une peinture neuve dans le même gris métallisé et a été équipée>>>

As Marcel Massini has confirmed, this Ferrari Daytona left the factory on 22 August 1973 and was delivered new in September to Ferrari's importer in Geneva (SAVAF), who immediately sold it to its first

owner, M. Riotton, a resident of Geneva. The colour reference at the time was 'Argento Met. 106-E-1 Salchi' with 'Pelle Nera VM 8500' upholstery.

In 1984, the car was repainted in the same shade of >>>





>>> de deux phares antibrouillards derrière la calandre, et de jantes arrière plus larges. En juin 1998, elle a été vendue par son premier propriétaire à M. Maunoir, très important collectionneur basé près de Genève, qui a immatriculé la voiture à son nom en janvier 2000 sous le numéro « GE 7008 ». Huit ans plus tard, elle a fait l'objet d'une restauration de carrosserie accompagnée d'une réfection du tableau de bord et du remplacement du volant, dans le cadre de la préparation à la certification Ferrari Classiche. Celle-ci a été délivrée le 16 avril 2009 via le certificat d'authenticité n°1197 accompagné de son précieux « Red Book ». Il confirme que la voiture possède son moteur d'origine et que la boîte de vitesses a été remplacée par un élément conforme type 605 n°1263.

A partir du mois d'août 2012, cette Ferrari Daytona a été proposée à la vente par Carugati Automobiles, marchand réputé et spécialisé Ferrari, basé à Genève. Le 19 juin 2016, cette voiture a été présentée au premier concours d'élégance du Château de Coppet, non loin de Genève sur la rive du lac Léman. Pour l'occasion, elle portait l'immatriculation « GE 500188 ». Elle fut conservée par Tiziano Carugati.

C'est en 2020 qu'elle a rejoint la "Silver Collection", apportant à l'ensemble le charme d'une des dernières Ferrari V12 à moteur avant de cette époque. En bel état, conforme à ses spécifications d'origine, elle présente une sellerie joliment patinée, gage d'une utilisation soignée. Avec son historique connu et son faible nombre de propriétaires, elle fait partie des Daytonas les plus enviables du marché.

>>> *metallic grey and was fitted with two fog lamps behind the grille and wider rear wheels. In June 1998, it was sold by its first owner to M. Maunoir, a very important collector based near Geneva, who registered the car in his name in January 2000 with the number GE 7008. Eight years later, the bodywork and dashboard were restored and the steering wheel replaced, in preparation for its Ferrari Classiche certification. This was granted on 16 April 2009, with the issue of the certificate of authenticity no. 1197, together with the precious 'Red Book'. It confirms that the car is still equipped with its original engine and that the gearbox has been replaced by a compliant 605 type n°1263 one.*

In August 2012, the Daytona was offered for sale by Carugati Automobiles, a renowned dealer and Ferrari specialist in Geneva. On 19 June 2016, the car was presented at the first concours d'élégance held at the Château de Coppet on the shores of Lake Geneva. On this occasion, it had the registration number GE 500188. The car was kept by Tiziano Carugati.

In 2020, it joined the 'Silver Collection', bringing with it the charm of one of the last front-engined V12 Ferraris from the period. In fine condition and faithful to its original specification, it has attractively patinated upholstery, evidence of the care with which it has been used. With its known history and low number of owners, this is one of the most desirable Daytonas on the market.



1971 FERRARI 365 GTC/4 ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 14667
Moteur type F101 AC n°54

160 000 - 220 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Certification Ferrari
Classiche

• Matching numbers

• Couleur et intérieur
d'origine

• Vendue neuve en Italie

• **Ferrari Classiche**
certification

• **Matching numbers**

• **Original colour and interior**

• **Sold new in Italy**



Cette voiture est sortie des ateliers Ferrari en novembre 1971, puis livrée neuve en décembre à la concession officielle de Carla Allegretti, à Bologne. Elle a immédiatement été remise à son premier acheteur, Sig. Maletti, un des propriétaires de l'entreprise « Maletti Brothers », producteur à Modène de saucisses et de salami.

À la fin des années 70, cet élégant coupé a été exporté aux États-Unis où il appartenait en 1980 à Michael E. Parker, habitant d'Irvine, en Californie. À la fin des années 1990, cette Ferrari est revenue en Europe et appartenait en 1998 à M. Chrétien, près de Versailles, en France. Le 16 octobre 2019, alors qu'elle portait l'immatriculation française 8480 GN 92, elle a fait l'objet d'une certification par Ferrari Classiche confirmant sa

teinte d'origine gris métallisé avec sellerie noire et tissus rouges, ainsi que la présence de sa mécanique d'origine. Elle a été ensuite immatriculée en Suisse et a rejoint la « Silver Collection ».

À côté de la Daytona dont elle reprenait la plateforme et le V12 dans une déclinaison plus sage, la 365 GTC/4 proposait des places de complément à l'arrière et des spécifications plus confortables, avec par exemple une climatisation et un correcteur d'assiette hydraulique. Ses 340 ch lui permettaient des performances brillantes et sa diffusion est restée de l'ordre de 500 exemplaires, ce qui en fait une voiture rare. Celle que nous proposons, dans sa belle teinte gris métallisé et son intérieur d'origine patiné, en est une représentante intéressante.

This car left the Ferrari works in November 1971 and was delivered new in December to the official dealer in Bologna, Carla Allegretti. It was immediately handed over to its first owner, Sig. Maletti, one of the proprietors of the firm 'Maletti Brothers', producers of sausages and salami in Modena.

At the end of the 1970s, this elegant coupé was exported to the United States, where in 1980 it was owned by Michael E. Parker, a resident of Irvine, in California. In the late 1990s, the Ferrari returned to Europe, and in 1998 it was the property of M. Chrétien near Versailles, in France. On 16 October 2019, when it still had its French registration number 8480 GN 92, it was certified by

Ferrari Classiche, who confirmed its original grey metallic colour with black upholstery and red fabric trim, as well as the presence of its original engine. It was later registered in Switzerland and joined the 'Silver Collection'.

Compared to the Daytona, whose chassis and engine (in a milder state of tune) it shared, the 365 GTC/4 had occasional rear seats and offered greater comfort, with air-conditioning and hydraulic self-levelling suspension. Its 340bhp delivered outstanding performance and only 500 or so cars were sold, making it a rare model. The car we are offering, with its attractive grey metallic paint and patinated original interior, is an interesting example of the breed.

2006 FERRARI F430 SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFEZ59B000147591

190 000 - 240 000 €

- Rare boîte de vitesses mécanique
- Moins de 17 000 km d'origine
- Vendue neuve à Monaco

- Rare manual gearbox
- Less than 17,000 km from new
- Sold new in Monaco



Unanimement reconnue comme une véritable réussite, la F430 se caractérise par son V8 de 4 308 cm³ qui développe 490 ch à 8 500 tr/mn. Visible à travers le capot transparent, ce magnifique moteur était en grande majorité associé à une boîte robotisée dite « FI », mais quelques rares exemplaires furent commandés avec la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports optionnelle. La désirable version Spider que nous présentons est l'un d'eux. Vendu neuf à Monaco par le concessionnaire G. Cavallari, il a été immatriculé en principauté le 13 juillet 2006. Son premier propriétaire avait retenu la traditionnelle teinte Rosso Corsa avec intérieur en cuir noir. La belle Ferrari a ensuite été régulièrement entretenue ainsi qu'en témoigne son carnet d'entretien qui justifie l'évolution du kilométrage, jusqu'aux 16 939 km qu'elle totalisait lors

de notre examen. Son actuel propriétaire, grand amateur de la marque, en a fait l'acquisition en 2020, et la dernière révision a été effectuée chez Modena Sport en novembre 2024, à 16 776 km. Cette F430 Spider est accompagnée de sa trousse à outil, du gonfleur, ainsi que de l'ensemble des carnets et du double des clés. L'autoradio d'origine, remplacé par un JVC plus moderne, sera également fourni avec la voiture. Dans cette configuration parmi les plus rares, cet exemplaire, dont l'avenir en collection est indiscutable, vous permettra de profiter de la sonorité envoûtante de son superbe V8 atmosphérique, rythmé par le claquement du levier de vitesses sur la grille métallique à chaque changement de rapport, tout en profitant de l'agrément de son habitacle ouvert... Que demander de plus ?

Unanimously known as a true success, the F430 is characterised by its 4,308 cc V8 engine that develops 490 hp at 8,500 rpm. Visible through the transparent bonnet, this stunning engine was mostly connected to a robotic "FI" gearbox, but only a few rare examples were ordered with the optional 6-speed manual gearbox. This particular desirable Spider version is one of them. Sold new in Monaco by the G. Cavallari dealership, it was registered in the principality on the 13th July 2006. Its first owner chose the traditional Rosso Corsa colour with black leather interior. This beautiful Ferrari was then regularly serviced, as evidenced by its service logbook which shows the progression of its mileage; at the time of our inspection, the mileage displayed 16,939 km in total.

As a major enthusiast of the brand, its current owner acquired it in 2020 and the latest service was carried out at Modena Sport in November 2024, when the mileage was at 16,776 km. This F430 Spider comes with its tool kit, the inflator, as well as all logbooks and a duplicate set of keys. Replaced by a more modern JVC version, the original radio will also be provided with the car. As one of the rarest configurations and its undeniable future in a collection, this example will enable you to enjoy the captivating sound of its superb atmospheric V8 engine, as well as the rhythmic sound of the gear lever clicking on the metal grid at each gear change; all while enjoying the pleasure of its open top interior... What more could you ask for?

2001 BMW Z8 ● ▲

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° WBAEJ11000AF79394

300 000 - 400 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Seulement 30 km d'origine !
- Manuels, doubles des clefs
- Un collector depuis sa sortie
- La dernière chance d'acheter une Z8 neuve !

- *Only 30 km since new!*
- *Manuals, spare keys*
- *A collector's item since its launch*
- *Last chance to buy a new Z8*

La BMW Z8, 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 Z8 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 époustoufflant V8 5 litres développant 400 ch à 6 600 tr/min et 500 Nm de couple, empruntée à la berline M5, emmenait les 1600 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.

La voiture présentée, a une histoire peu commune. Elle fut commandée neuve par un homme d'affaire d'origine éthiopienne devenue citoyen saoudien qui fut classé parmi les cinquante premières fortunes mondiales. Vivant entre Londres et l'Arabie Saoudite, cette Z8 fut commandée neuve à Genève et livrée par Emil Frey Sa Genève, en août 2001, pour lui servir de voiture d'agrément lors de ses passages dans la capitale suisse. Elle était stockée dans un garage chauffé et régulièrement redémarrée pour être prête à être utilisée, mais son emploi du temps ne lui offrit pas l'occasion de se servir de la voiture qui ne sortit jamais. Elle fut ensuite vendue lors d'une vente aux enchères

The BMW Z8, 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 Z8 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 6,600rpm 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 which 5,703 units were produced between 2000 and 2003, is a rare and fascinating machine that marked the beginning of the third millennium.

This particular car has an extraordinary history. It was originally ordered by an Ethiopian businessman who became a Saudi citizen and was ranked among the top fifty richest people in the world. Living between London and Saudi Arabia, this Z8 was ordered new in Geneva and delivered by Emil Frey Sa Geneva in August 2001 to serve as his leisure car during his visits to the Swiss capital. It was stored in a heated garage and





en 2017 à un collectionneur qui la céda en 2021 au propriétaire actuel. Ce dernier étant un professionnel de l'automobile, il fut saisi par l'état comme neuf de la voiture et qui veilla à la conserver comme une sculpture. De couleur gris Titanium métallisé, intérieur tout cuir noir Nappa et capote noire la voiture est dans un état très proche du neuf. Elle a été soigneusement stockée tout au long de sa vie et l'intérieur ne semble avoir été jamais utilisée. Elle est vendue avec son double de clés dans sa housse en cuir, ses multiples livrets incluant le CD du GPS et son Service Heft (carnet d'entretien tamponné uniquement chez Emil Frey lors de l'inspection avant livraison). Totalisant aujourd'hui 30 kilomètres c'est une occasion unique de pouvoir faire un voyage dans le temps de plus de deux décennies et prendre livraison de sa BMW Z8 neuve.

was regularly restarted to be ready for use, but his schedule never allowed him the opportunity to drive the car, which consequently never went out.

It was later sold at an auction in 2017 to a collector who sold it in 2021 to the current owner. As a professional in automotive, the latter was stunned by the car's "as new" condition and made sure to preserve it like a sculpture. Finished in metallic Titanium grey, all black Nappa leather interior and a black hood, the car is in a great almost-new condition. It was carefully stored throughout its life and the interior appears to have never been used. It is sold with its duplicate keys in its leather case, its multiple booklets, including the GPS CD and its Service Heft (service logbook stamped only by Emil Frey during the pre-delivery inspection). With a mileage of only 30 kilometres, this is a unique opportunity to take a step back in time by more than two decades and take delivery of a brand-new BMW Z8.



1989 LAMBORGHINI COUNTACH 25^E ANNIVERSAIRE

Carte grise française
French title

Châssis n° ZA9C005A0KLA12818

360 000 - 420 000 €

- Achetée neuve par Gerhard Berger, pilote de Formule 1
- Trois propriétaires seulement
- 40 500km d'origine, entretien suivi
- Chef d'œuvre signé Marcello Gandini

- Purchased new by Gerhard Berger, Formula 1 driver
- Only three owners
- 40,500 km original mileage, full service history
- A masterpiece designed by Marcello Gandini

En 1971, au Salon de Genève, Lamborghini dévoile le concept-car LP500, un modèle à moteur V12 de 5L dérivé de la Miura. Avec ses lignes anguleuses et son allure audacieuse, ce prototype devait redorer l'image de la marque, après la Jarama jugée trop sage. Son succès est immédiat, et la voiture devient en 1974 le modèle LP 400, avec un moteur V12 de 4-litres offrant 375 chevaux. La carrosserie est signée Marcello Gandini pour Bertone, et le nom "Countach", une exclamation piémontaise signifiant "Fabuleux", est inspiré de la réaction de Nuccio Bertone lors de la première apparition publique du modèle.

La Countach évolue au fil des années avec des versions telles que le LP 400 S (1978) avec une ligne plus agressive, le LP 500 S (1982) avec un moteur de 375 chevaux, et le LP

5000 QV (1985) doté d'un moteur Quattro Valvole de 5,2 litres et 455 chevaux. En 1988, Lamborghini lance la 25 Anniversario pour célébrer les 25 ans de la marque, un modèle basé sur la 5000 QV mais avec des améliorations esthétiques et techniques, notamment des éléments de design très « américains » (pare-chocs homologués US). Ce modèle sera produit jusqu'en 1990 à seulement 650 exemplaires.

La version 25^e Anniversaire représente le sommet de la gamme Countach, avec des améliorations subtiles tant au niveau esthétique que technique. Horacio Pagani a travaillé sur les prises d'air pour un meilleur refroidissement des freins à disque en carbone, ainsi que sur les jupes latérales pour optimiser le flux d'air. De magnifiques jantes en aluminium démontables OZ ont

In 1971, at the Geneva Motor Show, Lamborghini unveiled the LP500 concept car, a V12 engine model with a 5-liter displacement derived from the Miura. With its angular lines and bold appearance, this prototype was designed to restore the brand's image after the Jarama, which was considered too tame. It was an immediate success, and in 1974, the car became the LP 400 model, featuring a 4-liter V12 engine producing 375 horsepower. The bodywork was designed by Marcello Gandini for Bertone, and the name "Countach," a Piedmontese exclamation meaning "Fabulous," was inspired by Nuccio Bertone's reaction when he first saw the car in public.

The Countach evolved over the years with versions such as the

LP 400 S (1978) with a more aggressive design, the LP 500 S (1982) with a 375-horsepower engine, and the LP 5000 QV (1985) with a Quattro Valvole 5.2-liter engine producing 455 horsepower. In 1988, Lamborghini introduced the 25th Anniversario to celebrate the brand's 25th anniversary. This model was based on the 5000 QV but featured aesthetic and technical improvements, including distinctly "American" design elements (US homologated bumpers). Only 650 examples of this model were produced until 1990.

The 25th Anniversary version represents the pinnacle of the Countach range, with subtle improvements both aesthetically and technically. Horacio Pagani,





été installées. Le confort a aussi été amélioré grâce à l'ajout de sièges électriques, de vitres électriques et d'une climatisation perfectionnée.

En 1989, Gerhard Berger, qui venait de terminer 3^e du championnat du monde de F1 en 1988 et vainqueur du Grand Prix d'Italie, pilote encore pour Ferrari. Cependant, après un grave accident et une victoire au Grand Prix d'Imola, il annonce son départ pour McLaren. C'est alors, juste avant de quitter Ferrari, qu'il passe commande de cette Lamborghini Countach, qu'il avait déjà possédée dans sa version 5000 QV avant d'intégrer la Scuderia en 1987. Le dossier complet de la voiture comprend la facture d'achat au nom de Gerhard Berger, ainsi qu'une autre pour l'installation d'une alarme. Le carnet d'entretien comporte un tampon pour une révision effectuée en 1990, alors que le compteur affichait 2 183 km.

Le véhicule sera acheté par le propriétaire suivant en 2002, avec 11 000 km au compteur. Il a ensuite été régulièrement entretenu, notamment par le spécialiste Calderoni de Lyon, avec

de nombreuses factures jointes au dossier et des contrôles techniques réalisés depuis 2002. En 2016, des jantes ont été remplacées et des travaux cosmétiques ont été effectués pour un montant de 40 000 €, selon la facture (avec rapport d'expertise à l'appui). Le propriétaire actuel l'a acquise auprès de ce deuxième propriétaire après que la voiture ait été inscrite dans une vente aux enchères.

Nous vous offrons ici l'opportunité d'acquérir l'une des supercars les plus emblématiques des années 1990, dans un état exceptionnel, ayant appartenu pendant plus de 10 ans à l'un des plus grands pilotes de F1, coéquipier d'Ayrton Senna, Nigel Mansell et Jean Alesi, et 3^e du championnat du monde en 1988 et 1994. Une occasion unique de posséder un mythe accompagné d'un pedigree de premier choix !

who was working at Lamborghini at the time, modified the air intakes for better cooling of the carbon disc brakes and refined the side skirts to optimize airflow. Beautiful removable OZ aluminum wheels were also installed. Comfort was also improved with the addition of electric seats, electric windows, and upgraded air conditioning.

In 1989, Gerhard Berger, who had just finished 3rd in the 1988 Formula 1 World Championship and won the Italian Grand Prix, was still driving for Ferrari. However, after a serious accident and a victory at the Imola Grand Prix, he announced his move to McLaren. It was during this period, just before leaving Ferrari, that he ordered this Lamborghini Countach, which he had previously owned in its 5000 QV version before joining Scuderia Ferrari in 1987. The car's complete file includes the purchase invoice in the name of Gerhard Berger, as well as another invoice for the installation of an alarm. The service book is

stamped with a 1990 revision when the car had 2,183 km on the odometer.

The vehicle was then purchased by the next owner in 2002, with 11,000 km on the clock. It has since been regularly maintained, particularly by the specialist Calderoni in Lyon, with many invoices included in the file and technical inspections carried out since 2002. In 2016, the wheels were replaced, and cosmetic work was done for a total of €40,000, according to the invoice (with an expert report included). The current owner acquired it from the second owner after the car was entered into an auction.

We offer you the opportunity to acquire one of the most iconic supercars of the 1990s, in exceptional condition, having been owned for over 10 years by one of the greatest Formula 1 drivers, a teammate of Ayrton Senna, Nigel Mansell, and Jean Alesi, and 3rd in the World Championship in 1988 and 1994. A unique opportunity to own a legend with a top-tier pedigree!

2019 MCLAREN SENNA ◆ ▲

Titre de circulation tchèque
Czech title

Châssis n° SBM15ACB1KW800449

950 000 - 1 150 000 €

- Première main, moins de 1 980 km d'origine
- Présentation spéciale inspirée du dernier Grand Prix annoncé par Fernando Alonso
- Sortant de révision chez McLaren Monaco
- Hypercar aux performances exceptionnelles

- *One owner and less than 1980km from new*
- *Special colour scheme inspired by the Grand Prix Alonso said would be his last*
- *Just serviced by McLaren Monaco*
- *Hypercar with exceptional performance*



Senna : un nom magique, celui d'un surdoué de la Formule 1, mort trop tôt dans un accident en 1994 au Grand Prix de Saint Marin après avoir établi un palmarès impressionnant : sur les onze saisons auxquelles il a participé, il a été trois fois Champion du Monde (en 1988, 1990 et 1991), deux fois Vice-Champion (en 1989 et 1993), a remporté 41 Grand Prix et signé 65 meilleurs temps aux essais. Ces résultats, il les a remportés en grande partie chez McLaren avec

qui il a disputé sept saisons, de 1988 à 1993.

Il était donc logique que le constructeur anglais de supercars donne son nom à la troisième voiture de sa série « McLaren Ultimate », après la F1 et la P1. Notez que McLaren est le seul constructeur ayant l'autorisation d'utiliser le nom du célèbre pilote brésilien.

Dévoilée sur internet le 10 décembre 2017 et présentée au public au Salon de Genève 2018, >>>

Senna: a magical name, that of an exceptionally gifted Formula 1 driver, who died too soon in an accident at the San Marino Grand Prix in 1994 after an impressive succession of results: during the eleven seasons in which he competed, he was World Champion three times (in 1988, 1990 and 1991), runner-up twice (in 1989 and 1993), won 41 Grands Prix and earned 65 pole positions. He achieved most

of these results with McLaren, for whom he drove for six seasons, from 1988-1993.

It was logical therefore that the English supercar maker should name its third production car in the 'McLaren Ultimate Series' after him, following the F1 and P1. It should be noted that McLaren is the only manufacturer authorised to use the famous Brazilian driver's name.

Unveiled online on 10 >>>



>>> la McLaren Senna se différenciail toutefois de sa devancière par en particulier l'absence de moteur électrique, le constructeur ayant préféré miser sur un poids limité qui était ici de 1 198 kg à vide, une extraordinaire réussite pour une machine de ce calibre. En effet, le souci du constructeur était de concevoir la voiture de route la plus adaptée au circuit qu'il ait jamais produite, ce qui l'a poussé à construire une voiture sans concession, offrant sur la piste les sensations les plus intenses possibles. « La McLaren Senna », indiquait-il, « incarne l'ADN de McLaren sous sa forme la plus extrême, créant la symbiose la plus profonde entre une voiture et son conducteur. »

La Senna était basée en grande partie sur la McLaren 720S dont elle reprenait la structure monocoque en carbone, mais modifiée et dénommée « MonoCage III ». Selon le constructeur, la philosophie qui avait guidé le projet s'appuyait sur la phrase « La forme découle de la fonction », ce qui expliquait la carrosserie très sophistiquée sur le plan aérodynamique. Un impressionnant aileron arrière se déployait en fonction de la vitesse et du mode de pilotage choisi, et pouvait même faire office de frein aérodynamique. Le diffuseur arrière était à double élément, la prise d'air de toit était inspirée de la Formule 1 et les zones de basse pression étaient utilisées pour des radiateurs aux performances élevées, pour favoriser le refroidissement. En mode Course, l'appui aérodynamique pouvait atteindre le chiffre incroyable de 800 kg, même à une vitesse inférieure à 250 km/h. Cette

carrosserie était réalisée en grande partie en carbone et l'accès dans l'habitacle s'effectuait par des portes à mécanisme d'ouverture diédral. L'intérieur était relativement minimaliste pour une voiture de ce prix, ce qui était cohérent avec le souci du poids. Les sièges baquets très enveloppants pouvaient être habillés de cuir ou d'Alcantara en fonction des souhaits de l'acheteur, un espace permettant de ranger derrière deux casques et combinaisons de pilotage.

Le cœur de la machine était bien sûr son moteur, un V8 de 4 litres double turbo et 32 soupapes, à lubrification par carter sec, code M840TR, qui développait la puissance considérable de 800 ch à 7 250 tr/mn, avec un couple tout aussi impressionnant de 81,6 m.kg. Ce moteur était relié à une boîte à sept rapports qui adoptait la technique « Seamless Shift » (SSG). Cette mécanique permettait de passer de 0 à 100 km/h en 2,8 s, à 200 km/h en 6,8 s et d'atteindre 335 km/h en pointe.

De tels chiffres imposent le respect et des aides au pilotage étaient prévues : ABS, contrôle de traction, contrôle de stabilité électronique, « Launch Control » et contrôle de dérapage variable. Pour stopper ce bolide, le freinage était confié à des disques Brembo en carbone céramique, conçus selon une formule ayant une conductivité trois fois et demi meilleure que les versions précédentes, d'où une élimination plus rapide de la chaleur. La Senna recevait de nouvelles jantes en alliage léger à fixation centrale chaussées de Pirelli P-Zero Trofeo R.

Lors de sa présentation, la

>>> *December 2017 and shown to the public at the Geneva Motor Show in 2018, the McLaren Senna differed, however, from its predecessor, in particular as it lacked an electric motor. The manufacturer preferred instead to rely on its low weight: just 1198kg unladen, an extraordinary achievement for a car of this calibre. McLaren's primary concern was to create the road car best suited for track use that it had ever built, driving it to produce an uncompromising car offering the most intense sensations possible on track. "The McLaren Senna", it explained, "embodies McLaren's DNA in its most extreme form, creating the deepest symbiosis between a car and its maker."*

The Senna was largely based on the McLaren 720S and used a modified version of its monocoque carbon-fibre structure, known as 'MonoCage III'. According to McLaren, the philosophy that guided the project was built on the axiom "Form follows function", thus explaining the Senna's aerodynamically very sophisticated body. An impressive rear spoiler was deployed according to the car's speed and the driving mode selected, and could even serve as an air brake. It had a dual-element rear diffuser, the air intake on the roof was inspired by Formula 1 and the low-pressure areas were used for the high-performance radiators for improved engine cooling. In Race mode, the aerodynamic downforce could attain the incredible figure of 800kg, even at speeds of under 250kph. The

body was made for the most part from carbon fibre, with access to the interior by means of dihedral doors. The interior was relatively basic for a car of this price, which was consistent with McLaren's preoccupation with weight. The deeply contoured bucket seats could be trimmed in either leather or Alcantara, according to the buyer's wishes, with space behind them to store two helmets and race suits.

The heart of the machine was, of course, its engine, a twin-turbo 32-valve 4-litre V8 with dry sump lubrication; codenamed M840TR, this produced the substantial power output of 800bhp at 7250rpm, with an equally impressive torque figure of 800Nm. The engine was mated to a seven-speed 'Seamless Shift' gearbox. Together, they enabled the car to reach 100kph from a standstill in 2.8sec and 200kph in 6.8sec and to go on to a top speed of 335kph.

Figures like these commanded respect and various driving aids were provided: ABS, traction control, electronic stability control, launch control and 'Variable Drift Control'. To bring it to a stop, the Senna had carbon-ceramic Brembo brakes, designed with three and a half times better thermal conductivity than the previous versions, thus ensuring quicker elimination of the heat generated. It had new centre-lock light-alloy wheels shod with Pirelli P-Zero Trofeo R tyres.

When it was introduced, the price of the Senna was of the order of 930,000€, despite



McLaren Senna affichait un prix de l'ordre de 930 000 € et, malgré l'importance de cette somme, les 500 exemplaires prévus ont été vendus avant même d'être produits. C'est dire l'aura dont bénéficiait — et bénéficie toujours — ce modèle hors du commun.

Première main, moins de 1 980 km d'origine, couleurs spéciales : ces trois caractéristiques font de cette McLaren Senna une pièce exceptionnelle. Commandée le 23 novembre 2017, elle a été livrée neuve le 31 mai 2019 à son premier et unique propriétaire, un enthousiaste grand amateur de supercars mais également collectionneurs de voitures anciennes. Elle comportait plusieurs options comme des jantes spéciales ou un système hi-fi Bowers & Wilkins, mais surtout elle a reçu une livrée particulière, à la demande de son propriétaire, inspirée de la McLaren préparée spécialement pour Fernando Alonso pour ce qu'il annonçait comme son dernier Grand Prix, en novembre 2018 à Abu Dhabi. Les couleurs orange et bleu de la monoplace provenaient elles-mêmes du casque du pilote, hommage aux Asturies, au nord de l'Espagne, d'où il est originaire. Ainsi, la carrosserie de cette McLaren Senna reprend le même orange vif, avec des touches de bleu Burton pour le pavillon, l'aile arrière, certaines écopes, les étriers de freins... L'effet est saisissant !

Cette voiture splendide a été confiée à McLaren Monaco en 2023 pour une révision à 1 578 km, puis à nouveau en décembre 2024, à 1 950 km.

Dans son aspect extrêmement proche du neuf, cette voiture qui n'a été produite qu'à 500 exemplaires combine la ligne d'une hypercar taillée pour la vitesse et la technique ultra-sophistiquée dont McLaren a le secret pour obtenir des performances hors du commun, dont le nouveau propriétaire pourra faire l'expérience sur circuit. Pour ceux qui n'ont pas pu s'en rendre acquéreur quand elle est sortie, elle représente l'occasion exceptionnelle de devenir propriétaire d'une des machines les plus convoitées du globe dans un état proche de sa sortie d'usine.



which all 500 cars planned were sold before they had even been built. Such was the aura that surrounded - and surrounds to this day - this extraordinary model.

One owner, less than 1980km from new, a special colour scheme: these three attributes make this McLaren Senna an exceptional car. Ordered on 23 November 2017, it was supplied new on 31 May 2019 to its first and only owner, an enthusiast who was a great lover of supercars but also a collector of historic cars. It had several options, including special wheels and a Bower & Wilkins hi-fi system, but above all, a distinctive colour scheme at the request of its owner, inspired by the McLaren specially prepared for Fernando Alonso at what he said would be his last Grand Prix, at Abu Dhabi in November 2018. The orange and blue livery of his single-seater was taken from his helmet and were a tribute to the province of Asturias, in northern Spain, his home region. The bodywork of this McLaren Senna features the same bright orange, with 'Burton Blue' accents for the roof, rear wing, brake callipers and some of the air scoops ... The overall effect is very striking!

This splendid car was serviced by McLaren Monaco in 2023 at 1578km and then again in December 2024 at 1950km.

With its virtually-new appearance, this car – of which just 500 were built – combines the styling of a hypercar designed for speed and the ultra-sophisticated technology for which McLaren has the gift to produce outstanding performance, which the new owner will be able to experience on track. For enthusiasts who were unable to buy one new, this car represents an exceptional opportunity to become the owner of one of the most sought-after machines in the world, in condition close to when it left the factory.

1996 FERRARI 550 MARANELLO EX-MICHAEL SCHUMACHER ○

Titre de circulation japonais
Importation temporaire en UE
Japanese title

Temporary import in the EU

Châssis n° ZFFZR49B000105067

230 000 - 320 000 €

• Attribué par Ferrari à l'usage de Michael Schumacher

• Documenté par un courrier original du pilote et par l'usine

• Une des dix 550 Maranello présentée à la presse en 1996 au Nürburgring

• 10 000 km d'origine

• Manuels d'origine, factures, trousse à outils complète

• *Attributed by Ferrari for Michael Schumacher's use*

• *Documented by an original letter from the pilot and by the factory*

• *One of the ten 550 Maranello cars presented to the press in 1996 at the Nürburgring*

• *10,000 km from new*

• *Stunning design and reliability*



Ferrari présente la remplaçante de la 512 M aux « Ferrari Racing Days », les 19 et 21 juin 1996 sur le circuit du Nürburgring. Pas moins de 10 modèles étaient présents dont la voiture de la vente. Eddy Irvine et Michael Schumacher étaient là pour essayer les voitures face aux journalistes ébahis par les performances de ce nouveau modèle équipé du moteur V12 5.5L développant 485 ch. et passant de 0 à 100 km/h en 4,4s. Le design est évidemment signé par Pininfarina et l'architecture est la même que la Daytona des années 70. La Ferrari 550 Maranello succédait à toute une déclinaison de berlinettes à moteur douze cylindres à plat, central arrière, qui, de la 512 BB à la 512 M, représentaient le haut de gamme sportif de la marque.

Il s'agit d'une grande routière à

l'aérodynamisme exceptionnel qui plaque sur le bitume la voiture à grande vitesse.

Cette 550 Maranello est exceptionnelle puisqu'elle fait partie de la liste des voitures utilisées par Michael Schumacher à l'époque comme le prouve le courrier signé de la main du pilote à l'attention du célèbre importateur japonais de la marque, Cornes, le 10 février 2003, souhaitant à l'acheteur japonais autant de plaisir à son volant qu'il en a pris pendant longtemps ! Le service commercial de Ferrari Spa a également confirmé l'attribution de cette 550 Maranello au pilote allemand par l'usine. Le septuple Champion du Monde a également signée la voiture sur la boîte à gants. Elle faisait partie des 10 voitures présentées au Nürburgring lors de la présentation et était conduite par

Ferrari presented the 512 M replacement at the "Ferrari Racing Days" on 19 and 21 June 1996 at the Nürburgring circuit. No fewer than 10 models were on show, including the sale car: Eddy Irvine and Michael Schumacher were there to test drive the cars in front of journalists who were amazed by the performance of this new model, equipped with a 5.5L V12 engine developing 485 bhp and accelerating from 0 to 100 km/h in 4.4s. The design is by Pininfarina, of course, and the architecture is the same as that of the Daytona of the 1970s. The Ferrari 550 Maranello was the successor to an entire range of twelve-cylinder, rear mid-engined saloon cars, which, from the 512 BB to the 512 M, represented the sporting top end of

the marque's range.

This grand tourer has exceptional aerodynamics that slam the car down onto the road at high speed.

This 550 Maranello is exceptional in that it is on the list of cars used by Michael Schumacher at the time, as evidenced by the letter signed by the driver to the brand's famous Japanese importer, Cornes, on 10 February 2003, wishing the Japanese buyer as much pleasure behind the wheel as he himself had enjoyed over a long period of time! Ferrari Spa's sales department has also confirmed that the factory has awarded the 550 Maranello to the German driver. The seven-time World Champion also signed the car on the glovebox. It was one of the 10



Massimiliano Papis, pilote de F1 devenu essayeur chez Ferrari. Le 23 juin 2003, Cornes & Co Ltd annonce la vente de cette Maranello d'exception. Ils ont reçu pas moins de 165 demandes ! Elle fut vendue au propriétaire précédent, dans la préfecture de Mie au Japon. Elle resta entre ses mains de longues années jusqu'à ce que le propriétaire actuel, un des plus grands collectionneurs japonais en fasse l'acquisition. Au moment de l'achat, la belle 550 n'avait que 4700 km. Elle n'a été que très peu utilisée depuis ; elle affiche à présent 10 000 km ! Elle fut tout ce temps dans l'Empire du Soleil Levant entretenue par l'agent officiel Ferrari Cornes. Sa combinaison de couleurs d'origine est superbe en Argento Nürburgring (du nom du circuit où elle fut présentée), intérieur rouge Cartier. La voiture sort d'une révision

chez Ferrari Cornes et sera livrée avec sa trousse à outils complète, ses manuels dans sa trousse en cuir d'origine et son dossier de factures ainsi que le magazine Cavallino d'octobre/novembre 1996, présentant la voiture.

La 550 Maranello n'a été construite qu'à 3083 exemplaires, ce qui est un chiffre de production très faible pour l'époque et celle-ci se démarque d'entre toutes évidemment avec son histoire exceptionnelle, son kilométrage très faible et sa combinaison de couleurs très élégante. La 550 est un modèle à acquérir rapidement avant que sa cote, déjà en progression permanente, ne continue à s'envoler.

cars presented at the Nürburgring and was driven by Massimiliano Papis, F1 driver turned Ferrari test driver. On 23rd of June 2003, Cornes & Co Ltd announced the sale of this exceptional Maranello. They received no fewer than 165 applications! It was sold to its previous owner in the Mie Prefecture, Japan. It remained in his hands for several years until it was acquired by the current owner, one of Japan's leading collectors. At the time of purchase, the beautiful 550 had covered just 4,700 km. It has seen very little use since then, and now has 10,000 km on the odometer! For the entirety of this time in the Empire of the Rising Sun, it was maintained by the official Ferrari Cornes agent. Its original colour combination is superb, in

Argento Nürburgring (named after the racetrack where it was presented), with a Cartier red interior. The car has just been serviced at Ferrari Cornes and will be delivered with its complete tool kit, its manuals in its original leather case and its file of invoices, as well as the Cavallino magazine of October/November 1996, presenting the car.

Only 3,083 examples of the 550 Maranello were built, which is a very low production figure for its time, and this one obviously stands out from the rest with its exceptional history, extremely low mileage and very elegant colour combination. The 550 is a model to be snapped up quickly, before its already steadily rising price continues to soar.

2008 LAMBORGHINI MURCIÉLAGO ROADSTER ▲

Carte grise française
French title

Châssis n° ZHWBE26S05LA01654

270 000 - 320 000 €

- Seulement 4200 km d'origine, vendue neuve à Paris
- Carnet d'entretien tamponné à jour, deuxième main
- Superbe mécaniquement et esthétiquement

- Only 4200km from new, sold new in Paris
- Up-to-date, stamped service book, only two owners from new
- Superb mechanical and cosmetic condition

Présenté au Salon de Genève 2004, le roadster Murciélago est dérivé du coupé du même nom et en conserve les performances ainsi que la tenue de route, tout en renforçant son design agressif, tandis que les sensations offertes à son bord sont décuplées. Moteur V12 central arrière de 6.5L, transmission conforme au schéma Lamborghini avec boîte de vitesses placée à l'avant du moteur. Différentiel arrière « intégré » au groupe motopropulseur, traction intégrale permanente avec visocoupleur central, qui permet une répartition des poids optimale avec effets positifs évidents sur les performances de traction, de freinage et de maniabilité. Afin de conserver la beauté de sa ligne acérée, les éléments aérodynamiques sont escamotables et n'interviennent que lorsque nécessaire. Capable de 320 km/h en pointe (160 avec la capote !) avec son V12 de 580 cv et ses 4 roues motrices, cette supercar radicale demeure relativement facile de prise en main, ce qui avait été salué par la presse à l'époque. Rare, le roadster Murciélago ne fut produit qu'à 435 exemplaires dans cette version. L'exemplaire présenté fut vendu neuf par Lamborghini Paris en juin 2008, comme l'atteste son carnet d'entretien, dûment

tamponné de 5 révisions et à cette heure, elle bénéficie d'une révision d'usage chez Lamborghini à Puteaux. Elle fut achetée à son premier propriétaire par une grande famille de collectionneurs basé dans le sud de la France qui ne l'a que très peu utilisé. Cette combinaison de couleurs particulièrement seyante à sa ligne sculpturale a été choisie par son premier propriétaire : jaune pour la carrosserie et association de cuir noir à surpiqûres jaunes pour le cuir de l'habitacle. Jamais repeinte, elle est accompagnée de son carnet d'entretien, de sa capote et de sa housse. Un essai nous a permis de constater la facilité d'utilisation de la boîte robotisée e-Gear à 6 rapports qui permet d'exploiter au mieux les capacités de l'engin, mais surtout profiter de la meilleure manière du déchaînement du V12 à quelques centimètres de vos oreilles.

First shown at the 2004 Geneva Motor Show, the roadster version of the Murciélago was derived from the coupé of the same name and retained its performance and handling, while intensifying its aggressive design and heightening the sensations experienced when driving it. It had a mid-rear mounted 6.5-litre V12 and the transmission followed Lamborghini's usual layout with the gearbox located in front of the engine. The rear differential was 'integrated' into the powertrain and the car had permanent 4WD with a central viscous coupling, allowing optimal weight distribution with clear positive effects on grip, braking and handling. In order to preserve the beauty of its sharp lines, its aerodynamic devices were retractable and were only deployed when required.

Capable of 320kph (160 with the hood in place!) with its 580bhp V12 and four-wheel drive, this radical supercar was nonetheless relatively easy to drive, a fact acclaimed by the press at the time. The Murciélago roadster is a rare car, with only 435 of this version built. This example was sold new by Lamborghini Paris in June 2008, as is confirmed by its service book, which has been duly stamped for five services; at present, it is undergoing a general service by Lamborghini at Puteaux. It was purchased from its first owner by an important family of collectors in the south of France who have used it very little. The combination of colours, which suits its angular lines especially well, was chosen by its first owner: yellow for the bodywork and black leather with yellow stitching for the interior. It has never been repainted and comes with its service book, hood and fitted cover. Our test drive confirmed how easy it is to use its six-speed e-Gear automated manual gearbox, which allows you to make the most of the car's performance, but above all to enjoy to the full the raging V12 a few inches from your ears!





1989 ISDERA 036I SPYDER

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° W09033212KWJ02011

230 000 - 280 000 €

- Exposée au Salon de Genève 1989
- Modèle incroyablement exclusif, toute petite série (estimée à 14 exemplaires)
- Version plus puissante et plus sportive modifiée à l'usine

- Exhibited at the 1989 Geneva Motor Show
- Incredibly exclusive model, very limited series (estimated at 14 examples)
- More powerful and sportier version, modified at the factory

À la fin des années 60, Eberhard Schulz, travaillant alors chez Porsche, impressionne tout le monde avec son prototype Erator GTE dont la forme évoque la Ford GT40. Un peu plus tard, ayant quitté le constructeur de Stuttgart, il s'associe au préparateur Rainer Buchmann pour créer B&B Auto qui donne naissance à un autre prototype, la CW311, présentée sous la marque Mercedes.

C'est ce même prototype qui servira d'inspiration à l'Isdera Spyder 033i lancée en 1982 par Eberhard Schulz qui vole désormais de ses propres ailes. Fabriquée de façon artisanale et affichant une forme

racée et une technique sophistiquée, cette première version reçoit un 4-cylindres Mercedes 1,8 litre en position centrale. Elle est suivie d'une version fermée, l'Isdera Imperator, avant d'évoluer en 1985 avec un 2,3 litres plus puissant. En 1987 apparaît la dernière déclinaison du Spyder : dénommée 036i, elle est dévoilée au Salon de Genève et

At the end of the 1960s, Eberhard Schulz (working at Porsche at the time) impressed everyone with his Erator GTE prototype which its shape was reminiscent of the Ford GT40. Having left the Stuttgart manufacturer a little while later, he joined forces with specialist Rainer Buchmann to create B&B

Auto which gave birth to another prototype, the CW311 (introduced as a Mercedes brand)

It was this same prototype that would serve as an inspiration for the Isdera Spyder 033i launched in 1982 by Eberhard Schulz, who was now flying solo. Handcrafted and designed in a racing shape with sophisticated technology, this first version had a 1.8-litre Mercedes 4-cylinder mid engine. It was followed by a closed version called the Isdera Imperator, before evolving with a more powerful 2.3-litre engine in 1985. And in 1987, the last version of the





son 6-cylindres 3 litres Mercedes de 217 ch lui apporte enfin des performances dignes de son allure audacieuse. La production de ce modèle est restée extrêmement confidentielle puisque l'on estime à 14 exemplaires le nombre total de Spyder produits.

L'Isdera Spyder 036i que nous présentons a quitté l'usine le 28 mars 1989 pour être livrée à un M. Keller, de Munich. Elle était de couleur bleue avec un intérieur en cuir violet. Des photos la montrent exposée au Salon de Genève 1989, et il s'agirait de la deuxième 036i produite. Le début de son histoire n'est pas connu avec précision mais elle aurait passé la majeure partie de son existence en Allemagne avec un changement de mains autour de 2006. Puis, le 14 juillet 2011, alors qu'elle appartenait à son précédent propriétaire, cette voiture a pris la direction de l'usine Isdera, à Hildesheim, en Allemagne, pour des améliorations significatives. La carrosserie a été équipée d'extensions d'ailes peintes en gris métallisé et recouvrant des jantes plus larges chaussées de pneus Toyo

Proxes. À l'intérieur, la sellerie violette a laissé place à un cuir bleu foncé habillant l'ensemble de l'habitacle, y compris les nouveaux sièges Recaro Sportster. Et surtout, l'ancien 6-cylindres a laissé place à une version 3,6 litres mise au point par AMG et développant 276 ch, ce qui permettait à la voiture de se mesurer aux meilleures sportives de son époque. Elle a été ensuite exposée à l'occasion de divers événements Isdera.

Cette Isdera 036i Spyder bien préservée est accompagnée d'un dossier historique numérique comportant notamment des photos et une lettre d'Isdera détaillant la liste des modifications effectuées. Vendue avec un ancien titre de circulation Allemand qui n'est plus valide elle représente l'opportunité rare de s'approprier une voiture unique, développée par un ingénieur constructeur, résolument sportive, de forme extrêmement originale et qui correspond pratiquement à un prototype tout en offrant sur route ou sur circuit des sensations hors du commun.

Spyder made its appearance: It was called the 036i and was launched at the Geneva Motor Show; its performance, consisting of a 217 hp 3-litre Mercedes 6-cylinder engine, was finally worthy of its bold appearance. Production of this model remained extremely confidential, since the total number of Spyders produced is estimated at 14 examples.

This particular Isdera Spyder 036i left the factory on the 28th March 1989 and was delivered to a Mr. Keller from Munich. It was in blue colour with a purple leather interior. Pictures evidence that it was displayed at the 1989 Geneva Motor Show and is believed to be the second 036i produced. The beginning of its history is not exactly known but it seems to have spent most of its life in Germany and changing hands around 2006. Then, on the 14th July 2011 while under its previous ownership, this car was sent to the Isdera factory in Hildesheim (Germany) for major improvements. The bodywork was

equipped with wing extensions painted in metallic grey and covering wider wheels fitted with Toyo Proxes tyres. Inside, the purple upholstery was replaced with dark blue leather covering the entire interior, including the new Recaro Sportster seats. And notably, the old 6-cylinder engine has given way to a 3.6-litre version developed by AMG and developing 276 hp, which enabled the car to compete with the best sports cars of its era. It was then exhibited at various Isdera events.

This well-preserved Isdera 036i Spyder comes with a digital history file, including photos and a letter from Isdera detailing the list of modifications made. Sold with an old German title that is no longer valid, this is a rare opportunity to own a unique car, developed by an ingenious manufacturer, genuinely sporty with an extremely original shape which coincides with a prototype, while offering extraordinary sensations on the road or on the circuit.

1971 FIAT 850 SPORT COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 100 GBC 0352451
Moteur n° 100 GBC 2155094

12 000 - 18 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Vendue neuve en France
- Une seule propriétaire durant 46 ans !
- Etat de préservation exceptionnel

- *Sold new in France*
- *One owner for 46 years!*
- *Remarkably well preserved*



Cette superbe Fiat 850 Coupé Sport appartient à la seconde série apparue pour le millésime 1969, aisément reconnaissable à sa sportive calandre 4 phares, et dotée du pétillant moteur 903 cm³ de 52 cv. Elle a été achetée neuve par une professeure de piano du Pas-de-Calais qui l'immatricula le 14 avril 1971 tandis que la voiture était immatriculée depuis 2 mois par l'agent Fiat du Nord. La voiture fut ensuite soigneusement utilisée, toujours garée au sec et conservée durant plus de 46 ans avant d'être achetée par son actuelle propriétaire. En état d'origine exceptionnel, elle a été anciennement repeinte, tandis que tout le reste de la voiture est d'origine. Saine, la carrosserie est d'une élégante teinte bleu ciel

d'origine, tandis que la sellerie est en skai noir. En 2023, le mécanisme d'embrayage a été remplacé en même temps que la bague d'étanchéité arrière de vilebrequin, et en 2023/2024, l'allumage, la carburation et le freinage ont été révisés. Nous avons également pu constater que les pneus étaient dans un état proche du neuf et que ce coupé fonctionnait à merveille. Il est extrêmement rare de trouver un tel exemplaire aussi bien préservé, disposant même toujours de ses volets de capot en plastique pour les températures les plus basses. Une fois que vous en aurez pris le volant, étonné par sa nervosité, vous ne souhaiterez plus quitter cette voiture réussie à bien des égards.

This superb Fiat 850 Coupé is from the second series, introduced for the 1969 model year, and can be easily recognised by its sporty front panel with quad headlamps, and is fitted with the lively 903 cc engine producing 52 bhp. It was bought new by a piano teacher from the Pas-de-Calais, and she registered it on 14 April 1971, after it had been registered by the Fiat dealer in the Nord for two months. The car was used with care, always parked in the dry and kept for 46 years before its current owner bought it. In exceptional original condition, it has been repainted in the past, but the rest of the car is original. The body is sound and finished in its original and elegant sky blue, with black

vinyl upholstery. In 2023, the clutch mechanism was replaced at the same time as the rear sealing ring for the crankshaft, and in 2023/24, the ignition, carburettor and braking system were overhauled. We also noted that the tyres were in near-new condition and that the little coupé ran wonderfully. It is extremely rare to find such a well-preserved example, which even still has its plastic bonnet flaps for use in cold weather. Once you have driven it and been surprised at how lively it is, you will not want to leave this car; which is a success in so many ways.

1963 MERCEDES-BENZ 220 SE COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 111.021.12043725

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

- Modèle d'une rare élégance
- Grande qualité de fabrication et de conception
- Travaux de carrosserie récents

- **Exceptionally elegant model**
- **High standard of design and build**
- **Recent work carried out on the body**



La Mercedes 220 SE présentée fut immatriculée pour la première fois le 19 avril 1963. Nous lui connaissons 4 changements de mains en France, le premier en 1999, le deuxième et troisième en 2001, puis le quatrième en 2009. Elle fut cédée en mars 2023 à un amateur. Le propriétaire précédent l'avait acquise dans le but d'effectuer une restauration légère sur la voiture, il n'a malheureusement pas pu la terminer. C'est donc à partir de 2020 que le propriétaire a entrepris de finir cette restauration, avec le carrossier travaillant dans sa société, incluant notamment une rénovation des bas de caisses, ainsi qu'une peinture complète. La plaque de carrosserie rivetée à la traverse avant nous indique la référence couleur DB050 qui correspondrait à une teinte

blanche, elle arbore aujourd'hui une élégante robe grise avec le toit noir. La qualité des travaux de carrosserie est à souligner tout comme l'intérieur ne présentant qu'une légère patine. Roulante mais peu utilisée au cours des dernières années, il sera recommandé d'effectuer une révision d'usage afin de prendre la route sereinement.

La W111 étant un des coupés les plus élégants et sophistiqués de son époque, elle représente une réelle opportunité de posséder une voiture de grande qualité des années 60 pour un budget très raisonnable. Vendue sans réserve, cette voiture saura parfaitement compléter une collection, ou bien même constituer un premier achat idéal, mêlant élégance et qualité de conception.

This Mercedes 220 SE was first registered on 19 April 1963. We know of four changes in its ownership in France, the first in 1999, the second and third in 2001, and the fourth in 2009. In March 2023, the car was sold to a car lover. The previous owner had bought it with the intention of carrying out a minor restoration, but unfortunately he was unable to finish this. From 2020, the current owner therefore set about completing the restoration, including renewing the sills and completely repainting the car, working with the bodywork specialist in his company. The body plate riveted to the slam panel shows the colour code DB050, corresponding to a shade of white, but today the car

is elegantly finished in grey with a black roof. The quality of the work done on the body should be emphasised, as should the interior, which is only lightly patinated. In running order but little used in recent years, it is recommended that a general service be carried out so that the car can be driven with peace of mind.

The W111 was one of the most elegant and sophisticated coupés of its time and this is a real opportunity to own a high-quality car from the 1960s for a very reasonable outlay. Sold with no reserve, this Mercedes would make the perfect addition to a collection or could even be an ideal first-time purchase, combining elegance and a high-quality design.

1977 FERRARI 512 BB

Carte grise française
French title

Châssis n° 20981
Moteur type F110A

170 000 - 210 000 €

- Première « supercar » Ferrari
- Exemplaire préservé
- Grosse révision faite chez Dino Sport et Pozzi

- *Ferrari's first "supercar"*
- *Well-maintained example*
- *Major overhaul at Dino Sport and Pozzi*



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

La berlinette Ferrari 512 BB que nous présentons provient de la succession d'un de nos clients fidèles, important homme de presse et homme d'affaires parisien. Il avait acheté cette BB en 2021 auprès

de Moteur et Sens alors qu'elle appartenait à un collectionneur des Pyrénées Orientales depuis 2014.

En mai 2022, la voiture a bénéficié de la grosse révision chez Dino Sport à Pont-l'Évêque pour un montant de 32 000€. Les courroies, incluant la distribution, ont bien entendu été changées, ainsi que les silent-blocs, refaction des freins, révision du système de refroidissement. La facture complète fait partie du dossier. Également en octobre 2024, la BB est envoyée chez Pozzi pour une révision/vidange des fluides ainsi que des soufflets de cardans. Une

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

The Ferrari 512 BB berlinetta we are presenting here comes from the estate of one of our loyal customers, an important Parisian journalist and businessman.

He purchased this BB in 2021 through a French dealer 'Moteur et Sens', when it belonged to a collector in the Pyrénées Orientales since 2014.

In May 2022, the car underwent a important overhaul at Dino Sport in Pont l'Évêque for €32,000. The belts, including the timing belt, were replaced, as were the silent-blocks. The brakes were also refurbished and the cooling system overhauled. The invoice is included in the file that accompanies the vehicle. In October 2024, the BB was sent to Pozzi for an overhaul/change of fluids and



expertise datant de juin 2024 décrit la carrosserie comme en bon état, les soubassements ne présentant pas de déformation. Le moteur type F110A qui l'équipe correspond à un modèle à injection. L'intérieur est beau avec ses sièges en cuir noir et rouge, reprenant la couleur de l'extérieur. La voiture sera livrée avec son manuel d'instruction et un carnet d'entretien duplicata datant de 2014. Une belle opportunité de rouler dans celle qui est considérée comme étant la première supercar de Ferrari, à un prix extrêmement compétitif.

cardan shaft bellows. An appraisal from June 2024 describes the bodywork as being in good condition, with the underframes showing no signs of deformation. The engine tipo F110A fitted in the car correspond to an injection model. The interior is beautiful, with black and red leather seats, matching the colours of the exterior. The car will be delivered with its instruction manual and a duplicate service book from 2014. A great opportunity to drive what is considered to be Ferrari's first supercar, at an extremely competitive price.



1962 PORSCHE 356 B CARRERA 2000 GS

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 120080

370 000 - 450 000 €

- Modèle très exclusif et rare
- Très belle restauration par Rook racing
- Moteur quatre arbres et double allumage, la plus puissante de 356
- Eligible pour les événements les plus prestigieux

- *Very exclusive and rare model*
- *Gorgeous restoration by Rook racing*
- *Four-cam engine with dual ignition, the most powerful of 356*
- *Eligible for the most prestigious events*



Cette voiture magnifiquement restaurée a été livrée le 15 mai 1962 de couleur « Baliblau » avec intérieur en velours et simili brun. Elle bénéficiait d'options comme une antenne, des enjoliveurs de roues perforés, deux haut-parleurs, un avertisseur Fiamm « Roadmaster » et deux avertisseurs de pare-chocs (non montés mais qui accompagnent la voiture).

Dans les années 1990, cette voiture a été entièrement restaurée par Rook Racing, pour l'usage de M. Rook lui-même, sans considération de coût. Rappelons que cette écurie allemande de pointe, spécialiste Porsche, détient un brillant palmarès dont le titre FIA GT2 de 1996 ainsi que des victoires de catégorie aux 24 Heures du Mans et aux 24 Heures de Daytona.

Aujourd'hui, Rook restaure des Porsche historiques de compétition avec un standard de qualité très élevée et une grande fidélité aux spécifications d'origine. Cette voiture, aujourd'hui noire avec intérieur vert olive, a bénéficié de l'expertise de Rook Racing et son excellent état a été confirmé par trois rapports allemands successifs, en 1999, 2014 et 2018 qui, à chaque fois, lui ont attribué la note 1, la plus élevée. Son moteur a été remplacé à un moment de son histoire par un moteur de rechange du type correct et qui porte un numéro se situant dans la fourchette correspondant au modèle. Notre collectionneur bavarois de Porsche a été saisi par l'excellent état de la voiture après une restauration de haut niveau, et la belle teinte de son intérieur.

This magnificently restored car was delivered on the 15th May 1962 in "Baliblau" colour with a brown velvet and faux leather interior. It came with options such as antenna, perforated hubcaps, two speakers, a Fiamm "Roadmaster" horn and two bumper horns (not fitted but included with the car).

In the 1990s, this car was fully restored with no cost restrictions by Rook Racing for Mr Rook's personal use. It is worth mentioning that this top German racing team, who also happen to be Porsche specialists, has had a brilliant track record including the 1996 FIA GT2 title as well as class victories at the 24 Hours of Le Mans and the 24 Hours of Daytona. Nowadays, Rook

restores historic racing Porsche cars to the highest standard and faithful to original specifications. Now in black with olive green interior, this car benefited from Rook Racing's expertise and its excellent condition has been confirmed by three successive German reports in 1999, 2014 and 2018; each time awarding it the highest rating of 1. At some point in its history, the engine was replaced by another one of the correct type, which bears a number within the range and matching the model. Our Bavarian Porsche collector was seduced by the excellent condition of the car after its high-quality restoration and by the beautiful colour of its interior.



Avec une production de seulement 107 exemplaires de Porsche 356 B Carrera 2 GS, il s'agit d'une des 356 les plus rares et les plus exclusives de l'histoire du modèle. Son moteur 2L quatre arbres et double allumage de 130 ch en font aussi la plus puissante. Le présent exemplaire, qui fait honneur à ces caractéristiques d'exception, se fera remarquer dans tous les rassemblements de Porsche ou de voitures de sport des années 1960.

With a production of only 107 examples of the Porsche 356 B Carrera 2 GS, this is one of the rarest and most exclusive 356s in the model's history. Its 2-litre four-cam engine and dual ignition of 130 hp also makes it the most powerful. By honoring these exceptional characteristics, this example will certainly stand out at any Porsche or 1960s sports car gathering.



1968 PORSCHE 911 S TARGA SWB

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 118 5 0231
Moteur n° 4080806

170 000 - 220 000 €

• Rarissime version 911 S "soft window"

• Magnifiquement restaurée

• Couleurs et moteur d'origine

• Livrée neuve en Allemagne

• *Extremely rare 911 S "soft window" version*

• *Beautifully restored*

• *Original colours and engine*

• *Delivered new in Germany*



Cette voiture rare fait partie des premières Porsche Targa : la lunette arrière souple (dite « soft window ») se replie et permet de s'approcher d'un « vrai » cabriolet, seul l'arceau de sécurité restant en place. Ce système sera remplacé dès le modèle 1969 par une vitre arrière rigide. De plus, cette qualité s'applique ici à une version 911 S, dotée du 6-cylindres 2L 160 ch, sur l'empattement court qui sera lui aussi abandonné en 1969. Cet ensemble de particularités est particulièrement rare et ne se retrouverait que sur quelque 268 exemplaires, raison pour laquelle notre collectionneur, un noble allemand amateur de Porsche exceptionnelle, se devait d'en posséder un exemplaire.

Cette voiture a été livrée neuve le 16 février 1968 par l'intermédiaire de l'agent Porsche Mahag, de Munich. De couleur « Blutorange 6809 », la même qu'aujourd'hui, avec un

intérieur en simili noir, elle était équipée de sièges Recaro en option et d'une antenne radio électrique.

Entièrement restaurée avec fidélité à ses spécifications d'origine, cette voiture magnifique est dotée de son moteur d'origine. La restauration s'est notamment déroulée chez A&P Sportmotoren basé à Eggenstein. Elle est accompagnée d'un Certificat d'Authenticité délivré par Porsche. Modèle rare, qui se situe à l'origine de la fantastique lignée des Targa, sur l'empattement court et avec ses couleurs et son moteur d'origine, la présente 911 S constitue un jalon important de l'histoire de la marque. À ce titre, elle trouvera facilement place au sein de toute collection consacrée à Porsche ou aux voitures de sport des années 1960.

This car is one of the first Porsche Targa models: the soft rear window (known as "soft window") folds down and enables you to get close to a "real" convertible, with only the safety roll bar staying in place. This system was replaced by a rigid rear window from the 1969 model. Furthermore, this great feature applies here to a 911 S version, equipped with a 2-litre 6-cylinder engine producing 160 hp, fitted on the short wheelbase which was also discontinued in 1969. This combination of features is particularly rare and would only be found on 268 examples, which is why our collector (German nobleman and major Porsche enthusiast) knew he had to own one.

This car was delivered new on the 16th February 1968 through the agent of Porsche Mahag in

Munich. In "Blutorange 6809" colour (same as today) and with a black faux leather interior, it was equipped with optional Recaro seats and an electric radio antenna.

Fully restored according to its original specifications, this gorgeous car is fitted with its original engine. The restoration was carried out by A&P Sportmotoren based in Eggenstein. It also includes a Certificate of Authenticity issued by Porsche. As a rare model which marked the beginning of the iconic Targa lineage, with the short wheelbase and its original colours and engine, this 911 S represents a huge milestone in the history of the brand. As a result, it will undoubtedly find a place in collection dedicated to Porsche or 1960s sports cars



105

1967 PORSCHE 911 S SWB

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 307221S
Moteur n° 961 196

170 000 - 220 000 €

- Première version châssis court, une des plus rares et recherchées
- Moteur et boîte de vitesses d'origine, couleurs d'origine
- Restauration de très grande qualité chez un spécialiste

- *First version with short chassis, one of the rarest and most sought-after*
- *Original engine and gearbox, original colours*
- *Very high-quality restoration by a specialist*



Cette voiture en magnifique état est sortie d'usine le 21 janvier 1967 et a été livrée à son premier propriétaire le 13 février, par l'intermédiaire de l'importateur en Belgique, le célèbre groupe D'Ieteren. Elle était de teinte « Irish Green 6606B », avec sièges en cuir noir et tissus « Pepita », ce qui correspond à son actuelle présentation. De plus, elle est équipée de son moteur et de sa boîte de vitesses d'origine, ce qui n'est pas fréquent sur les modèles de première série comme celui-ci. Avec ses jantes Fuchs « or » (couleur de lancement des jantes Fuchs) et les carburateurs Weber triple corps correspondant à son année, elle a été livrée neuve avec des phares antibrouillards en option.

Entre les mains de son actuel propriétaire, un important collectionneur allemand de Porsche, elle a fait l'objet d'une restauration qui a duré trois ans et a été réalisée en Italie par le célèbre atelier Carrozzeria Bottini basé à Milan. Depuis, elle n'a parcouru qu'environ 2 000 km et un rapport d'appréciation effectué en Allemagne lui donne la note 1, tout simplement la meilleure possible.

Cette voiture correspond à la première version de la 911 S construite à seulement 1267 exemplaires pour l'année 1967, avec son moteur 6-cylindres 2L et son empattement de 2 210 mm (au lieu de 2 268 à partir des modèles 1969).

In stunning condition, this car left the factory on the 21st January 1967 and was delivered to its first owner on the 13th February via the famous importer in Belgium, D'Ieteren group. It was finished in "Irish Green 6606B" colour with black leather seats and "Pepita" fabric, which matches its current presentation. Furthermore, it is fitted with its original engine and gearbox, which is rare for first-series models like this one. Equipped with its "gold" wheels (launch colour for Fuchs wheels) and triple Weber carburettors corresponding to its year, it was delivered new with optional fog lights.

In the hands of its current owner, a major German Porsche collector, it had a three-year restoration carried out in Italy by the famous Carrozzeria Bottini workshop in Milan. Since then, it has only covered around 2,000 km and an assessment report carried out in Germany gives it a mark of 1, which is simply the best score possible.

This car is part of the first version of the 911 S built in only 1,267 examples for the 1967 year, with its 6-cylinder 2-litres engine and its 2,210 mm wheelbase (instead of 2,268 from the 1969 models).



Elle est considérée comme la plus « pure » des 911 et, en tant que telle, c'est une des plus convoitées. Elle l'est encore plus quand, comme ici, la voiture proposée correspond exactement à ses spécifications d'origine, avec ses teintes et sa mécanique, le tout dans un état irréprochable. La présente 911 S constitue donc une occasion d'une grande rareté qui n'échappera pas aux spécialistes les plus aguerris.



It is known as the "purest" of the 911 models and as such, one of the most sought-after too. It is even more desirable when the car being offered (like this one) still has its original specifications, such as the colours and the engine which are all in flawless condition. This 911 S therefore represents a very rare opportunity that will not escape the most experienced specialists.

1954 PORSCHE 356 PRE-A 1300

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 52 040
Moteur n° P-21723

140 000 - 190 000 €

- Moteur d'origine (« matching numbers »)
- Entièrement restaurée par des spécialistes
- Éligible aux événements historiques importants comme les Mille Miglia

- Original engine ("matching numbers")
- Fully restored by specialists
- Eligible for major historic events, such as the Mille Miglia

Cette magnifique Porsche 356 Pre A présente la particularité d'être encore équipée de son moteur d'origine, ce qui est extrêmement rare sur ce modèle. Livrée le 8 mai 1954 au concessionnaire Glöckler de Frankfurt, elle était de teinte « Türkisch Rot », avec sièges en simili et velours et compteur de vitesses en miles. Son moteur était le Type 506 de 1 300 cm³, comme le confirme un certificat de Porsche Bietigheim-Bissingen, Stuttgart.

Une fois achetée par son actuel propriétaire, elle a fait l'objet d'une restauration qui en a respecté les spécifications d'origine, seule la présentation étant modifiée avec une peinture noire et une sellerie en cuir cognac. La carrosserie a été confiée à Karl Schäfer et son atelier Classic Boxers, d'Erkrath en Allemagne,

spécialiste des Porsche refroidies par air. Elle a été complètement décapée, protégée et peinte, et les chromes ont été refaits. Le même atelier s'est chargé de l'intérieur, avec réfection de la sellerie et des instruments de tableau de bord.

La mécanique a été entièrement démontée et restaurée, dont le système de freinage, la suspension et le système électrique avec un nouveau câblage et une révision des interrupteurs et de l'éclairage. Une documentation photographique témoigne de l'extrême attention apportée à ces travaux, grâce auxquels cette voiture se présente aujourd'hui dans un état irréprochable et qui fait honneur à la rareté de ce modèle important dans l'histoire de la marque.

This magnificent Porsche 356 Pre A stands out for still being equipped with its original engine, which is extremely rare for this model. Delivered on the 8th May 1954 to the Glöckler dealership in Frankfurt, it was in "Türkisch Rot" colour, with faux leather and velvet seats as well as a speedometer in miles. Its engine was the Type 506 of 1,300 cc, as evidenced by a certificate from Porsche Bietigheim, Stuttgart.

Once purchased by its current owner, it was restored to its original specifications, with only the presentation being changed to a black paint finish and cognac leather upholstery. The bodywork was entrusted to Karl Schäfer and his workshop called Classic Boxers in Erkrath (Germany),

specialised in air-cooled Porsche cars. It was completely stripped down, protected and painted; chrome parts were also redone. The same workshop took care of the interior, restoring the upholstery and dashboard instruments.

The engine was fully dismantled and restored, including the braking system, suspension and the electrical system, with new wiring and a revision of switches and lighting. Photographic documentation attests to the meticulous attention given to these works, ensuring that this car is now presented in flawless condition, one that does justice to the rarity of this important model in the history of the brand.



1960 VOLKSWAGEN COMBI SO23 CAMPMOBILE

Carte grise française
French title

Châssis n° 609789

50 000 - 70 000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Désirable version SO23
d'origine

• Importante restauration

• Moteur 80 cv

• Fonctionnel et fiabilisé

• Desirable SO 23 original
version

• Major restoration

• 80 hp engine

• Functional and reliable

Le Combi SO 23 compte parmi les graals chez les collectionneurs du modèle : il désigne la version Camping-Car aménagée par Westfalia produite à la fin des années 50. Il est caractérisé par sa petite trappe dans le toit et ses agencements spécifiques en bois. Son actuel propriétaire, fin-connaisseur du modèle, était en recherche active d'un SO 23, et fit l'acquisition de cet exemplaire de mai 1960 en provenance des USA, ainsi que le confirme son attestation Volkswagen, car il disposait de l'essentiel de ses accessoires spécifiques. Il lui fit bénéficier d'une restauration étendue, avec décapage et restauration de la carrosserie, ainsi que traitement des corps creux. Afin de pouvoir s'intégrer dans la circulation moderne, il fut équipé d'un moteur 1.6L de 80cv remis à neuf. Les trains roulants

furent remis en état, tout comme l'habitacle avec ses aménagements ingénieux, à l'image des placards ou de la table amovible. La sellerie et les rideaux furent également restaurés. Un placard fixé sur la porte battante comme sur la version SO 33 ultérieure fut installé. Toujours équipé des petits détails qui font son charme tel que le support de auvent, le support de hamac pour accueillir un enfant, ou encore la banquette avant amovible, avec le rideau transformant le compartiment avant en chambre. Complété d'une utile double prise USB, ce beau combi bien équipé et fiabilisé est entièrement fonctionnel, prêt à vous accompagner dans tous vos périples cet été!

The Combi SO 23 is one of the holy grails among collectors of this model: this is the Camping Car version put together by Westfalia and produced at the end of the 1950s. It is characterised by its small hatch in the roof and its specific wooden layouts. As a fine connoisseur of this model, its current owner was actively looking for the SO 23 and acquired this example in April 1960, as evidenced by its Volkswagen certificate from the USA, since it included all of its specific essential accessories. He carried out an extensive restoration for this van, including the stripping and restoration of the bodywork, as well as the treatment of the hollow bodies. In

order to blend well into modern traffic, it was fitted with a rebuilt 1.6L 80hp engine. The running gear was restored, so was the interior with its ingenious fittings such as the cupboards and the removable table. The upholstery and curtains were also restored. A cupboard was fitted and placed on the hinged door, similar to the later SO 33 version. It's been always equipped with little details that makes this vehicle charming, such as the awning support, the hammock support to accommodate a child or the removable front bench seat with the curtain, which can convert the front compartment into a bedroom. Complete with a useful double USB socket, this beautiful, well-equipped and reliable Combi is fully functional and is ready to take you on all your journeys this summer!



1995 PORSCHE 993 CARRERA RS

Carte grise française
French title

Cadre n° WP0ZZZ99ZTS390753
Moteur n° 63S86356

250 000 - 300 000 €

- Ex-Gérard Larrousse
- Matching numbers et matching colours
- Un des 23 exemplaires livrés neufs en France
- Historique limpide et entretien suivi

- Ex-Gérard Larrousse
- Matching numbers and matching colours
- One of 23 cars delivered new in France
- Clear history and regular maintenance



Cette 993 RS est l'un des 23 exemplaires destinés au marché français. Comme en témoigne son carnet tamponné, elle fut livrée neuve par le distributeur officiel Porsche de Rouen, dirigé à l'époque par le pilote Raymond Narac, le 8 novembre 1995. Son premier propriétaire, un pharmacien normand, décide de changer de Porsche en 1999 et la fait reprendre chez Sonauto Levallois. C'est à ce moment que commence la carrière sportive de notre voiture, achetée par Eric Vincenot qui se placera durant six années dans le haut des classements des championnats GT sur circuit grâce au pilote semi-officiel Jean-Marc Bachelier et à la préparation rigoureuse du centre Porsche Ravé à Arpajon et d'Albert Hahn en

Allemagne. La voiture bénéficiera de nombreuses évolutions « Cup » comme des barres stabilisatrices, un berceau en aluminium, mais aussi un autobloquant spécifique, côté moteur : des arbres à cames Porsche Racing et un volant moteur allégé d'usine, entre autres. La dernière réfection moteur date de fin 2013, à 99 400 km pour un montant de près de 47 000€ (facture présente dans le dossier). Elle fut ensuite vendue au célèbre pilote français Gérard Larrousse en 2015. Il gardera la voiture pendant presque un an avant d'avoir l'opportunité de faire l'acquisition d'un modèle plus récent.

Depuis 2016, la voiture a très peu roulé mais régulièrement et exclusivement sur route. Elle affiche aujourd'hui seulement

This 993 RS is one of the 23 cars produced for the French market. As its stamped-up service book shows, it was supplied new by Porsche's official dealer in Rouen, which was run at the time by the racing driver Raymond Narac, on 8 November 1995. Its first owner, a pharmacist in Normandy, decided in 1999 to trade in the car for another Porsche at Sonauto Levallois. It was at this point that the car's sporting career began, when it was bought by Eric Vincenot, who finished at the top of the rankings for six years in GT championships on track, thanks to the semi-official driver Jean-Marc Bachelier and to the car's rigorous preparation by Porsche Ravé at

Arpajon and Albert Hahn in Germany. Numerous 'Cup'-type improvements were made to the car, including anti-roll bars, an aluminium roll cage, a special limited-slip differential and, for the engine, Porsche Racing camshafts and a lightweight works flywheel. The last engine rebuild was at the end of 2013, at 99,400km, at a cost of nearly 47,000 € (the invoice is on file). It was then sold to the famous French racing driver Gérard Larrousse in 2015. He kept the car for almost a year before he had the opportunity to acquire a more recent model.

Since 2016, the car has been driven little but regularly, and solely on the road. It now has just



106.294 km et n'a connu que deux autres propriétaires après l'ancien pilote usine Porsche. La voiture est accompagnée de ses carnets, du double des clés ainsi que du compresseur, du cric, du manomètre de pression des pneus, et de sa trousse à outils d'origine. Fait qui mérite d'être souligné, malgré son passé sur piste, la voiture n'a jamais été accidentée et se présente pour son futur acquéreur comme une voiture polyvalente, à la provenance illustre, idéale pour le circuit comme pour la route, et dans tous les cas, très performante !

106,294km on the clock and has had only two owners since Larrousse. The car comes with its books and two sets of keys, as well as its tyre pressure gauge and inflation compressor, jack and original toolkit. It is worth emphasising that, despite its history on track, the car has never been damaged in an accident and can be enjoyed by its new owner as an all-rounder with distinguished provenance, ideally suited for use on track or on the road, and, either way, an extremely fast machine!



1993 PORSCHE 964 TURBO 3,6L

Carte grise française
French title

Cadre n° WP0ZZZ96ZPS470204

300 000 - 400 000 €

- Passée par le département Exclusive
- Probablement une des deux Turbo 3,6 Speed Yellow sans toit ouvrant construites
- Moins de 106 000 km d'origine
- Travaux récents, superbe présentation intérieure

- Options from Porsche's Exclusive department
- Probably one of only two Speed Yellow Turbo 3.6 cars built without a sunroof
- Less than 106,000km from new
- Recent work, superb interior

Livrée neuve le 30 août 1993 en Allemagne par Porsche Hanovre, cette voiture était de couleur « Speed Yellow » et disposait d'options telles qu'un réservoir de 92 litres, un pare-brise teinté haut, des sièges sport à réglage électrique. De plus, fait rarissime, elle avait l'avantage d'être dépourvue de toit ouvrant ce qui est particulièrement rare. Comme le montre les codes 9981 et 9991 cette voiture est passée par le département « Porsche Exclusive Manufaktur ». Son carnet d'entretien permet de constater qu'elle a été révisée régulièrement en Allemagne, avant d'arriver en France autour de 2005 lors de son achat par le fondateur du Club Porsche Bourgogne-Franche-Comté. En 2006, alors qu'elle affiche 69 007 km, elle fait l'objet d'une révision chez MGC Propulsion puis, en 2010, elle est achetée par son avant-dernier propriétaire, qui la confie la même année à Freisinger Motorsport pour une révision à 86 076 km.

En novembre 2022, elle est achetée par l'actuel propriétaire, amateur alsacien de supercars très attaché à l'état de ses voitures. Il fait procéder à plusieurs travaux : réfection des jantes Speedline chez

un spécialiste qui a conservé les jantes d'origine; réfection étanchéité moteur; circuit d'alimentation d'essence et embrayage neuf par Porsche Strasbourg (factures totalisant 8000 €); remplacement du boîtier électronique et réglage de l'injection chez Patrick Pugin-Art Restauration (factures pour 5 300 €); rénovation de l'intérieur par Rénov Cuir; pose de quatre pneus neufs; peinture de ceinture de caisse complète, puis "filmage" de la carrosserie; pose d'un échappement sport. On peut noter une trace de réparation dans le compartiment avant, au niveau de l'aile gauche, mais la voiture se présente dans un état de présentation très flatteur.

Aujourd'hui cette voiture, qui affiche 105 900 km, est le reflet des soins dont elle a bénéficié. Dans sa superbe teinte d'origine, impeccable à l'intérieur, elle est accompagnée de son carnet d'entretien, de sa trousse à outils complète, de son cric et de sa roue de secours « galette ». Avec son moteur 360 ch et sa configuration spécifique, c'est indiscutablement un exemplaire très désirable d'une des Porsche refroidies par air les plus puissantes jamais produites.

Supplied new on 30 August 1993 by Porsche Hanover in Germany, this car was finished in 'Speed Yellow', with options including a 92-litre fuel tank, a windscreen with a tinted band at the top, and electrically adjustable sports seats. In addition, it had no sunroof, which is extremely unusual. As the option codes 9981 and 9991 show, it passed through the 'Porsche Exclusive Manufaktur' department. The service book indicates that it was serviced regularly in Germany before coming to France around 2005, when it was bought by the founder of the Porsche Club Bourgogne-Franche-Comté. In 2006, with 69,007km on the clock, it was serviced by MGC Propulsion and then, in 2010, it was bought by its last-but-one owner, who sent it to Freisinger Motorsport that year for a service at 86,076km.

In November 2022, it was purchased by its current owner, a supercar enthusiast from Alsace who is very particular about the condition of his cars. He had several jobs carried out: the

Speedline wheels were refurbished by a specialist who kept the original wheels; the engine oil seals and fuel system were overhauled and a new clutch fitted by Porsche Strasbourg (with bills for a total of 8000 €); the ECU was replaced and the fuel injection set up by Patrick Pugin-Art Restauration (bills for 5300 €); the interior was restored by Rénov Cuir; four new tyres were fitted; it was completely repainted to the waistline and a protective film then applied; and finally, a sports exhaust was fitted. Signs of a repair can be seen in the front luggage compartment, around the left wing, but the car's appearance is very flattering.

With the odometer now reading 105,900km, the Porsche reflects the care that has been lavished on it. In its magnificent original colour and with an immaculate interior, it comes with its service book, full toolkit, jack and 'space saver' spare wheel. With its 360bhp engine and in this particular specification, it is undoubtedly a very desirable example of one of the most powerful air-cooled Porsches ever built.





1999 ASTON MARTIN V8 VOLANTE LWB

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° SCFDAM2COWBL89026

130 000 - 150 000 €

- 44 310 km seulement
- Un des 25 exemplaires construits en conduite à gauche
- Quatre places dans le luxe et les performances

- Only 44,310km
- One of 25 LHD cars built
- Luxury for four and high performance



En 1997, une « nouvelle » Aston Martin est présentée au Salon Automobile de Londres ; il s'agit d'une version à châssis long de V8 Vantage Volante permettant d'accueillir 4 adultes confortablement logés dans le moelleux des sièges en cuir de l'habitacle. Si esthétiquement la voiture est franchement réussie, elle ne conquiert pas le cœur des acheteurs car le prix est astronomique : plus élevé qu'une Rolls-Royce Silver Seraph. Le carnet de commande n'est donc pas bien rempli après le salon. Seuls 67 acheteurs ont signé pour une Aston Martin V8 Volante LWB qui seront fabriquées à Newport Pagnell. Sur ces quelques dizaines commandes,

25 seront en configuration LHD (conduite à gauche) destinées à traverser la Manche (ou l'Atlantique). Si la bête est (très) lourde, elle profite du V8 5.3L qui développe 349 chevaux dans cette version et qui ne sont pas en sous-effectif pour déplacer les 1900 kg du cabriolet et le lancer ainsi à 250 km/h ou atteindre le 0 à 100 en 6 secondes, ce qui n'était pas ridicule à l'aube du XXI^e siècle. Proposée avec une boîte automatique à 4 rapports d'origine Chrysler, elle est la parfaite voiture pour de longues balades au ronronnement du V8 mais sait également se retrousser les manches lorsqu'on appuie sur la pédale de droite.

In 1997, a 'new' Aston Martin was presented at the London Motor Show: a long-wheelbase version of the V8 Vantage Volante with comfortable space for four adults in its softly-padded leather seats. The car's styling was an undeniable success, but it failed to win the hearts of buyers on account of its astronomical price, higher even than that of a Rolls-Royce Silver Seraph. When the Show closed, there were few orders in the book. Only 67 customers signed up for an Aston Martin V8 Volante LWB, which will be produced at Newport Pagnell. Of these orders, 25 were for left-hand-drive (LHD) models,

destined to cross the Channel (or the Atlantic). This beast of a car was (very) heavy, but its 5.3-litre V8 developed 349bhp in this version and it needed every one of those horses to propel the 1900kg convertible and take it from 0-100kph in 6 seconds and on to a top speed of 250kph, figures which were by no means ridiculous at the dawn of the 21st century. Offered with a four-speed automatic transmission from Chrysler, it was the perfect car for long trips with its V8 purring away, but could also roll up its sleeves when you floored the accelerator.



Notre exemplaire fut immatriculé pour la première fois en 1999 en Hollande et ne connut que deux propriétaires. Elle fut entretenue directement à l'usine par ses deux propriétaires respectifs (tout un dossier de suivi est présent). Elle n'a parcouru que 44 310 km depuis sa sortie d'usine et constitue une belle opportunité d'emporter quatre passagers, conducteur y compris, dans l'efficacité des 350 ch tout en profitant du soleil et des beaux jours.

This example was registered for the first time in 1999 in Holland and has had only two owners. They each had the car serviced directly at the factory (a full history file is available). It has covered only 44,310km since leaving the factory and offers a fine opportunity to take four passengers (including the driver) out on the road, revelling in its 350bhp while enjoying the sunny days of summer.



1978 VOLKSWAGEN COMBI TYPE 2 « HIGH ROOF »

Carte grise française
French title

Châssis n° 2382137023
Moteur n° AS653399

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

- Vendu neuf en Belgique
- Importants travaux récents
- Version « High roof » appréciée pour le camping

- **Sold new in Belgium**
- **Extensive recent work**
- **'High Roof' version popular for camping**



Ainsi que le confirme la plaque de l'importateur D'Ieteren, ce Combi T23/D a été vendu neuf en Belgique. Il s'agit de la version vitrée, équipée du toit surélevé qui rend très pratique son aménagement pour le camping. C'est au Liban que son actuel propriétaire l'a retrouvé avant de lui faire bénéficier d'une importante remise en état en 2022 incluant une peinture complète de la carrosserie dans une élégante teinte bleu ciel avec toit blanc. La sellerie a été refaite par la même occasion, et tout l'arrière a été aménagé afin d'en faire un camping-car : banquette dépliable en lit 2 places, rangements, évier avec robinet, plaque de cuisson à gaz... L'ensemble a été réalisé en

bois et confère à l'espace de vie un aspect très chaleureux. En 2023, la partie mécanique a été révisée, ce dont témoigne une facture de 4 800 € dans le dossier. Les freins ont également été remis en état. Si quelques petits détails cosmétiques pourraient encore être améliorés, ce combi européen d'origine s'avère être un choix judicieux avec son toit surélevé et ses grands vitrages, afin de partir sur les routes et profiter pleinement des joies d'une vie nomade, faite de liberté et d'aventure. Sa carte grise permet le transport de 4 personnes, et des ceintures de sécurité ont été installées à l'arrière, permettant d'aller barouder en famille ou avec des amis.

As the plate from the importer d'Ieteren confirms, this Combi T23/D was sold new in Belgium. It is the version with side windows and has the raised roof, making it very convenient to fit out as a camper. Its current owner found it in Lebanon and then carried out a major restoration in 2022: this included completely repainting the body an elegant sky blue with a white roof. The upholstery was redone at the same time, and the entire rear compartment was fitted out as a camper, with a bench seat which could be converted into a double bed, a sink with a tap, and a gas hob ... All the fittings are made of

wood and give the living area a very warm appearance. In 2023, the mechanical part has been overhauled as can be seen from a bill of € 4 800 in the history file. The brakes were also overhauled. Although a few minor cosmetic details could still be improved, this Combi, sold new in Europe, would make a smart choice with its raised roof and generous glass area to set out on the road and enjoy to the full the freedom and adventure of a travelling life. Its registration papers allow four people to be carried, and rear seat belts have been fitted, enabling you to go off exploring with your family or friends.

1983 VOLKSWAGEN GOLF GTI 1800

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° WWZZZ17ZDW238524

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

- Restauration complète
- La plus recherchée des Golf GTI
- Modèle qui a donné son nom à la mode GTI

- *Comprehensive restoration*
- *The most sought-after Golf GTI*
- *Model that gave its name to the GTI genre*

Cette Golf GTI 1800 a été vendue neuve le 28 février 1983 par l'importateur Volkswagen de Belgique, les établissements D'Ieteren, de Bruxelles. Elle était de couleur gris métallisé.

Le 8 mars 1994, elle a reçu une immatriculation hollandaise et appartient à son propriétaire actuel, un employé du garage Volkswagen Autobedrijf Hoekstra, depuis le 12 octobre 2007. Elle a fait l'objet d'une restauration accompagnée de modifications, de jantes BBS, de vitres électriques et d'un toit ouvrant en acier. Le moteur a été lui aussi remis en état et, depuis sa

restauration complète, cette voiture n'a parcouru que 8 560 km. Elle est accompagnée d'un dossier incluant de nombreuses factures.

Avec sa peinture de qualité et son intérieur impeccable, c'est une représentante intéressante du modèle qui a révolutionné le marché des petites berlines rapides, générant une catégorie de voitures à laquelle elle a donné son nom, « GTI ». Dans cette version 1800, elle est encore plus performante que la première du nom, accélère de 0 à 100 km/h en 9,4 secondes et peut dépasser 180 km/h.

This Golf GTI 1800 was sold new on February 28, 1983, by the Volkswagen importer of Belgium D'Ieteren in Brussels. It was metallic grey in color. On March 8, 1994, it received a Dutch registration and has belonged to its current owner, an employee of the Volkswagen Autobedrijf Hoekstra garage, since October 12, 2007. It underwent a restoration accompanied by some modifications with the installation, BBS rims, electric windows and a steel sunroof. The engine was also overhauled and, since its complete restoration, this

car has covered only 8,560 km. It comes with a complete file including numerous invoices. With its quality paintwork and impeccable interior, it is an interesting representative of the model which revolutionized the market for small fast sedans, generating a category of cars to which it gave its name, "GTI". In this 1800 version, it is even more efficient than the first of them, accelerating from 0 to 100 km/h in 9.4 seconds and topping 180 km/h.



DAY 2



Collection
Paul-Emile B.
A partir de la page 206
From page 206

Lots 201 à 261 : AUTOMOBILIA - *Collection Paul-Emile B.*

Lots 301 à 324 : AUTOMOBILES DE COLLECTION & MOTOCYCLETTES
Collection Paul-Emile B.

Pour la description des lots 201 à 324, merci de vous
référer au catalogue tiré à part ou au catalogue en ligne
*For complete description from lots 201 to 324, please refer
to the separate catalogue or to the online catalogue*

Lots 325 à 385 : MOTOCYCLETTES
Collection Umberto Panini & Divers



SAMEDI 8 FÉVRIER 2025 - 15h
SATURDAY 8 FEBRUARY 2025 - 3pm

DAY 2

COLLECTION
PAUL-EMILE B
La Locomotion en action



COLLECTION PAUL-EMILE B

La Locomotion en action



Regarder la vidéo
Watch the video

« Si je n'utilise pas une voiture, je ne la garde pas » : c'est ainsi que Paul-Émile B a vu passer entre ses mains près de 400 automobiles de collection, ne conservant que celles dont l'usage lui convenait. À côté de voitures plus modestes, il a pu profiter de plusieurs pièces de choix, comme une Matra 670 C avec laquelle il a pris part au Mans Classic, ou l'ancienne Ford GT40 de Ford France, que l'on aperçoit brièvement dans « Un homme et une femme », le célèbre film de Claude Lelouch, ou encore la barquette Gordini 8-cylindres ayant appartenu à Françoise Sagan.

Mais tout cela ne s'est pas fait en un jour. « Quand j'étais petit, » commence-t-il, « ma chambre donnait sur la rue et j'essayais de deviner, au bruit des voitures qui passaient, la marque qui leur correspondait car ces sons étaient tous caractéristiques. » Un jour de 1966 il tombe en arrêt, dans un garage proche de chez lui à Nogent-sur-Marne, devant une Traktion. « On en voyait encore dans la rue, mais celle-ci n'a tout de suite plu. Je la trouvais magnifique et elle était à vendre 100 francs : je me souviens encore du panneau ! J'avais 10 ans et, après avoir sollicité tous les membres de ma famille pour qu'ils me

donnent un peu d'argent, je me suis rendu chez le garagiste avec mon sac de pièces et j'ai acheté l'auto ! ». Trop jeune encore, il ne peut l'utiliser et la voiture finit par se dégrader avant d'être remise par ses parents à un ferrailleur lors d'un déménagement. Mais la passion s'est installée et dès son permis en poche, il se voit offrir par sa sœur sa première voiture, une Simca 1200 S usagée : « Elle n'était pas étanche, le volant était cassé et le siège tenait avec une bouteille de Coca, mais j'en garde un excellent souvenir. »

Son activité professionnelle lui donne plus tard les moyens d'assouvir sa passion. « J'ai toujours aimé les voitures un peu bizarres, sortant de l'ordinaire. J'ai eu par exemple une Pegaso, très belle voiture mais véritable nid à problèmes ! » Ou encore une Panhard CD profilée, avec ses deux dérives arrière spectaculaires.

Partageant sa vie entre la France et l'Uruguay, il ramène de nombreuses voitures de ce pays, dont plusieurs américaines, mais il avoue une prédilection pour les voitures d'avant-guerre. « Toutes les automobiles ou motos que j'achète correspondent à un coup de cœur, » poursuit-il. « Mon objectif n'a jamais été d'acheter pour revendre, mais pour utiliser ». Il a la chance que ses pas croisent un jour ceux de Michel Magnin, qui

Life Is Locomotion ... If You're Not Moving, You're Not Living.

"If I don't use a car, I don't keep it": this explains how Paul-Émile B has seen nearly 400 classic cars pass through his hands, keeping only those which suited the use he made of them. Alongside more modest machinery, he has enjoyed some exceptional cars, such as a Matra 670 C he drove at Le Mans Classic, the ex-Ford France GT40, which can be briefly seen in Claude Lelouch's famous film, Un homme et une femme, or the 8-cylinder Gordini once owned by Françoise Sagan.

But all that didn't happen overnight. "When I was a child", he began, "my room looked out onto the street and I tried to guess the make of the cars going by from the noise they made, as they each had their own distinctive sound." One day in 1966, he stopped in his tracks at a garage near his home in Nogent-sur-Marne, in front of a Traktion Avant. "You still saw them on the street, but I liked this one straightaway. I thought it was magnificent, and it was for sale for 100 francs: I can still remember the sign! I was ten years old, and after asking everyone in my family to give me some money, I went back to the

garage with my bag full of coins and I bought it!" He was still too young to use the car and it eventually deteriorated until his parents gave it to a scrap metal merchant during a house move. But the passion had taken hold of him, and as soon as he got his driving licence, his sister gave him his first car, a well-worn Simca 1200 S: "It let in the rain, the steering wheel was broken and the seat was held in place with a Coke bottle, but I have fond memories of it."

Later, his work gave him the means to indulge his passion. "I've always liked cars that are a bit odd or out of the ordinary. I had a Pegaso, for example, a lovely car but a heap of trouble!" There was a streamlined Panhard CD too, with its pair of spectacular rear fins. Dividing his time between France and Uruguay, he brought many cars back from the South American country, including several American models, but he admits to a preference for pre-war cars. "All my cars or motorbikes were bought with the heart", he went on. "My aim was never to buy them in order to re-sell them, but to use them." He was lucky that one day his path crossed that



© DR

tient alors un garage spécialisé dans les voitures anciennes à Chambly, dans l'Oise et, après lui avoir confié plusieurs travaux, il finit à la fin des années 1990 par l'embaucher à plein temps. Michel, grand connaisseur des automobiles anciennes, l'aide à affiner ses choix et à diriger ses achats. De plus, mécanicien hors pair capable aussi bien de tourner une pièce mécanique que de former un panneau de carrosserie ou de souder un châssis, il remet les voitures en état et en assure l'entretien. Et quand il apporte des modifications dans le but de fiabiliser la mécanique, c'est toujours de façon extrêmement discrète et en respectant scrupuleusement l'intégrité et l'authenticité de la voiture.

Ce qui permet à Paul-Émile B de rouler. Énormément. Ainsi, il participe au Tour du Monde en 80 jours (Pontiac 1942), deux fois au Pékin-Paris (Pontiac, Brasier 1911), trois fois à la Carrera Panamericana (Aston Martin DB2/4, Bentley modifiée ex-David Brown), trois fois au Cannonball à moto aux États-Unis (Henderson 4-cylindres 1930), quatre fois au Rallye du Maroc (Aston Martin DB2/4, Jaguar XK140), sans compter de nombreuses participations à divers rallies et

épreuves européennes comme les Mille Milles (Singer Le Mans, Alfa Romeo 6C 1750 Zagato, Gordini 8-cylindres, Delage D6 Le Mans), Le Mans Classic (Gordini, Panhard CD, Bentley 4,5 litres à compresseur, Ford GT40, Delage D6-70, Matra 670 C), le Grand Prix de Monaco Historique (Bugatti 51, Delage 1500 Grand Prix), les rencontres de Goodwood ou le Tour Auto. Tout cela complété par de nombreuses balades en famille ou avec des amis.

Aujourd'hui lui restent plusieurs pièces auxquelles il est très attaché, mais dont il a décidé de se séparer pour franchir une nouvelle étape. Comme vous pourrez le découvrir dans les descriptions qui suivent, toutes ces voitures, motos, avions ou poids lourds ont mille choses à raconter. En étant proposées à la vente, elles vont donner l'occasion à d'autres collectionneurs et amateurs de continuer à en écrire l'histoire.



© DR

of Michel Magnin, who at the time ran a garage specialising in historic cars at Chambly, north of Paris, and after entrusting him with various jobs, he ended up hiring him full time at the end of the 1990s. Magnin, a connoisseur of historic cars, helped him to refine his choices and guide his purchases. In addition, as an outstanding mechanic just as capable of turning a metal part, shaping a body panel or welding a chassis, he restored the cars and took care of their maintenance. When he made changes to make the engines more reliable, he always did so discreetly and with the utmost respect for the integrity and authenticity of the car.

Which enabled Paul-Émile B to drive them. A great deal. He took part in the rally 'Around the World in Eighty Days' (with a 1942 Pontiac), the Peking-to-Paris (twice, with a Pontiac and a 1911 Brasier), the Carrera Panamericana (three times, with an Aston Martin DB2/4 and a modified ex-David Brown Bentley), the Cannonball Run in the USA (on a 1930 Henderson 4-cylinder motorbike), the Morocco Rally (four times, with

an Aston Martin DB2/4 and a Jaguar XK140), not to mention numerous rallies and European events such as the Mille Miglia (driving a Singer Le Mans, Alfa Romeo 6C 1750 Zagato, Gordini 8-cylinder or a Delage D6 Le Mans), Le Mans Classic (with a Gordini, Panhard CD, 4.5-litre supercharged Bentley, Ford GT40, Delage D6-70 and a Matra 670 C), the Grand Prix de Monaco Historique (with a Bugatti 51 and Delage 1500 Grand Prix), the events at Goodwood and the Tour Auto. And on top of all this, many outings with his family or friends.

Today, he still has many cars to which he is very attached, but which he has decided to part with, to begin a new stage in his life. As you will discover in the descriptions that follow, all these cars, motorbikes, planes and trucks have a thousand tales to tell. As they come up for sale, they will give other collectors and enthusiasts the chance to write the next chapter in their stories.

AUTOMOBILIA

lots 201 à 261

STOCKAGE ET ENLÈVEMENT DES LOTS *STORAGE & COLLECTION OF PURCHASES*

Après règlement intégral, les lots de petite taille (livres, sculptures figurines, vases, tableaux) jusqu'à 1 mètre peuvent être remis directement sur le stand Artcurial Motorcars jusqu'au dimanche 9 février 2024, 17h. L'ensemble des lots est transporté lundi 10 février 2024 dans nos entrepôts où ils peuvent être récupérés 72 heures après la vente. Stockage gracieux les 15 jours suivant la date de vente. Passé ce délai, des frais de stockage de 50 € HT à 150 € HT par lot et par semaine seront facturés par Artcurial, toute semaine commencée est due en entier. Le prix varie en fonction de la taille de chaque lot. A ces frais se rajouteront les frais de transport vers un entrepôt situé en France.

After full payment, small items (books, sculptures, figurines, vases, paintings) up to 1 metre can be collected on Artcurial Motorcars stand until Sunday 9 February 2024, 5pm. All lots will be sent to our warehouses, where they can be collected 72 hours after the sale. Purchased lots may be collected by appointment only. The storage is free of charge over a period of 15 days after the sale. Once the period is over, Artcurial will charge a storage fee of 50 € to 150 € + VAT per lot, per week, plus shipping fees to a warehouse in France.

CONDITIONS SPÉCIALES / *SPECIAL CONDITIONS*

Merci de noter que le lot 261 ne sera pas présenté physiquement lors de l'exposition et qu'il sera vendu sur désignation.

Please note lot 261 will not be on display at the exhibition.



201

Leonetto Cappiello (1875-1942)

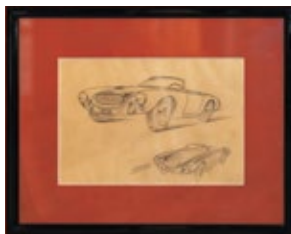
Automobiles Brasier, circa 1906

Importante affiche lithographiée en couleurs, signée "Cappiello" en bas à gauche, mention imprimerie P. Vercasson & Cie, cachet de l'imprimeur "Affiches artistiques P. Vercasson et Cie", entoillée, montée sur un châssis bois 290 x 240 cm. env. (c.124 1/4 x 94 in.)

A rare and large Automobiles Brasier poster by Leonetto Cappiello, circa 1906 ; mounted on wooden frame

8 000 - 12 000 €

Sans réserve / No reserve



202

Attribué à Giovanni Michelotti (1921-1980)

Cinq études automobiles, vers 1955

Dessin au crayon sur papier.

De 24,5 x 49,5 cm. (9 3/4 x 19 1/2 in.)

à 21 x 30,5 cm. (8 1/4 x 12 in.)

Variantes dans les formats. Encadrés

Five studies, pencil on paper, circa 1955. Framed

500 - 800 €

Sans réserve / No reserve



203

Quatre cartes scolaires par Vidal Lablache

Carte 7, France Chemin de Fer / Carte 11, Algérie-Tunisie / Carte 14, Asie / Carte 19, Amérique du Nord

Librairie Armand-Colin. Vidal Lablache ; déchirures avec manques, taches, salissures. 98 x 118 cm. (38 1/2 x 46 1/2 in.)

Four school maps by Vidal-Lablache double-sided printed on cardboard ; tears, missing parts, stains.

100 - 200 €

Sans réserve / No reserve



204

Poubelle mobilier urbain industriel

En fonte peinte en vert, de section hexagonale ; quelques éclats sur la bordure

H. : 87 cm. (34 1/4 in.), L. : 50 cm. (19 1/2 in.), P. : 50 cm. (19 1/2 in.)

A cast iron public waste bin

80 - 120 €

Sans réserve / No reserve



205

Magnétophone - enregistreur à bobines

Par Ferrograph, Angleterre, fin des années 1960

vendu en l'état, non fonctionnel

44 x 44 x 22 cm. (17 1/4 x 17 1/4 x 8 1/2 in.)

Tube reel to reel tape recorder, by Ferrograph ; sold as it, non-working order

40 - 60 €

Sans réserve / No reserve



206

Coffre-fort simulat un meuble d'appui, fabrication moderne

En acier, placage de bois ; très nombreux manques et éclats sur l'ensemble

H. : 116 cm. (47 1/2 in.), L. : 75 cm. (29 1/2 in.), P. : 52 cm. (20 1/2 in.)

A safe simulating a piece of furniture ; many chips, bad condition

80 - 120 €

Sans réserve / No reserve



207
Wurlitzer, jukebox modèle 1250, vers 1950

Caisse bois, façade « pare-brise » en verre et chrome, pour disques 78 tours, 48 sélections, plaque fabricant, n° de série : 233338 ; à restaurer, vendu en l'état, non fonctionnel
H. : 149 cm. (58 1/2 in.)

A Wurlitzer model 1250 Jukebox, circa 1950 ; to be restored, sold as it

500 - 800 €

Sans réserve / No reserve



208
Mille Miglia

Drapeau de parcours officiel

Rouge et blanc, de forme rectangulaire, en matière plastique, la partie inférieure dentelée, inscrit en bas à droite Pubblicità Masserdoti Brescia
86,5 × 85 cm. (34 × 33,5 in.)

Official race Mille Miglia plastic flag

100 - 200 €

Sans réserve / No reserve



209
Selle de cheval texane

Par Las Nazaremas, fabrication moderne, Uruguay

En cuir avec sangle, paire d'étriers, et protège selle, étiquette du fabricant, sur un support. L. : 78 cm. (30 3/4 in.)

A leather horse saddle, Uruguay, on a base

100 - 200 €

Sans réserve / No reserve



210
Deux fauteuils de barbier, U.S.A.

Structure ancienne en bois et laiton, fauteuils regarnis et tapisserie modernes, l'un par Koken; état d'usage, transformations
H. : 121 cm. (47 1/2 in.) et H. : 124 cm.

Two barbershop chairs, U.S.A., one by Koken, old structure, used condition, transformations

100 - 200 €

Sans réserve / No reserve



211

**Tramway miniature pour enfants
par Michel Juishomme, 1982**

En bois, métal et fer forgé, intérieur et extérieur extrêmement détaillés, monté sur rails en acier, décor peint de marques publicitaires Chocolat Meunier, Kub, plaque fabricant
H. : 195 cm. (76 3/4 in.),
L. : 245 cm. (96 1/2 in.),
P. : 95 cm. (37 1/2 in.)

Miniature tramway for children by Michel Juishomme, wood, metal and wrought iron, interior and exterior finely detailed mounted on steel tracks

500 - 1 000 €

Sans réserve / No reserve



212

Malette nécessaire de toilette de voyage

Valise gainée de cuir contenant accessoires et flacons ; état d'usage, incomplet
L. : 70 cm. (28 1/2 in.),
P. : 40 cm. (15 3/4 in.)

A travel toiletry set comprising a leather case with accessories ; used condition, incomplete

80 - 120 €

Sans réserve / No reserve



213

Comptoir de bistrot à plateau de zinc

La façade incurvée en bois verni avec retour, composé d'éléments divers ; petits chocs sur le plateau en zinc
H. : 115 cm. (45 1/4 in.),
L. : 350 cm. (134 3/4 in.),
P. : 155 cm. (61 in.)

A Bistro counter with zinc top, made from different elements ; tiny dents to zinc top

500 - 1 000 €

Sans réserve / No reserve

214

Sud-Aviation SE 210 Caravelle

Bloc de commande de Caravelle

Plaque constructeur Sud-aviation, 78.40.172,
N° fab 204, datée 29/11/63 ; manques, incomplet
L. : 75 cm. (29 1/2 in.),
P. : 52 cm. (20 1/2 in.)

*A Sud-Aviation SE 210 Caravelle control unit,
on a wooden base ; incomplete*

1 200 - 1 800 €

Sans réserve / No reserve



215

TURBOMECA, Turbomoteur Turmo
Gaz IIIC, 1981

Turbine à gaz utilisée pour
les hélicoptères Puma et Super
Frelon , plaque constructeur
H. : 185 cm. (73 3/4 in.),
L. : 65 cm. (25 1/2 in.),

*Helicopter engine Turmo Gaz
IIIC by TURBOMECA*

800 - 1 200 €

Sans réserve / No reserve



216

Transmetteur d'ordres
ou télégraphe de passerelle,
Bendix à Brooklyn

En laiton, sur pied, cadran
simple face ; état d'usage
H. : 127 cm. (50 in.),
P. : 45 cm. (17 3/4 in.)

*A Bendix brass ship order
telegraph ; used condition*

100 - 200 €

Sans réserve / No reserve





217
Phare lanterne, vers 1910, par Rubis
Bruxelles
En laiton et verre transparent plat
biseauté, marque du fabricant au
revers
H. : 38 cm. (15 in.)
A brass headlight lantern, circa 1910
100 - 200 €
Sans réserve / No reserve



218
Chalumeau universel, outil de métier,
société Messer
Composé de différents accessoires,
dans son coffret en bois, étiquette
du fabricant
H. : 10 cm. (4 in.),
L. : 55 cm. (21 1/2 in.),
P. : 16 cm. (6 1/4 in.)
*Universal blowtorch, vintage tool in
wooden box*
50 - 80 €
Sans réserve / No reserve



219
Deux carburateurs, vers 1910
En bronze, l'un inscrit made in USA
H. : 27 cm. (10 1/2 in.), 18 cm. (7 in.)
*Two bronze carburetors, circa 1910,
one inscribed made in U.S.A.*
200 - 300 €
Sans réserve / No reserve



220
Vitos, machine à remailer les bas, vers 1950

Sur un socle, lampe directionnelle ;
incomplète
Socle : 28 cm. (11 in.)

Vitos, stocking rewinding machine, circa 1950 ; incomplete

40 - 60 €

Sans réserve / No reserve



221
Antenne radio à fil, établissement
Ducretet, vers 1930

En bois, fil et métal, base formée d'une
boussole ; état d'usage
H. : 90 cm. (35 1/2 in.)

A Ducretet radio wire antenna, circa 1930

200 - 300 €

Sans réserve / No reserve



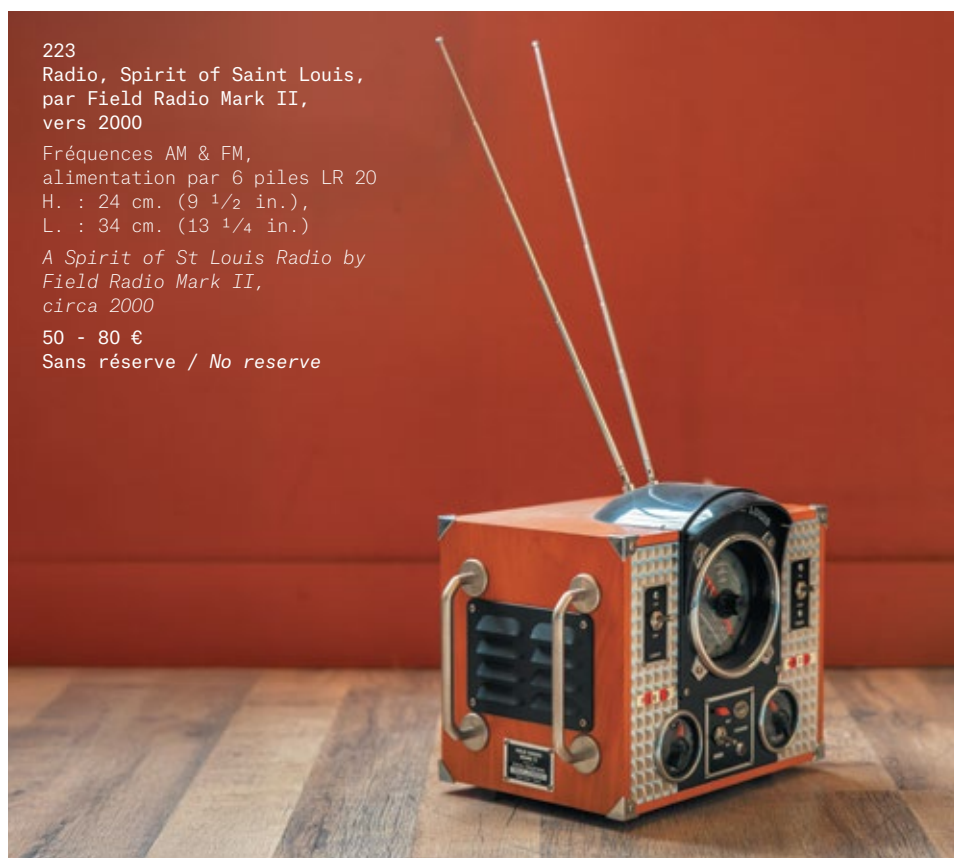
222
Lampe de table projecteur, Hanau, vers 1940

En aluminium ; système électrique à
restaurer
H. : 72 cm. (28 1/4 in.)

An aluminum table lamp by Hanau, circa 1940 ; electric system to be restored

400 - 600 €

Sans réserve / No reserve



223
Radio, Spirit of Saint Louis,
par Field Radio Mark II,
vers 2000

Fréquences AM & FM,
alimentation par 6 piles LR 20
H. : 24 cm. (9 1/2 in.),
L. : 34 cm. (13 1/4 in.)

*A Spirit of St Louis Radio by
Field Radio Mark II,
circa 2000*

50 - 80 €

Sans réserve / No reserve



224
Partie de taximètre, vers 1920

Avec indicateur « Libre » ; incomplet,
piqures

H. : 36 cm. (14 in.),
L. : 16 cm. (6 1/4 in.),
P. : 11 cm. (4 1/4 in.)

*Parts of a taximeter, circa 1920 ;
incomplete, rusty*

40 - 60 €

Sans réserve / No reserve



225

Tony UPSON (Né en 1960)

Fangio sur la Mercedes-Benz W 196 n° 10

Acrylique sur panneau, signée Tony Upson en bas à droite. Encadrée
122 × 244 cm (48 × 96 in.)

Acrylic on panel, signed bottom right. Framed

1 500 - 2 500 €

Sans réserve / No reserve



226

Hanhart - Robotimer, rare planche de chronométrage automatique, vers 1960

Planche en métal équipée de 3 chronomètres Hanhart et d'un compte tours, on joint deux instruments de mesure Negretti & Zambra ; état d'usage, fonctionnement non garanti, mouvement à réviser.

H. : 34,5 cm. (13 1/2 in.),

L. : 47 cm. (18 1/2 in.),

Hanhart - Robotimer timing motor racing board circa 1960, comprising three Hanhart stopwatches and a lap counter ; used condition, not guaranteed, movements to be overhauled

1 000 - 2 000 €

Sans réserve / No reserve



227

Tony UPSON (Né en 1960)

Grand Prix Nürburgring 1938

Acrylique sur panneau, signé « Tony Upson » en bas à droite. Encadrée
122 × 244 cm. (44 × 96 in.)

Acrylic on panel, signed bottom right. Framed

1 500 - 2 500 €

Sans réserve / No reserve



228

Panhard CD Le Mans

Sculpture en résine et plâtre, peinte en bleu, sur un support de présentation en métal, pièce unique
L. : 90 cm. (35 1/2 in.), P. : 30 cm. (11 3/4 in.)

A Panhard CD Le Mans resin and plaster sculpture, mounted on a metal base, one-off

100 - 300 €

Sans réserve / No reserve



229

Hohm Models, maquette d'apprentissage auto-école, fabrication allemande, vers 1960

Structure métallique montrant les différents éléments mécaniques et leur fonctionnement, système électrique à réviser
L. : 107 cm. (42 in.), P. : 38 cm. (15 in.)

An instructional cut-away model car, Hohm Models, circa 1960 ; used condition ; electric system to review

800 - 1 200 €

Sans réserve / No reserve



230

Pilote en course, fabrication moderne

Amusante sculpture automobile en tôle, représentant un pilote
L. : 79 cm. (31 in.)

A funny sheet metal sculpture depicting a racing driver, modern fabrication

200 - 300 €

Sans réserve / No reserve



231

Woodpecker, yacht à moteur conçu par Jack Laurent-Giles en 1948, grande maquette, fabrication moderne

En bois peint et vernis. L. : 120 cm. (47 1/4 in.)

A painted wood yacht Woodpecker scale model, modern fabrication

300 - 500 €

Sans réserve / No reserve

232

**Duel entre le tank Bugatti et la locomotive
N° 4468 Mallard**

Grande bâche imprimée en couleurs
560 x 474 cm. Env. (c. 220 1/2 x 186 1/2 in.)

A large printed tarpaulin

600 - 900 €

Sans réserve / No reserve





233
Walker's Cherub II Ship-log, fabrication anglaise, vers 1930
Compteur de mesure de vitesses en nœuds "Ship log", en métal chromé et laiton, avec son instrument de mesure
L. : 26 cm. (10 1/2 in.),
D. : 10 cm. (4 in.).
Corde, L. : 118 cm. (46 1/2 in.)
Walker's Cherub MkII Ship's log Knot Master MK IIA, British manufacture, circa 1930
80 - 120 €
Sans réserve / No reserve



234
Stimographe à branches, fabrication anglaise
Stimographe en laiton, numéroté 84/RML/348, dans un coffret en bois
H. : 6 cm. (2 1/4 in.),
L. : 49 cm. (19 1/2 in.),
P. : 19 cm. (7 1/2 in.)
Brass stimograph, British manufacture, with original wooden case
60 - 80 €
Sans réserve / No reserve



235
Écritoire de marine ou de voyage, XIX^{ème} siècle
En placage d'acajou, renforts en laiton, sous-main gainé de cuir vert, découvrant des casiers
A mahogany travel writing board, 19th
80 - 120 €
Sans réserve / No reserve



236
Sextant par Henry Hughes & Son, fabrication anglaise, 1845
En métal noir et laiton, dans son coffret
15 x 26 x 27,5 cm. (6 x 10 1/4 x 10 3/4 in.)
Sextant by Henry Hughes & Son, English manufacture, 1845
80 - 120 €
Sans réserve / No reserve



237

Compas de marine

En laiton, dans un coffret de transport en bois

H. : 26 cm. (10 1/2 in.),

L. : 25,5 cm. (10 in.),

P. : 24 cm. (9 1/2 in.),

D. : 20 cm. (7 3/4 in.)

A brass navy compass, with a wooden case

60 - 80 €

Sans réserve / No reserve



238

Gladiator

Vilebrequin 4 cylindres, monté sur une base circulaire

H. : 114 cm. (45 in.), D. : 52 cm. (20 1/2 in.)

A Gladiator crankshaft, mounted on a circular base

800 - 1 200 €

Sans réserve / No reserve



239

Borne visionneuse Erotica

Borne visionneuse de négatifs de photographies érotiques en état de marche, accidents, manques
H. : 170 cm. (67 in.)

Terminal for viewing erotic photographs, in working order

200 - 500 €

Sans réserve / No reserve



240

Philippe Charbonneaux (1917-1998)

Téléviseur Téléavia Panoramic 111, vers 1957-1958

Ecran pivotant, caisson technique en métal, piètement en bois
H. : 137 cm. (54 in.), L. : 58 cm. (22 3/4 in.),
P. : 58 cm. (22 3/4 in.)

A Téléavia Panoramic 111 television by Philippe Charbonneaux, circa 1957-1958

400 - 600 €

Sans réserve / No reserve



241

Porte-bouteilles pliant, Champagne H. Blin & Co

H. : 133 cm. (52 1/4 in.),
61 cm. (24 in.), 73 cm. (28 3/4 in.)

A wooden champagne Blin & Co promotional bottle holder

100 - 200 €

Sans réserve / No reserve



242

Meuble bar avec comptoir et deux tabourets, style des années 30. Fabrication moderne

Le comptoir et le piètement en étain, la façade imitant les bois exotiques, et deux tabourets provenant d'un paquebot

Bar : 116 cm. (45 1/2 in.), 252 cm. (99 in.), 77 cm. (30 1/4 in.)

Tabourets, H. : 110 cm (43 in.)

A counter with pewter top, Art Deco style, modern fabrication, with two barstools from an ocean liner restored

400 - 600 €

Sans réserve / No reserve



243
SATAM

Pompe mélangeur 2 temps, France, 1958

Structure en métal, base en fonte, cadran émaillé fond blanc ; état d'usage, accidents, incomplète
H : 167 cm. (65 3/4 in.), L : 52 cm. (20 1/2 in.),
P : 34 cm. (13 1/2 in.)

A Satam petrol pump, France, 1958 ; used condition, accidents, incomplete

100 - 200 €

Sans réserve / No reserve



244
Table d'architecte

Par Raymond Loewy pour Nike Eskilstuna, fabrication suédoise

Pied en fonte, plateau inclinable ; manque le support pour les pieds

H. : 144 cm. (56 3/4 in.)

Plateau : 80,5 x 120 cm. (31 3/4 x 47 1/4 in.)

Architect table by Raymond Loewy for Nike Eskilstuna, Swedish manufacture ; foot support missing

700 - 1 000 €

Sans réserve / No reserve



245
Peugeot Vis-à-Vis

Dessin technique de deux vues en coupe à l'échelle 1/5^{ème}

Dessin à l'encre sur papier ; pliures, rousseurs. Encadré

A vue : 70 x 59 cm. (27 1/2 x 23 1/4 in.)

A Peugeot Vis-à-Vis ink drawing 1/5th scale study ; folds, spots. Framed

100 - 200 €

Sans réserve / No reserve

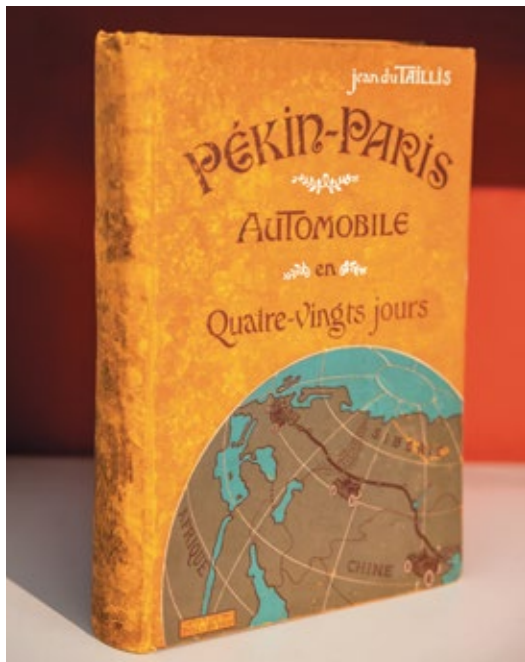


246
Circuit des Remparts Angoulême
Deux affiches, éditions 2018 et 2019
Edition 2018, illustration par Jean-Luc Delvaux, représentant la Delage en course, dédié « Pour Paul Emile très amicalement »
Edition 2019, illustration par Benoit Deliège, représentant la Gladiator en course. Encadrées
183 x 126 cm. (72 x 46 1/2 in.) et 168 x 117 cm. (66 x 46 in.)
2018 and 2019 posters, one illustrated by Jean-Luc Delvaux, the second one by Benoit Deliège. Framed
80 - 120 €
Sans réserve / No reserve

247 Partie de lot
Plaques de rallyes
et de courses automobiles, années 1990 et 2000
Ensemble comprenant une trentaine de plaques
dont Bugatti à Montlhéry, Club de l'Auto,
Rallye de Paris, Rallye du Maroc Classic,
Neige et Glace, Louis Vuitton Classic, Rallye
d'automne.
Rally and car racing plates, 1990's and 2000's
60 - 80 €
Sans réserve / No reserve



248
Ensemble d'environ 35 miniatures automobiles
Variantes dans les marques, modèles, échelles
A various set of approximately 35 automobile miniatures
60 - 80 €
Sans réserve / *No reserve*



249
Jean du Taillis et Gaston Leroux
Pékin-Paris Automobile en quatre-vingts jours
Edition originale dédicace avec envoi.
Félix Juven, Paris 1907. 22,5 x 28 cm.

Original edition of Pékin-Paris Automobile en quatre-vingts Jours By Jean du Taillis et Gaston Leroux. Paris, 1907

200 - 300 €
Sans réserve / No reserve



250
Littérature automobile

Ensemble d'environ 35 ouvrages dont le Magnum Bugatti par Hugh Conway et Maurice Sauzay, Gordini, un sorcier, une équipe, Gordini l'épopée d'une équipe, Les Gordini, Hispano-Suiza, Delage, Delahaye, Automobiles Voisin, Maurice Louche un siècle de Grands Pilotes Français

Automotive literature set of around 35 books

1 000 - 2 000 €
Sans réserve / No reserve



251
Société Automobiles Brasier, deux actions de cent francs au porteur

L'une numérotée 5.914, la seconde numérotée 16.314.
Encadrées
À vue :
29 x 31 cm. (11 1/2 x 12 1/4 in.)
et 37 x 28 cm. (14 1/2 x 11 in.)

Two bearer shares of 100 francs for the Automobiles Brasier Company. Framed

60 - 80 €
Sans réserve / No reserve



252
Quatre plaques émaillées

dont une Matra Sports, fabrication moderne et une Licence IV, circa 1950-1960
Variantes dans les formats
Matra,
D. : 50,5 cm. (19 3/4 in.)

Four various enamel signs, including one from Matra Sports, modern fabrication

60 - 80 €
Sans réserve / No reserve

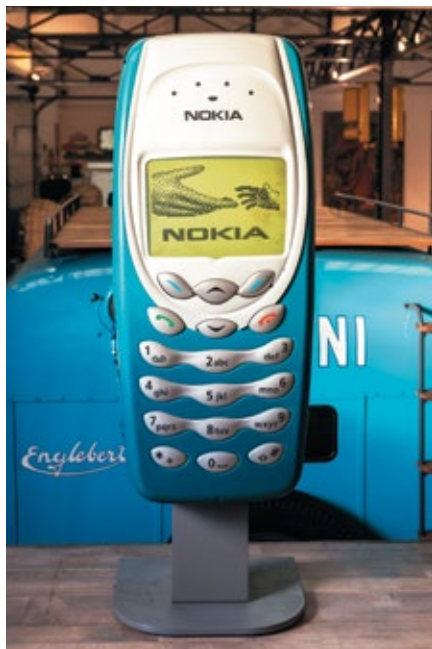




253
Bugatti, deux bouteilles de champagne
en édition spéciale
Cuvée spéciale Ettore Bugatti, millésime
1988, et une bouteille de champagne Carbon
for Bugatti, millésime 2002
*Two bottles of Champagne special edition for
Bugatti*
60 - 80 €
Sans réserve / No reserve



254
Victor Spahn (Né en 1949)
Ferrari F399
Lithographie, signée en bas à droite et numérotée 270/350 au crayon,
dédiée « Pour Paul Emile » Encadrée. A vue : 50 x 70 cm. (19 1/2 x 27 1/2 in.)
Lithograph, signed and numbered bottom. Framed
120 - 150 €
Sans réserve / No reserve



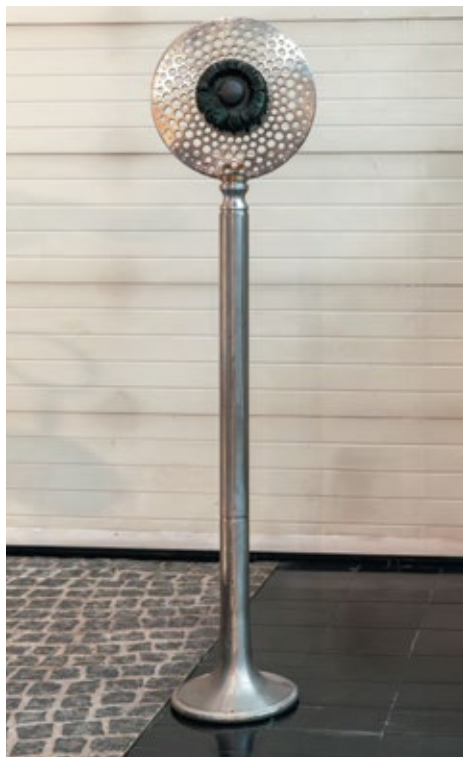
255
Nokia 3310, grande enseigne publicitaire
Amusant téléphone Nokia publicitaire sur
un support ; accident sur un côté
H. : 180 cm. (71 in.)
*A Nokia plastic promotional decoration ;
accident on one side*
50 - 80 €
Sans réserve / No reserve



256
Deux lampadaires, fabrication moderne
En verre et métal laqué gris, marque
du fabricant « Boom »
H. : 230 cm. (90 1/2 in.)
*A pair of floor lamps, modern
fabrication*
60 - 80 €
Sans réserve / No reserve



257
Quick, enseigne publicitaire
En plastique rouge représentant le
logo de la marque
H. : 71 cm. (28 in.)
Quick advertising sign in red plastic
40 - 60 €
Sans réserve / No reserve



258
Claude Viseux (1927-2008)
 Sculpture en métal, alliage et aluminium,
 signée et numérotée LXXII
 H. : 208 cm. (81 3/4 in.)
 D. : 44 cm (17 1/4 in.)
A metal and aluminum sculpture by Claude Viseux
 400 - 800 €
 Sans réserve / No reserve



259
Panneau décoratif DB5, fabrication moderne
 En bois peint, fixation métal
 95,5 × 48,5 cm. (37 1/2 × 19 in.)
A painted wood decorative DB5 panel, modern fabrication
 60 - 80 €
 Sans réserve / No reserve



260
Claude Viseux (1927-2008)
 Sculpture en métal, alliage et aluminium,
 signée et numérotée
 H. : 188 cm. (74 in.)
 D. : 44 cm (17 1/4 in.)
A metal and aluminum sculpture by Claude Viseux
 400 - 800 €
 Sans réserve / No reserve



261
Paire de chiens de Fô monumentaux, fabrication contemporaine
 En poudre de marbre blanc, composé de deux parties, reposant sur un socle de section carrée ; état d'usage
 H. : 200 cm. (78 3/4 in.)
Pair of white marble powder monumental Fô dogs, contemporary fabrication ; used condition
 1 000 - 2 000 €
 Sans réserve / No reserve
 Vendu sur désignation



1904 DARRACQ 8 HP

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° 6363
Moteur n° 8818

60 000 - 80 000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Dans la même famille de 1954 à 2015, belle histoire
- Plus de 30 participations au rallye Londres-Brighton
- Très bon état de présentation et fonctionnement

- *Owned by the same family from 1954-2015, great history*
- *More than 30 appearances on the London to Brighton Run*
- *Excellent appearance and mechanical condition*



Fasciné depuis toujours par les voitures du début du siècle, Paul-Émile B a participé plusieurs fois en passager au rallye Londres-Brighton avant de s'y engager en son nom. Dans ce but, il a fait l'acquisition d'une voiture éligible (fabriquée avant le 1er janvier 1905), trouvée lors de la vente aux enchères organisée en 2015 lors du célèbre "Run". Cette jolie Darracq avait été achetée en 1954 par Stanley Gilks, elle avait

participé à 25 reprises au Londres-Brighton, la dernière en 1996 pour le centenaire de l'évènement.

Elle avait été ensuite remise jusqu'à la vente de 2015 et, comme elle avait été auparavant entretenue régulièrement, la remise en route n'a pas posé de problème à Michel Magnin, à part la boîte de vitesses qui a été entièrement refaite avec des pignons neufs taillés spécialement comme en témoigne une facture

Always fascinated by cars from the start of the century, Paul-Émile B took part in the London to Brighton Run as a passenger several times, before entering it in his own name. With this in mind, he bought a car eligible for the famous event (built before 1 January 1905), which he found at the auction organised for its 2015 edition. This good-looking Darracq had been bought in

1954 by Stanley Gilks took part in the London to Brighton Run 25 times, the last in 1996 for the event's centenary.

It was then put into storage until 2015. As it had been regularly maintained until then, its recommissioning did not present Michel Magnin with any problems, apart from the gearbox, which was entirely rebuilt with specially cut new gearwheels,

de 6 000 € au dossier. Depuis, Paul-Émile B a participé cinq fois au Londres-Brighton.

La jolie voiture de la vente dissimule une particularité technique peu banale : au lieu d'agir sur le carburateur, la pédale d'accélérateur commande un coin qui se glisse entre l'arbre à cames et la soupape, pour en modifier la levée et agir sur le régime-moteur. Pour le reste, elle affiche une conception soignée, avec son monocylindre borgne et sa boîte à trois rapports dans un châssis en acier. Elle est accompagnée d'un dossier de documents, photos et articles depuis 1954, ainsi que de son certificat du VCC anglais qui la rend éligible au fameux « Run », et sa prise en main constituera un voyage dans le temps autant que dans l'espace pour l'heureux acheteur de cette Darracq qui fait partie des plus anciennes connues.

as can be seen in an invoice for 6000€ in the history file. Since then, Paul-Émile B has done the London to Brighton Run five times.

The pretty car in this auction has a technically unusual feature: instead of regulating the fuel going to the carburettor, the accelerator pedal controls a sliding wedge between the camshaft and the valve in order to change the lift and alter the engine speed. In other respects, it is well designed, with its monobloc single-cylinder engine, three-speed gearbox and steel chassis. It comes with a file containing documents, photographs and articles since 1954, as well as the English VCC certificate confirming its eligibility for the London to Brighton Run. Driving it will be a journey back in time as much as through space for the lucky buyer of this Darracq, one of the oldest examples known.



1937 RENAULT TN4H AUTOBUS PARISIEN

Carte grise française
French title

Châssis n° 825024

40 000 - 80 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Autobus parisien historique
- Restauration mécanique
- Fidélité à l'origine dans les moindres détails
- Magnifique véhicule pour transporter famille, amis et amateurs

- *Historic Paris bus*
- *Mechanically restored*
- *Faithful to the original, down to the very last detail*
- *A superb vehicle to transport your family, friends and enthusiasts*



Cet autobus a été acheté en 2003 à la collection de François Jeanson, médecin de Château-Thierry qui avait ouvert avec son fils un musée à Nogent-L'Artaud, dans l'Oise, pour accueillir ses voitures acquises dans les années 1960/1970. Il ne fonctionnait pas bien, ce qui n'a pas empêché Paul-Émile B de le ramener à Vitry par la route, avec son mécanicien Michel Magnin.

Après son arrivée dans la collection, une remise en état complète a été entreprise, avec démontage, réfection et peinture, le moteur, la transmission et la boîte ont été refaits à neuf.

A son époque, cet autobus de la RATP assurait un service dans Paris mais les archives de la Régie ayant été complètement détruites après la guerre, il n'a pas été possible de

This bus was bought in 2003 from François Jeanson, a doctor in Château-Thierry who, with his son, had opened a museum at Nogent-L'Artaud to house the cars he had acquired during the 1960s and '70s. It was not running well, but that did not stop Paul-Émile B driving it back to Vitry with his mechanic Michel Magnin

After it joined his collection, the bus was completely restored: it

was stripped down, refurbished and painted, and the engine, transmission and gearbox rebuilt as new.

In its day, the bus was operated by the RATP in Paris, but its archives were completely destroyed after the war, and it was impossible to find out exactly which route it ran on. For its restoration, line 80 was chosen, a



retrouver son affectation précise. Pour la réfection, le choix s'est porté sur la ligne 80 qui traverse la ville du sud au nord en passant par les Champs-Élysées et la gare Saint-Lazare. Toutes les inscriptions ont été refaites comme à l'origine et des panneaux publicitaires reprenant des réclames d'époque ont été posés sur les flancs avec l'aimable complicité de Claude Bardina. Depuis, cet autobus a été utilisé régulièrement pour des fêtes dans Paris.

route which crossed the city from north to south via the Champs-Élysées and the Saint-Lazare station. All the markings were restored to their original state and panels with reproductions of period ads mounted on the side of the bus, with the help of Claude Bardina. Since then, the bus has been regularly used for festive events in Paris.



Cet autobus vert et blanc, avec sa plateforme arrière ouverte, est indissociable de l'image des rues de Paris des années 30 à la fin des années 60. La production s'est élevée à 410 exemplaires et les survivants sont très rares, et plus encore avec une telle qualité de restauration et de fidélité à l'origine. Cette opportunité ne saurait être sous-estimée.

This green and white bus, with its open rear platform, will always be associated with the streets of Paris from the 1930s to the end of the 1960s. 410 of these buses were built and survivors are very rare, even more so when they have been restored to such a high standard and with such respect for originality. This opportunity should not be under-estimated.



C.1934 AVIONNETTE « POU DU CIEL »

15 000 - 25 000 €
Sans réserve / No reserve

- Restauration soignée
- Moteur spécial remis en route par Michel Magnin
- Témoigne du rêve de populariser l'aviation

- Meticulously restored
- Specially developed engine recommissioned by Michel Magnin
- A testament to the dream of flying for all



Après avoir réalisé divers aéronefs dans les années 20, Henri Mignet, passionné d'aviation, a peaufiné la formule et effectué en 1933 les premiers essais du HM-14, dénommé « Pou du Ciel », dont il a donné une description précise dans un livre, « Le Sport de l'Air ». Ce petit avion très simple, sorte d'ULM avant l'heure, était un biplan doté d'un fuselage en lattes et contreplaqué, d'un train d'atterrissage composé d'un tube supportant les roues, de deux ailes à nervures recouvertes de toile et d'un moteur Aubier-Dunne bicylindre deux-temps.

C'est un avion de ce type que nous proposons, acheté par Paul-Émile B lors de la vente aux enchères de la collection Guy Biraud en 2003 par Artcurial. Il diffère de la version standard par son moteur, un 4-cylindres à plat deux-temps refroidi par air, qui a probablement été mis au point spécialement pour

Henri Mignet par Aubier-Dunne, constructeur qui produisait toutes sortes de moteurs, en majorité deux-temps, pour équiper des deux-roues et petits véhicules. Ce 4-cylindres a été remis en route avant la vente par Michel Magnin. L'avion est doté d'une belle hélice Merville en bois, d'un tableau de bord avec compte-tours, anémomètre et altimètre, et il porte une plaque « Restauration Coutant.P ». L'entoilage avait été refait avant la vente de 2003 et l'ensemble présente un bel aspect, dans sa jolie livrée blanc et bleu.

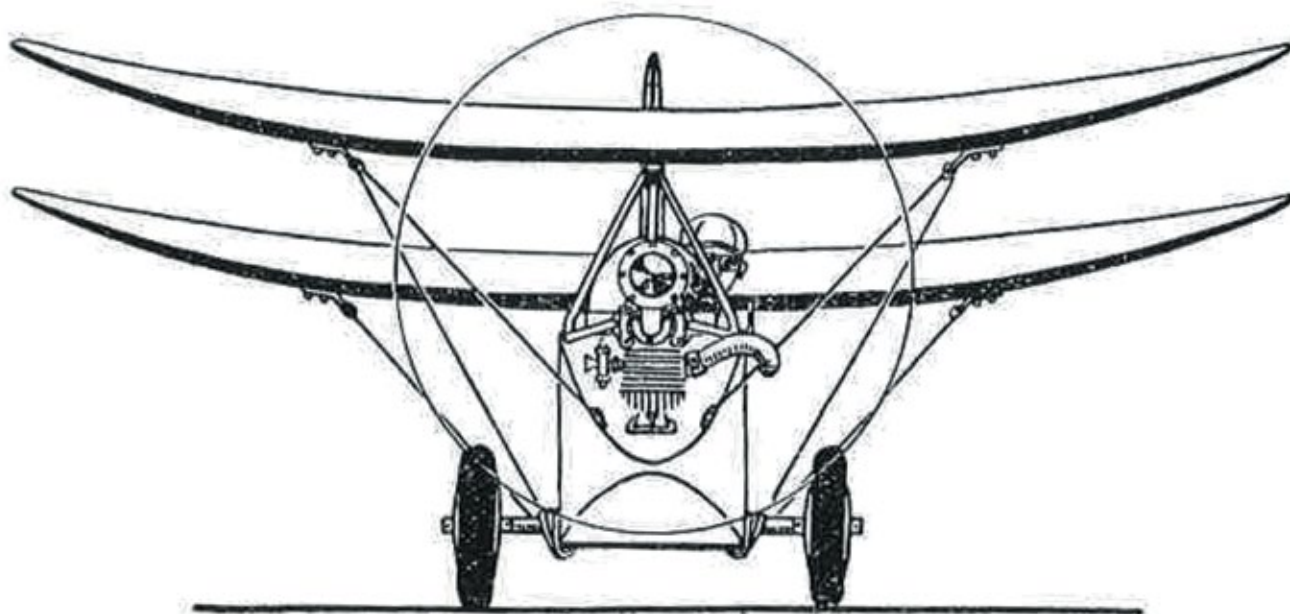
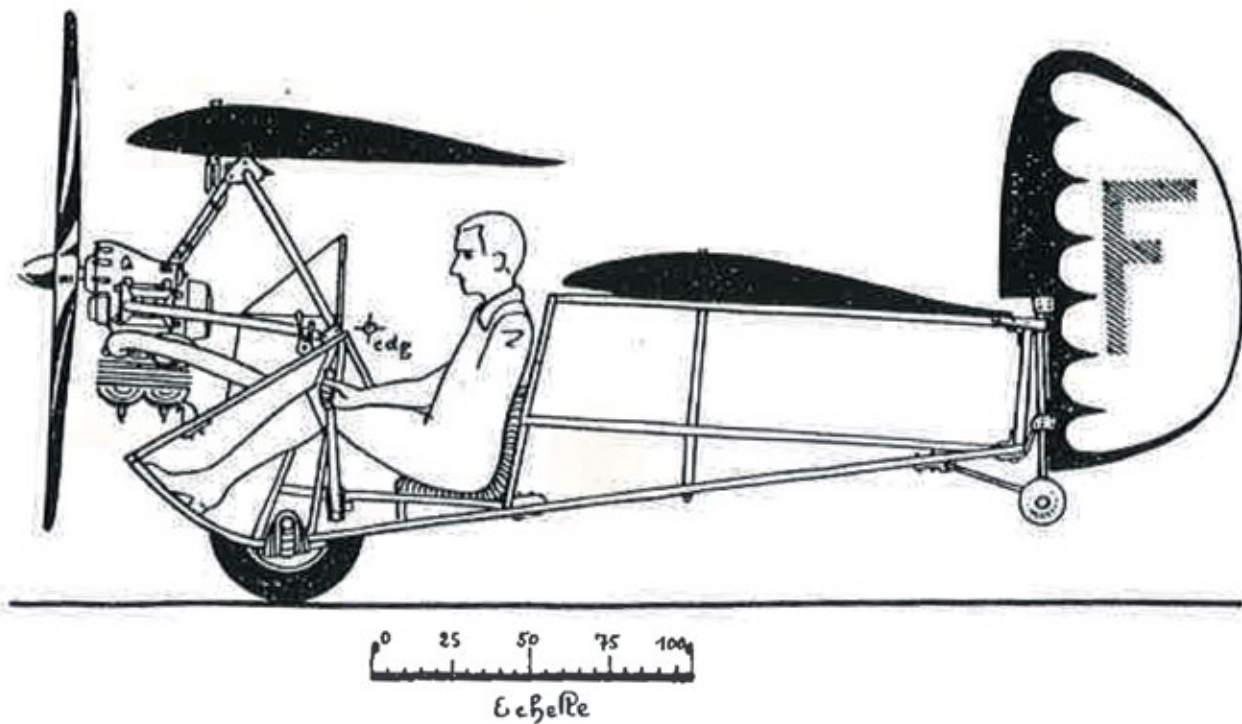
Il est d'ailleurs vendu avec le Pou du ciel, le livre original de Henri Mignet qui expose comment construire son propre exemplaire. En bon état, équipé d'un moteur unique, il ne manquera pas de séduire les amateurs.

After producing various planes in the 1920s, Henri Mignet, an aviation enthusiast, refined the concept and in 1933 carried out the first tests of the HM-14, nicknamed "The Flying Flea", which he described in detail in a book, Le Sport de l'Air. This very simple light aircraft, a sort of microlight before its time, was a biplane with a fuselage made from slats and plywood, landing gear consisting of a tube supporting the wheels, two ribbed wings covered in canvas and a two-stroke twin-cylinder Aubier-Dunne engine.

It is a plane of this type we are offering, which Paul-Émile B bought when the Guy Biraud collection was sold at auction by Artcurial in 2003. It differs from the standard version in respect of its engine, a two-stroke air-cooled flat-four, which was

probably developed specially for Mignet by Aubier-Dunne, who manufactured all kinds of engines, mostly two-stroke units, to be fitted to motorcycles and light vehicles. The engine was recommissioned before the auction by Michel Magnin. The plane has a lovely Melville wooden propeller, a dashboard with a rev counter, airspeed indicator and altimeter, and a plaque marked "Restauration Coutant.P". The canvas was refurbished before the sale in 2003 and the plane as a whole presents well, in its attractive colours of white and blue.

In addition, "The Flying Flea" will be sold with Mignet's original book, in which he explains how to build your own example. In good condition and with a unique engine, it is sure to appeal to enthusiasts.



. Le Pou du Ciel .

1936 DELAGE D6-70 SPÉCIALE COMPÉTITION PAR FIGONI

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° 50688
Moteur n° 656

1 300 000 - 1 600 000 €

- Historique exceptionnel
- Deux participations aux 24 Heures du Mans en 1937 et 1938
- Victorieuse au Tourist Trophy 1938
- Excellent état, conforme à l'origine, éligible aux plus beaux événements historiques

- *Exceptional history*
- *Entered twice in the 24 Hours of Le Mans: 1937, 1938*
- *Winner of the 1938 Tourist Trophy*
- *Excellent condition, to original specification, eligible for the top historic events*





La Delage D6-70 Spécial, avec sa première carrosserie coupé profilé réalisée par Figoni lors des 24H du Mans 1937 © Archives ACO



Pour les 24H du Mans en juin 1938, elle est équipée par Figoni de sa carrosserie ouverte dans sa configuration actuelle. Ici, au Tourist Trophy en 1938. © The Klemantaski Collection



1938 Tourist Trophy © The Klemantaski Collection



1938 Tourist Trophy © The Klemantaski Collection

En 1927, Louis Delàgé a atteint son objectif, au-delà de toute espérance : sa Delage 15 S 8, chef-d'œuvre de l'ingénieur Albert Lory avec son moteur 8-cylindres 1500 à compresseur, a dominé la saison de façon magistrale. Entre les mains de Robert Benoist, elle a remporté tous les Grand Prix de la saison, apportant à la marque le titre de Champion du Monde des Constructeurs. Au lendemain de ce succès, Delage se retire de la compétition pour se concentrer sur ses modèles de prestige, mais la 15 S 8 est tellement supérieure à ses concurrentes qu'elle va continuer à courir avec succès jusqu'aux années 50, entre des mains privées !

La gamme des Delage de tourisme profite bien sûr de l'expérience acquise en course et, si les D8 et D6 ne bénéficient pas

du double arbre à cames en tête de leur sœur de compétition, elles sont dotées de moteurs à soupapes en tête culbutées, d'une boîte Cotal et présentent une qualité de matériaux et de fabrication supérieure à la moyenne. Les châssis font eux aussi l'objet de tous les soins, avec notamment une suspension avant indépendante. Ces qualités n'empêchent toutefois pas la marque de Courbevoie de connaître des difficultés financières qui déboucheront en 1936 sur un rapprochement avec Delahaye, avec la complicité de l'homme d'affaires Walter Watney, distributeur pour la région parisienne.

A l'origine, la présente Delage D6-70 Spécial (châssis 50688) est destinée à participer aux 24 Heures du Mans 1936 et elle est habillée d'une superbe carrosserie>>>

In 1927, Louis Delàgé achieved his goal, going beyond his wildest dreams: his Delage 15 S 8, the engineer Albert Lory's masterpiece, with its 8-cylinder 1500cc supercharged engine, utterly dominated the season. In the hands of Robert Benoist, it won every Grand Prix, earning the manufacturer the World Constructors' Championship. Immediately after this triumph, Delage withdrew from competition to concentrate on its prestige models, but the 15 S 8 was so far ahead of its rivals that it continued to race successfully in private hands until the 1950s!

Delage's range of touring cars naturally benefitted from the experience it had gained in racing, and although the D6 and D8 did not enjoy the

dual overhead cam engine of the competition model, they had pushrod engines with overhead valves and a Cotal gearbox and featured above-average materials and build quality. Great care was taken over the chassis too, with independent front suspension of particular note. These qualities did not, however, prevent the company from running into financial difficulties, which resulted in 1936 in Delage joining forces with Delahaye, with the help of the businessman Walter Watney, Delage's distributor for the Paris area.

This Delage D6-70 Special (chassis no. 50688) was originally intended to take part in the 24 Hours of Le Mans in 1936 and was fitted with a magnificent streamlined coupé body by Figoni.>>>



>>> coupé profilé réalisée par Figoni. La course ayant été annulée à cause de l'instabilité sociale d'alors, sa propriétaire Mme Richer-Delavau lui fait faire le tour de plusieurs concours d'élégance avant qu'elle ne revienne dans les magasins d'exposition de Watney. C'est là que la Delage est remarquée par Louis Gérard, comme il le précise dans une interview publiée par Jacques Vassal dans le magazine *Auto Passion* n°27 de septembre 1989 : « Mon fils, qui était très jeune, avait vu cette Delage dans un magasin et m'a convaincu de l'acheter ». Une fois la voiture chez Louis Gérard, son cousin Jacques de Valence lui précise qu'il s'agit d'un modèle initialement destiné à la compétition, avec une culasse spéciale et trois carburateurs, et lui propose de s'engager aux 24 Heures du Mans 1937. Bien que sans expérience de la compétition, Louis Gérard est un automobiliste averti car, représentant de commerce, il parcourt la France à vive allure avec ses voitures de tourisme. Il va se découvrir un excellent coup de volant en course, avec une technique instinctive du dérapage contrôlé.

De Valence prépare la voiture et l'équipage prend le départ : c'est la première apparition d'une Delage aux 24 Heures du Mans depuis 1923 et il est probable qu'elle ait reçu un soutien de Walter Watney. La course se déroule dans des conditions difficiles : un grave accident en début d'épreuve provoque deux décès et une pluie battante vient troubler la hiérarchie.

Parmi les Delahaye et Bugatti d'usine (dont le « tank » Type 57 de Wimille qui remporte l'épreuve), et au terme d'une bataille acharnée avec une Aston Martin, la Delage remporte la quatrième place (avec victoire de la catégorie 3 litres). Pour une première course, c'est un résultat inespéré !

Cette réussite encourage Louis Gérard à poursuivre l'expérience et il s'inscrit en août au Paris-Nice, qu'il termine troisième. L'interview d'*Auto Passion* nous révèle la suite : « Ma voiture était secouée au freinage, je ne pouvais pas freiner comme je voulais. (...) Alors j'ai dit à M. Watney : « Si vous me mettez une carrosserie course, je vous promets la victoire. » Parce que ma voiture était la seule à carrosserie fermée. Watney était emballé pour moi, alors il n'a pas hésité : il a consulté le « père » Delâge, qui a été d'accord, et il m'a fait changer à ses frais la carrosserie chez Figoni. » C'est donc à ce moment-là que cette voiture a reçu, chez son carrossier d'origine, la carrosserie biplace course qui correspond encore à la sienne aujourd'hui. La première carrosserie coupé aurait ensuite équipé une Delahaye 135 utilisée en rallye par Germaine Rouault.

Avec cette voiture recarrossée et plus légère, Louis Gérard prend le départ en 1938 des 24 Heures du Mans, à nouveau avec Jacques de Valence mais le moteur, refait et apparemment mal rodé, leur donne du souci et un joint de culasse claqué provoque leur abandon. Une fois le mal réparé, Louis Gérard >>>

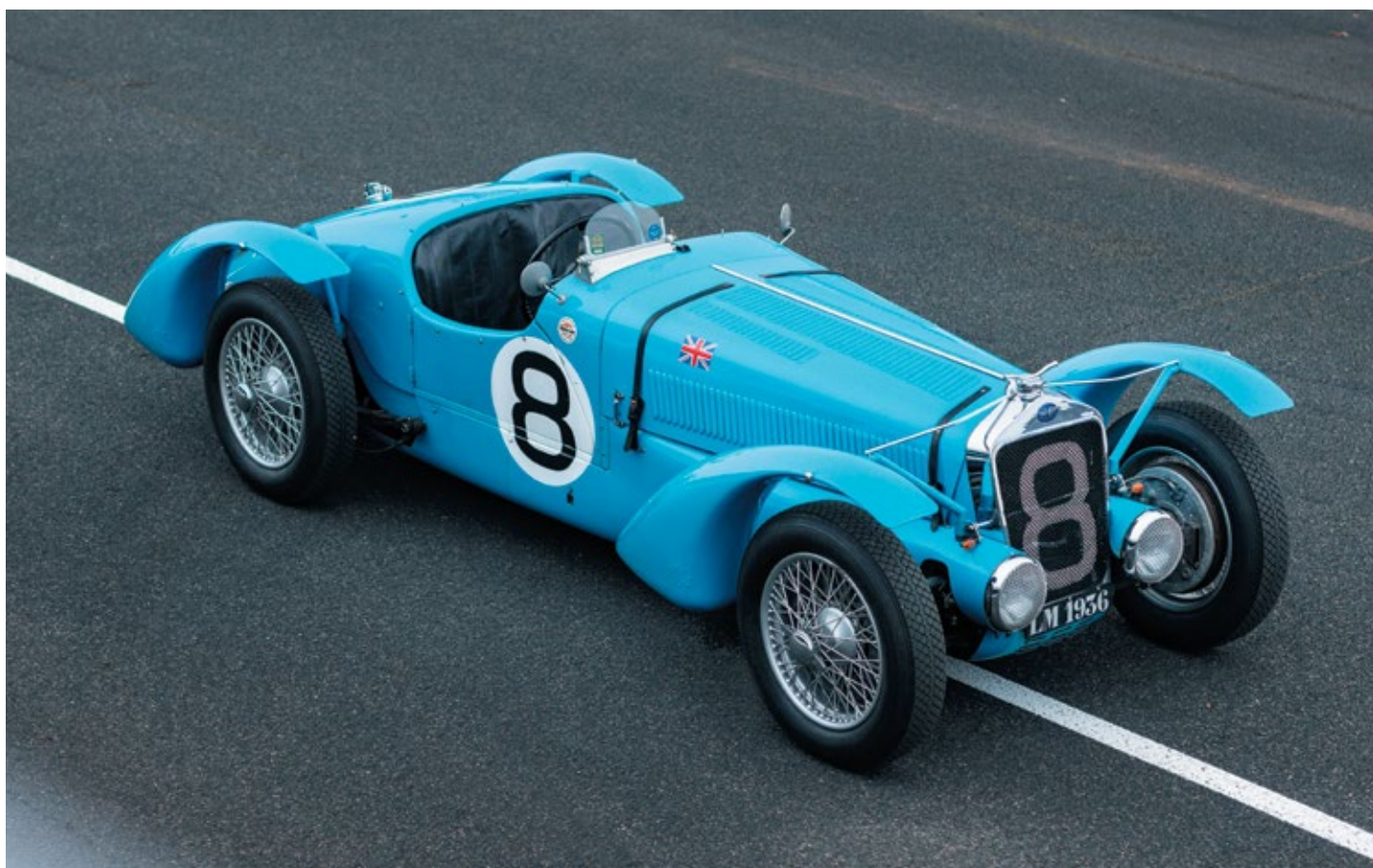
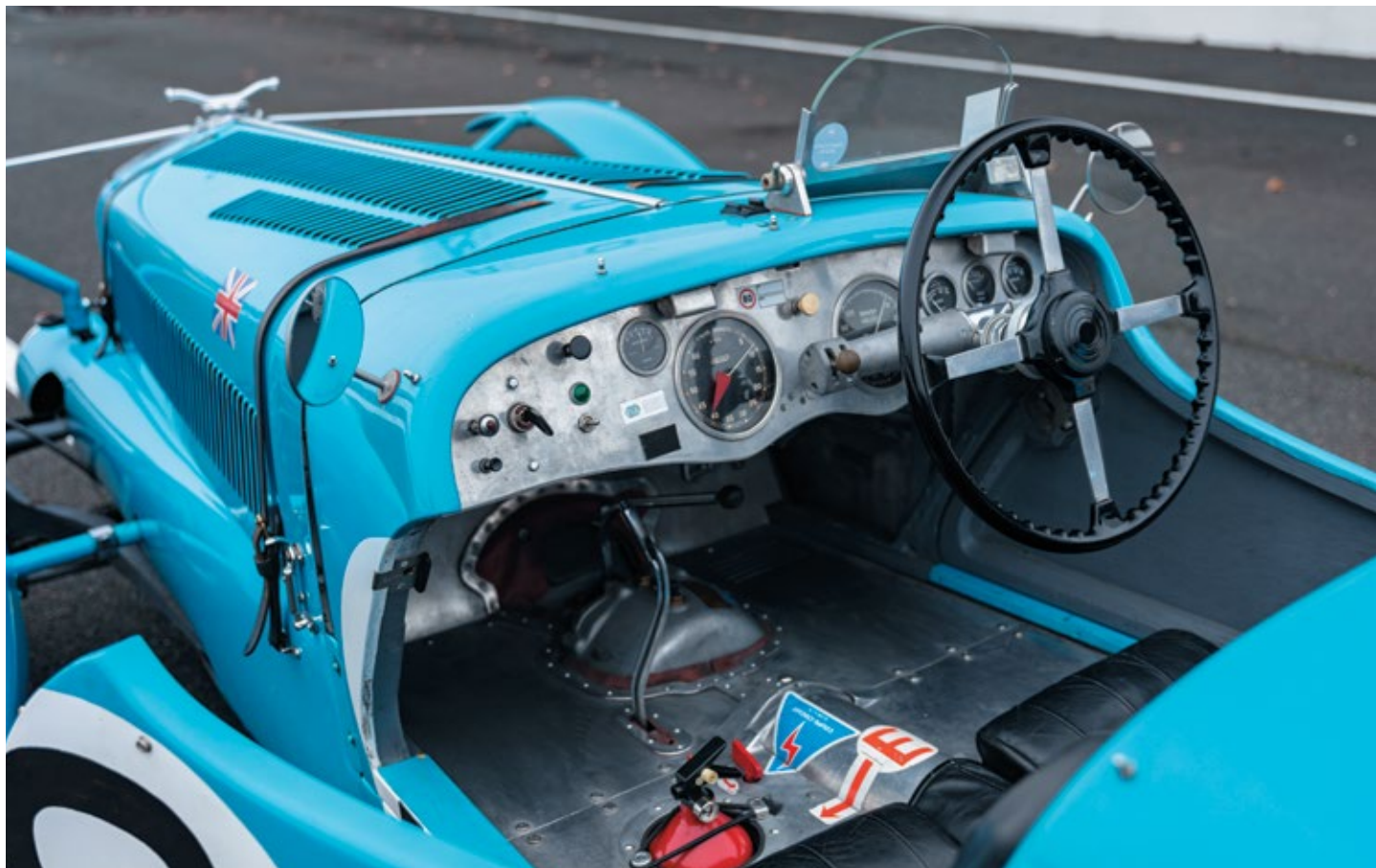
>>> *As the race was cancelled due to the social unrest that year, its owner, Mme Richer-Delavau, entered it in a succession of concours d'élégance before it returned to Watney's showroom. It was there that the Delage was spotted by Louis Gérard, as he explained in an interview published by Jacques Vassal in issue 27 of the magazine Auto Passion in September 1989: "My son, who was very young, saw the Delage in a showroom and persuaded me to buy it." Once Gérard had brought the car home, his cousin Jacques de Valence told him that it was a model originally built for competition, with a special cylinder head and triple carburetors, and suggested he enter it in the 24 Hours of Le Mans in 1937. Although he had no experience of motorsport, Gérard was a seasoned driver: as a sales representative, he was used to driving quickly across France in his road cars. He discovered he was also a gifted racing driver, with an instinctive ability to control power slides.*

De Valence prepared the car and the team took its place at the start: it was the first time a Delage had appeared at Le Mans since 1923 and it is likely that the entry was supported by Watney. The race took place in difficult conditions: a serious accident at the start resulted in two deaths and pouring rain upset the order on the leaderboard. Running among the works Delahayes and

Bugattis (including Wimille's Type 57 'Tank', which won the race) and at the end of a hard-fought battle with an Aston Martin, the Delage took fourth place overall and won the 3-litre class. For Gérard's first race, it was a fantastic result!

This success encouraged Gérard to keep going, and in August he entered the Paris-Nice, finishing third. The interview in Auto Passion described what happened next: "My car was unsettled when braking, I couldn't brake as I wanted to. (...) So I said to Mr Watney: 'If you fit a racing body for me, I promise you I'll win.' Because my car was the only one with closed bodywork, Watney was excited for me and didn't hesitate: he consulted the 'old man' Delâge, who agreed, and he had the body replaced at his expense by Figoni." It was thus at this point that the car was fitted – by its original coachbuilder – with the two-seat racing body it still has today. It is believed that the original coupé body was then fitted to a Delahaye 135 used for rallies by Germaine Rouault.

With the car now rebodied and lighter, Gérard took part in the 24 Hours of Le Mans in 1938, again with Jacques de Valence, but the rebuilt engine, which had apparently not been properly run in, gave them cause for concern and a blown head gasket forced them to retire. Once the damage had been repaired, Gérard made up for it and scored >>>



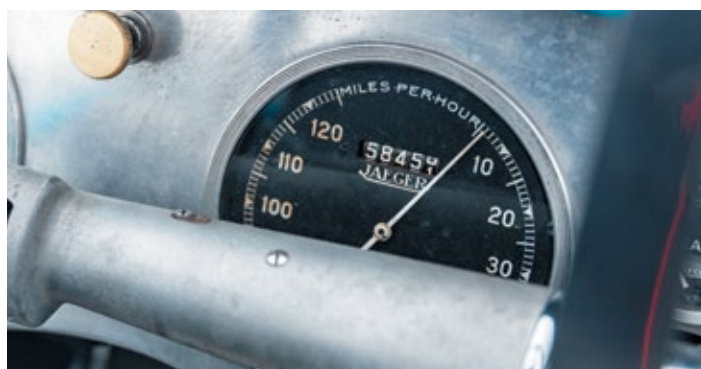
>>> se rattrape et décroche avec Georges Monneret (champion motocycliste) une brillante deuxième place aux 24 Heures de Spa-Francorchamps, derrière une Alfa Romeo 8C-2900, avant de remporter en septembre, devant une Aston et trois Talbot, le Tourist Trophy à Donington, malgré la pluie et un tête-à-queue rattrapé de façon spectaculaire.

A la fin de la saison 1938, en échange d'une Maserati 6CL, il cède la Delage au pilote anglais Peter Aitken, fils de Max Aitken, magnat de la presse anglaise. Aitken court en 1939 à Brooklands et Crystal Palace où il remporte une victoire de catégorie, avant que le conflit mondial ne mette un coup d'arrêt au sport automobile.

Au lendemain de la guerre, la Delage est proposée à la vente par High Speed Motors, établissement londonien géré par Giulio Ramponi et Robert Arbuthnot, où elle attire l'œil de Pat Garland, pilote moto qui vient d'hériter d'une somme lui permettant d'acheter la voiture. Il la remet en état mécanique, la fait courir en mai 1946 à Prescott et Shelsley Walsh avant de s'engager au Grand Prix de Belgique. Il termine sixième mais sort de route au Grand Prix de Nantes et, la Talbot T26 C qu'il a commandée tardant à arriver, il poursuit sur sa lancée à Chimay et à Lille. En 1948, il dispute à Montlhéry les 12 Heures de Paris où il arrive sixième avec la Delage alors que la victoire est remportée par Luigi Chinetti, au volant d'une Ferrari Spider Corsa : pour le constructeur italien, le début d'une ascension fulgurante...

Mais pour la Delage, les ennuis de santé de Pat Garland sonnent la fin de sa carrière en course. Mise à l'abri, elle réapparaît au début des années 80, dépourvue de culasse, découverte par Antony Blight. Celui-ci ne la garde pas et le grand découvreur de voitures, Colin Crabbe, la fait alors restaurer pour un de ses clients, en réutilisant une grande partie de la carrosserie d'origine.

En 1995, cette voiture rejoint la collection d'Abraham Kogan qui fait reconstruire le moteur en 2004. A cette époque, un article de Richard Heseltine, dans le magazine Motor



Sport, précise : « Cette voiture présente un raffinement dont sont dépourvues de nombreuses voitures de compétition de son époque. La direction est, de même, directe et précise... »

En 2008, cette Delage historique est achetée par Paul-Émile B qui l'immatricule en Angleterre, puis au Luxembourg. En 2012 et 2014, elle est révisée chez Sean Danaher Restoration Ltd, en Angleterre et, en 2023, par Blakeney Motorsport pour un montant de plus de 30 000 £. En janvier 2024, Michel Magnin, qui en assure l'entretien depuis qu'elle a rejoint la collection (et qui a refait

motorsport to an end.

Immediately after the war, the Delage was offered for sale by High Speed Motors, a business in London run by Giulio Ramponi and Robert Arbuthnot: there it caught the eye of Pat Garland, a motorcycle racer who had just come into an inheritance which enabled him to buy the car. He restored the car mechanically and competed with it in May 1946 at Prescott and Shelsley Walsh before entering the Belgian Grand Prix. He finished sixth, but at the Nantes Grand Prix he ran off the track. As the Talbot T26C he had ordered was delayed, he kept going with the Delage at Chimay and Lille. In 1948, he competed at Montlhéry in the 12 Heures de Paris: he finished sixth with the Delage, but the race was won by Luigi Chinetti, driving a Ferrari Spider Corsa, marking the start of a meteoric rise for the Italian manufacturer...

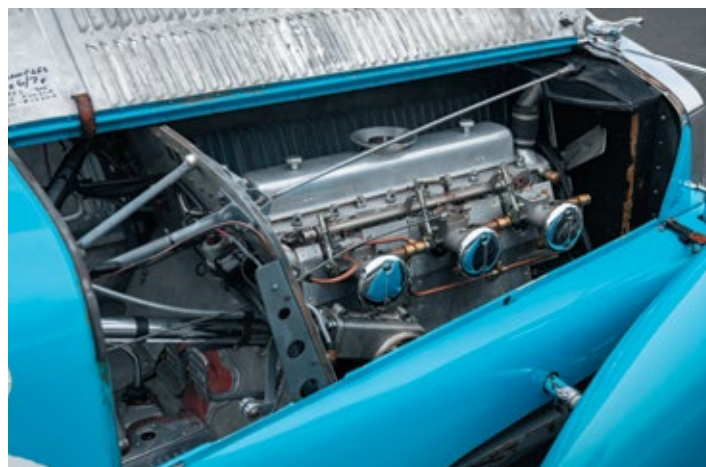
For the Delage, however, Garland's health problems signalled the end of its racing career. Put into storage, it reappeared at the start of the 1980s, missing its cylinder head, when it was discovered by Anthony Blight. Blight did not keep the car, and it was Colin Crabbe, that great discoverer of cars, who had it restored for one of his customers, keeping much of the original bodywork.

In 1995, the car became part of Abraham Kogan's collection and he had the engine rebuilt in 2004. Writing at the time in the magazine Motor Sport, Richard Heseltine noted: "There is a sense of refinement alien to many competition cars from the period. The steering too is responsive, without the expected kickback."

In 2008, this historic Delage was bought by Paul-Émile B, who registered it in England and then in Luxembourg. In 2012 and 2014, it was serviced by Sean Danaher Restoration Ltd in England and, in 2023, by Blakeney Motorsport, at a cost of more than £30,000. In January 2024, Michel Magnin, who had maintained the car since it joined the collection (and

>>> a brilliant second place with Georges Monneret (the motorcycle champion) at the 24 Hours of Spa, behind an Alfa Romeo 8C-2900, before winning the Tourist Trophy at Donington in September, ahead of an Aston and three Talbots, despite the rain and a spin which he caught in spectacular style.

At the end of the 1938 season, he sold the Delage, in exchange for a Maserati 6CL, to the English racing driver Peter Aitken, the son of Max Aitken, the British press baron. Aitken raced in 1939 at Brooklands and Crystal Palace, where he took a class win, before the Second World War brought



les ailes profilées si particulières, disparues après une sortie de route de Garland à Shelsley Walsh), restaure le moteur avec surfacage du bloc et de la culasse chez Tous les Moteurs, et remplacement des chemises. A cette occasion, les mesures d'alésage et de course montrent qu'elles sont conformes à l'origine et donc à la cylindrée permettant à la voiture d'être éligible en catégorie 3 litres.

Entretemps, cette Delage a pris 5 fois part au Mans Classic et, aux Mille Miglia à 4 reprises, dont la dernière en 2024 qu'elle a disputées sans encombre (elle est d'ailleurs inscrite au registre d'éligibilité des Mille Miglia, qui lui permet de participer automatiquement). Elle a également couru 3 fois à Goodwood où elle est régulièrement invitée au Members' Meeting.

Cette Delage D6-70 Spécial est aujourd'hui dans un très bel état, conforme à son allure d'origine (elle courait à l'époque avec une calandre chromée) avec son 6-cylindres 3 litres de près de 140 ch relié à une boîte Cotal électromécanique. Elle est accompagnée d'un important dossier historique comportant des articles, des photos d'époque et des copies de factures récentes. Elle présente un historique exceptionnel, très suivi de l'origine à aujourd'hui, avec un très beau palmarès, et elle est éligible aux plus belles épreuves historiques aussi bien sur route que sur circuit, sans parler des concours d'élégance où son passé et son allure racée lui ouvriront les portes les plus prestigieuses. Il est rare de rencontrer un tel ensemble de qualités sur une voiture de cette époque, ce qui ne devrait pas échapper aux passionnés de sport automobile.

who remade the very distinctive swept-back wings, which had been lost after Garland came off the track at Shelsley Walsh), restored the engine: the block and cylinder head were skimmed at Tous les Moteurs and the liners were replaced. Measurements of the bore and stroke showed that they were correct for the original specification and therefore the engine capacity, ensuring that the car was eligible to race in the 3-litre class.

In the meantime, the Delage took part in five editions of Le Mans Classic and on four occasions in the Mille Miglia, the last of them in 2024, competing without any problems. It is, moreover, listed as eligible for the Mille Miglia, giving it the automatic right to take part. It also raced three times at Goodwood, where it has been regularly invited to the Members' Meeting.

This Delage D6-70 Spécial is today in very good condition, looking just as it did originally (it raced in period with a chrome radiator grille), with its 3-litre 6-cylinder engine producing nearly 140bhp mated to a Cotal electromagnetic gearbox. It comes with a substantial history file including articles, period photographs and copies of recent bills. Boasting an exceptional history from new right up to the present day, with an impressive record in competition, it is eligible for the top historic events on road and on track, not to mention the most prestigious concours d'élégance, where its history and stylish appearance will guarantee it a place. It is rare to find such a combination of qualities in a car from this era, a fact which will not be lost on motorsport enthusiasts.

1952 LAFFLY B 686 'ECURIE GORDINI'

Carte grise française
French title

Châssis n° 49547

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

- Évocation de camion d'écurie réalisée avec grand soin
- Base très saine et extrêmement peu kilométrée
- Très belle qualité de restauration
- Idéal pour accompagner les compétitions historiques

- *Meticulously built evocation of a racing team truck*
- *Sound basis and very low mileage*
- *High-quality restoration*
- *Ideal support vehicle for historic motorsport*

En 2000, lors d'une balade dans le centre de la France, Paul-Émile B passe devant un établissement où se trouve ce camion de pompier Laffly, immatriculé dans le Puy-de-Dôme. Il s'arrête, demande s'il est à vendre et l'achète pour 8 000 francs à un collectionneur transporteur de bois. A l'époque, il possède la barquette Gordini 8-cylindres ex-Françoise Sagan, et il a l'idée de faire du Laffly un camion d'écurie. Il est à la base en très bon état avec un kilométrage

d'origine dépassant à peine les 8 000 kms. Grâce à Michel Magnin, il est complètement démonté et restauré, le porte-tuyaux est remplacé par une porte et l'ensemble est repeint dans le beau bleu ciel de l'Écurie Gordini, avec inscriptions publicitaires fidèles à celles d'époque toutes réalisées à la main par Claude Bardina. Des panneaux aimantés ont été réalisés avec les marques Bugatti et Delage, si bien que le camion peut, au choix, représenter les trois

In 2000, whilst on the road in central France, Paul-Émile B stopped at a garage where this Laffly fire engine, registered in the Puy-de-Dôme, was tucked away. He asked if it was for sale and bought it for 8000 francs from a wood haulier and collector. At the time, he owned the ex-Françoise Sagan 8-cylinder Gordini and had the idea of turning the Laffly into a racing team truck. It was in very sound condition and

had covered little more than 8000km from new. Thanks to Michel Magnin, it was completely stripped down and restored, the hose carriers replaced by a door and the entire vehicle repainted in the handsome sky blue livery of the Ecurie Gordini, with advertising logos matching those used in period hand-painted by Claude Bardina. Magnetic panels were produced with the Bugatti and Delage marques, so that





constructeurs. Depuis, ce Laffly a participé à plusieurs éditions du Mans Classic et des rassemblements de Goodwood (où il se rendait par la route), si bien que le public a fini par penser qu'il s'agissait du vrai camion Gordini d'origine. Aujourd'hui en excellent état à tous points de vue, il est équipé de son 6-cylindres Delahaye d'origine et il n'affiche que 11 092 km, chiffre logique car les camions de pompier roulent peu... Il figure dans un article de *Rétroviseur* de juin 2011, lors d'un essai de la monoplace Gordini T11 de 1946.

Toujours très admiré lors des meetings, c'est assurément une très belle pièce qui fera le bonheur de tout amateur de compétition historique désireux de rester dans la tonalité d'époque.

*the truck could represent any of the three manufacturers. Since then, the Laffly has taken part in several editions of Le Mans Classic and meetings at Goodwood (to which it was driven), where the public ended up thinking it was the original Gordini truck. In excellent condition today in every respect, it still has its original Delahaye six-cylinder engine and has only 11,092km on the clock, which is logical given that fire engines cover few miles ... It appeared in *Rétroviseur* in June 2011, when the 1946 Gordini T11 single-seater was tested.*

Always greatly admired at race meetings, it is indeed an attractive vehicle that will delight any historic motorsport enthusiast who wants to stay in the atmosphere of the period.



1949 PACKARD SUPER DELUXE VICTORIA CONVERTIBLE COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 23792333

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

- Haut de gamme Packard de l'époque, finition luxueuse
- Très belle présentation, restauration ancienne
- Cabriolet spacieux et puissant

- *Top of the Packard range at the time, luxuriously finished*
- *Very well presented, older restoration*
- *Roomy and powerful convertible*



Cette voiture a connu une histoire singulière, comme le rappelle Paul-Émile B : « Cette Packard appartenait à un Uruguayen qui avait hérité d'une somme importante et qui, croyant la fin du monde proche, avait décidé de tout investir dans des voitures de collection. Il est allé les acheter aux États-Unis mais, ayant mal géré son patrimoine, il n'a pas pu payer les droits de douane et les voitures ont été saisies et vendues. J'en ai acheté trois, pour ne garder finalement que celle qui me plaisait vraiment, la Packard. » Elle avait été restaurée et se présente aujourd'hui en excellent état.

Surnommée la « pregnant elephant » (« éléphante enceinte ») à cause de son gabarit et de ses lignes arrondies, elle est ici dans une

de ses versions les plus luxueuses, avec des chromes de carrosserie plus abondants, un volant ivoire, des feux de poursuite de part et d'autre du pare-brise. Elle bénéficiait d'un équipement très moderne, avec capote et vitres à commande hydraulique, et boîte mécanique à embrayage assisté. Le capot abritait un 8-cylindres en ligne de 5,3 litres et 150 ch qui en rendait la conduite extrêmement agréable, comme le confirme son propriétaire : « J'adore me promener avec cette voiture, idéale quand il fait beau pour faire un aller-retour à la mer. Nous l'avons aussi beaucoup utilisée avec la famille ou pour des mariages. » Une activité qu'elle poursuivra avec bonheur entre les mains de son nouveau propriétaire.

This car has had a remarkable history, as Paul-Émile B recounts: "This Packard belonged to a man from Uruguay who had inherited a large amount of money and, believing that the end of the world was nigh, decided to invest it all in classic cars. He went to the United States to buy them, but he had managed his inheritance badly and was unable to pay the customs duties, so all the cars were seized and sold. I bought three of them, but in the end I only kept the one I really liked, the Packard." It had been restored and is today in excellent condition.

Nicknamed the 'pregnant elephant' on account of its size and rounded styling, this is one

of the most luxurious versions, with additional chrome trim on the body, an ivory steering wheel and spotlights on either side of the windscreen. It had up-to-the-minute equipment including hydraulic operation for the windows and hood, and a manual gearbox with a power-assisted clutch. Under the bonnet was a 5.3-litre straight-eight developing 150bhp, which made it very pleasant to drive, as its owner confirms: "I love taking this car for a drive, it's ideal for trips to the sea when the weather is good. We also used it a lot with the family and for weddings." All of them things its new owner will surely continue to enjoy.



C.1904 GLADIATOR 9,4 L « GRAND PRIX »

Carte grise française
French title

Châssis n° C142138 (carte grise)

600 000 - 900 000 €

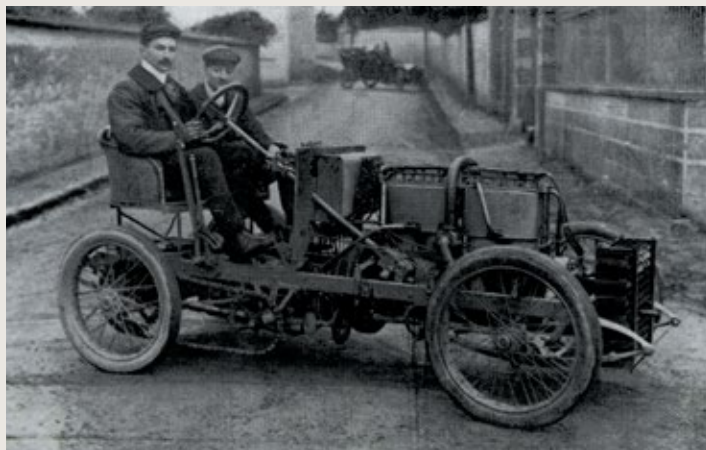
- Modèle unique, moteur fantastique
- Ex-André Binda et Adrien Maeght
- Découverte par Henri Malartre
- Quasiment totalement d'origine
- Mécanique fiabilisée par Michel Magnin
- Un des ancêtres français les plus importants en existence

- *Unique model, incredible engine*
- *Ex-André Binda and Adrien Maeght*
- *Discovered by Henri Malartre*
- *Almost entirely original*
- *Mechanical reliability improved by Michel Magnin*
- *One of the most important French veteran cars in existence*

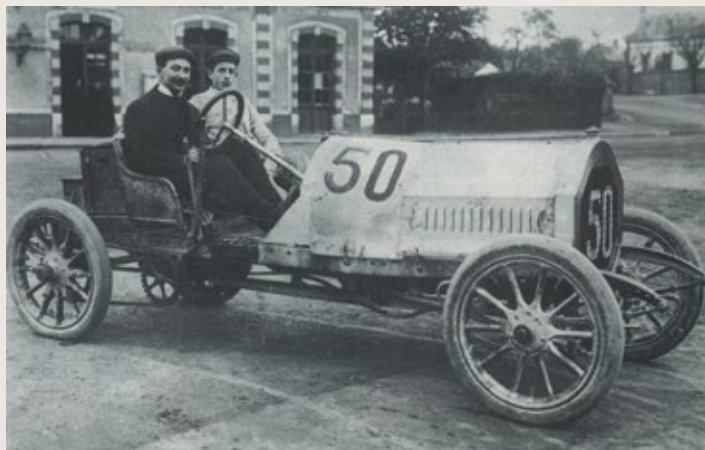


Regarder la vidéo
Watch the video





Léon Molon dans la Gladiator 9,4L en 1904, avec châssis bois © DR



Léon Molon dans la Gladiator 9,4L avec son châssis en acier - Evreux 1907 © DR



La Gladiator au début du XX^e siècle, date indéterminée, publiée dans la revue l'Automobiliste en 1969 © DR



André Binda à gauche, Marc Nicolosi à droite en compagnie de Louis Chiron au centre lors des Reliability Trials d'Angleterre. La Gladiator remporta 10 fois la victoire sur 15 épreuves et battant 140 voitures de toutes marques - années 60

André Binda (left), Marc Nicolosi (right) with Louis Chiron (center) at the Reliability Trials in England. The Gladiator won 10 of the 15 events, beating 140 cars of all makes in the 60's.

© DR

Cette pièce exceptionnelle est certainement la plus ancienne voiture française de Grand Prix encore existante et de plus elle est en très grande partie d'origine. Les premières informations dont on dispose à son propos concernent les épreuves sportives auxquelles a pris part Léon Molon, concessionnaire Gladiator au Havre. Le 29 septembre 1906, il a remporté sa catégorie à la course de côte de Château-Thierry puis, trois semaines plus tard, il a terminé premier des 4-cylindres à celle de Gaillon, à la moyenne de 91,84 km/h !

Rappelons que Gladiator, marque née en 1891 comme fabrique de bicyclettes, a évolué au début du siècle vers la moto puis l'automobile entre les mains successives de personnalités comme Alexandre Darracq, Adolphe Clément, l'ingénieur Marius Barbarou. Il s'en est suivi une gamme de voitures de conception classique à moteur à deux ou quatre cylindres (parfois Aster), et Gladiator a participé au début du siècle à diverses épreuves sportives, en particulier en Angleterre avec qui la marque entretenait des liens étroits. Gladiator a également pris part aux grandes épreuves sur route de cette

même époque, comme Paris-Berlin, Paris-Vienne ou Paris-Madrid. Mais les modèles concernés étaient de cylindrée plus modeste que la présente Gladiator 9 litres, la seule connue, et il n'est pas impossible qu'elle ait été mise au point par Léon Molon lui-même. Son année de fabrication est supposée être 1904 comme certaines sources l'indiquent, mais la première trace connue apparaît en 1905. Il existe une photo d'époque de la Gladiator équipée d'un châssis en bois sans carrosserie mais avec toute la mécanique, semblant en tout point conforme à celle qui l'équipe actuellement (moteur, boîte, transmission) conduite par Léon Molon son vraisemblable concepteur devant la gare de Château-Thierry.

La voiture dans sa configuration actuelle (double châssis et carrosserie) apparaît dans le catalogue 1907 et 1908 de la marque Gladiator. Un article paru en 1907 dans L'Automobiliste affirme que c'est la voiture du Paris-Berlin... Il existe de très nombreuses photographies d'époque tant dans sa version 1905 (châssis bois) que dans sa version 1907 (carrosserie et double châssis) totalement identique à sa configuration actuelle.

This exceptional machine is certainly the oldest French Grand Prix car still in existence and is, moreover, very largely original. The earliest information we have concerning it relates to the motorsport events in which Léon Molon, the Gladiator dealer in Le Havre, took part. On 29 September 1906, he won his class at the Château-Thierry hill climb and then, three weeks later, he finished first among the four-cylinder cars at the climb at Gaillon, at an average speed of 91.84kph!

Gladiator; it may be recalled, was established in 1891 as a manufacturer of bicycles before moving into motorcycles and cars at the start of the century, in the successive hands of such well-known figures as Alexandre Darracq, Adolphe Clément and the engineer Marius Barbarou. There followed a range of conventionally designed cars with two- or four-cylinder engines (sometimes from Aster), and Gladiator competed at the start of the century in various motorsport events, in particular in England, where the company had close ties. Gladiator also took part in the great road races of the

time, such as the Paris-Berlin, Paris-Vienne or Paris-Madrid. The models concerned, however, had smaller engines than this Gladiator 9-litre, the only one known, and it is quite possible that it was developed by Molon himself. It is believed to have been built in 1904, as some sources suggest, but the first known trace of its existence dates from 1905. A period photograph of the Gladiator shows a wooden chassis without a body but with all its mechanical components, which appear to be identical in all respects to those fitted today (engine, gearbox and transmission), and driven by Molon, its likely designer, in front of the station at Château-Thierry.

The car in its current configuration (with its double-frame chassis and bodywork), can be seen in Gladiator's 1907 and 1908 catalogue. An article in L'Automobiliste in 1907 claimed it was the Paris-Berlin car ... There are numerous photographs from the period showing it both in its 1905 version (with a wooden chassis) and its 1907 guise (with the double-frame





Quoi qu'il en soit, après être tombée dans l'oubli, cette voiture exceptionnelle a été retrouvée par Henri Malartre, un des pionniers en France de la sauvegarde d'automobiles anciennes et créateur en 1960 du Musée de Rochetaillée-sur-Saône. C'est auprès de lui qu'elle a été achetée au début des années 1960 par un autre grand collectionneur précurseur, le Niçois André Binda. Elle était en mauvais état et a réclamé un an de restauration, avec une recherche de pièces parfois difficile. Des chaînes de transmission du bon modèle ont pu être retrouvées, de même que des pneus Pirelli de la même époque. Le moteur a été refait et le seul regret d'André Binda, d'après

un article sur cette voiture publié en 1966 dans la revue L'Automobiliste, était de n'avoir pas retrouvé un carburateur parfaitement fidèle.

Une fois la restauration terminée, André Binda a utilisé cette voiture à plusieurs reprises, comme aux courses de côte de St-Paul, près de Vence, et de Monaco. Il l'a ensuite cédée à Uwe Hucke, collectionneur passionné de Bugatti (entre autres), qui l'a lui-même vendue en 1985 à Adrien Maeght pour le Musée de L'Automobiliste ouvert un an plus tôt à Mougins, près de Nice. En 1990, cette impressionnante Gladiator a fait l'objet dans le magazine Rétroviseur d'un excellent article signé Marc Gosselin et, quelques années après, elle a >>>

chassis and bodywork), which is absolutely identical to its current specification.

In any event, after fading into oblivion, this exceptional car was found by Henri Malartre, one of the pioneers in the preservation of old cars in France and the founder in 1960 of the Musée de Rochetaillée-sur-Saône. It was another great pioneering collector, André Binda from Nice, who bought the car from him at the start of the 1960s. It was in poor condition and the restoration took a year, with some parts proving hard to find. The right model of drive chains were found, as were Pirelli tyres from the same period. The engine was

rebuilt and Binda's only regret, according to a feature on the car in L'Automobiliste in 1966 was that he had been unable to find a carburettor which was an exact match for the original.

Once the restoration was complete, Binda drove the car on several occasions, including the hill climbs at Saint-Paul, near Vence, and in Monaco. He then sold it to Uwe Hucke, a collector and Bugatti enthusiast (among other makes), who in turn sold it in 1985 to Adrien Maeght for his Musée de L'Automobiliste, which had opened a year earlier at Mougins, near Nice. In 1990, the impressive Gladiator was the subject of an excellent feature >>>

>>> séduit Paul-Émile B. : « Elle correspondait aux défis que j'aime et, dès qu'on me l'a présentée, j'ai décidé de l'acheter. » Immobilisée depuis plusieurs années, elle ne fonctionnait pas bien et une première sortie à une rétrospective de la Coupe Gordon-Bennett s'est soldée par des problèmes de surchauffe.

Michel Magnin, mécanicien de Paul-Émile B., s'est occupé de remettre en état la mécanique et de la fiabiliser, pour permettre un usage plus facile. Il a notamment installé sous la voiture un radiateur doté d'une petite écope et un ventilateur électrique derrière le radiateur principal. La mise en route à la manivelle étant extrêmement laborieuse, il a posé un démarreur.

Le moteur de cette Gladiator est très particulier : au lieu d'être entièrement en fonte comme c'était généralement le cas, le bloc de ce 4-cylindres latéral double allumage comporte des chemises en cuivre fixées par des dizaines de petites vis. « Ce mode de fabrication lui permet d'être relativement léger par rapport à d'autres moteurs de la même époque, » rappelle Michel Magnin. Il est relié à une boîte à quatre rapports et une transmission qui se termine par deux chaînes sur les roues arrière. La fabrication est robuste, avec un deuxième châssis plus petit placé sous le premier, à des fins probables de rigidification.

Supposée développer une centaine de chevaux, cette mécanique permet de dépasser 140 km/h, vitesse procurant des sensations sans égales lorsque l'on est perché dans le baquet, le corps entièrement exposé aux éléments. L'équipement est minimaliste : un gros moteur, deux petits baquets, un réservoir à l'arrière et c'est tout. La planche de bord présente un système de graisseurs ainsi qu'un cadran indiquant la pression d'air qui, dans le réservoir, permet d'alimenter le carburateur. Pas d'éclairage et aucun équipement de confort ni de protection. Malgré ces caractéristiques étonnantes, tous ceux qui en ont pris le volant saluent sa relative facilité de conduite, avec un couple-moteur stupéfiant.

Au volant de cette voiture, Paul-Émile B. a parcouru entre 15 et 20 000 km, participant à de

>>> by Marc Gosselin in the magazine *Rétroviseur*, and a few years later, it won over Paul-Émile B: "It was the kind of challenge I like and as soon as I was shown the car, I decided to buy it." It had been laid up for several years and did not run well; a first trip out for a retrospective marking the Gordon Bennett Cup ended with the car overheating.

Michel Magnin, Paul-Émile B's mechanic, took care of restoring the engine and making it more reliable, to make the car easier to use. In particular, he fitted a radiator with a small air scoop beneath the car and an electric fan behind the main radiator. As starting the car with the handle was extremely laborious, he installed a starter.

The Gladiator's engine was very unusual: rather than being made

entirely from cast iron, as was generally the case, the block of this side-valve four-cylinder engine with a dual ignition system had copper cylinder liners fixed in place by dozens of small screws. "This method of construction allowed it to be relatively light in comparison with other engines from the period", Magnin recalled. It was mated to a four-speed gearbox and a transmission ending with two chains on the rear wheels. It was strongly built, with a second, smaller chassis frame placed beneath the first one, probably to make it more rigid.

Supposedly developing a hundred or so horsepower, the engine took the car to over 140kph, a speed which made driving it a unique experience, perched on top of the bucket seat with your body completely exposed to the elements. The equipment was basic: a big engine, two small bucket seats, a fuel tank at the back and that was it. The dashboard had a set of lubricators as well as a dial showing the air pressure which, in the fuel tank, allowed the carburettor to be fed. There was no lighting or equipment offering any comfort or protection. Despite these amazing characteristics, everyone who has taken the wheel has praised how relatively easy it is to drive, with its engine's staggering torque.





nombreux rallyes dont certains de longue distance comme un Bilbao-Caen, un Paris-Vienne ou un Paris-Madrid qui s'est arrêté à Angoulême à cause d'un problème moteur. La seule casse notable au cours de ces années est celle du vilebrequin, refait en Angleterre. La voiture a participé à 3 reprises au Members' Meeting de Goodwood courant avec des voitures de 1920 et finissant honorablement à chaque course. Cette Gladiator unique est aujourd'hui dans l'état d'une voiture utilisée régulièrement et entretenue avec soin. Avec son gros 4-cylindres 9 litres et son bruit tonitruant, cette pièce historique, qui sera accueillie dans les événements les plus en vue, est prête à reprendre la route pour procurer à son nouveau propriétaire les sensations inégalables d'un monstre de compétition du début du siècle.

Paul-Émile B covered 15,000–20,000km at the wheel of the car, taking part in several rallies, including some long-distance events, among them from Bilbao-Caen, Paris-Vienna and Paris-Madrid, a rally which came to an end at Angoulême due to a problem with the engine. The only notable failure during all these years was a broken crankshaft, repaired in England. The car took part in the Members' Meeting at Goodwood on three occasions, running with cars from the 1920s and finishing each race most respectably. The condition today of this unique Gladiator is that of a car driven regularly and maintained with care. With its 9-litre 4-cylinder engine and the thundering sound it makes, this historic machine, which will be welcomed at the top events, is ready to take to the road again and offer its new owner the unrivalled sensations delivered by a monster of motorsport from the start of the century.

1911 BRASIER 22/30 HP TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis n° M0/45226 (carte grise)

80 000 - 120 000 €

- Modèle rare, robuste et puissant
- Préparation pour les grands raids par Michel Magnin
- Modifications astucieuses ne dénaturant pas la voiture
- Très bon état, utilisée régulièrement (19 390 km)

- *Rare, sturdy and powerful model*
- *Prepared for long-distance rallying by Michel Magnin*
- *Ingeniously modified without sacrificing its character*
- *Very good condition, driven regularly (19,390km)*



Cette voiture a été achetée vers 2003 par Paul-Émile B quand elle faisait partie de la collection du docteur Jeanson, un passionné qui avait ouvert avec son fils un musée à Nogent-L'Artaud pour y exposer les voitures acquises au cours des années 70/80.

Avec ce torpédo Brasier, Paul-Émile B a eu l'idée de prendre part au rallye Pékin-Paris organisé en 2007

par Philip Young. « *A la difficulté du rallye, je voulais ajouter une sorte de défi qui serait de participer avec la voiture la plus ancienne possible. Cette Brasier était idéale dans ce but et mon mécanicien Michel Magnin l'a donc complètement remise en état, dans une couleur plus en harmonie avec son époque.* » Les travaux ont été effectués dans l'esprit de ce périple : par exemple un réservoir supplémentaire a été installé et un frein additionnel

This car was bought by Paul-Émile B around 2003, when it was part of the collection of Dr. Jeanson, an enthusiast who, with his son, had opened a museum at Nogent-L'Artaud to display the cars he had acquired during the 1970s and '80s.

Paul-Émile B had the idea of competing with this Brasier 'Torpedo' in the Peking-Paris rally organised in 2007 by Philip

Young. "On top of the difficulty of the rally itself, I set myself the challenge of taking part with the oldest possible car. The Brasier was ideal for this and my mechanic Michel Magnin therefore completely restored it, in a colour more in keeping with its period." The work was carried out in the spirit of the trip: for example, an additional fuel tank was fitted, as well as an extra



posé sur la transmission, en cherchant toujours à respecter la présentation d'époque et à rendre aussi discrètes que possibles les quelques modifications.

« Notre Brasier fut la plus ancienne à avoir parcouru les 14 000 km du rallye, dont 3 000 de piste parfois très difficiles, » rappelle Paul-Émile B.

Cette voiture effectuera par la suite d'autres rallyes et raids comme Paris-Istanbul ou un rallye Belgique-Sardaigne-Corse-Paris en 2022 où la voiture était tout à fait à l'aise sur des routes de l'intérieur de la Corse avec des montées et des descentes qui auraient rebuté n'importe quelle voiture moderne.

En excellent état dans sa belle peinture noire et dotée de son discret équipement de grands raids, cette voiture robuste, puissante et entretenue pour rouler est une monture idéale pour se lancer dans les randonnées les plus audacieuses ou pour partir en balade ou en voyage en famille ou avec une bande d'amis.

brake acting on the transmission, while seeking at all times to respect the period appearance of the car and to make the few modifications as discreet as possible.

"Our Brasier was therefore the oldest car to complete the rally's 14,000km, which included 3000km on sometimes very challenging tracks", Paul-Émile B recalled.

The car went on to compete in other rallies and long-distance events like the Paris-Istanbul or a rally from Belgium to Sardinia and Corsica and back to Paris in 2022, where it was quite at ease on the roads in inland Corsica, with its climbs and descents which would have discouraged any modern car.

In excellent condition with its attractive black paintwork and discreetly added equipment for long-distance rallies, this rugged, powerful and well-maintained car is ideal for the most intrepid adventures or simply a trip out with family or friends.



1995 BUGATTI EB110 GT

Carte grise française
French title

Châssis n° ZA9AB01E0RCD39099

1 200 000 - 1 500 000 €

- L'unique EB110 GT blanche (Bianco Monaco) construite
- Première main, seulement 19 387 kms d'origine
- État superbe, incroyablement préservée, rare bagage d'origine
- Révision effectuée chez B-Engineering en 2018

- *The only EB110 GT built in white (Bianco Monaco)*
- *One owner, only 19,389 kms from new*
- *Superb condition, incredibly well preserved, rare original piece of luggage*
- *Serviced by B-Engineering in 2018*



Regarder la vidéo
Watch the video

La Bugatti EB110 est le premier modèle de la marque produit après sa reprise par Romano Artioli en 1987. Présentée en septembre 1991 sur le Parvis de la Défense, à Paris, en présence d'Alain Delon, elle devait son nom au 110ème anniversaire d'Ettore Bugatti

et a révolutionné le monde des supercars. Les ingénieurs les plus brillants ont participé à sa conception, comme Paolo Stanzani, Marcello Gandini, les équipes de l'Aérospatiale et de Michelin, et son V12 de 3,5L doté de quatre turbocompresseurs développait >>>

The Bugatti EB110 was the company's first model after it had been taken over by Romano Artioli in 1987. Presented in September 1991 at La Défense in Paris, in the presence of Alain Delon, it owed its name to the 110th anniversary of the birth of Ettore Bugatti

and revolutionized the world of supercars. The most brilliant engineers contributed to its development: they included Paolo Stanzani, Marcello Gandini and the teams from Michelin and the Aérospatiale group. Its 3.5-litre V12 with four turbos produced >>>





>>> 560 ch à 8 000 tr/mn, puissance exceptionnelle pour l'époque. Capable de dépasser 340 km/h, c'était une des voitures de sport les plus rapides du monde et tous les essais de la presse spécialisée lui ont accordé une grande facilité de conduite, hommage à sa conception intelligente. Sa production est restée très limitée, avec moins de 100 exemplaires en version GT.

Elle était généralement livrée de couleur « bleu de France », mais l'exemplaire de la collection de Paul-Émile B se distingue justement par sa teinte blanche. Son propriétaire nous raconte pourquoi : *« La Bugatti EB110, dans sa couleur bleue habituelle, m'avait toujours semblé un peu pataude. Jusqu'au jour où, me promenant en touriste à Monaco, je suis tombé en arrêt devant cette version blanche dans la vitrine de Monte-Carlo Royal Motors. Elle m'a plu immédiatement et j'en ai fait l'acquisition. Depuis, elle m'a apporté beaucoup de satisfactions, elle est très agréable à conduire et d'une fiabilité exemplaire. »*

Homologuée le 10 mai 1995, cette Bugatti EB110 GT a été ensuite livrée à Monte-Carlo Royal Motors, concessionnaire exclusif à Monaco, où elle est restée exposée quelques mois avant d'être vendue à Paul-Émile B qui l'a immatriculée neuve en France en octobre 1996, d'abord au nom de sa société puis à son nom



propre. Cette voiture a fait l'objet d'un article dans le magazine Auto Rétro n°215 de novembre 1998.

En 2001, une expertise de Jean-Michel Cérède indiquait un kilométrage de 10 330 km. La voiture a toujours été suivie par Michel Magnin et utilisée régulièrement ce qui explique son état superbe aujourd'hui. Elle avait à peine 18 000 km quand en 2018 une révision complète fut effectuée chez B-Engineering, spécialiste basé à Campogalliano, là où se trouvait l'usine Bugatti d'Artioli, avec notamment remplacement des pneus Michelin, rectification des disques de freins et remplacement du pare-brise qui présentait quelques éclats. La facture d'entretien inclus au dossier totalise près de 12 000 €. >>>

>>> 560bhp at 8000rpm, an exceptional figure for the period. Able to exceed 340kph, it was one of the fastest sports cars in the world, and all the road tests in the specialised press acknowledged how easy it was to drive, a tribute to its clever design. Production was very limited, with fewer than 100 GT versions built.

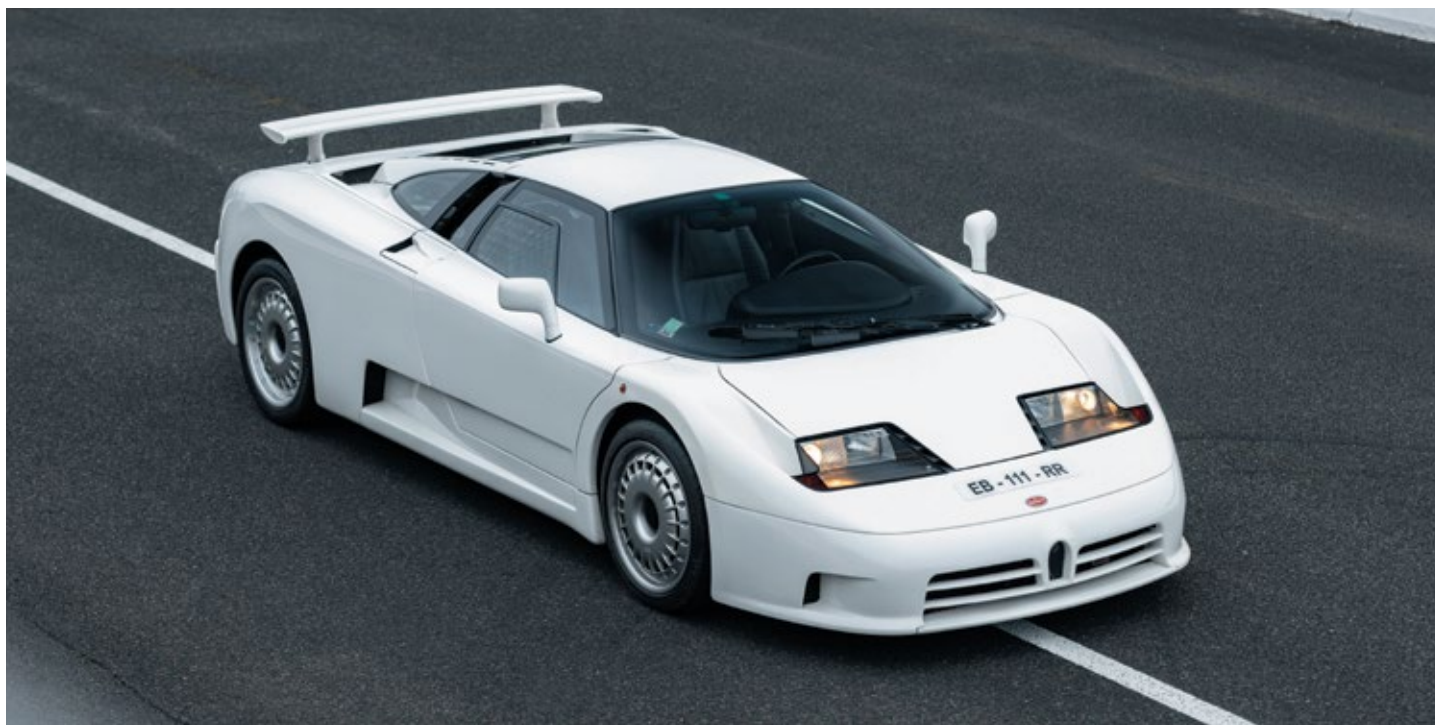
It was generally finished in French racing blue, but the model from Paul-Émile B's collection was set apart by its white paintwork. Its owner told us why: "In its usual blue, the Bugatti EB110 always seemed a bit clumsy to me. Until the day when I was wandering around Monaco as a tourist and stopped in front of this white version in the showroom

of Monte-Carlo Royal Motors. I liked it straightaway and bought it. Since then, it has given me a great deal of satisfaction, it's very pleasant to drive and exceptionally reliable."

Homologated on 10 May 1995, the EB110 GT was then delivered to Monte-Carlo Royal Motors, Bugatti's sole dealership in Monaco, where it remained on display for a few months before it was sold to Paul-Émile B, who registered it new in France in October 1996, first in the name of his company and then his own name. The car was featured in the magazine Auto Rétro in November 1998.

In 2001, a valuation report by Jean-Michel Cérède noted a mileage of 10,330km. The car has always been looked after by Michel Magnin and used regularly, which explains its superb condition today. It had covered barely 18,000km in 2018 when a full service was carried out by B-Engineering, a specialist at Campogalliano, where Artiolli's Bugatti factory had been located; the work included replacing the Michelin tyres, adjusting the brake discs and replacing the windscreen, which had a few chips. The bill for the service (on file) amounted to nearly 12,000€. >>>





>>> Il s'agit de l'unique EB110 GT blanche (Bianco Monaco) d'origine et, en tant que telle, elle a été invitée par Bugatti à Molsheim lors de la présentation en 2019 de la Centodieci, impressionnante hypercar de 1 600 ch produite à 10 exemplaires en hommage justement à l'EB110. N'affichant que quelque 19 387 km d'origine et dans un état impeccable à tous points de vue, encore équipée de son rare bagage d'origine, cette EB110 GT ajoute à ses exceptionnelles qualités routières sa couleur blanche qui, en plus d'en faire une rareté, donne à la ligne une apparence plus légère et tendue que les couleurs plus communes.

>>> *It is the only EB110 GT originally built in white (Bianco Monaco) and was therefore invited by Bugatti to Molsheim in 2019 for the presentation of the Centodieci, an impressive hypercar developing 1600bhp, of which 10 examples were built as a tribute to the EB110. With only 19 387km recorded and in immaculate condition in every respect, sold with its rare original piece of luggage, this EB110 GT adds to its exceptional performance and handling its white finish, which as well as making it very rare, gives it a lighter and tauter appearance than the more common colours.*



1930 BUGATTI TYPE 51 GRAND PRIX USINE

Titre de circulation
britannique
Dédouané dans l'Union
Européenne
British title
Customs cleared in the EU

Châssis n° 51154
Moteur n° 17

1 700 000 - 2 300 000 €

- Voiture d'usine, historique connu et suivi depuis l'origine
- Ayant appartenu au Prince Bertil de Suède et à Ralph Lauren
- Évolution technique expliquée par l'histoire de la voiture
- Excellent état, éligible partout

- *Works car, continuous and well-documented history from new*
- *Formerly owned by Prince Bertil of Sweden and Ralph Lauren*
- *Technical changes explained by the car's history*
- *Excellent condition, eligible for all events*

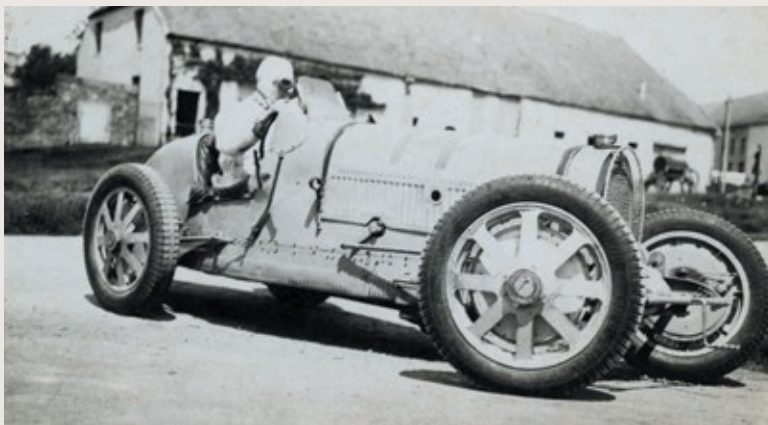


Regarder la vidéo
Watch the video





Robert Benoist à l'entraînement Monthlery Printemps 1934
© Archives Pierre-Yves Laugier



Barowski en virage à Chimay le 9 juin 1935
© Archives Pierre-Yves Laugier



J. Delorme avec 51149 en caisse sport qui sera posée sur 51154 en 1936 © Archives Pierre-Yves Laugier



Prince Bertil © Archives Pierre-Yves Laugier



Prince Bertil © Archives Pierre-Yves Laugier



Vers 1938 aux USA © Archives Pierre-Yves Laugier

Les Bugatti Grand Prix ont souvent un passé mouvementé. Si bien que se trouver en face d'une voiture d'usine est rarissime. Son histoire même est connue et permet de comprendre toutes ses évolutions techniques. C'est le cas de la Type 51 que nous proposons ici, née voiture d'usine avec ensuite une existence entre des mains privées dont certaines prestigieuses ou célèbres,

comme le Prince Bertil de Suède, ou le grand couturier et collectionneur Ralph Lauren.

Cette voiture est née Type 35. En effet, les sept dernières Type 35B sont assemblées à l'usine au début de 1930. Parmi elles, deux deviendront les Type 51 à moteurs 17 et 18. Une note indique : « Targa comp 27.2.1930, moteur N°205,>>>

Bugatti's Grand Prix cars have often had an eventful life. To come face to face with a works car is therefore extremely rare. Even its history is known and allows us to understand all the technical changes it has undergone. Such is the case for the Type 51 we are offering here, which began life as a works car and then continued in private hands, including some

prestigious or famous owners such as Prince Bertil of Sweden and the great fashion designer and collector Ralph Lauren.

The car started out as a Type 35. The last seven Type 35Bs were built at the factory at the beginning of 1930. Among them, two became Type 51 cars with engines 17 and 18. A note states:>>>

>>> pistons 28 1/2 mm, Plaque 8 mm, vilebrequin N°211 transformé en type 51 N°17 le 7 juillet 1931. » Il s'agit de la future Bugatti 51154, celle qui est proposée ici.

La Type 35B à moteur 207 verra celui-ci transformé le même jour en moteur Type 51 N°18 et deviendra la voiture 51151. Ces deux voitures, 51151 et 51154, nées en juillet 1931 en version 2 300 cm³ seront, après leur carrière « usine », livrées toutes deux en 1934 en version 1 500 cm³ à des clients particuliers.

Il est possible que la Type 35B à moteur 205, future 51154, ait reçu en 1930 l'identité 4961 et qu'elle ait été l'une des quatre Type 35B d'usine à la Targa Florio, en mai de cette année-là, mais rien n'est venu confirmer cette hypothèse.

Lorsque les Type 51 à moteurs 17 et 18 sont prêtes en juillet 1931, il est trop tard pour les aligner au Grand Prix de Spa, mais nous pensons que notre voiture moteur 17 est celle de Williams au Grand Prix du Nürburgring, le 19 juillet 1931. Les détails de carrosserie, tels que

le capot de Type 35 dont l'orifice de clapet de décharge en position haute est obstrué, ou l'ouverture dans le tablier pour une roue de secours coté conducteur, sont similaires à ceux observés sur 51154 lors de sa livraison au client en 1934.

Nous pensons que, à cette époque, la voiture est le plus souvent utilisée comme mulet d'entraînement. Ainsi, Louis Chiron participe aux essais du Grand Prix de la Marne le 3 juillet 1932, au volant d'une Type 51 équipée d'un bouchon de radiateur et de deux bouchons de réservoir de Type 35, vissés, détails retrouvés sur 51154 lorsque celle-ci est aux mains de Robert Benoist en essai à Montlhéry en mars 1934, avant son retour à la compétition six ans plus tard.

Les notes de réparations des moteurs de Type 51 indiquent, aux dates des 9 et 19 août 1932 : « Révision du moteur N°17. Le cylindre était cassé à la partie arrière, renforcé le cylindre par une plaque de 2 mm. Monté des pistons de 35mm. Remonté comme série »...

>>> *"Targa comp 27.2.1930, engine no. 205, pistons 28 1/2 mm, plate 8 mm, crankshaft no. 211 converted into a type 51 no. 17 on 7 July 1931." It was the future Bugatti 51154, the car offered for sale today.*

For its part, the Type 35B with engine 207 was converted the same day with the Type 51 engine no. 18 and became car 51151. These two cars, 51151 and 51154, began life in July 1931 as 2300cc models, but after their career as works cars they were both delivered to private customers in 1934 as 1500cc models.

It is possible that the Type 35B with engine 205, the future 51154, was given the identity 4961 in 1930 and that it was one of the four works Type 35Bs to compete in the Targa Florio in May that year, but there is no evidence to confirm this.

When the Type 51s with engines 17 and 18 were ready in July 1931, it was too late to enter them in the Spa Grand Prix, but we believe

that 'our' car with engine 17 is that driven by Grover-Williams at the Nürburgring Grand Prix on 19 July 1931. Details of its bodywork, such as the Type 35 bonnet with the supercharger blow-off outlet higher up and obstructed, or the opening in the bulkhead for a spare wheel on the driver's side, are similar to those observed on 51154 when it was delivered to the customer in 1934.

We believe that at the time the car was used most often as a test mule. Louis Chiron thus took part in testing for the Grand Prix de la Marne on 3 July 1932, driving a Type 51 fitted with a radiator cap and two Type 35 screw-on fuel filler caps, details also seen on 51154 when it was driven by Robert Benoist for testing at Montlhéry in March 1934, before it returned to competition six years later.

The notes for repairs to the Type 51 engines indicate, for 9 and 19 August 1932: "Overhaul of engine no. 17. Rear part of





« Transformé le pont AR N°17 et le CV N°22 en pont et CV de série ».

La voiture à moteur N°17 est assemblée avec le pont arrière N°17 et le carter de boîte de vitesse N°22. En 1933, il existe peu de notes concernant cette voiture, qui ne semble pas participer à des épreuves officielles. De janvier à avril 1933: « Monté un couple 11x55 dans le pont, revu la commande de compteur qui perdait de l'huile, démonté le 11 février le compresseur spécial de la voiture 17 et remonté sur le moteur 26. »

Ceci semble indiquer que notre voiture utilisait à ce moment-là un compresseur spécial ; l'hypothèse d'une voiture d'essai se confirme.

Les dernières notes d'usine concernant cette voiture datent de début février 1934 : « Révisé le pont 17, changé les arbres de roues, les moyeux et la boîte de diff. Monté pignon avec roulements Timken 15x54. Moteur 17 : Monté des pistons 35mm. Cale sous-cylindre 6+3 mm. tubulure adm et compresseur 52 diam. Pièces neuves : AC-Cylindre-Carter distribution. AC avec multiplicateur ».

Type 51 à châssis 51114, moteur 17

Transformée en version 1500 cm³, la voiture est vendue le 13 juillet 1934 à Claude Bossu, de Roubaix, pour la somme de 86 400 francs et, le 19 juillet, il l'immatricule 8143 MB 9. La carte grise porte la mention « Type 51 14CV » ce qui correspond bien à la cylindrée de 1500 cm³.

Claude Bossu est le premier et dernier pilote à utiliser la voiture à moteur N°17 en configuration 1500 cm³. Il a déjà une petite expérience des Bugatti car il a participé au Grand Prix de Chimay en mai 1934 au volant d'une Type 37, terminant troisième de sa catégorie. Dans un courrier du 28 juillet 1934 adressé au concessionnaire de Niort, il confie vouloir vendre sa Bugatti 37 car il a fait l'acquisition d'une 1500 huit-cylindres double arbre, plus rapide. Originaire d'une famille d'industriels, Claude Bossu court sous le pseudonyme Barowski, afin de ne pas mêler la famille à ses coupables et peu sérieuses activités de pilote du dimanche...

Palmarès de Barowski

Nous avons eu la chance de rencontrer Claude Bossu, alias Barowski, et il nous a commenté son palmarès avec cette Bugatti Type 51, n° 51154 :

- Mont Ventoux, septembre 1934 : vainqueur en catégorie 1500.
- Monthéry, octobre 1934, course du KM : deuxième en 1500.
- Grand Prix des Frontières, Chimay, 9 juin 1935 : cinquième à la moyenne de 112,577km/h.
- Eymoutiers, 11 août 1935 : vainqueur en 1500. Ce jour-là, il se souvient avoir tenu tête à la rapide Anna Itier, à bord d'une Bugatti 51A.
- Lectoure, 1er septembre 1935 : meilleur temps de la journée, record battu à 92,044 km/h de moyenne.
- Monthéry, 3 mai 1936, Km départ arrêté : deuxième derrière Chaudé sur la 51 ex-Gaupillat.>>>

the cylinder broken, cylinder strengthened with a 2mm plate. 35mm pistons fitted. Reassembled as standard" ... "Rear axle no. 17 and gearbox housing no. 22 converted to standard items."

The car with engine no. 17 was assembled with rear axle no. 17 and gearbox housing no. 22. For 1933, there are few notes relating to the car, which appears not to have competed in any official events. From January to April 1933: "5.00:1 final drive ratio fitted, attention to speedometer drive (losing oil), special supercharger from car 17 removed on 11 February and fitted to engine 26."

This seems to suggest that 'our' car was equipped at the time with a special supercharger, confirming the hypothesis that it was a test car.

The last notes from the factory relating to the car date from February 1934: "Rear axle 17 serviced, axle shafts, hubs and diff box changed. Gearwheel with Timken 15x54 bearings fitted. Engine 17: 35mm pistons fitted. Sub-cylinder shim 6+3mm, inlet manifold and supercharger diameter 52. New parts: camshaft-cylinder-timing gear case. Camshaft with multiplier."

Type 51, chassis no. 51114, engine no. 17

Converted into a 1500cc model, the car was sold on 13 July 1934 to Claude Bossu from Roubaix for 86,400 francs, and on 19 July, he registered it as 8143 MB 9. The

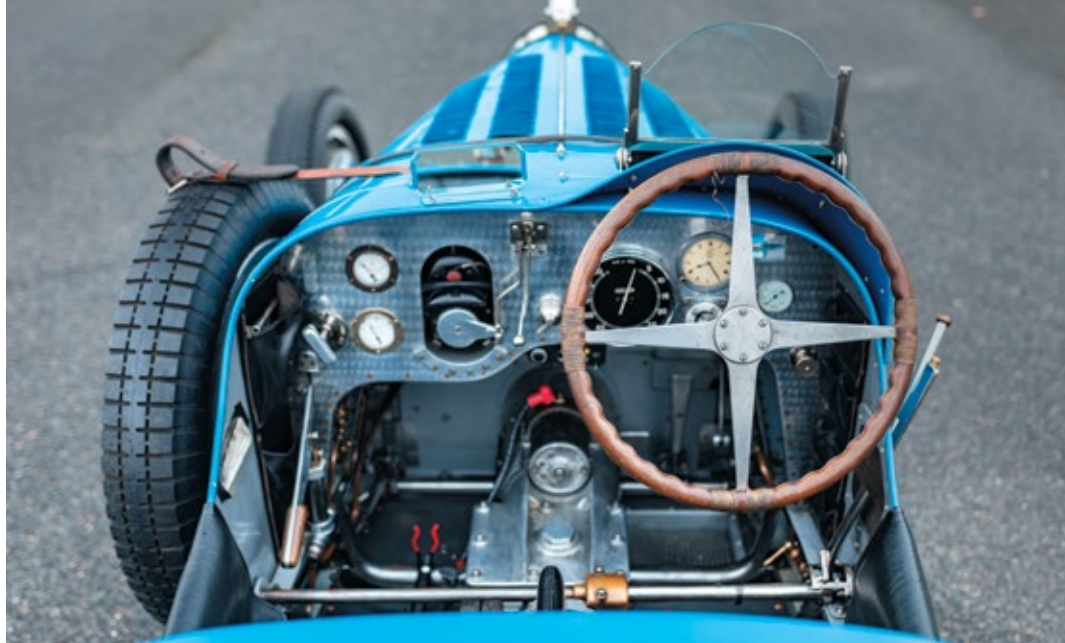
registration document is marked "Type 51 14CV", which corresponds to its 1500cc capacity.

Bossu was the first and last racing driver to use the car with engine no. 17 in 1500cc guise. He already had a little experience with Bugattis as he had taken part in the Chimay Grand Prix in May 1934, finishing third in his class with a Type 37. In a letter dated 28 July 1934 to the dealer in Niort, he told him that he wanted to sell his Type 37 as he had bought a quicker eight-cylinder twin-cam 1500. From a family of industrialists, Bossu raced under the name Barowski, so that his family would not be associated with his frivolous and reprehensible pastime as a Sunday racer ...

Barowski's results in competition

We had the good fortune to meet Claude Bossu, aka Barowski, and he commented on the results he achieved with this Bugatti Type 51, chassis no. 51154:

- Mont Ventoux, September 1934: winner of the 1500cc class.
- Monthéry, October 1934, one-kilometre race: second in the 1500cc class.
- Grand Prix des Frontières, Chimay, 9 June 1935: fifth at an average speed of 112.577kph.
- Eymoutiers, 11 August 1935: winner of the 1500cc class. He recalled how he stood up that day to Anna Itier, a quick driver in her Bugatti 51A.
- Lectoure, 1 September 1935:>>>



>>>- Coupe des Indépendants : deuxième des 1500 derrière la 51A de Villeneuve.

- Grand Prix des Frontières, Chimay, 31 mai 1936. Peu après le départ, un duel se précise entre Barowski et Hertenberger, sur MG : « J'essayais depuis un certain temps de le doubler, mais il n'y mettait pas beaucoup de bonne volonté. » Barowski est aveuglé par les jets de boue projetés par les roues avant de la MG. « Le récit du Grand Prix de 1936 se confond ensuite avec celui de mon vol plané dans une pâture en contrebas. Vu le mauvais temps, elle était complètement détrempée, donc pas de spectateurs, et cela a amorti ma chute. L'organisation des courses était assez folklorique : à cette époque, je travaillais chez mes parents toute la semaine, j'arrivais à Chimay le samedi et repartais le lundi matin très tôt, pour être au travail à huit heures. Ça ne rigolait pas ! »

Évolution

Après cette course qui aurait pu être tragique, Claude Bossu décide de mettre un terme à sa carrière de pilote amateur, comme il le raconte :

« Après l'accident, le châssis de la Bugatti était faussé ; le moteur avait peu souffert mais une patte de fixation avait dû être cassée. J'ai alors vendu l'auto à un ami qui possédait un garage à Boulogne-sur-Seine, Jean Delorme, président de l'AGACI. Celui-ci mit mon moteur 1500 cm³ dans son châssis 2300 cm³. » (Châssis 51149).

La voiture est officiellement enregistrée à Paris en août 1937, mais la vente effective date sans doute de l'été 1936. Ces confidences de Claude Bossu obtenues de première main sont capitales pour comprendre la suite de l'histoire de 51154 et expliquer les pièces moteurs ex-51149 qui se trouvent dans la voiture actuelle.

Jean Delorme modifie son châssis 51149 en monoplace avec boîte Cotal et y installe le moteur 51154 en conservant le carter inférieur gravé 51149. Ce moteur seul sera retrouvé à Neuilly dans les années cinquante et, exporté aux USA, il donnera naissance à une nouvelle 51149.

La 51154 a toujours conservé son carter inférieur gravé « 51154/17 ». Seul son haut moteur et son bloc proviennent de 51149 et en font une 2300 cm³ depuis 1936.

Nous avons la preuve que Delorme s'engage dès septembre 1936 à Montlhéry au volant d'une 1500 cm³ et que dès l'automne 1936, il va mettre en vente ses deux Type 51. La première annonce est publiée dans la revue de l'AGACI en octobre, puis en novembre et décembre 1936.

« Vends Course 1.500 cmc, 2 arb. cames, 8 cyl, compres. avec plateau remorque, 2 roues, 30.000ff. »

Et « Course 2.600cmc, 2 arb. cames, 8 cyl, compres. montage spécial, formule A.C.F, permet utilisation en 2 carburateurs, équipement sport compl, peinture neuve, plateau remorque surb. 2 roues, le tout : 35 000 ff. Jean Delorme ».

>>> best time of the day, setting a new record at an average of 92.044kph.

- Montlhéry, 3 May 1936, one-kilometre race from a standing start: second behind Chaudé in the ex-Gaupillat 51.

- Coupe des Indépendants: second in the 1500cc class behind Villeneuve's 51A.

- Grand Prix des Frontières, Chimay, 31 May 1936. Soon after the start, a duel began between Barowski and Hertenberger, driving an MG: "I'd been trying for a while to overtake him, but he wasn't having it." Barowski was blinded by the mud thrown up by the MG's front wheels.

"The story of the 1936 Grand Prix then merges into that of my taking flight and landing in a meadow below the track. Given the bad weather, it was completely waterlogged, so there were no spectators, and that broke my fall. The organisation of the races was the stuff of folklore: at the time, I was working at my parents' place all week, I used to arrive at Chimay on Saturday and leave very early on Monday morning, to be back at work at eight. We didn't mess about!"

Technical changes

After this race, which could have ended in tragedy, Bossu decided to end his career as an amateur racing driver, as he told us:

"After the accident, the chassis of the Bugatti was bent; the engine hadn't suffered much damage, but

a mounting bracket must have broken. I therefore sold the car to a friend who owned a garage at Boulogne-sur-Seine, Jean Delorme, the president of the AGACI. He installed my 1500cc engine in his 2300cc chassis." (Chassis no. 51149).

The car was officially registered in Paris in August 1937, but the actual sale no doubt took place in summer 1936. These stories which we learned from Bossu at first hand are essential to understand the rest of 51154's history and to explain the presence of some engine parts from 51149 in the car today.

Delorme converted his chassis 51149 into a single-seater with a Cotal gearbox and installed the engine from 51154, while keeping the lower crankcase engraved as 51149. The engine was found at Neuilly in the 1950s and exported to the USA, where it gave birth to a new 51149.

51154 always kept its lower crankcase engraved 51154/17. Only its top end and block came from 51149 and made it a 2300cc engine from 1936.

We have evidence that in September 1936, Delorme entered a race at Montlhéry driving a 1500cc car and that in autumn 1936, he put his two Type 51s up for sale. The first advertisement was published in the AGACI magazine in October, and then in November and December 1936.

"For sale: Racing model, 1500cc, DOHC, 8-cyl., supercharged, with trailer, 2 wheels, 30,000FF."

And "Racing model, DOHC, 8-cyl., special A.C.F. Formula supercharger, can be used with 2 carburettors, complete motorsport equipment, new paint, lowered trailer with 2 wheels, the lot for 35,000FF. Jean Delorme."

We believe that at this time the repainted 2600cc car with motorsport equipment was 51154/ engine 51149.

Most likely in December 1936 or the start of 1937, the car was bought in Paris by Prince Bertil, the third son of King Gustav VI of Sweden and who was then under 25. It was undoubtedly his first racing car and he would go

Nous pensons qu'à ce moment-là, la voiture repeinte, en 2600 cm³ et équipement sport est 51154/moteur 51149.

Sans doute en décembre 1936 ou au début de 1937, la voiture est achetée à Paris par le prince Bertil, troisième fils du roi Gustav VI de Suède, alors qu'il a moins de 25 ans. C'est sans doute sa première vraie voiture de course et, plus tard, il possèdera des Ferrari. Des photos du prince à côté de sa voiture en version sport ont été prises avenue Foch, à Paris et le cliché, capot ouvert, montre deux renflements de part et d'autre du compresseur, qui semblent faits pour abriter un compresseur de taille inhabituelle, ce qui rappelle l'annonce « Compresseur montage spécial formule A.C.F. »

Nous retrouverons ce capot modifié sur la photo de la période Parkinson aux USA.

En 1937, la voiture est vendue à Jack Lemon-Burton, qui va ensuite rapidement trouver un client pour sa 51154 en version 2300 cm³. Au plus tard début 1938, la voiture est indiquée dans ses registres de vente sous la mention : « Bugatti Double Cam 2.3. 51154. £ 180. D.B. Parkinson. £ 135 plus £ 45 duty including delivery to Los Angeles ».

Américain original, passionné de voitures de course, Donald Parkinson achète la voiture au téléphone, sans l'avoir vue, et la faire expédier aux USA. Elle est toujours équipée des ailes sport posées par Delorme à l'origine sur 51149.

Un an plus tard, autour de 1939, la voiture est achetée par George D. Parrish, frère de l'auteur Anne Parrish et qui, atteint d'une maladie incurable, se donne la mort le 6 août 1941. Ses voitures sont alors sûrement vendues à Tommy Lee, collectionneur excentrique et riche, qui a pris >>>

on to own Ferraris. Photographs show the Prince next to his car in its sporting configuration on the avenue Foch in Paris; in one of them, with the bonnet open, two bulges can be seen on either side of the supercharger which appear to have been made to accommodate an unusually large supercharger; a reminder of the advert: "Special A.C.F. Formula supercharger".

The same modified bonnet is visible in a photo from the car's time with Donald Parkinson in the States.

In 1937, the car was sold to Jack Lemon-Burton, who quickly found a customer for his car 51154 in 2300cc guise. By early 1938 at the latest, the car was listed in his sales records as: "Bugatti Double Cam 2.3. 51154. £ 180 D.B. Parkinson. £ 135 plus £ 45 duty including delivery to Los Angeles".

An American character and racing car enthusiast, Parkinson bought the car over the phone, without seeing it, and had it shipped to the USA. It still had the sports-type wings originally fitted by Delorme to 51149.

A year later, around 1939, the car was bought by George D. Parrish, the brother of the writer Anne Parrish, and who, suffering from an incurable illness, took his own life on 6 August 1941. His cars were then certainly sold to Tommy Lee, an eccentric and extremely wealthy collector, who took over from his father as head of the Cadillac dealership for the West Coast of the States and who owned before 1940 a collection of exceptional cars, including several Talbot T 150 SS, Alfa Romeo 2300 and 1927 Delage Grand Prix models ...

In 1941, Lee entered the Bugatti in the race at Muroc Dry Lake. >>>





>>> la succession de son père à la tête de la concession Cadillac pour la Côte Ouest des USA et qui possède avant 1940 une écurie de voitures exceptionnelles, dont plusieurs Talbot T 150 SS, Alfa Romeo 2300, Delage GP de 1927...

En 1941, il engage notamment la Bugatti à la course de « Muroc Dry Lake ». Et en 1946 il la cède à W. Hudson Mills qui la décrit ainsi dans la revue *Bugantics* de 1951 :

« En 1946, j'ai eu la chance d'acquérir une Type 51 Grand Prix de 2300 cm³. Elle fut d'abord la propriété du prince Bertil puis vint à Indianapolis et sur la Côte Ouest où elle fut utilisée sans retenue pour des essais en course sur le lac Muroc Dry et à Pikes Peak. Dans cette dernière épreuve, il m'a été rapporté qu'elle fit sensation avec une performance à plus de 225 km/h, utilisant un rapport de pont de 13×54. Lorsque je l'ai achetée, elle était en très mauvais état, ayant été abîmée par un mécanicien mal inspiré, et la boîte n'avait pas résisté aux traitements infligés ».

Hudson Mills se lance dans une remise en état et obtient des pignons de boîte provenant du stock de l'agent de New York, alors qu'un bloc et un jeu de pistons complet sont fournis par l'usine Bugatti. Un nouveau tableau de bord est fabriqué, toutes les pièces fixées au châssis sont polies ou chromées. La voiture sera terminée au printemps 1951.

Mills est un des premiers membres actifs de la section du New Jersey du Sports Car Club of America (SCCA). Dans le Bugatti

Book de 1954, il est répertorié comme propriétaire de la voiture à son adresse du 90, Washington Street, East Orange, NJ. Il est encore le propriétaire supposé dans le Bugatti Register and Data Book de HG Conway, en 1962.

La voiture semble vendue à Bob Fergus vers 1965-1966. Celui-ci est un des plus importants agents Volkswagen américains. Dès 1951 il fréquente les réunions du SCCA et, en 1952, il court sur sa première Bugatti, une Type 35B, puis une Jaguar type C l'année suivante. En 1955, il acquiert auprès d'un autre collectionneur de l'Ohio, Woody Garber, le cabriolet 57SC Gangloff (châssis 57563). Quelques années plus tard, la Type 51 la rejoint et Bob Fergus conserve les deux voitures pendant près de 20 ans, jusqu'en janvier 1986 où Ralph Lauren le persuade de les lui vendre. Elles partent alors en Grande-Bretagne, pour être restaurées dans l'atelier de Crosthwaite & Gardiner. La remise en état de la Type 51 durera exactement quatre ans, de mars 1989 à mars 1993. Elle restera en possession du couturier jusqu'en 2003, pendant vingt donc et sera acquise par Paul-Emile B. cette année-là qui prendra part à de très nombreuses courses historiques.

Inspection de la Bugatti 51154

Nous avons pu inspecter brièvement une première fois 51154 dans cet atelier, vers 1990. Le cadre de châssis portait gravé le numéro 482, qui correspond à un cadre de Type 35 compresseur de

>>> *Then in 1946, he sold it to W. Hudson Mills, who described it in the magazine Bugantics in 1951:*

"In 1946, I had the chance to buy a 2300cc Type 51 Grand Prix. It was initially owned by Prince Bertil before coming to Indianapolis and the West Coast, where it was driven hard in testing at Muroc Dry Lake and Pikes Peak. At the latter event, I am told it created a sensation, reaching over 225kph with a 4.15:1 final drive ratio. When I bought it, it was in very poor condition: it had been damaged by a misguided mechanic and the gearbox had not survived the abuse inflicted on it."

Mills set about restoring the car and obtained a set of gearwheels from the stock held by the agent in New York, while the Bugatti factory supplied an engine block and a complete set of pistons. A new dashboard was fabricated and all the parts fixed to the chassis were polished or chrome-plated. The car was finished in spring 1951.

Mills was one of the earliest active members in the New Jersey section of the Sports Car Club of America (SCCA). In the Bugatti Book from 1954, he is listed as the owner of the car, registered to his address at 90, Washington Street, East Orange, NJ. He was still presumed to be the owner in Hugh Conway's Bugatti Register and Data Book in 1962.

The car was apparently sold to Bob Fergus around 1965-1966. Fergus was one of the biggest Volkswagen dealers in North America. From 1951 onwards, he attended the SCCA meetings and in 1952, he raced with his first Bugatti, a Type 35B, and then with a C-Type Jaguar the following year. In 1955, he bought the 57SC Gangloff cabriolet (chassis no. 57563) from another collector in Ohio, Woody Garber. A few years later, it was joined by the Type 51, and Fergus kept both cars for nearly 20 years, until January 1986, when Ralph Lauren persuaded him to sell them to him. They then went to the UK, to be restored by Crosthwaite & Gardiner. The restoration of the Type 51 took exactly four years, from March 1989 to March 1993. It remained in the couturier's possession for twenty years, until 2003, when it was acquired by Paul-Emile B., who took part in numerous historic races.

Inspection of the Bugatti 51154
We were able to briefly examine 51154 for the first time in Crosthwaite & Gardiner's workshop around 1990. The chassis frame had the number 482 engraved on it, corresponding to a frame from a supercharged Type 35 from the end of 1927. This number was confirmed at the time by the English experts who inspected it. Since then, the number '4' has become a '7'. The reason is undoubtedly that

fin 1927. Ce numéro est confirmé par l'inspection à l'époque des experts anglais. Depuis, le chiffre 4 est devenu 7. La raison est sans doute que ce nombre, trop bas pour être celui d'un cadre de Type 51 de 1934, a dérangé. Cela ne porte pas préjudice à la voiture qui est, nous le savons maintenant, basée sur un cadre ancien de Type 35.

Ce cadre est soit celui d'origine de la Type 35B moteur 205, qui aurait alors été pris dans un stock ancien lors de son montage en 1930, soit celui d'un Type 35 provenant fin 1936 du garage de Jean Delorme dans l'hypothèse où le cadre faussé de 51154 n'aurait pas été réutilisable.

L'analyse récente de la voiture montre que le moteur porte sur sa face antérieure le numéro 27, correspondant au moteur 2300 cm³ de 51149.

Le carter d'entraînement du compresseur est gravé 205, en référence au moteur de Type 35 qui équipait ce châssis à l'origine. Une autre partie du carter d'entraînement ainsi que le compresseur sont gravés 28, car ils proviennent de la voiture 51132 qui était en Californie dans les années 40. Le carter inférieur est bien l'original de 51154 dont il porte le numéro de châssis et le numéro de moteur 17.

La boîte de vitesse est gravée 17, et provient de la voiture 51127, qui appartient à Joel Finn qui fut brièvement copropriétaire de 51154 du temps de Bob Fergus.

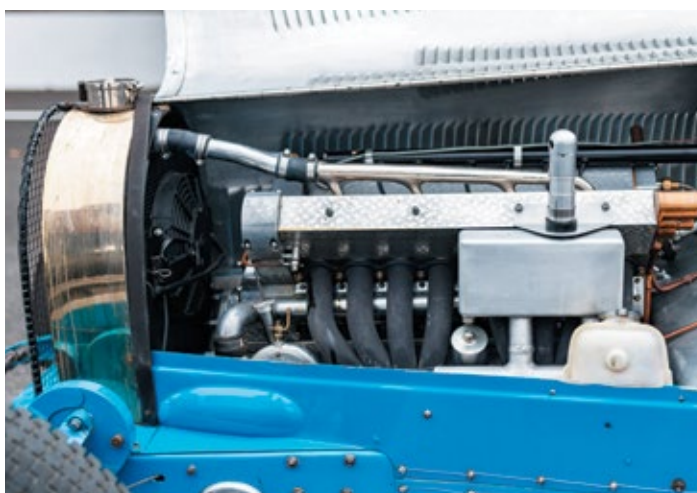
Le pont arrière est gravé 17 et « 14-13x54 RT ». Certains chiffres semblent voir été regravés bien qu'anciens. La jambe de force porte le numéro 17.

L'essieu avant n'est pas numéroté mais il est creux et du gros modèle correct pour un Type 51.

La carrosserie est neuve, réalisée en Grande-Bretagne lors de la restauration, mais les armatures du tablier sont originales.

Conclusion

La voiture présentée à la vente possède un historique complet depuis sa sortie d'usine et même avant ! L'évolution de ses modifications et pièces de remplacement au cours de sa longue carrière en course est expliquée par son histoire particulière.



Elle a été une Type 51 d'usine pendant trois années complètes avant sa vente au premier client particulier, et a été utilisée par Williams, Chiron et Benoist comme voiture d'essai. Aux mains de son premier propriétaire privé, elle a remporté de belles victoires sur le plan national.

Elle a été entièrement restaurée dans les années 90, est en parfait état de fonctionnement et a été entretenue par un des meilleurs mécaniciens français, Michel Magnin. Paul-Émile B a pris part à de nombreuses courses historiques comme le GP Historique de Monaco à trois reprises, Goodwood, et plusieurs rallyes Bugatti. Essayée en décembre sur le circuit de Montlhéry, nous avons pu constater un fonctionnement optimal et ressenti les mêmes émotions qu'à l'époque. Un rêve transmissible.

Pierre-Yves Laugier
pour Artcurial

with the number 28, since they came from car 51132, which was in California in the 1940s. The lower crankcase is certainly the original one from 51154, and is marked with that car's chassis number and engine number 17.

The gearbox is engraved with the number 17 and comes from car 51127, which belonged to Joel Finn, who was briefly the co-owner of 51154 during its time with Bob Fergus.

The rear axle is engraved "17" and "4-13x54 RT". Some of the figures, although old, appear to have been re-engraved. The torque strut has the number 17 marked on it.

There is no number on the front axle, but it is hollow and the correct large model for a Type 51.

The bodywork is new and was made in the UK during the restoration, but the framework for the bulkhead is original.

Conclusion

The car presented for sale has a complete history since leaving the factory, and even before! Its exceptional history explains the changes made and the replacement parts fitted during its long racing career.

It was a works Type 51 for three full years and was used by Grover-Williams, Chiron and Benoist as a test car before being sold to its first private owner, in whose hands it scored some great victories in national events.

It was completely restored in the 1990s and is in perfect running order, having been maintained by one of the best French mechanics, Michel Magnin. Paul-Émile B took part with it in many historic events such as the Monaco Historic Grand Prix on three occasions, Goodwood, and several Bugatti rallies. When we tested it on the track at Montlhéry in December, it ran superbly and we felt the same emotions as its drivers back in the day. A dream to be handed down.

Pierre-Yves Laugier
for Artcurial

this number, too low to be that of a Type 51 frame from 1934, bothered people. This in no way detracts from the car, which, we now know, was based on an old Type 35 frame.

This frame is either the original one from the Type 35B with engine 205, which is thought to have been taken from old stock when it was assembled in 1930, or that of a Type 35 which came from Jean Delorme's garage at the end of 1936, if we assume that the bent frame from 51154 could not be reused.

Recent analysis of the car shows that the front of the engine is marked with the number 27, which corresponds to the 2300cc engine from 51149.

The drive housing for the supercharger is engraved with the number 205, referring to the Type 35 engine which was originally installed in this chassis. Another part of the drive housing and the supercharger are engraved

1942 PONTIAC CABRIOLET « TOUR DU MONDE »

Carte grise française
French title

Châssis n° P6KA10890

20 000 - 30 000 €
Sans réserve / No reserve

• A participé avec succès au raid "Around The World In 80 Days Motor Challenge" en 2000

• Préparation très soignée, modifications mécaniques sérieuses et discrètes

• Peinture originale témoignant de cette superbe aventure

• Successfully took part in the 'Around The World In 80 Days Motor Challenge' in 2000

• Meticulously prepared, discreetly and thoughtfully modified

• Original paintwork a reminder of this great adventure



Paul-Émile B. a souhaité participer au Tour du Monde en 80 jours organisé pour l'an 2000. Il choisit une Pontiac cabriolet 1942 qu'il achète en Uruguay et remet en état pour le raid, avec l'aide de son mécanicien Michel Magnin. Des modifications techniques ont été apportées, comme l'installation de réservoirs supplémentaires et le remplacement du moteur d'origine par un moteur GMC plus robuste.

Paul-Émile voulait que ce voyage ait un but humanitaire, en soutenant un orphelinat en Inde. Les enfants de l'orphelinat ont fait des dessins qui ont été reproduits sur la carrosserie de la voiture, peinte et

vernée dans chaque pays traversé. De plus, un site internet a permis de collecter des fonds pour l'orphelinat. Le périple de 37 000 km a traversé plusieurs continents, de Londres à Marrakech, en passant par la Chine, l'Alaska, et New York.

Depuis, la Pontiac a participé à d'autres rallyes, dont un Pékin-Paris via l'Iran, et reste en bon état avec sa peinture originale et ses équipements spéciaux. Elle est prête à repartir pour de nouvelles aventures ou simplement pour des balades, offrant le confort et la fiabilité d'un cabriolet américain.

Paul-Émile B. wanted to participate in the 80-day World Tour organized for the year 2000. He chose a 1942 Pontiac convertible, which he bought in Uruguay and restored for the raid with the help of his mechanic Michel Magnin. Technical modifications were made, such as adding extra fuel tanks and replacing the original engine with a more robust GMC engine.

Paul-Émile wanted the journey to have a humanitarian purpose, supporting an orphanage in India. The children at the orphanage made drawings, which were reproduced on the

car's bodywork, painted and varnished in each country they passed through. Additionally, a website helped raise funds for the orphanage. The 37,000 km journey crossed several continents, from London to Marrakech, via China, Alaska, and New York.

Since then, the Pontiac has participated in other rallies, including a Beijing-Paris via Iran, and remains in good condition with its original paintwork and special equipment. It is ready for new adventures or simply for leisurely drives, offering the comfort and reliability of an American convertible.



1974 HONDA Z600

Carte grise française
French title

Châssis n° 1011254

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

- Superbe restauration par Michel Magnin
- Carnet d'entretien, manuel, double des clés
- Historique et documentation exceptionnelle
- Rarissime en Europe

- *Superb restoration by Michel Magnin*
- *Maintenance booklet, manual, spare keys*
- *History and exceptional documentation*
- *Extremely rare in Europe*



Comme nous l'indique le carnet d'entretien d'origine, cette belle petite Z600 a été vendue neuve à Mme Pesque à Deauville les Rouen, le 15 mars 1974. On peut d'ailleurs suivre sur le carnet l'évolution du kilométrage, avant qu'elle ne soit vendue, en 1982, dans les Vosges.

La voiture fut ensuite soigneusement conservée par son fils jusqu'à son décès en 2013. Date à laquelle la Z600 fut découverte, en très bel état d'origine, à redémarrer, par un grand collectionneur parisien. Elle avait environ 42 000 km au compteur ce qui d'après le carnet d'entretien était probablement son kilométrage d'origine et qui explique qu'elle était si bien préservée.

En 2022 Michel Magnin cherchait un projet de restauration pour occuper sa retraite. La coque fut mise à nue après un traitement anti-rouille des parties inférieures et repeinte. Le faisceau électrique fut entièrement revu, le circuit de freinage complet est neuf. Le moteur avait été refait à 36 000 km et fonctionnait de façon satisfaisante, un échappement sur mesure fut conçu par Michel Magnin. La voiture, dans un état exceptionnel d'origine, a pu conserver son intérieur et son accastillage d'origine.

Vendue avec son carnet d'entretien, son manuel d'utilisateur d'origine, son double des clés, un important dossier de factures, c'est une occasion unique d'acheter la plus belle des Z600.

As the original service booklet shows, this beautiful little Z600 was sold new to a Ms Pesque in Deauville les Rouen on 15 March 1974. The logbook shows the mileage of the car before it was sold in 1982 in the Vosges.

The car was then carefully preserved by her son until his death in 2013. It was then that the Z600 was discovered, in very good original condition and able to be started, by a major Parisian collector. It had about 42,000 km on the clock, which according to the service book was probably its original mileage and explains why it was so well-preserved.

In 2022, Michel Magnin was looking for a restoration project to occupy his retirement when he came across the Z600. The shell was stripped bare, with the lower parts treated for rust and repainted. The wiring harness has been completely overhauled and the entire braking system is new. The engine had been rebuilt after 36,000 km and was running satisfactorily. The custom exhaust system had been designed by Michel Magnin. Being in exceptional original condition, the car retains its original interior and hardware.

Sold with its service booklet, original owner's manual, spare keys, and a large file of vintage invoices, this is a unique opportunity to purchase the finest Z600.

1972 MARTINI MK8 FORMULE RENAULT

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 005

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

- Monoplace en très bel état, livrée BP Racing d'origine
- Excellente conception de Tico Martini
- Historique connu, ex-Claude Michy
- Bel état général

- *Single-seater in very good condition, original BP Racing colours*
- *Excellent design by Tico Martini*
- *Known history, ex-Claude Michy*
- *Good overall condition*



Monoplace de Formule Renault, cette Martini Mk8 appartenait à l'origine à Claude Michy (futur organisateur d'événements sportifs de renom) qui, sous la livrée BP Racing, a probablement participé à cinq manches du Challenge Européen de Formule Renault qu'il a terminé à la sixième place, et à 21 manches du Critérium national de Formule Renault, avec une septième place finale. Elle a ensuite été achetée par un amateur qui l'a restaurée avant de faire établir en 1997 sa fiche d'identité FIA. En 1998, il l'a confiée à Me Hervé Poulain pour une vente aux enchères dans le cadre du Mondial de l'Automobile et c'est là que Paul-Émile B en a fait l'acquisition. « Nous l'avons surtout utilisée pour apprendre à piloter, » indique Paul-Émile B, « pour moi et mes enfants. » Son mécanicien Michel Magnin s'est chargé de la remise en état et de l'entretien.

Il est à noter que son moteur a été entièrement refait par Michel Magnin en 2022, et elle n'a que peu roulé depuis.

Passionné de compétition, Tico Martini s'était lancé en 1967 dans la fabrication de monoplaces et c'est sur une voiture de sa fabrication que Jacques Laffitte est devenu Champion de France de Formule Renault, puis de Formule 3, en 1972 et 1973.

La Martini Mk8 de la collection est équipée d'un 4-cylindres Renault-Gordini 1596 cm³ alimenté par deux carburateurs Weber 45 DCOE et relié à une boîte à cinq rapports. Elle est accompagnée d'une expertise de Jean-Michel Cérède et de sa fiche FIA et, dans sa belle livrée BP Racing vert et jaune, elle constitue une formidable école d'apprentissage de la course en monoplace, la discipline la plus pure du sport automobile.

A Formula Renault single-seater, this Martini Mk8 was originally owned by Claude Michy, who later became an organiser of sports events. Michy probably competed with it, in its BP Racing livery, in five rounds of the European Formula Renault Challenge, where he finished sixth, and in 21 rounds of the French 'Critérium national de Formule Renault', finishing seventh. It was then bought by an enthusiast who restored it before obtaining its FIA identity card in 1997. In 1998, he consigned it to Me Hervé Poulain for sale at an auction held as part of the Paris Motor Show, where Paul-Émile B bought it. "Above all, we used it to learn how to drive on track, myself and my children", Paul-Émile B told us. His mechanic Michel Magnin took care of maintaining and overhauling it. It should be noted

that the engine was completely rebuilt by Magnin in 2022 and it has been little used since then.

A great lover of motorsport, Tico Martini began to build single-seaters in 1967 and it was with one of his cars that Jacques Laffitte became the French champion in Formula Renault and then in Formula 3, in 1972 and 1973.

The Martini Mk8 from the collection has a four-cylinder 1596cc Renault-Gordini engine fed by twin Weber 45 DCOE carburetors and mated to a five-speed gearbox. It comes with a valuation report from Jean-Michel Cérède and its FIA papers. In its attractive green and yellow BP Racing colours, it makes a great training school for single-seater racing, the purest of all disciplines in motorsport.

1926 MORGAN MONOTRACE TORPÉDO BIPLACE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 246

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

• Véhicule extrêmement original
et rare, sans équivalent

• Restauration de belle qualité
par Michel Magnin

• Sensations de conduite sans
égales, effet garanti

• *Extremely novel and rare
vehicle, unlike any other*

• *High-quality restoration by
Michel Magnin*

• *Unique experience to drive,
sure to make an impression*



Conçu par l'ingénieur suisse Auguste Roten et apparu en France en 1923 sous la marque Morgan-Monotrace, ce curieux engin était doté d'un robuste châssis avec roue arrière suspendue, d'une carrosserie en pointe avec plancher, d'une porte côté gauche, de deux sièges en tandem, d'un tableau de bord avec compteur et montre, d'un pédalier traditionnel, d'un grand volant commandant directement la fourche et, à l'arrière, d'un monocylindre 510 cm³ refroidi par eau et relié à une boîte à trois rapports, le radiateur étant à l'avant de la voiture. La diffusion de cette étrange machine étant restée limitée, les survivantes sont extrêmement rares.

Cette Monotrace a été achetée dans les années 2000 à la collection de M. Jeanson, médecin de Château-Thierry qui avait ouvert avec son fils un musée à Nogent-L'Artaud. Elle a été ensuite entièrement restaurée par Michel Magnin, mécanicien de Paul-Émile B et, aujourd'hui en bel état dans sa teinte grise, elle est prête à prendre la route entre les mains d'un audacieux passionné. Elle a participé à de nombreux événements dont plusieurs à Montlhéry dont en 2024 le Vintage Revival pour les 100 ans du fameux circuit.

Designed by the Swiss engineer Auguste Roten and introduced in France in 1923 as the Morgan-Monotrace, this curious contraption had a sturdy chassis with a suspended rear wheel, a tapered body with floor panels, a door on the left-hand side, two seats in tandem, a dashboard with a speedometer and clock, a traditional set of pedals, a large steering wheel directly connected to the fork and, at the rear, a single-cylinder 510cc water-cooled engine (with the radiator at the front of the car), mated to a three-speed gearbox. This curious machine sold in limited numbers and survivors are extremely rare.

This Monotrace was bought in the 2000s from François Jeanson, a doctor in Château-Thierry who, with his son, had opened a museum at Nogent-L'Artaud. It was then completely restored by Michel Magnin, Paul-Émile B's mechanic; finished in grey and in good condition today, it is ready to take to the road in the hands of an intrepid enthusiast. It has taken part in numerous events, many of them at Montlhéry, including the Vintage Revival in 2024 to mark the centenary of the famous circuit.

1971 MV AGUSTA 750 S

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° MV4C750*214018
Moteur n° 214*028

55 000 - 75 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Modèle alliant beauté pure et performances

• Rare et convoité

• Moteur 4-cylindres double arbre issu de la compétition

• A combination of performance and sheer beauty

• Rare and sought after

• Four-cylinder twin-cam engine derived from competition



Le comte Domenico Agusta décidera d'étendre l'aventure au tourisme en commercialisant une 600 présentée en 1965. Son moteur 4-cylindres s'inspirait de la compétition, mais la transmission par cardan lui donnait une orientation plus touristique. Elle a été suivie de la 750 Sport, plus sportive et dont les 69 ch à 7 800 tr/mn permettaient de frôler 200 km/h dans un bruit fantastique. A l'époque, cette machine raffinée s'est heurtée à la concurrence de la Honda CB 750, moins chère et plus utilisable mais aujourd'hui sa ligne racée, sa rareté et son pedigree en font une des motos de tourisme les plus

convoités de l'histoire. De 1970 à 1974, la production s'est élevée à 556 exemplaires seulement.

La 750 S de la collection correspond à un modèle de la première série et présente un bel état après une restauration ancienne. Elle a été remise en route par Michel Magnin, mécanicien de Paul-Émile B mais pratiquement pas utilisée depuis son achat. Affichant beauté intemporelle et mécanique sculpturale, elle constitue une rare occasion de s'offrir une telle légende.

Count Domenico Agusta decided to expand into touring bikes with the launch of the 600 in 1965. Its four-cylinder engine was inspired by competition, but its shaft drive made it more of a touring machine. The 600 was followed by the sportier 750 Sport, whose engine developed 69bhp at 7800rpm and let it reach nearly 200kph while producing a fantastic sound. In period, this refined machine faced competition from the Honda CB 750, which was cheaper and easier to use, but today, the MV's racy lines, rarity and pedigree make it one of the most sought-after touring bikes of

all time. From 1970–1974, just 556 units were built.

The 750 S in the collection is a first-series model and is in good condition following an older restoration. It was recommissioned by Michel Magnin, Paul-Émile B's mechanic, but has hardly been used since it was bought. With its timeless good looks and finely sculpted engine, this is a rare opportunity to acquire such a legend.

1930 HENDERSON KJ 4-CYLINDRES

Carte grise française
French title

Châssis n° KJ34471

60 000 - 80 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Moto de grande qualité technique
- Très rare en Europe
- Entièrement restaurée par Michel Magnin
- A participé avec succès à trois Motorcycle Cannonball !

- *High standard of engineering*
- *Very rare in Europe*
- *Fully restored by Michel Magnin*
- *Successfully competed in three Motorcycle Cannonball runs!*



Cette moto a été achetée spécifiquement pour le « Motorcycle Cannonball », lancé en 2009 par Lonnie Isam pour traverser les États-Unis d'est en ouest avec des motos d'avant 1933. « *Quand j'ai entendu parler de ce rallye, l'idée m'a immédiatement enthousiasmé,* » raconte Paul-Émile B. Son choix s'est porté en 2011 sur une Henderson KJ, dotée d'un 4-cylindres en ligne de 1300 cm³ développant près de 40 ch, caractéristiques très étonnantes par rapport aux motos européennes de l'époque. Elle était vendue par un grand spécialiste hollandais des motos d'avant-guerre.

La moto de la vente a été discrètement améliorée par les spécialistes du Cannonball, notamment pour compenser la difficulté à refroidir le quatrième cylindre aussi bien que le premier, et Paul-Émile B a pris part à trois éditions au départ de New York, de Floride et du Maine.

« *C'est une moto très facile à conduire, que j'ai beaucoup utilisée en promenade,* » conclut notre collectionneur. En superbe état, elle symbolise la moto américaine sous son meilleur aspect et constitue une magnifique alternative aux Harley-Davidson beaucoup plus largement diffusées.

This bike was bought specifically for the 'Motorcycle Cannonball', launched by Lonnie Isam in 2009 to cross the United States from east to west with pre-1933 motorbikes. "When I heard about the rally, I was immediately enthusiastic about the idea", Paul-Émile B told us. In 2011, he chose a Henderson KJ with a 1300cc in-line 'four' producing nearly 40bhp, characteristics that were quite amazing compared to European bikes of the time. It was sold by a leading Dutch pre-war motorcycle specialist.

The bike in this auction was discreetly modified by

the Cannonball specialists, in particular to offset the difficulty in cooling cylinders one and four, and Paul-Émile B took part in three editions of the rally, starting from New York, Florida and Maine.

"It's a very easy bike to use, which I took out for rides a great deal", our client said in conclusion. In magnificent condition, it symbolises all that is best about American motorbikes and represents a superb alternative to the Harley-Davidsons which sold in far greater numbers.

1927 HARLEY-DAVIDSON MODEL J

Carte grise française
French title

Cadre n° 26J12459
Moteur n° 28JD12783

25 000 - 35 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Rare modèle de l'entre-deux-guerres en France

• Restauration de très grande qualité

• A fait ses preuves lors du
« Motorcycle Cannonball »

• *Rare model of the inter-war period in France*

• *Very high quality restoration*

• *Proven itself during the
"Motorcycle Cannonball"*



Cette belle Harley-Davidson Model J a été achetée spécialement pour faire dans les années 2010 l'assistance de Paul-Émile B. sur le « Motorcycle Cannonball » américain, rallye traversant les États-Unis d'est en ouest. Après son achat auprès d'un spécialiste belge, elle a été complètement restaurée par Michel Magnin avec mise à nu du cadre, réfection du moteur avec pistons et soupapes neufs, remise en état du circuit électrique avec deux batteries (doublées par sécurité). Autrefois vert foncé avec filets bordeaux, elle a été repeinte en orange et marron avec filets or, teintes rappelant celles d'une grande marque de luxe française. Une fois la restauration terminée, cette moto aux mains de Michel Magnin a accompagné le Cannonball sans aucun problème, se montrant d'une

fiabilité sans défaut.

Lors d'un rallye en Irlande, Michel Magnin a eu l'occasion de la prêter à un amateur de motos britanniques qui a reconnu que cette Harley marchait comme une moto anglaise des années 1940 ! Il faut dire que le bicylindre en V de 1 000 cm³ montre un couple impressionnant pour son époque.

Complète avec ses éléments d'origine (dont l'ampèremètre Harley, introuvable), avec une restauration qui dépasse le prix de la moto, cette Harley Model J qui a fait ses preuves est prête pour partir à l'aventure, et emmener son nouveau propriétaire dans la sonorité virile de son gros bicylindre.

This beautiful Harley Davidson Model J was purchased in the 2010s especially to assist Paul-Émile B during the American "Motorcycle Cannonball", a rally crossing the United States from east to west. After purchasing it from a Belgian specialist, it had a full restoration carried out by Michel Magnin. The frame was stripped down, the engine was rebuilt with new pistons and valves and the electrical system was refurbished with two batteries (doubled for safety reasons). Originally dark green with burgundy stripes, it was repainted in orange and brown with gold stripes, colours reminiscent of a major French luxury brand. Once the restoration was completed, this bike (in the hands of Michel Magnin) took part in the

Cannonball without any issue, proving to be flawlessly reliable.

During a rally in Ireland, Michel Magnin had the opportunity to lend the bike to a British motorcycle enthusiast who thought that this Harley ran like an English motorcycle from the 1940s! It's no surprise, as the 1,000 cc V-twin engine delivers impressive torque for its era.

Complete with its original components (including the Harley ammeter, which is almost impossible to find) and with a restoration that exceeds the price of the motorcycle, this proven Harley Model J is ready for adventure and will take its new owner on thrilling rides with the powerful sound of its big V-twin engine.

1967 HARLEY-DAVIDSON FLHB ELECTRA GLIDE

Carte grise française
French title

Cadre n° 67FL11286

8 000 - 12 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Un des plus célèbres modèles
de la marque américaine

• Bel état de conservation

• Bicylindre légendaire,
sonorité mythique

• One of the most famous
models from the American
manufacturer

• Well-preserved condition

• Legendary 'Big Twin' with a
fabulous sound



Née en 1965, la première Electra Glide est un des modèles les plus connus de l'histoire Harley-Davidson. Elle tenait son nom de la présence d'un démarreur, pour la première fois sur une moto du constructeur. Il faut dire qu'à l'époque, les motos japonaises en étaient toutes pourvues et cet équipement était devenu indispensable pour mettre en route le gros bicylindre 1200 culbuté. Ce dispositif s'accompagnait d'un système électrique plus puissant, en 12 volts, avec une batterie plus grosse. Par ailleurs, le modèle était fidèle à la philosophie de la marque qui, privilégiant le luxe et le tourisme sur le sport, ne lésinait pas sur les chromes et enjoliveurs.

Cette Electra Glide a été achetée en Uruguay et provient de la garde présidentielle du président du pays, Jorge Pacheco. Elle comporte

encore les deux phares bleu et rouge de police à l'avant, en plus d'un grand pare-brise, d'une profonde selle biplace et de deux grandes sacoques protégées par une armature métallique. « Je l'ai beaucoup utilisée avec le club Harley-Davidson uruguayen, » raconte Paul-Émile B, « avant de la ramener en France où je m'en suis régulièrement servi. Elle est confortable et agréable à conduire. » Au contraire des toutes premières Electra Glide de 1965 qui recevaient le moteur « Panhead », elle est équipée du « Shovelhead », plus efficace et légèrement plus puissant que son prédécesseur. En bon état de conservation dans sa teinte bleue, cette moto est une belle représentante de ce modèle de légende.

Launched in 1965, the first Electra Glide is one of the best-known models in Harley-Davidson's history. It owed its name to its electric starter, fitted for the first time to one of the company's bikes. At the time, it should be said, all the Japanese bikes had these, and they had become essential to start the big 1200cc pushrod twin. The electric starter came with a more powerful 12-volt electrical system and a larger battery. Otherwise, the model remained true to the company's philosophy, which favoured luxury and touring over sportiness and didn't skimp on chrome and lavish trim.

This Electra Glide was bought in Uruguay and came from the Presidential Guard of the country's president, Jorge Pacheco.

It still has the blue and red lights of the police at the front, as well a large windshield, a deep twin saddle and two large panniers protected by a metal frame. "I used it a lot with the Harley-Davidson club in Uruguay", Paul-Émile B recounted, "before bringing it back to France, where I used it regularly. It's comfortable and nice to ride." Unlike the very first Electra Glides in 1965, fitted with the 'Panhead' engine, this model has the 'Shovelhead', which is more efficient and slightly more powerful than its predecessor. In well-preserved condition with its blue paintwork, this bike is a fine example of this legendary model.

1915 HARLEY-DAVIDSON MODEL II-F

Carte grise française
French title

Moteur n°L5706K

50 000 - 70 000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Modèle fondamental dans l'histoire Harley-Davidson

• Restauration de grande qualité par Michel Magnin

• Technique moderne pour l'époque

• *An essential model in the history of Harley-Davidson*

• *High-quality restoration by Michel Magnin*

• *Modern engineering for its time*



Cette Harley-Davidson 1915 a été achetée par Paul-Émile B pour participer à son quatrième Cannonball avec une moto encore plus ancienne que l'Henderson utilisée lors de ses trois précédentes participations. Ce défi supplémentaire lui plaisait mais, malheureusement, un accident de ski lui a laissé des séquelles l'empêchant d'utiliser une moto à embrayage au pied. Entretemps, cette Harley-Davidson avait été restaurée à neuf par Michel Magnin et n'a que peu roulé depuis.

L'exemplaire de la collection, superbement restauré dans ses teintes d'époque, est doté d'un éclairage électrique dont ne bénéficiaient pas toutes les versions, et de belles sacoches en cuir sont fixées au porte-bagages. Ce modèle a véritablement établi Harley-Davidson comme un constructeur sur lequel il fallait compter, et la présente moto lui fait indiscutablement honneur. Les survivantes étant particulièrement rares, elle représente une précieuse opportunité d'achat.

Paul-Émile B bought this 1915 Harley-Davidson to take part in his fourth Cannonball Run with an even older motorbike than the Henderson he had used on the three previous occasions. He liked the idea of this additional challenge, but sadly a skiing accident left him unable to use a motorbike with a foot-operated clutch. In the meantime, the Harley-Davidson was restored to as-new condition by Michel Magnin and has since been little used.

The example in this collection, magnificently restored in its period colours, has electric lighting (which not all versions enjoyed) and attractive leather panniers attached to the luggage carrier. This model truly established Harley-Davidson as a manufacturer to be reckoned with, and this bike is undoubtedly a credit to it. Survivors are particularly rare, making this a precious opportunity for buyers.

C.1963 HEINKEL 150 SCOOTER

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° 110843

2 000 - 4 000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Scooter superbement restauré

• Une des marques de scooters
les plus appréciées

• Finition de belle qualité

• *Superbly restored scooter*

• *One of the most highly
regarded makes of scooter*

• *Beautifully finished*



Ce joli scooter a été acheté en 2002 par Paul-Émile B à Montevideo, en Uruguay, et présente une restauration ancienne particulièrement bien conservée. Il est complet avec ses enjoliveurs de carrosserie, son compteur kilométrique gradué jusqu'à 120 km/h et son éclairage incluant des clignotants en bout de guidon. Il est équipé d'un monocylindre deux-temps de 150 cm³ relié à une boîte à trois rapports, d'une suspension oscillante avant et arrière et d'un démarreur électrique.

Fabriqué de 1962 à 1964, ce Heinkel 150 n'a pas connu une diffusion aussi importante que son frère le « Tourist », mais il a tout de même été produit à quelque 7 000 exemplaires, ce qui en dit long sur les qualités routières et la



fiabilité de ces scooters allemands. Avec sa livrée chatoyante et sa belle finition qui rend hommage au passé aéronautique de la marque, il ne peut que séduire les amateurs. Tout comme le vélomoteur Simson, il a servi avec classe de véhicule de liaison lors de plusieurs Le Mans Classic.

is fitted with a 150cc two-stroke single-cylinder engine driving through a three-speed gearbox, swing-arm front and rear suspension and an electric starter.

Built from 1962–1964, the Heinkel 150 sold in smaller numbers than its sister model, the 'Tourist', but some 7000 units were nonetheless produced, which speaks volumes about the handling and reliability of these German scooters. With its gleaming paintwork and attractive finish which pays tribute to the company's background in aviation, it cannot fail to appeal to enthusiasts. Like the Simson moped, it served as a classy liaison bike for several editions of Le Mans Classic.

Paul-Émile B bought this pretty scooter at Montevideo in 2002 and it is in particularly well preserved condition from an older restoration. It is complete with its body trim, metric speedometer reading up to 120kph and lighting, including indicators at the end of the handlebars. It

321

1962 SIMSON KR50

- Scooter sortant de l'ordinaire
- Très bel état de conservation
- Rarissime en France

- *An unusual scooter*
- *Excellent condition*
- *Extremely rare in France*

1 000 - 2 000 €
Sans réserve /
No reserve



323

C.1950 VÉLO SOLEX

400 - 800 €
Sans réserve /
No reserve



C.1954 MV 175 DISCO VOLANTE

Cadre n° 09530
Moteur n° 450288SS

5 000 - 8 000 €
Sans réserve / No reserve

- Réservoir d'un magnifique dessin
- Idéale pour les démonstrations historiques
- Marque prestigieuse

- Magnificently designed fuel tank
- Ideal for historic demonstration events
- A prestigious make



A côté de ses 125, 350 et 500, MV Agusta a présenté en 1953 une nouvelle 175 quatre-temps à arbre à cames en tête. En plus de la version route, le constructeur a proposé un modèle plus sportif doté de quelques améliorations mécaniques et d'un réservoir spécial qui, très évasé à la base, lui a valu le surnom de « Disco Volante » (soucoupe volante).

Ces modèles ont rencontré un grand succès auprès des pilotes amateurs qui les utilisaient pour les courses du week-end, très en vogue à l'époque. Même un pilote comme

Derek Minter s'est distingué au début de sa carrière au guidon d'une telle machine.

La moto de la collection est équipée du beau réservoir évasé de la Disco Volante et d'une fourche télescopique correspondant à la version tourisme. L'ensemble est de belle présentation, sauf la selle qui montre des traces d'usure prononcées. Cette machine fera le bonheur d'un amateur de démonstrations historiques sur circuit.

Alongside its 125, 350 and 500 models, in 1953 MV Agusta presented a new four-stroke overhead-cam 175. As well as the road version, the company offered a sportier model with some mechanical improvements and a special fuel tank which was very flared at the bottom, earning it the nickname 'Disco Volante' (Flying Saucer).

These models were very successful with amateur riders who used them for weekend races, then much in vogue. Even a rider

like Derek Minter made his mark at the start of his career in the saddle of a bike like this.

The bike from the collection has the Disco Volante's handsome flared fuel tank and a telescopic front fork corresponding to the touring version. The whole bike presents very well, except for the saddle, which has marked signs of wear. This machine will bring great pleasure to a lover of historic demonstrations on track.



Fort d'une réussite industrielle remarquable et du succès mondial des petites cartes à collectionner portant son nom, Umberto Panini s'est ensuite consacré à sa ferme et sa production de parmesan bio. Dans le même temps, il a pu assouvir sa passion de l'automobile et constituer une extraordinaire collection sur un thème qui lui était cher : la marque Maserati. Parallèlement, il a pu laisser libre cours à l'intérêt qu'il portait à la moto et, au cours des années 80 et 90, a fait l'acquisition de machines qui lui plaisaient. Il en est résulté une collection très variée correspondant aux goûts d'un authentique amateur, avec des pièces de diverses époques et catégories, présentant toujours un intérêt certain. Ces motos sont pour la plupart en état d'origine ou de restauration ancienne, mais toujours avec un séduisant parfum d'authenticité. Elles sont vendues dans le cadre de l'emménagement du nouveau musée en 2025, dans un nouvel espace voisin de l'autodrome de Monza, mais à la surface plus petite. Exposées au musée depuis plusieurs décennies pour la plupart, elles nécessiteront une révision complète avant de reprendre la route.



lots 325 à 361



Following the incredible industrial achievement and worldwide success of small collectible cards bearing his name, Umberto Panini then devoted himself to his farm and the production of organic parmesan. During that same period, he was able to indulge his passion for cars and build up an extraordinary collection on a theme that was dear to him: the Maserati brand. Simultaneously, he was able to extensively grow his interest in motorcycles and acquired machines that he liked during the 1980s and 1990s. The latter resulted in a highly varied collection that matches the tastes of a true enthusiast, with parts from various periods and categories which would certainly attract the attention of many. These motorcycles are mostly in original condition or from old restorations, but always with an attractive sense of authenticity. They are being sold as part of the relocation of the new museum in 2025, in a new space next to the Monza circuit (with a smaller surface area). Most of them were exhibited at the museum for several decades and will require a complete overhaul before hitting the road again.

1949-1951 INNOCENTI LAMBRETTA « SILURO » DE RECORDS

65 000 - 100 000 €

- Exceptionnelle machine de records
- Historique connu, achetée à la fermeture de l'usine Maserati par la famille Panini
- Remise en route dans le respect de l'origine
- Exposée lors de la rétrospective « Concept Car » du Château de Compiègne
- Exceptional record-breaking machine
- Known history, bought by the Panini family when the Innocenti factory closed
- Recommissioned in accordance with its original specification
- Invited to the 'Concept Car' exhibition at the Château de Compiègne



Pour l'histoire complète de ce lot fabuleux, merci de vous reporter à notre catalogue en ligne. Avec leurs scooters aux formes nouvelles, les constructeurs se sont heurtés au départ aux préjugés défavorables des utilisateurs de motos traditionnelles. Il fallait les convaincre que les scooters n'étaient pas de simples gadgets et qu'ils méritaient leur statut de véritables deux-roues polyvalents. Pour ce faire, Piaggio et Innocenti se sont lancés avec leurs Vespa et Lambretta dans une campagne de records de vitesse et d'endurance, entretenant leur propre rivalité en plus de se mesurer aux constructeurs de motos.

Grâce à cette machine remarquablement conçue et réalisée, dont la forme lui vaudra le surnom de « Siluro » (« torpille »), Lambretta décroche une nouvelle moisson de

records en juin 1951 à Montlhéry et, sur une portion d'autoroute entre Munich et Ingolstadt, Romolo Ferri signe la vitesse à peine croyable de 201 km/h !

Parmi les records battus par Lambretta figurent notamment : un km lancé à 200 km/h, 100 km à 160 km/h, 1 000 km à 133 km/h, 5 000 km à 98 km/h, une heure à 159 km/h, six heures à 133 km/h et 12 heures à 132 km/h.

Ces participations témoignent s'il en était besoin du caractère historique de ce Lambretta « Siluro », aujourd'hui dans sa présentation d'origine avec sa carrosserie profilée des records. Il est rarissime qu'une telle machine de record, authentique, soit proposée en vente publique, ce qui représente donc une opportunité exceptionnelle.

For the full description of this fantastic lot please check our online catalogue. With the new designs of their scooters, their manufacturers initially faced a hostile reaction from the users of traditional motorcycles. They needed to convince them that scooters were not simply gadgets but deserved their place as genuine and versatile two-wheelers. To do so, Piaggio and Innocenti embarked on a campaign of speed and endurance records, keeping up their own rivalry as well as taking on the manufacturers of motorbikes. Thanks to this remarkably designed and built machine, whose shape earned it the nickname 'Siluro' (torpedo), Lambretta achieved a new set of records in June 1951 at

Montlhéry, and on a stretch of autobahn between Munich and Ingolstadt, Romolo Ferri reached the incredible speed of 201kph!

Among the notable records set by Lambretta were: one kilometre from a flying start at 200kph, 100km at 160kph, 1000km at 133kph, 5000km at 98kph, one hour at 159kph, six hours at 133kph and 12 hours at 132kph.

Its presence at word class events is proof, if any were needed, of the historic nature of this Lambretta 'Siluro', presented today as it was when new, with its streamlined record-setting bodywork. It is extremely rare that a genuine record holder such as this should be offered for sale on the open market, making it an exceptional opportunity.

326

1971 BSA B50 SS GOLD STAR



- Appellation légendaire
- Dernier gros monocylindre BSA
- Moto bien préservée
- *Iconic name*
- *Last big BSA single-cylinder engine*
- *Well preserved motorcycle*

6 000 - 10 000 €
Sans réserve /
No reserve

327

1969 BSA B44 VICTOR SPECIAL



- Inspirée par la machine Championne du monde en 1964 et 1965
- Personnalité forte grâce à son gros monocylindre
- Préservation très correcte
- *Inspired by the 1964 and 1965 World Champion machine*
- *Strong character thanks to its large single-cylinder engine*
- *Very good original condition*

3 000 - 5 000 €
Sans réserve /
No reserve

328

C.1970 TRIUMPH TIGER 650 TR6R



- A Triumph classic
- 2-cylinder engine with plenty of character
- Good original condition
- *A Triumph classic*
- *2-cylinder engine with plenty of character*
- *Good original condition*

4 000 - 6 000 €
Sans réserve /
No reserve

329

1925 INDIAN SCOUT

- Belle authenticité
- Modèle historique
- A appartenu au pilote automobile Carlo Leto di Priolo

- *Beautifully authentic*
- *Historic model*
- *Formerly owned by the racing driver Carlo Leto di Priolo*

12 000 - 16 000 €
Sans réserve /
No reserve



330

1930 MOTO GUZZI SPORT 14

- Belle restauration, respect de l'authenticité
- Modèle rare et historique
- A posé les bases du succès de la marque

- *Beautiful restoration, showing respect for authenticity*
- *A rare and historic model*
- *Laid the foundations for the brand's success*

14 000 - 18 000 €
Sans réserve /
No reserve



331

C.1944 HARLEY-DAVIDSON WLA

- Grande classique de la marque
- Symbolise la Libération
- Fidèle présentation militaire

- *A brand classic*
- *Symbolises liberation*
- *Faithful military presentation*

10 000 - 15 000 €
Sans réserve /
No reserve



332

1967 MOTOM 48 CROSS



- Moto brillante et légère, d'une grande originalité
- Superbe restauration
- Finition soignée

- Outstanding, lightweight bike; very original design
- Superb restoration
- Beautifully finished

1 000 - 2 000 €
Sans réserve /
No reserve

333

1958 LAMBRETTA SCOOTER LI 150



- Grand classique de l'histoire du scooter
- État d'origine patiné et rare
- Scooter puissant et agréable

- A classic historic scooter
- Rare and nicely patinated original condition
- Powerful and pleasant to ride

1 500 - 2 500 €
Sans réserve /
No reserve

334

1954 DUCATI CRUISER



- Deux propriétaires seulement !
- Après le Cucciolo, première incursion de Ducati dans le domaine du deux-roues
- Scooter rare, technique raffinée

- Only two owners!
- After the Cucciolo, Ducati's first venture into the two-wheeler market
- Rare scooter, refined technology

2 000 - 3 000 €
Sans réserve /
No reserve

335

1974 DUCATI 350 DESMO

- Une des meilleures motos de sa catégorie
- Préparation sympathique
- Monocylindre desmodromique propre à Ducati
- *One of the best motorbikes in its class*
- *Lovely preparation*
- *Single-cylinder desmodromic engine specific to Ducati*

4 000 - 6 000 €
Sans réserve /
No reserve



336

1962 PARILLA 175 4S MSDS

- Modèle brillant
- État d'origine très bien préservé
- Très rare version MSDS
- *Remarkable model*
- *Very well-preserved original condition*
- *Very rare MSDS version*

4 000 - 8 000 €
Sans réserve /
No reserve



337

C.1990 MOTOBİ 250 ZANZANI REPLICA « 4 TIRANTI »

- Réplique de grande qualité, par Danilo Tavoni
- Très bien préservée
- Machine très légère, moteur brillant
- *High-quality replica, by Danilo Tavoni*
- *Very well preserved*
- *Very lightweight machine, brilliant engine*

4 000 - 8 000 €
Sans réserve /
No reserve



338

1940 ARIEL G4 1000 MKI



- Moto raffinée, finition soignée
- Moteur 4-cylindres très original et d'une grande souplesse
- Restauration ancienne, accessoires d'origine

- *Refined motorcycle, neat finish*
- *Very original and highly flexible 4-cylinder engine*
- *Old restoration, genuine accessories*

8 000 - 12 000 €
Sans réserve /
No reserve

339

1932 TRIUMPH SILENT SCOUT TYPE B



- Modèle rare, technique intéressante
- Belle authenticité, présentation d'origine
- Finition soignée

- *Rare model, interesting technical features*
- *Beautiful authenticity, original presentation*
- *Meticulous finish*

8 000 - 14 000 €
Sans réserve /
No reserve

340

1925 SCOTT SUPER SQUIRREL



- Techniquement hors du commun
- Restaurée avec authenticité
- Performance étonnante

- *Technically outstanding*
- *Restored with authenticity*
- *Amazing performance*

8 000 - 14 000 €
Sans réserve /
No reserve

341

C.1972 NORTON 750 COMMANDO ROADSTER

- Archétype des motos anglaises des années 60

- Bien préservée d'origine

- Système Isolastic, agrément de conduite

- *Archetypal British motorbikes of the 60s*

- *Well preserved original*

- *Isolastic system, comfortable ride*

6 000 - 10 000 €
Sans réserve /
No reserve



342

1951 NORTON MODEL 7 DOMINATOR

- Première Norton à moteur bicylindre d'après-guerre
- Belle présentation d'origine
- Digne rivale de la Triumph Speed Twin

- *The first post-war Norton with a twin-cylinder engine*

- *Beautiful original presentation*

- *A worthy rival to the Triumph Speed Twin*

6 000 - 10 000 €
Sans réserve /
No reserve



343

1969 BSA A65 LIGHTNING

- Séduisante classique anglaise
- Bon état d'origine
- Immatriculée neuve en Italie

- *Attractive English classic*

- *Good original condition*

- *Registered new in Italy*

3 000 - 5 000 €
Sans réserve /
No reserve



344

1925 NER-A-CAR MODEL C 350



- Technique très originale, précurseur du scooter
- Belle authenticité
- Version dotée du moteur le plus puissant

- *Technically highly original, a forerunner to the scooter*
- *Beautifully authentic*
- *Version with the most powerful engine*

6 000 - 9 000 €
Sans réserve /
No reserve

345

1947 GILERA SATURNO SPORT 500



- Modèle mythique
- Restauration ancienne de qualité
- Moteur de caractère

- *Iconic model*
- *High-quality old restoration*
- *Engine with character*

7 000 - 12 000 €
Sans réserve /
No reserve

346

1956 AJS 600 MODEL 30



- Bon état général, semblant conforme à l'origine
- Moto élégante et bien conçue
- Moteur de caractère

- *Good overall condition, seems to be faithful to the original*
- *Elegant and well designed motorcycle*
- *Engine with character*

4 000 - 6 000 €
Sans réserve /
No reserve

1976 LAVERDA 750 SFC

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° LAV.750.C*8305*
Moteur n° 750*8305*

30 000 - 40 000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Très rare Laverda 750 SFC
authentique

• Belle restauration

• Bruit magnifique,
performances grisantes

• Very rare genuine Laverda 750
SFC

• Beautiful restoration

• Magnificent sound,
exhilarating performance



Une moto, on dit souvent que c'est un moteur et la Laverda 750 S ne dérogeait pas à la règle. Présentée d'abord en version 650 cm³ à la fin des années 60, elle arborait un bicylindre à ACT incliné vers l'avant, reconnaissable entre tous et si, au départ, les freins étaient un peu légers, Laverda y a remédié sur la 750 SF (« Super Freni »), en délaissant les Grimeca au profit de tambours maison. Ainsi, la 750 SF est devenue une classique du genre, avec plusieurs milliers d'exemplaires vendus. Laverda en a extrait une version compétition, la 750 SFC (pour « Competizione ») qui, d'abord utilisée exclusivement (et avec

succès !) par l'usine, a ensuite été commercialisée au compte-goutte. Jusqu'en 1977, sa production se limitera à 549 exemplaires.

La Laverda de la collection Panini fait partie de ces très rares SFC authentiques et, à ce titre, elle est inscrite au Registro Storico SFC. Magnifiquement restaurée par un atelier spécialisé, non immatriculée, elle constitue une rare occasion d'acquiescer une des Laverda les plus rares et les plus recherchées, qui sera accueillie en vedette lors des rassemblements historiques sur circuit.

It's often said that a motorbike is all about the engine, and the Laverda 750 S was no exception. First introduced in a 650 cc version in the late 60s, it featured a distinctive, forward-tilting ACT twin-cylinder engine, and although the brakes were a little light at first, Laverda remedied this on the 750 SF ('Super Freni'), ditching the Grimeca in favour of brake drums produced in-house. As a result, the 750 SF has become a classic of the genre, with several thousand sold. Laverda then derived a competition version, the 750 SFC (for 'Competizione') which, initially used exclusively

(and successfully!) by the factory, was then gradually brought to market. By 1977, only 549 had been produced.

The Laverda in the Panini collection is one of these very rare authentic SFCs and, as such, is listed in the Registro Storico SFC. Beautifully restored by a specialist workshop and unregistered, this is a rare opportunity to acquire one of the rarest and most sought-after Laverdas in existence, which will be given a starring role at historic circuit gatherings.

348

1974 MOTO GUZZI NUOVO FALCONE



- Etat d'origine satisfaisant, complète avec ses accessoires
- Modèle fiable et simple à entretenir
- Dernier modèle de la marque doté d'un monocylindre horizontal

3 000 - 5 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Satisfactory original condition, complete with all its accessories*
- *Reliable and easy to maintain*
- *The company's last model with a horizontal single-cylinder engine*

349

1933 MOTO GUZZI GTV 500



- Présentation agréablement patinée
- Depuis 44 ans dans la collection Panini
- Grand classique de Moto Guzzi

9 000 - 14 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Attractive patina*
- *Part of the Panini collection for 44 years*
- *A true Moto Guzzi classic*

350

1957 GILERA 150 SPORT



- Dans la lignée des Gilera sportives des années 50
- Style élégant, moto rare
- Présentation de bon aloi

2 000 - 3 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Similar design to the sporty Gileras of the 1950s*
- *Elegant style, rare motorcycle*
- *Good condition*

351

1945 GILERA VLE 500 AVEC SIDECAR

- Restauration ancienne de qualité
- Modèle peu connue de l'histoire de Gilera
- Ensemble homogène et rare
- *High-quality old restoration*
- *Little-known model in Gilera's history*
- *Homogeneous and rare example*

9 000 - 15 000 €
Sans réserve /
No reserve



352

1939 BMW R12 SIDECAR

- Désirable modèle historique
- Restauration ancienne bien préservée
- Machine robuste et facile à utiliser
- *Desirable iconic model*
- *Well-preserved old restoration*
- *Robust and user-friendly machine*

20 000 - 30 000 €
Sans réserve /
No reserve



353

1942 HARLEY-DAVIDSON SERVI-CAR

- Trois-roues particulièrement original
- Restauration ancienne d'excellent niveau
- Rare en Europe
- *An especially novel three-wheeler*
- *Excellent-quality older restoration*
- *Rare in Europe*

14 000 - 20 000 €
Sans réserve /
No reserve



354

C.1934 KÖHLER-ESCOFFIER AUTOMOUCHE GZO



- Modèle rare et original
- Restauration ancienne dans le respect de l'origine
- Stable et facile à utiliser

3 000 - 6 000 €
 Sans réserve /
 No reserve

- *Rare and original model*
- *Older restoration to original specification*
- *Stable and easy to use*

355

1960 DNEPR K750 AVEC SIDECAR



- Modèle dont l'histoire sort de l'ordinaire
- Restauration ancienne de qualité
- Sidecar spacieux, idéal pour les balades

8 000 - 14 000 €
 Sans réserve /
 No reserve

- *Model with an unusual history*
- *High quality old restoration*
- *Spacious sidecar, ideal for scenic rides*

356

1933 HARLEY-DAVIDSON TYPE R AVEC SIDECAR



- Attelage intéressant, réalisation de qualité
- Équipée du célèbre bicylindre "flathead" Harley-Davidson 45 ci
- Restauration ancienne soignée

15 000 - 20 000 €
 Sans réserve /
 No reserve

- *Interesting combination, built to a high standard*
- *Equipped with Harley-Davidson's famous 45ci flathead V-twin*
- *Older good-quality restoration*

357

1954 MI-VAL MIVALINO I75

- Version sous licence du Messerschmitt KR 175
- Modèle d'une très grande rareté
- Restauration ancienne bien préservée

- *Licensed version of the Messerschmitt KR 175*
- *Very rare model*
- *Well-preserved old restoration*

15 000 - 30 000 €
Sans réserve /
No reserve



358

1956 RUMI FORMICHINO 125

- Le roi des scooters
- Conception originale, à mi-chemin entre scooter et moto
- Restauration ancienne bien conservée

- *The king of scooters*
- *Original design, halfway between scooter and motorbike*
- *Well-preserved old restoration*

4 000 - 8 000 €
Sans réserve /
No reserve



359

C.1955 RUMI 125 JUNIOR

- Une des versions les plus sportives du 125 Rumi des années 50
- Bruit envoutant
- Belle présentation, restauration ancienne de qualité

- *One of the sportiest versions of the Rumi 125 from the 1950s*
- *Mesmerising sound*
- *Beautiful presentation, quality former restoration*

3 000 - 6 000 €
Sans réserve /
No reserve



360

1952 RUMI 125 TURISMO



- Superbement restaurée
- Offerte à Umberto Panini par son beau-frère
- Rare et performante

2 000 - 4 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Superbly restored*
- *Given to Umberto Panini by his brother-in-law*
- *Rare and fun to drive*

361

1958 MOTO MORINI 175 TRESETTE SPRINT



- Moteur brillant
- Belle préparation compétition
- Typique des « racers » italiens des années 50

3 000 - 5 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Outstanding engine*
- *Well prepared for competition*
- *Typical of the Italian racers of the 1950s*

Fin de la Collection Umberto Panini

362

1974 DUCATI 750 GT USA



- Restauration de belle qualité
- Modèle associant élégance et performances
- Premier gros bicylindre de la marque

14 000 - 18 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Superb quality restoration*
- *A model that combines elegance and performance*
- *The brand's first big twin*

1949 VINCENT HRD BLACK SHADOW ○

Titre de circulation
britannique
British title

Cadre n° RC4522 B
Moteur n° F10AB/1B/2622

70 000 - 90 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Restauration ancienne superbe, par Godet Motorcycle
- Moto de série la plus rapide du monde
- Modèle mythique

- *Superb old restoration by Godet Motorcycle*
- *World's fastest series produced motorcycle*
- *Legendary model*

Immatriculée pour la première fois le 11 août 1949 en Angleterre, cette magnifique Vincent 1000 Black Shadow a été achetée en 2018 par son actuel propriétaire, le collectionneur de la Silver Collection, à Godet Motorcycle, spécialiste de la marque réputé dans le monde entier. C'est cet atelier créé par Patrick Godet qui en avait auparavant assuré la restauration, en préservant toute l'authenticité de cette machine qui affiche aujourd'hui une légère patine.

Pour ceux qui souhaitent une moto encore plus sportive, Vincent a dévoilé en 1948 la Black Shadow dont le traitement spécial des

cylindres leur donnait leur aspect noir caractéristique. Bénéficiant de modifications techniques qui en amélioraient les performances, elle était capable de dépasser 200 km/h en pointe. La présente Black Shadow fait partie des premières Série C, avec une partie-cycle améliorée dont la fourche Girdraulic à parallélogramme et amortisseur hydraulique. Restaurée par un des meilleurs ateliers du genre, elle constitue une rare opportunité d'acquérir un des modèles les plus mythiques de l'histoire de la moto.

First registered in England on 11 August 1949, this magnificent Vincent 1000 Black Shadow was purchased in 2018 by its current owner, the collector of the Silver Collection, from Godet Motorcycle, a world-renowned specialist in the brand. It was this workshop, set up by Patrick Godet, that had previously carried out the restoration, preserving all the authenticity of the machine, which now features a slight patina.

For those who wanted an even sportier motorbike, Vincent unveiled the Black Shadow in 1948, with a special treatment

of the cylinders that gave them their characteristic black appearance. Benefiting from technical modifications that improved its performance, it was capable of a top speed in excess of 200 km/h. This Black Shadow is one of the first C-Series models to feature an improved chassis, including a Girdraulic fork with a parallelogram design and a hydraulic shock absorber. Restored by one of the finest workshops of its kind, this is a rare opportunity to acquire one of the most legendary models in motorcycling history.



1912 FN 4-CYLINDRES 500

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° 37593

40 000 - 60 000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Modèle rare et prestigieux
- Restauration ancienne de qualité
- Certifiée par l'Automotoclub Storico Italiano
- Exemple qui fonctionne

- A rare and prestigious model
- Quality old restoration
- Certified by Automotoclub Storico Italiano
- A working example



Parmi les motos à moteur 4-cylindres apparues au début du siècle, la FN est sans doute la plus connue car la plus diffusée et exportée. Bénéficiant d'une fabrication soignée, avec vilebrequin à cinq paliers et transmission par cardan, elle se distinguera même en compétition, avec une troisième place de catégorie au Tourist Trophy de 1908. Selon la publicité d'époque, « *A moins d'avoir soigneusement étudié le principe du 4-cylindres, vous ne pouvez pas apprécier les avantages que sa simplicité apporte par rapport à d'autres moteur à un ou deux cylindres.* » La FN que nous proposons provient d'une importante collection de Brescia, en Italie. Elle a été achetée par le père des propriétaires actuels qui, spécialiste de la réfection de moteurs,

avait été sensible à l'attrait de cette moto peu ordinaire. En Italie depuis les années 80, elle appartenait au moment de l'achat à un important collectionneur E. Comelli et avait été restaurée avec grand soin. Au mois de novembre 1994, elle a été certifiée par la commission motocycliste de l'ASI (Automotoclub Storico Italiano) sous le numéro 2628 et, depuis, n'a été utilisée qu'avec parcimonie. Il s'agit d'une version 493 cm³, sans boîte de vitesses. Rare, prestigieuse, complète et fidèle à l'origine dans sa restauration de qualité bien préservée, elle fonctionne et pourra apporter à son nouveau propriétaire les étonnantes sensations que pouvait ressentir un motocycliste du début du siècle.

Of all the 4-cylinder motorbikes produced at the turn of the century, the FN is undoubtedly the most well-known as it was the most widely distributed and exported. Carefully crafted, with a five-bearing crankshaft and cardan drive, it even distinguished itself in competition, taking third place in class at the 1908 Tourist Trophy. According to the advertisement at the time, "Unless you have carefully studied the 4-cylinder principle, you cannot appreciate the advantages that its simplicity offers over other single or twin cylinder engines."

The FN on offer comes from a major collection in Brescia, Italy. It was bought by the current owners' father, who was a specialist in engine rebuilding and

was attracted by the appeal of this unusual bike. Having remained in Italy since the 1980s, at the time of purchase it belonged to a major collector, E. Comelli, and had been restored with great care. In November 1994, it was certified by the motorcycle commission of the ASI (Automotoclub Storico Italiano) under number 2628, and has been used sparingly ever since. This is a 493 cc version, without a gearbox. Rare, prestigious, complete, and faithful to the original in its well-preserved quality restoration, this bike is in working order and will be able to give its new owner the astonishing sensation experienced by motorcyclists at the turn of the century.

1978 MV AGUSTA 750 AMERICA

Carte grise française
French title

Cadre n° 2210389
Moteur n°221-0319

50 000 - 70 000 €

• Vendue neuve en France, 2ème main

• Même propriétaire depuis 43 ans, 8 538 km d'origine

• Préparation d'époque

• Sold new in France, 2nd hand.

• Same owner for 43 years, 8,538 original km

• Vintage preparation



Produite à environ 540 unités, la 750 America apportait des améliorations à sa devancière, la 750 Sport, tout en préservant le fameux quatre-cylindres double arbre qui a fait la gloire de la marque et permettant à cette superbe machine de dépasser 200 km/h avec carénage. L'exemplaire présenté est exceptionnel : vendu neuf en France le 4 juillet 1978, ainsi que le confirme son certificat de conformité original, il fut immatriculé le 26 du même mois. Son premier propriétaire lui a fait bénéficier d'une préparation « Magni » dont témoignent des factures de pièces de l'usine. Ainsi, avec un kit chemises pistons d'alésage 69 mm, une culasse retravaillée avec soupapes d'admission plus grandes, arbre à cames retailé et carburateurs de 32, la puissance passait à environ 95 cv. Le bras oscillant fut renforcé, tout comme le cadre. Fautes de moyens,

la belle MV ne fut pas utilisée en compétition, et mise en vente dans Moto Journal en 1981. C'est alors que son actuel propriétaire, mécanicien et préparateur, en fit l'acquisition alors qu'elle avait à peine plus de 4 000 km. Afin de s'assurer que la mécanique disposait bien sa préparation spécifique, il démontra entièrement le moteur, ce dont témoignent des photos. Plus tard, au cours de années 90, les éléments liés à son utilisation routière furent remontés. Aujourd'hui, cette machine fabuleuse totalise 8 538 km d'origine, et nous avons pu apprécier la sonorité unique de sa superbe mécanique, soigneusement maintenue en état de fonctionner. Accompagnée de ses échappements d'origine, elle constitue une pièce de collection unique à l'histoire limpide que les connaisseurs apprécieront.

Produced in a run of around 540 units, the 750 America made improvements to its predecessor, the 750 Sport, while retaining the famous four-cylinder twin cam that had made the brand famous and enabled this superb machine to exceed 200 km/h with fairings. The example on display is exceptional: sold new in France on 4 July 1978, as confirmed by its original certificate of conformity, it was registered on 26 of the very same month. Its first owner gave it a 'Magni' preparation, as evidenced by factory parts invoices. With a 69 mm bore piston sleeve kit, a reworked cylinder head with larger inlet valves, a reworked camshaft, and 32 carburetors, the power was increased to around 95 bhp. The swingarm was reinforced, as was the frame. Due to a lack of funds, the beautiful MV was not used in

competition and was put up for sale in Moto Journal in 1981. It was then that its current owner, a mechanic and tuner, bought it with just over 4,000 km on the clock. To ensure that the engine had been properly prepared, he dismantled it completely, as shown in the photos. Later, during the 90s, the elements linked to its road use were reassembled. Today, this fabulous machine has 8,538 original km on the clock, and we were able to enjoy the unique sound of its superb mechanics, carefully maintained in full working order. Accompanied by its original exhausts, it is a unique collector's item with a clear history that connoisseurs are sure to appreciate.

366

1954 GILERA SATURNO SPORT 500 CM³



- Modèle emblématique
- Matching numbers
- Modèle rare et réputé

- *Iconic model*
- *Matching numbers*
- *Rare and renowned model*

4 000 - 8 000 €
Sans réserve /
No reserve

367

1990 BMW KI



- Allure futuriste, une pièce de Design
- Modèle rare et exclusif
- Moto bien préservée
- Légère, puissante, 230 km/h en pointe

- *Futuristic look, a piece of design*
- *Rare and exclusive model*
- *A well-preserved motorbike*
- *Light, powerful, Vmax 230 km/h*

5 000 - 10 000 €
Sans réserve /
No reserve

La moto appartient à un collaborateur de la maison de vente.

The motorcycle belongs to an associate of the auction house.

368

1981 BMW R 100 RT



- Classique, fiable et sûre
- Bien entretenue, dossier de factures BMW
- Toute d'origine

- *Classic, reliable and safe*
- *Well maintained, BMW invoice file*
- *All original parts*

5 000 - 8 000 €
Sans réserve /
No reserve

La moto appartient à un collaborateur de la maison de vente.

The motorcycle belongs to an associate of the auction house.

1976 HONDA GOLDWING 1000 GL

Carte grise française
French title

Cadre n° GL1-2027107
Moteur n° GL1E-2026349

12 000 - 18 000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Exceptionnelle, seulement 9332 km d'origine
- Modèle mythique, superbe autoroutière
- Parfait état de conservation, peinture d'origine

- *Exceptional example, only 9,332 original km*
- *Legendary model, a superb road bike*
- *Perfect condition, original paintwork*



C'est au salon de Paris 1975 que sont apparues les premières Goldwing KO de pré-série, prêtes à concurrencer BMW et Moto Guzzi sur le segment des grandes routières. Jamais depuis la CB750 de 1969, une moto n'avait présenté autant de nouveautés. Son 4 cylindres à plat d'inspiration automobile dont la distribution est animée par une courroie crantée développe 84 ch. La transmission fait appel à un arbre et cardan et pour abaisser le centre de gravité, le réservoir est sous la selle.

La moto présentée est une seconde main totalisant seulement 9332 Km d'origine. Il s'agit du tout premier modèle de la mythique Goldwing, exceptionnelle,

entièrement d'origine, jamais repeinte, dans sa teinte Candy Antares Res Special R6CS, même le pot d'échappement noir mat n'a pas été repeint. La courroie de distribution a été remplacée il y a une dizaine d'années et devra l'être à nouveau mais la batterie et le robinet d'essence sont neufs, seul un efficace protège carter a été installé. Les manuels, la trousse à outils et le triple des clés d'origine seront fournis avec la moto. Une occasion à ne pas manquer pour les amateurs de la marque de Tokyo.

La moto appartient à un collaborateur de la maison de vente.

The first batch of Goldwing KO appeared at the 1975 Paris show when Honda had decided to compete against BMW and Moto Guzzi on the grand touring segment. Since the CB750 in 1969, no other bikes had ever presented so much novelties. Its flat four cylinder engine, inspired from the automobile, with the timing animated by toothed belt, produces 84 hp. The transmission calls upon a cardan and the gas tank is underneath the seat to lower the center of gravity.

The bike presented here is a second-hand model with only 9332 original km. This is the very first model of the legendary

Goldwing, exceptional, entirely original, never repainted, in its Candy Antares Res Special R6CS colour - even the matt black exhaust pipe has not been repainted. The timing belt was replaced around ten years ago and will have to be replaced again, however the battery and fuel tap are new and only a strong crankcase guard has been fitted. Manuals, a tool kit, and three sets of original keys will be supplied with the bike. An opportunity that is not to be missed by fans of the Tokyo brand.

The motorcycle belongs to an associate of the auction house.

370

2008 HARLEY DAVIDSON V-ROD CUSTOM



- Vendue neuve en France
- 2^{ème} main, à peine plus de 9 500 km d'origine
- Près de 15 000 € d'améliorations, primée en concours

15 000 - 25 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Sold new in France*
- *2nd hand, just over 9,500 km from new*
- *Almost €15,000 worth of upgrades, award-winning at shows*

371 *Collection d'un passionné du sud-ouest*

1949 KÖHLER-ESCOFFIER 125 TYPE K



- Marque mythique
- Jolie petite moto française
- Idéale pour accéder à la moto ancienne

8 000 -12 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Iconic brand*
- *Beautiful little French motorcycle*
- *Ideal for entering the world of classic motorcycles*

372

1971 NORTON 750 COMMANDO « FASTBACK »



- Belle présentation
- Modèle légendaire
- Élégante et polyvalente

10 000 - 15 000 €
Sans réserve /
No reserve

- *Beautiful condition*
- *Legendary model*
- *Elegant and versatile*

373

1953 NORTON 88 DOMINATOR CAFE-RACER



- Très belle réalisation
- Moteur à deux carburateurs
- Véritable modèle du genre
- *Stunning creation*
- *Engine with two carburetors*
- *True model of its kind*

10 000 - 15 000 €
Sans réserve /
No reserve

374

1955 TRIUMPH SPEED TWIN 5TA



- Modèle emblématique de l'histoire de la moto anglaise
- Restauration dans le respect de l'origine
- Agréable à conduire
- *An iconic model in the history of English motorbikes*
- *Restored to original specification*
- *Pleasant to ride*

10 000 - 15 000 €
Sans réserve /
No reserve

375

1946 NORTON ES2 « RACING »



- Préparation course en Angleterre
- Gros monocylindre de caractère
- Idéale pour les démonstrations sur circuit
- *Prepared for racing in England*
- *'Big single' full of character*
- *Ideal for demonstrations on track*

8 000 - 12 000 €
Sans réserve /
No reserve

376

1949 VELOCETTE MAC 350



- Modèle exclusif
- Belle restauration ancienne
- Légère et facile à prendre en main

- *Exclusive model*
- *Good-quality, older restoration*
- *Light and easy to ride*

4 000 - 6 000 €
Sans réserve /
No reserve

377

1957 NORTON 99 DOMINATOR



- Modèle typique de l'industrie britannique de l'époque
- Restauration complète
- Finition sportive

- *Typical model of the British motorcycle industry of the time*
- *Full restoration*
- *Sports finish*

6 000 - 10 000 €
Sans réserve /
No reserve

378

1943 NORTON 16 H



- Moto dans un étonnant état d'origine
- Vernis de protection, pour que son état reste stable
- Modèle endurant utilisé par l'armée britannique

- *Amazing original condition*
- *Protective lacquer to preserve its condition*
- *Sturdy model used by the British Army*

4 000 - 6 000 €
Sans réserve /
No reserve

379

1964 TRIUMPH TIGER 90 WITH 5TA ENGINE



- Belle restauration, ligne sportive
- Combine légèreté et puissance avec le moteur 5TA
- Très facile à prendre en main et à utiliser

- *Attractive restoration, sporty appearance*
- *Combines light weight and power, thanks to the 5TA engine*
- *Very easy to ride and use*

6 000 - 10 000 €
Sans réserve /
No reserve

380

1954 NORTON MODEL 40 INTERNATIONAL 350



- Restauration de grande qualité
- Modèle à l'appellation légendaire
- Excellent monocylindre à ACT

- *High-quality restoration*
- *Model with legendary name*
- *Excellent single-cylinder ACT*

10 000 - 15 000 €
Sans réserve /
No reserve

381

1960 BSA A10 GOLDEN FLASH



- Restauration ancienne
- Beaucoup d'allure
- Influence américaine

- *Old restoration*
- *Very stylish*
- *American influence*

4 000 - 6 000 €
Sans réserve /
No reserve

NORTON MANX RECRÉATION SUMMERFIELD

Sans titre de circulation
Unregistered

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

- Belle réalisation
- Moteur préparé par Bill Stuart
- Modèle mythique
- Idéale pour démonstrations historiques

- *Beautifully built*
- *Engine prepared by Bill Stuart*
- *A legendary model*
- *Ideal for historic demonstrations*



Norton Manx : un nom qui claque comme un coup de kick et qui fait rêver tout passionné de motos sportives. L'appellation signifie « de l'île de Man », théâtre du célèbre Tourist Trophy remporté plusieurs fois par une moto de ce type. Doté d'un monocylindre à deux arbres à cames en tête, le modèle a évolué au fil des ans, gagnant notamment un cadre « Featherbed » et une fourche « Roadholder ».

Après l'arrêt de la production par le constructeur, des stocks de pièces et des refabrications ont permis à certains spécialistes de remonter des Manx. Les frères Summerfield, associés à Bernie Allen, ont pour cela obtenu l'autorisation de l'usine.

La moto de la collection correspond à un remontage de ce

type. Achetée en Angleterre, elle est constituée d'un moteur de 715 cm³ préparé par Bill Stuart pour équiper initialement un side-car, et dont la puissance est estimée à 70 ch. Il est relié à un embrayage Newby, alimenté par un carburateur Amal de 38 mm et installé dans un cadre Featherbed. Avec cette machine, l'actuel propriétaire a participé jusqu'en 2019 à des démonstrations sur circuit en France.

Avec son gros réservoir caractéristique des Manx, sa selle à dossier, son impressionnant monocylindre et son mégaphone, cette belle réalisation permettra à son propriétaire de vivre les sensations fantastiques d'une Manx, dans une version plus abordable qu'une machine 100% authentique.

Norton Manx: a name that resounds like a kick-starter and makes every fan of sporting motorbikes dream. 'Manx' refers to the Isle of Man, home to the famous Tourist Trophy, won on several occasions by bikes of this type. Powered by a single-cylinder engine with twin overhead camshafts, the model evolved over time, gaining a 'Featherbed' frame and 'Roadholder' fork.

After Norton stopped building it, remaining stocks and the remanufacturing of parts allowed some specialists to build Manx bikes again. The Summerfield brothers, in partnership with Bernie Allen, obtained permission from the factory to do so.

The bike in this collection is a rebuild of this type. Bought in

England, it has a 715cc engine prepared by Bill Stuart and initially intended for a sidecar rig, developing an estimated 70bhp. Fed by a 38mm Amal carburettor, it is attached to a Newby clutch and mounted in a Featherbed frame. Its current owner took part in demonstrations on track in France with the bike until 2019.

With the large fuel tank characteristic of the Manx models, its saddle with a backrest, impressive single-cylinder engine and megaphone exhaust, this beautifully built machine will enable its owner to experience the amazing feeling of riding a Manx at a more affordable price than for a 100% authentic machine.

383

1959 BSA A10 ROAD ROCKET



- Restauration de bon aloi
- Une des plus performantes des BSA A10
- Présente toutes les caractéristiques des Anglaises classiques

- *Good quality restoration*
- *One of the most powerful BSA A10 models*
- *Displays all the characteristics of classic British motorcycles*

4 000 - 6 000 €
Sans réserve /
No reserve

384

1959 NORTON 350 MODEL 50



- Restauration de qualité, à terminer
- Personnalité particulière du monocylindre
- Modèle moins connu que ses sœurs de plus grosse cylindrée

- *Quality restoration, to be completed*
- *Distinctive personality of the single-cylinder engine*
- *Less known model compared to its sisters with larger engine capacities*

2 000 - 4 000 €
Sans réserve /
No reserve

385

BSA A10 GOLDEN FLASH



- Restauration de qualité
- Teinte rouge sortant de l'ordinaire
- Conception classique, mécanique sans surprise

- *Good quality restoration*
- *Unusual red colour*
- *Classic design, healthy engine*

3 000 - 5 000 €
Sans réserve /
No reserve

ARTCURIAL



Ventes en préparation VINS FINS & SPIRITUEUX

ONLINE
only

Ventes aux enchères en ligne :
Du 3 aux 13 et 14 mars 2025
sur www.artcurial.com

Contact :
Laurie Matheson
+33 (0)1 42 99 16 33
vins@artcurial.com

ARTCURIAL

// Motorcars



Catalogue
en ligne



Porsche Carrera GTS Typ 904, 1964,
affiche encadrée

Estimation : 3 000 - 5 000 €



2023 Bell casque Charles Leclerc,
réplique officielle, signée

Estimation : 5 000 - 8 000 €



1957 Ferrari 250 TR-57 #DM124, Châssis 0714TR,
maquette à l'échelle 1/12^{ème}

Estimation : 800 - 1 200 €

RÉTROMOBILE 2025

Racing, Flying & Yachting

Dont une importante
collection de maquettes
retraçant l'histoire
de la Scuderia Ferrari

Vente aux enchères :

Dimanche 9 février 2024 - 14h

Salon Rétromobile
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Contact :

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

artcurial.com/motorcars

BUSINESS IS A RACE. TAKE THE LEAD.



Nothing drives success like the 6,450 nm/11,950 km Falcon 8X. With its industry-leading design, engineering, and craftsmanship, the highly advanced, fuel-efficient 8X delivers whisper-quiet, smooth-as-silk flying and cutting-edge connectivity. **Fly Farther. Achieve more. In more comfort.**

Falcon 8X

WWW.DASSAULTFALCON.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4591

**DASSAULT
AVIATION**



BY APPOINTMENT
TO HER MAJESTY THE QUEEN
TRADE MARK OF BOLLINGER
CHAMPAGNE BOLLINGER S.A.

CHAMPAGNE **BOLLINGER**

MAISON FONDÉE EN 1829



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



25^e ÉDITION



TOUR DE CORSE
HISTORIQUE

DU 4 AU 11
OCTOBRE
2025

Passion, adrénaline et légendes
automobiles se rencontrent au
Tour de Corse Historique !

Le Reflet de votre Passion



AVEC **SHERWIN-WILLIAMS®** LA COULEUR FAIT LA DIFFÉRENCE



Sherwin-Williams Automotive Finishes,
fabricant spécialisé en peinture automobile présente :

LA LITTÉRATURE & L'AUTOMOBILE Trilogie

tome 2 : La Garçonne et L'Homme à l'Hispano (1918-1939) par
Hervé POULAIN & Mathieu FLONNEAU. Editions Loubatières

2 séances de dédicace à Rétromobile 2025 :

- FFVE, le mercredi 5 Février à 16h00
- Artcurial, le Dimanche 9 Février à 14h00

Nous avons une riche histoire dans le domaine de la finition automobile,
qui remonte à 1894, lorsque nous étions parmi les premiers à proposer des
revêtements pour les métiers du transport.

SHERWIN-WILLIAMS®

consultez automotive.sherwin.com/emeai

B E N S O N C H E R R Y

PRÊT-À-PORTER CRÉÉ PAR DES PASSIONNÉS, POUR DES PASSIONNÉS.



BENSONANDCHERRY.COM

ALBI - ARRAS - BASTIA - CALAIS - LA ROCHELLE

MAYOTTE - SAINT JEAN DE LUZ - TOULOUSE

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.

En tant qu'opérateur de ventes volontaires, ARTCURIAL SAS est assujéti aux obligations listées aux articles L.561-2 14° et suivants du Code Monétaire et Financier relatifs à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme.

I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description. Les véhicules d'occasion ne bénéficient pas de la garantie légale de conformité conformément à l'article L 217-2 du Code de la consommation.

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

g) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs. Une enchère est acceptée au regard des informations transmises par l'enchérisseur avant la vente. En conséquence, aucune modification du nom de l'adjudicataire ne pourra intervenir après la vente.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. A toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 48h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque. Le lot non adjugé pourra être vendu après la vente dans les conditions de la loi sous réserve que son prix soit d'au moins 1.500 euros.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

1) Lots en provenance de l'UE:

- 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 ☉):
Automobiles de collection:
L'adjudication sera portée hors taxe. A cette adjudication sera ajoutée une TVA au taux réduit de 5,5% qui pourra être rétrocédée à l'adjudicataire sur présentation d'un justificatif d'exportation hors UE ou à l'adjudicataire UE justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son état membre. Les commissions et taxes indiquées au paragraphe 1) ci-dessus demeurent identiques.

3) Lots en provenance hors UE (indiqués par un ☉):
Automobiles d'occasion:
Aux commissions et taxes indiquées au paragraphe 1) ci-dessus, il conviendra d'ajouter des frais liés à l'importation correspondant à 20% du prix d'adjudication.

4) Des frais additionnels seront facturés aux adjudicataires ayant enchéri en ligne par le biais de plateformes Internet autres qu'ARTCURIAL LIVE.

5) 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.

6) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation pourront être rétrocedés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur.

L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE – REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des 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.

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.

As a voluntary auction sales operator, ARTCURIAL SAS is subject to the obligations listed in articles L.561-2 14° and seq. of the French Monetary and Financial Code relating to the Anti Money Laundering regulation.

I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description. Second-hand vehicles do not benefit from the legal guarantee of conformity in accordance with article L 217-2 of the Consumer Code.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative purpose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2. THE SALE

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons. A bid is accepted on the basis of the information provided by the bidder prior to the sale. Consequently, the name of the winning bidder cannot be changed after the sale.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed. The lot not auctioned may be sold after the sale in accordance with the law, provided that its price is at least 1,500 euros.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

1) Lots from the EU:

- 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):
Classic cars:
The hammer price will be VAT excluded to which should be added 5.5% VAT.
Upon request, this VAT will be refunded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EU or to the EU purchaser who will submit their intracommunity VAT number and a proof of shipment of their purchase to their EU country home address. Commissions and taxes indicated in section 1) remain the same.

3) Lots from outside the EU (identified by an O):
Newer/modern motorcars:
In addition to the commissions and taxes specified in paragraph 1) above, an additional import VAT will be charged (20% of the hammer price).

4) Additional fees will be charged to bidders who bid online via Internet platforms other than ARTCURIAL LIVE.

5) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

6) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refunded to the purchaser on presentation of a written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by

Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer. In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced €60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsability for the conditions of the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce

the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.

Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

ARTS DES XX^e & XXI^e SIÈCLES

Art Contemporain Africain
Spécialiste junior:
Margot Denis-Lutard, 16 44

Art-Déco / Design

Directrice:
Sabrina Dolla, 16 40
Spécialiste:
Justine Posalski, 20 80
Spécialiste junior:
Edouard Liron, 20 37
Administratrice:
Domitilla Giordano
Consultants:
Design Italien: Justine Despretz
Design Scandinave: Aldric Speer
Design: Thibault Lannuzel

Bandes Dessinées

Expert: Éric Leroy
Administrateur junior:
Alexandre Dalle

Estampes & Multiples

Directrice: Karine Castagna
Administrateur - catalogueur:
Florent Sinnah, 16 54
Administrateur junior:
Alexandre Dalle
Expert: Isabelle Milsztein

Impressionniste & Moderne

Directeur: Bruno Jaubert
Spécialiste junior:
Florent Wanecq
Catalogueurs
Recherche et certificat:
Jessica Cavaleiro,
Louise Eber
Administratrice - catalogueur:
Élodie Landais, 20 84
Administratrice junior:
Alexandra Michel

Photographie

Catalogueur:
Sara Bekhedda, 20 25

Post-War & Contemporain

Directeur: Hugues Sébilleau
Spécialiste: Sophie Cariguel
Catalogueurs
Recherche et certificat:
Jessica Cavaleiro
Louise Eber
Catalogueur:
Sara Bekhedda
Administratrice:
Beatrice Fantuzzi, 20 34

Urban Art

Directeur: Arnaud Oliveux
Administrateur - catalogueur:
Florent Sinnah, 16 54
Administrateur junior:
Alexandre Dalle

Expositions culturelles & ventes privées

Chef de projet:
Vanessa Favre, 16 13

ARTS CLASSIQUES

Archéologie & Arts d'Orient

Spécialiste:
Lamia Içame, 20 75
Administratrice sénior:
Solène Carré
Expert Art de l'Islam:
Romain Pingannaud

Art d'Asie

Expert:
Qinghua Yin
Administratrice junior:
Shenyang Chen, 20 32

Livres & Manuscrits

Directeur:
Frédéric Harnisch, 16 49
Administratrice:
Émeline Duprat, 16 58

Maîtres anciens & du XIX^e siècle: Tableaux, dessins, sculptures, cadres anciens et de collection

Directeur:
Matthieu Fournier, 20 26
Catalogueur:
Blanche Llaurens
Spécialiste:
Matthias Ambroselli
Administratrice sénior:
Margaux Amiot, 20 07
Administratrice:
Léa Pailler, 20 07

Mobilier & Objets d'Art

Directeur:
Filippo Passadore
Clerc assistant
Barthélémy Kaniuk
Administratrice:
Charlotte Norton, 20 68
Expert céramiques:
Cyrille Froissart
Experts orfèvrerie:
S.A.S. Déchaut-Stetten
& associés,
Marie de Noblet
Thierry de la Chaise
Senior advisor - Spécialiste
senior orfèvrerie
06 75 02 62 94

Orientalisme

Directeur:
Olivier Berman, 20 67
Spécialiste junior:
Florence Conan, 16 15

Souvenirs Historiques & Armes Anciennes

Expert armes:
Arnaud de Gouvion Saint-Cyr
Contact:
Maxence Migliorretti, 20 02

Numismatique / Philatélie / Objets de curiosités & Histoire naturelle

Expert numismatique:
Cabinet Bourgey
Contact:
Juliette Leroy-Prost, 17 10

ARTCURIAL MOTORCARS

Automobiles de Collection

Directeur général:
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint:
Pierre Novikoff
Spécialistes:
Antoine Mahé, 20 62
Xavier Denis
Responsable des relations
clients Motorcars:
Anne-Claire Mandine, 20 73
Responsable des opérations et
de l'administration
Sandra Fournet
+33 (0)1 58 56 38 14
Consultant:
Frédéric Stoesser
motorcars@artcurial.com

Automobilia Aéronautique, Marine

Directeur: Matthieu Lamoure
Responsable:
Sophie Peyrache, 20 41

LUXE & ART DE VIVRE

Horlogerie de Collection

Directrice:
Marie Sanna-Legrand
Expert: Geoffroy Ader
Consultant:
Gregory Blumenfeld
Administratrice junior:
Charlotte Christien, 16 51

Joaillerie

Directrice: Valérie Goyer
Spécialiste junior:
Antoinette Rousseau
Catalogueur:
Pauline Hodée
Administratrice junior:
Janelle Beau, 20 52

Mode & Accessoires de luxe

Catalogueur:
Victoire Debreil
Administratrice:
Emilie Martin,
+33 1 58 56 38 12

Stylomania

Contact:
Juliette Leroy-Prost, 17 10

Vins fins & Spiritueux

Expert:
Laurie Matheson
Spécialiste:
Marie Calzada, 20 24
Administratrice sénior:
Solène Carré
Consultant: Luc Dabadie
vins@artcurial.com

INVENTAIRES & COLLECTIONS

Directeur: Stéphane Aubert
Chargés d'inventaires,
Commissaires-priseurs
Juliette Leroy-Prost, 17 10
Maxence Miglioretti, 20 02
Elisa Borsik, 20 18
Administrateur:
Thomas Loiseaux, 16 55

Consultante: Catherine Heim

Directrice des partenariats:
Marine de Miollis

COMMISSAIRES- PRISEURS HABILITÉS

Stéphane Aubert
Elisa Borsik
Francis Briest
Matthieu Fournier
Juliette Leroy-Prost
Anne-Claire Mandine
Maxence Miglioretti
Arnaud Oliveux
Hervé Poulain
Florent Wanecq

FRANCE

Cannes - Alpes-Maritimes
Représentante: Eléonore Dauzet
edauzet@artcurial.com
+33 (0)6 65 26 03 39

Montpellier
Geneviève Salasc de Cambiaire
+33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

Région Aquitaine
Directrice: Julie Valade
jvalade@artcurial.com

Bordeaux
Marie Janoueix
+33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

Région Rhône-Alpes
Représentant: François David
+33 (0)6 95 48 92 75
fdavid@artcurial.com

Strasbourg
Frédéric Gasser
+33 (0)6 88 26 97 09
fgasser@artcurial.com

Artcurial Toulouse
Jean-Louis Vedovato
Commissaire-priseur:
Jean-Louis Vedovato
Clerc principal: Valérie Vedovato
8, rue Fermat - 31000 Toulouse
+33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-
toulouse.com

ARTCURIAL

7, rond-point des Champs-Élysées Marcel Dassault 75008 Paris
T. +33 (0)1 42 99 20 20
F. +33 (0)1 42 99 20 21
contact@artcurial.com
www.artcurial.com

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

Tous les emails des collaborateurs d'Artcurial s'écrivent comme suit:
initiale(s) du prénom et nom @artcurial.com, par exemple:
Anne-Laure Guérin: alguerin@artcurial.com

Les numéros de téléphone des collaborateurs d'Artcurial se composent comme suit:
+33 1 42 99 xx xx. Dans le cas contraire, les numéros sont mentionnés en entier.

INTERNATIONAL

International senior advisor:
Martin Guesnet, 20 31

Allemagne

Directrice: Miriam Krohne
Assistante: Caroline Weber
Galeriestrasse 2b
80539 Munich
+49 89 1891 3987

Belgique

Directrice: Vinciane de Traux
Fine Art Business Developer:
Simon van Oostende
Office Manager - Partnerships & Events:
Magali Giunta
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
+32 2 644 98 44

Chine

Consultante: Jiayi Li
798 Art District,
No 4 Jiuxiangqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
+86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

Italie

Directrice: Emilie Volka
Corso Venezia, 22
20121 Milano
+39 02 49 76 36 49

Artcurial Maroc

Directeur: Olivier Berman
Directrice administrative: Soraya Abid
Administratrices junior:
Lamyae Belghiti
Widad Outmghart
Résidence Asmar - Avenue Mohammed VI
Rue El Adarissa - Hivernage
40020 Marrakech
+212 524 20 78 20

Artcurial Monaco

Directrice: Olga de Marzio
Assistante administrative:
Mélanie Laurance
Monte-Carlo Palace
3/9 boulevard des Moulins
98000 Monaco
+377 97 77 51 99

ARTCURIAL BEURRET BAILLY WIDMER

Bâle

Schwarzwaldallee 171
4058 Bâle
+41 61 312 32 00
info@bbw-auktionen.com

Saint-Gall

Unterstrasse 11
9001 Saint-Gall
+41 71 227 68 68
info@galeriewidmer.com

Zurich

Kirchgasse 33
8001 Zurich
+41 43 343 90 33
info@bbw-auktionen.com

COMITÉ EXÉCUTIF

Nicolas Orlowski
Matthieu Lamoure
Joséphine Dubois
Stéphane Aubert
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert

ASSOCIÉS

Directeurs associés:

Stéphane Aubert
Olivier Berman
Sabrina Dolla
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure
Arnaud Oliveux
Marie Sanna-LeGrand
Hugues Sébilleau
Julie Valade

Conseiller scientifique

et culturel:
Serge Lemoine

Commissaire-priseur, Co-fondateur

Francis Briest

GROUPE ARTCURIAL SA

Président directeur général:

Nicolas Orlowski

Directrice générale adjointe:

Joséphine Dubois

Président d'honneur:

Hervé Poulain

Conseil d'administration:

Francis Briest
Olivier Costa de Beauregard
Natacha Dassault
Thierry Dassault
Carole Fiquémont
Marie-Hélène Habert
Nicolas Orlowski
Hervé Poulain

JOHN TAYLOR

Président directeur général:
Nicolas Orlowski

John Taylor Corporate,
Europa Résidence,
Place des Moulins,
98000 Monaco
contact@john-taylor.com
www.john-taylor.fr

ARQANA

Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
+33 (0)2 31 81 81 00
info@arqana.com
www.arqana.com

ADMINISTRATION ET GESTION

**Directrice générale adjointe,
administration et finances:**
Joséphine Dubois
Assistante: Emmanuelle Roncola

Responsable service juridique clients:
Léonor Augier

Service client :

Marieke Baujard, 20 71 ou 17 00

Ordres d'achat, enchères par téléphone

Directrice: Kristina Vrzests, 20 51
Adjointe de la Directrice: Marie Auvard
Administratrice: Maëlle Touminet
Administratrices junior:
Charlotte Doré, Valentina Giacomel
bids@artcurial.com

Comptabilité des ventes

Responsable: Nathalie Higuieret
Comptable des ventes confirmée: Audrey Couturier
Comptables:
Chloé Catherine
Marie Couture
Mathilde Desforges
Anne-Claire Drauge
Jessica Sellahannadi
20 71 ou 17 00
Gestionnaire de dossier: Melanie Joly

Transport et douane

Responsable: Marine Viet, 16 57
Adjointe: Marine Renault, 17 01
Assistants spécialisés:
Lou Dupont, Inès Tekirdaglioglu
shipping@artcurial.com

Logistique et gestion des stocks

Directeur: Éric Pourchot
Responsables de stock: Lionel Laverigne,
Joël Lavolette, Vincent Mauriol
Lal Sellahanadi
Adjoint: Clovis Cano
Coordinatrice logistique:
Charline Monjanel
Magasiniers:
Ismaël Bassoumba, Denis Chevallier,
Adrien da Costa, Isaac Dalle, Brandon Guillemot,
Côme Mallard, Brayan Monteiro, Jason Tilot

Marketing

Directrice: Lorraine Calemard, 20 87
Chef de projet:
Ariane Gilain, 16 52
Chef de projet junior:
Daphné Perret, 16 23
Responsable Studio Graphique: Aline Meier, 20 88
Graphiste: Rose de La Chapelle, 20 10
Graphiste junior: Romane Marliot, 64 73
Responsable CRM: Alexandra Cosson
Chargée CRM: Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures

Directrice: Anne-Laure Guérin, 20 86
Attachée de presse: Deborah Bensaid, 20 76
Assistante presse: Pauline Thierry
Community Manager: Maria Franco Baqueiro, 20 82

Comptabilité générale

Responsable: Sandra Margueritat Lefevre
Comptables:
Jodie Hoang, Arméli Itoua, Aïcha Manet,
Santiago Sauchelli
Aide comptable: Romane Herson

Responsable administrative

des ressources humaines:
Isabelle Chénais, 20 27

Bureau d'accueil

Responsable accueil, Clerc Live et PV: Denis Le Rue
Mizlie Bellevue
Stéphanie Martinez Basurto

Services généraux

Responsable: Denis Le Rue

Service photographique des catalogues

Fanny Adler, Stéphanie Toussaint

Régisseur: Mehdi Bouchekout

ARTCURIAL

// Motorcars

ORDRE D'ACHAT

ABSENTEE BID FORM

Rétromobile 2025 - vente 6144 - 7 et 8 février 2025

☐ Ordre d'achat / *Absentee bid*

☐ Ligne téléphonique / *Telephone*

Téléphone pendant la vente / *Phone during the auction* :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Nom / *Name* : _____

Prénom / *First name* : _____

Société / *Company* : _____

Adresse / *Address*: _____

Téléphone / *Phone* : _____

Email: _____

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :

Required bank reference:

Carte de crédit / *Credit card numbers*

Expire fin / *Expiry date*

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

Merci de bien vouloir joindre à ce formulaire une copie de votre pièce d'identité (passeport ou carte nationale d'identité). Si vous enchérissez pour le compte d'une société, merci de joindre un extrait kbis de moins de 3 mois.

Could you please provide a copy of your ID or passport. If you bid on behalf of a company, please join an act of incorporation and a power of attorney.

| Lot | Description du lot / <i>Lot description</i> | Limite en euros / <i>Max. euros price</i> |
|-----|---|---|
| N° | | € |
| N° | | € |
| N° | | € |
| N° | | € |
| N° | | € |
| N° | | € |
| N° | | € |
| N° | | € |
| N° | | € |
| N° | | € |

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessus. (Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the above items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

Les ordres doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.

To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.

À renvoyer / *Please mail to* :

Bids Office :

Tel : +33 (0)1 42 99 20 51 - Fax: +33 (0)1 42 99 20 60

bids@artcurial.com

Date et signature obligatoire
Required dated signature

Artcurial SAS : Maison de Vente aux enchères - 7 Rond-Point des Champs-Élysées 75008 Paris

Tél : +33 (0)1 42 99 20 20 - Fax : +33 (0)1 42 99 20 21 - contact@artcurial.com - Agrément n° 2001- 005

Crédits photos

Mattia Bortoluzzi
Simon Clay
Romaric Croisile
Flora Ferreira
Camille Gabarra
Simon Gosselin
Nino Hamet
Sylvain Huteau
Loïc Kernen
Manos Kountouris
Sian Loyson
Stéphane Marie
Daniel Martinek
Christian Martin
Francesco Reggiani
Andreas Riedmann
Alexis Ruben
Gonzague Ruchaud
Tobias Serf
Peter Singhof
Bjorn Tiedemann
Kevin Van Campenhout
Maximilian Vogl

Remerciements

Matthias Bartz
Noëlle Chapron
Pierre Coquet
Pierre-Yves Laugier
Hugo Leclerc
Eric Lemoine
Marcel Massini
Julian Parish
Olivier Pastre
Marc Rabineau
Giacomo Rizotto
Gonzague Ruchaud
Philippe Schmidt
Michel Seydoux
Jamie Thomas

Nos pensées à Olivier Sciarrino (société Options),
sa gentillesse, son engagement et son professionnalisme
depuis 2016.

Crédits vidéos

Ligne Blanche Productions

Infographiste

Horacio Cassinelli



RÉTROMOBILE 2025 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 7 février 2025 - 15h
Samedi 8 février 2025 - 15h
artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
// Motorcars