

THE RENAULT ICONS

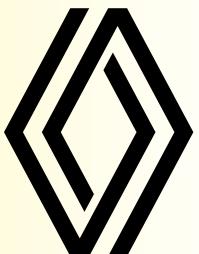
*Sélection provenant
de la collection Renault*

Dimanche 7 décembre 2025 - 13h

Usine Renault - Flins-sur-Seine
France



ARTCURIAL
// Motorcars



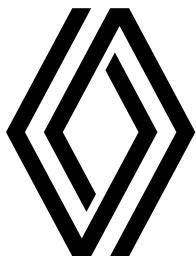


Alain Prost et Eddie Cheever en tête, Grand Prix des Pays-Bas, Zandvoort, 28 août 1983
© Renault Communication - DR

THE RENAULT ICONS

*Sélection provenant
de la collection Renault*

ARTCURIAL
// Motorcars





HH Frentzen au volant de FW19-03, Grand Prix du Brésil, Interlagos, 30 mars 1997, © DPPI



THE RENAULT ICONS

Sélection provenant de la collection Renault

vente n°6445

EXPOSITION PUBLIQUE PUBLIC VIEWING

Site de l'usine Renault
Renault manufacture
Flins-sur-Seine
Boulevard Pierre Lefaucheux
78415 Aubergenville

Jeudi 4 décembre 2025
11h - 18h

Vendredi 5 décembre 2025
11h - 18h

Samedi 6 décembre 2025
10h - 19h

Dimanche 7 décembre 2025
10h - 12h

Thursday 4 December 2025
11am - 6pm

Friday 5 December 2025
11am - 6pm

Saturday 6 December 2025
10am - 7pm

Sunday 7 December 2025
10am - 12pm

VENTE AUX ENCHÈRES AUCTION

Site de l'usine Renault
Renault manufacture
Flins-sur-Seine
Boulevard Pierre Lefaucheux
78415 Aubergenville

Dimanche 7 décembre 2025 - 13h

Sunday 7 December 2025 - 1pm

INFORMATIONS/ENQUIRIES

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
renaulticons@artcurial.com

Commissaires-priseurs / Auctioneers

Hervé Poulin
Président d'honneur / Honorary Chairman
Anne-Claire Mandine
Arnaud Oliveux

Spécialistes / Specialists

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

Pierre Novikoff
Vice-président / Vice president
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

Chef de projet / Sale coordinator

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

Consultants

Niklas Hannah
Frédéric Stoesser
Edward Fallon
Marion Thouroude
David Toledo

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

Ordres d'achat / Bids office

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

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

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



Hervé Poulain

CHEF DE PROJET SALE COORDINATOR



Sophie Peyrache



Anne-Claire Mandine



Sandra Fournet

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon



Marion Thouroude



David Toledano

CATALOGUE EN LIGNE / ONLINE CATALOGUE

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*



artcurial.com

FRAIS ACHETEURS / BUYERS PREMIUM

En sus du prix de l'adjudication, l'acheteur devra acquitter par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes :

- Lots Automobilia, désignés par un ♦ :
27 % + TVA au taux en vigueur (32,4 % TTC)
- Véhicules :
 - De 1 à 900 000 € :
17 % + TVA au taux en vigueur (20,4 % TTC)
 - Au-delà de 900 000 € :
12 % + TVA au taux en vigueur (14,4 % TTC)

POUR L'ENSEMBLE DES CONDITIONS D'ACHAT, MERCI DE VOUS REPORTER AUX CONDITIONS GÉNÉRALES À LA FIN DU CATALOGUE, AU SITE ARTCURIAL.COM POUR LES TÉLÉCHARGER OU DE SCANNER LE QR CODE CI-DESSOUS.



In addition to the hammer price, the buyer must pay on a sliding scale, the following premiums and taxes for each lot:

- Automobilia lots, designated by a ♦ :
27 % + current VAT (32,4% VAT included)
- Vehicles:
 - From € 1 to € 900 000:
17 % + current VAT (20,4% VAT included)
 - Over € 900 000: 12% + current VAT (14,4% VAT included)

*FOR THE GENERAL CONDITIONS OF PURCHASE,
PLEASE REFER TO THE END OF THE CATALOGUE OF THE SALE,
DOWNLOAD THEM FROM OUR WEBSITE ARTCURIAL.COM
OR SCAN THE QR CODE ABOVE.*

LIVRAISON & STOCKAGE / DELIVERY & STORAGE

Les acheteurs pourront prendre possession des véhicules après réception du règlement intégral de la facture par la comptabilité. Les véhicules n'ayant pas été retirés sur place seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 580€ HT par véhicule. Ils pourront être enlevés à partir du mercredi 10 décembre 2025.

Pour les véhicules :

Les frais de stockage s'élèvent à 45€ HT par jour et par véhicule. Règlement sur place par chèque, espèces, CB ou par virement préalable.

Buyers may take possession of vehicles after full payment of the invoice has been received by the accounts department. Vehicles that have not been collected on site will be returned to secure storage at a cost of €580 excluding VAT per vehicle. They may be collected from Wednesday 10 December 2025.

For vehicles:

Storage costs are €45 excluding VAT per day per vehicle. Payment on site by cheque, cash, credit card or bank transfer in advance.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES ADDITIONAL INFORMATION

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

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

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

The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

INDEX

Nomenclature des véhicules de la vente
Note importante à l'intention des acheteurs
Classification of the vehicles in the sale
Important information for buyers

Concept cars

Créé par Renault pour explorer le design et l'innovation, le concept car incarne la vision et le savoir-faire de la marque. Non homologué et non immatriculable, parfois non-fonctionnel, il ne peut être utilisé sur route : il s'agit d'un objet de collection unique, témoin de la créativité de Renault.

Created by Renault to explore design and innovation, concept cars embody the brand's vision and expertise. Not approved for road use and not eligible for registration, sometimes inoperative, they cannot be driven on public roads: they are unique collector's items that showcase Renault's creativity.

1989 Chausson P.E.R.L.E. Concept Car	176
1995 Renault Evado Concept Car	163
2000 Renault « Operandi Concept Vans »	169
2001 Renault Data Space Concept	162
2002 Renault Kangoo Break'up Concept	47
2004 Renault Deck'up Concept	48
2005 Renault Clio III Rs Concept Car	41
2006 Renault Logan Steppe Concept	44
2006 Renault Twingo II Concept	42
2007 Renault Clio Grand Tour Concept	45
2009 Renault Fluence Z.E. Concept	168
2009 Renault Kangoo Be Bop Z.E Concept	46
2016 Renault Alaskan Concept Pick-Up	43

Véhicule d'exposition

Les véhicules d'exposition et maquettes désignés ne sont pas motorisés, ni immatriculables, et ne peuvent être utilisés sur la route. Ils sont à considérer comme des sculptures.

Display vehicles and designated models are not motorised, cannot be registered and cannot be used on the road. They are to be considered as sculptures.

1983 Renault Etude Jeep (4x4)	12
1985 Renault 25 V6 Limousine Blindée par Heuliez	32
1985 Renault 5 Maxi Turbo « Philips » Réplique	66
1989 Renault 21 Supertourisme maquette	70
1994 Williams-Renault FW16 Show Car	119
1995 Benetton-Renault B195 Show Car	118
1995 Benetton-Renault B195 Show Car	138
1996 Williams-Renault FW18 Show Car	132
1997 Renault Espace III « V.E.R.T. » Maquette	161
1997 Renault Mégane Maxi Réplique	67
2003 Renault R23 F1 « 600 Races » Show Car	134
2003 Renault R23-00 Show-Car	133
C.2009 Carrosserie Renault Mégane III V6 Trophy	69
2009 Renault Mégane III Trophy V6 Maquette	68
2014 Renault Formule 3.5 Maquette	137
Renault Twingo en peluche	180

Réplique

La réplique est la reproduction fidèle d'un modèle historique, elle est réalisée à des fins de présentation ou d'exposition. Elle n'est pas homologuée ni immatriculable, et ne peut être utilisée sur route. Elle constitue avant tout un hommage au design et à l'histoire automobile de Renault.

A faithful reproduction of a historic model, the replica is made for presentation or exhibition purposes.

It is not approved or registrable and cannot be used on the road. It is above all a tribute to Renault's design and automotive history.

1998 Renault Type A Réplique 1898	6
1998 Renault Type A Réplique 1898 Électrique	24

Prototype

Véhicule expérimental développé pour tester de nouvelles solutions techniques ou stylistiques, le prototype incarne l'innovation et la recherche chez Renault. Non homologué, non immatriculable, il ne peut être utilisé.

An experimental vehicle developed to test new technical or stylistic solutions, the prototype embodies innovation and research at Renault. Not approved or registrable, it cannot be used.

1961-2016 Renault Dauphine « Bonneville » Prototype	61
1983 Renault Maxi 5 Turbo	
Prototype de développement B0	66
1986 Renault 21 Ex-Lévy et Goliath	179
1988 Renault Espace 2000 Tse Quadra	
Raid Conakry-Cap Nord	34
1993 Fior Electrocampus Électrique	141
1995 Fior Formule Campus Prototype	
Modifiée Par Renault Sport	139
1995 Renault Twingo « Rétrofit »	
Électrique Gangsta Crew Prototype	153
1998 Renault Spider Prototype	62
2001 Renault Clio II Pick-Up 6 Roues	154

Voiture de compétition

Conçue exclusivement pour la course, la voiture de compétition incarne la performance et le savoir-faire sportif de Renault. Développée uniquement pour la course, elle n'est pas homologuée pour la route et ne peut être immatriculée.

Designed exclusively for racing, the competition car embodies Renault's performance and sporting expertise. Developed solely for racing, it is not approved for road use and cannot be registered.

1975-1978 Renault Alpine A 442	80
1977 Martini MK20E Formule Renault	136
1981 Renault RE 27 B Formule 1	91
1982 Renault RE 30-B9 Formule 1	92
1983 Renault RE 40-00 Formule 1	115
1983 Renault RE 40-03 Formule 1	93
1983 Renault RE 40-04 Formule 1	100
1984 Lotus 95T4 Formule 1	99
1984 Renault RE 50-01 Formule 1	101
1984 Renault RE 50-09 Formule 1	116
1984 Sports Renault SCCA Barquette	140
1985 Renault RE 60-01b Formule 1	102
1985 Renault RE 60-05 Formule 1	117
1986 Tyrrell 015 Formule 1	110
1988 Renault 21 Turbo Groupe N/A	64
1994 Renault Laguna BTCC	61
1996 Dallara-Renault Formule 3 F396	135
1996 Williams-Renault FW19 Formule 1	130
1996 Renault Spider Trophy	155
1997 Benetton B 197 Formule 1	131

Rétrofit

Ces véhicules ont été équipés a posteriori de moteurs électriques. Vendus avec des titres de circulation pour certains, il conviendra de vous rapprocher des autorités compétentes dans le pays de destination pour connaître les éventuelles possibilités d'immatriculation.

These vehicles have been retrofitted with electric motors. Some are sold with roadworthiness certificates, but you should contact the relevant authorities in the country of destination to find out about possible registration options.

C.1981 Renault 4 « Rétrofit » Électrique	144
1981 Renault 4 « Rétrofit » Électrique	143
1981 Renault 5 GTL « Rétrofit » Électrique	23
1982 Renault 5 GTL « Rétrofit » Électrique	25
1983 Renault 5 GTL « Rétrofit » Électrique	142
1983 Renault 5 GTL « Rétrofit » Électrique	145
1985 Renault 4 F4 « Rétrofit » Électrique	26
1991 Renault 4 « Rétrofit » Électrique	21
1995 Renault Twingo « Rétrofit » Électrique Y2K Prototype	152

Voiture de route

Ces voitures sont destinées à un usage routier. Certaines sont immatriculées, merci de vous reporter au descriptif complet de chaque véhicule.

These cars are intended for road use. Some are registered; please refer to the full description of each vehicle.

1901 Renault Type D Voiturette deux/trois places	3
1903 Renault Type G Double Phaéton	9
1916 Renault Type EK Cabriolet	4
1920 Renault Type GS Limousine	8
1922 Renault Type JM Coupé-Chauffeur	5
1925 Renault Type NN Torpédo	7
1929 Renault Vivaxis Limousine	175
1933 Renault TN6A Autobus	11
1936 Renault Primaquatre Berline	172
1939 Renault Novaquatre Berline	173
1948 Renault Juvaquatre Berline (Type BFK4)	174
1949 Renault 4 CV Luxe (R1060)	12
1955 Renault 1 000 Kg Fourgon Vitré	170
1956 Renault Frégate Grand Pavois	177
1959 Renault Fregate	171
1961 Renault-Penhoët Runabout RP1 « Barracuda II »	15
1963 Renault 4 Berline	16
1983 Renault 5 « Police »	22
1988 Alpine GTA V6 Turbo	78
1990 Renault 5 GT Turbo Gr. N	65
1993 Alpine A610 Turbo « Evolution »	79
1994 Renault Clio Williams Série 2	63
1994 Renault Espace II Grand Écran	33
1998 Renault Clio	178
2000 Renault Scénic RX4 « Tour du Monde »	156

Nous informons les acheteurs que l'ensemble des véhicules de la collection ont été rarement utilisés ces dernières années s'agissant d'une collection muséale. Ils sont donc vendus en l'état, à redémarrer, sans contrôle technique valide et devront bénéficier d'une révision générale avant de prendre la route.

Pour les objets, merci de noter que les supports utilisés pour les photographies du catalogue ne sont pas vendus avec le lot.

We inform buyers that all the vehicles in the collection have been rarely used during the last years as they are part of a museum collection. They are therefore sold as-is, require restarting, are not covered by a valid roadworthiness inspection, and will need full recommissioning before being driven on public roads.

For items, please note that the supports used for the photographs in the catalogue are not sold with the lot.

Guide aux acheteurs

La vente est réalisée au comptant selon les conditions générales figurant en fin de catalogue.



Comment voir les objets et les véhicules?

Les objets de la vente seront visibles lors d'une exposition publique qui se tiendra du jeudi 4 au samedi 6 décembre 2025, de 11h à 18h, et dimanche 7 décembre de 10h à 12h sur le site de l'usine Renault Boulevard Pierre Lefaucheux - 78415 Aubergenville – France

Les lots sont illustrés avec leurs descriptifs complets sur la version en ligne du catalogue. Tous les objets seront projetés individuellement sur écran pendant la vente, et affichés en direct sur la vente en ligne sur notre plateforme *Artcurial Live Bid*.



Comment enchérir?

La vente aux enchères est ouverte au public et donc accessible dans la mesure des places disponibles. Elle aura lieu le dimanche 7 décembre sur le site de l'usine Renault à Flins-sur-Seine. Plusieurs possibilités vous sont proposées pour enchérir pendant la vente.

Pour tous les différents modes d'enchères, vous devrez fournir les documents suivants* :

- Une copie de votre carte d'identité (recto/verso) ou passeport en cours de validité
- Un justificatif de domicile récent (facture d'eau/d'électricité), dans le cas où vous enchéririez à titre personnel
- Un extrait de Kbis de moins de 3 mois, dans le cas où vous enchéririez pour le compte d'une Société ainsi que la pièce d'identité du gérant et, si différent, du/des bénéficiaire(s)

Pour toutes enchères à distance, vous devez vous enregistrer au plus tard 24 heures avant la vente. En deçà de ce délai, vos ordres peuvent ne pas être acceptés.

Veuillez noter s'il vous plaît qu'aucun changement de facturation ne sera accepté une fois l'adjudication faite.

Enchérir en salle :

Vous pourrez remplir le formulaire d'enregistrement au préalable ou sur place, en présentant les documents requis*. Un numéro d'enchérisseur vous sera alors remis qui vous donnera accès à la salle de vente.

Enchérir par téléphone :

Vous pouvez enchérir au téléphone pendant la vente avec un membre de notre équipe. Vous devrez fournir à notre bureau des enchères le formulaire en fin de catalogue dûment complété, signé et accompagné des documents requis*.

Déposer un ordre d'achat :

Vous pouvez confier un ordre d'achat à notre bureau des ordres. Cet ordre correspond au montant maximal hors commission acheteur auquel vous êtes prêt à acquérir le lot. Vous devrez fournir à notre bureau des enchères le formulaire en fin de catalogue dûment complété, signé et accompagné des documents requis*.

Enchérir en ligne :

après enregistrement et validation par Artcurial sur notre site www.artcurial.com ainsi que dans la vente Live, grâce à *Artcurial Live Bid*.

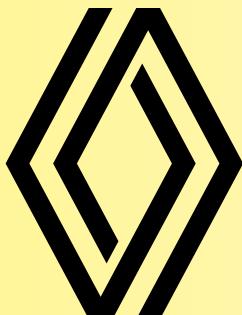
Vous pourrez suivre la vente et enchérir en direct.

Toute demande d'enregistrement en ligne, pour un ordre écrit ou une ligne téléphonique, doit parvenir au bureau des ordres d'achat au plus tard 24h avant la date de vente. Au-delà de ce délai, Artcurial SAS ne peut s'engager en aucune manière sur la prise en compte de toute demande.



Et les estimations ?

Formulées sous la forme de «fourchettes» dans le catalogue, elles ne constituent qu'une indication pour les acheteurs, sur le niveau des prix de l'objet, au regard du marché. Mais dans le cadre d'une vente aux enchères, il arrive que l'objet dépasse son estimation.



Y a-t-il des frais en plus de l'enchère finale ?

Oui. Il s'agit des frais acheteurs. En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes :

Lots Automobilia, désignés par un ♦ :

- 27 % + TVA au taux en vigueur (32,4 % TTC)
- Véhicules :
- De 1 à 900 000 € : 17 % + TVA au taux en vigueur (20,4 % TTC)
- Au-delà de 900 000 € : 12 % + TVA au taux en vigueur (14,4 % TTC)



Comment régler ses achats ?

Directement pendant la vente ou auprès du service comptabilité après la vente, du lundi au vendredi de 9h30 à 18h.

Modes de paiement acceptés :

Cartes de crédit:
Visa, Mastercard, Amex, sur présentation d'un justificatif d'identité. L'identité du porteur de la carte devra être celle de l'acheteur.

Chèques bancaires:
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). **NB:** les achats ne seront délivrés qu'après encasement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque.

Espèces:
Le paiement en espèces est conditionné par le Code Monétaire et Financier appliqué en France, en application de l'article L112-6. Le paiement en espèces est possible :

- Jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français et les personnes agissant pour le compte d'une entreprise
- Jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs documents d'identité

Virement bancaire en euro:
pour cela, se rapprocher du service de comptabilité.

Nous nous permettons d'attirer votre attention sur le fait qu'en application des règles de TRACFIN, nous ne pouvons accepter un règlement en provenance d'un tiers. Tout règlement doit être effectué à votre nom.

Buyer's Guide

Auction sales must be paid immediately in accordance with the terms and conditions spelled out at the end of the catalogue.



Can we examine the objects?

The automobilia items and vehicles will be on display during the public viewing from Thursday 4 to Saturday 6 December from 11am to 6pm and Sunday 7 December from 10am to 12pm, Renault Manufacture, Boulevard Pierre Lefacheux 78415 Aubergenville - France. The items will be illustrated, with their complete and detailed notice and will be visible in the online catalogue. All items will be shown individually on a screen during the sale and will also be displayed live in the online version of the auction on *Arcturial Live Bid*.



How to bid?

The auction is open to the public and therefore accessible as far as places are available. It will be held on Sunday 7 December, in Renault Manufacture, Flins-sur-Seine France. You can bid in different ways during the auction.

For all the different ways of bidding, you will need to supply the following documents*:

- A copy of a valid identity card (both sides) or passport
- A recent proof of address given on your name (such as a utility water, gas, or electricity bill) should you bid on personal behalf
- A complete copy of the Act of Incorporation of the company with the final beneficiary's mentioned on it and a copy of his ID/ Passport should you bid on professional behalf

For remote bidding, you must register not later than 24 hours before the auction. After this period, your orders may not be accepted.

Please note that the entity and address provided at registration cannot be altered on the invoice should your bid be successful.

Bidding in the saleroom:

You may complete the registration form in advance or on the spot by presenting the required documents*.

You will then be given a bidder's number, allowing you to enter the saleroom.

Bidding by telephone:

You may bid over the phone during the auction with a member of our team.

You must give our bids office the form at the end of the catalogue duly completed, signed and accompanied by the required documents*.

Submitting an absentee bid:

You may submit a purchase order to our bids office. This order indicates the maximum amount (excluding the buyer's premium) that you are willing to pay to acquire the lot (excluding buyer's premium). You must give our bids office the form at the end of the catalogue duly completed, signed and accompanied by the required documents*.

Bid online:

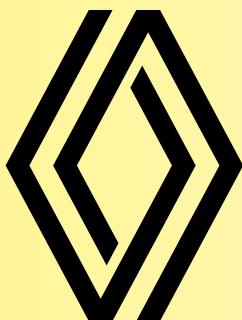
Following registration and validation by Arcturial on our website www.artcurial.com, as well as in the Live sale, thanks to *Arcturial Live Bid*. You will be able to bid live during the sale.

Any registration online, for an absentee bid or a telephone line for the auction, must be received by the bids' office at least 24 hours in advance, before the date of the sale. Beyond this deadline, Arcturial SAS regrets that we will be unable to accord any requests not respecting this notice period.



What about estimates?

Presented as a "range" of estimates in the catalogue, they indicate the price level of the object in relation to the market as a reference for buyers. But in the context of an auction, the object often commands a price above its estimate.



Will there be a fee in addition to the auction price?

Yes. There is buyer's premium. In addition to the hammer price, the buyer must pay on a sliding scale, the following premiums and taxes for each lot:
Automobilia lots, designated by a ♦ :
• 27 % + current VAT (32,4% VAT included)
- Vehicles:
• From € 1 to € 900 000: 17 % + current VAT (20,4% VAT included)
• Over € 900 000: 12% + current VAT (14,4% VAT included)



Paying for your purchases

Directly during the sale, or with the Accounting Department after the sale from Monday to Friday, from 9.30 a.m. to 6 p.m.

Accepted methods of payment:

Credit cards:

Visa, MasterCard, Amex, by presenting identity documents. The identity of the cardholder must be the same as the buyer.

Bank Check:

Drawn on a French bank by presenting identity documents and, for any company, a business registry extract dating from less than 3 months (checks drawn on a foreign bank are not accepted). NB: Purchases will be released only after the check is cashed, generally 8 working days after filing the check.

Cash:

Cash payments are subject to the Code Monétaire et Financier applicable in France (Art. L112-6). Cash payment is possible:

- Up to € 1,000 including fees and taxes, for individuals and professionals of French nationality
- Up to € 15,000 € including fees and taxes, for individuals of other nationalities by presenting identity documents

Bank transfer in euros:

Please contact the Accounting Department.

We would like to draw your attention to the fact that under TRACFIN's rules, we cannot accept a payment from a third party. All payments must be made in your proper name.

ACCÈS DEPUIS PARIS / ACCESS FROM PARIS

En voiture / By car

Autoroute A13 (sortie 9 Flins/Aubergenville/Z.I. des Mureaux), puis Rte Renault/D19

GPS : 48° 58' 26.99" N, 1° 51' 26.39" E

Freeway A13 (exit 9 - Flins/Aubergenville/Z.I. des Mureaux), then Rte Renault/D19

GPS: 48° 58' 26.99" N, 1° 51' 26.39" E

En avion / By plane

Aéroport Paris Charles de Gaulle : 65 km

Aéroport Paris Orly : 57 km

Paris Charles de Gaulle Airport: 65 km

Paris Orly Airport: 57 km

En train / By train

Depuis Paris Saint Lazare :

prendre la ligne J en direction de Mantes-la-Jolie

Arrêt : Aubergenville Élisabethville

Puis, 15 minutes à pied

From Paris Saint Lazare:

take line J towards Mantes-la-Jolie

Stop: Aubergenville Élisabethville

Then, 15 minutes walk

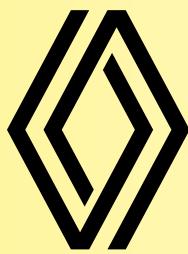


Usine Renault -
Flins-sur-Seine

Aéroport
de Paris-Charles
de Gaulle

Paris
Saint-Lazare

Aéroport
de Paris-Orly



THE RENAULT ICONS

*Sélection provenant
de la collection Renault*



© Renault communication

« Pour la première fois, Renault ouvre grand les portes de son patrimoine : un lieu inédit, vivant et ouvert à tous, qui célèbre plus de 125 ans d'innovation, de design et de passion automobile. Ce qui attend les visiteurs est tout simplement saisissant : des milliers d'objets, des centaines d'œuvres d'art, et surtout, un spectacle unique au monde — des voitures iconiques alignées sur des palettes, comme des joyaux suspendus dans l'espace. Une mise en scène spectaculaire, à la hauteur de l'histoire incroyable que nous avons à partager. »

Ce lieu présentera l'ensemble des véhicules produits par le Groupe Renault depuis 1898, en véhicules de série, de compétition et les concepts cars.

La vente du 7 décembre est destinée à faire profiter les passionnés de véhicules des pièces de cette grande aventure Renault dans l'histoire du Groupe. »

“For the first time, Renault is opening the doors to its heritage, celebrating over 125 years of innovation, design and automotive passion with this unique, vibrant venue open to all. The visitor experience is simply breathtaking: thousands of objects, hundreds of works of art and, above all, a truly unique display of iconic cars lined up on pallets, like jewels suspended in space. A spectacular showcase that is worthy of the incredible history we wish to share.

This museum will showcase all the vehicles produced by the Renault Group since 1898, including series-produced vehicles, competition vehicles and concept cars

The sale on December 7 is intended to give vehicle enthusiasts the opportunity to acquire parts from this great Renault adventure in the Group's history. ”

Arnaud Belloni, chief branding officer Renault

Les collections Renault rassemblées dans un lieu spectaculaire ouvert au grand public (2027)

*Renault groups its collections in a
spectacular showcase open to the
general public (2027)*

Renault possède aujourd'hui une collection exceptionnelle de véhicules historiques, d'œuvres d'art et de documents d'archives qui seront réunis dès 2027 au sein d'un nouveau lieu d'exposition situé à Flins, en région parisienne, afin de permettre au public d'explorer cet héritage unique à travers des visites et des expositions thématiques. Ce projet ambitieux valorisera les 125 ans d'histoire de la marque et mettra en lumière l'impact de l'entreprise sur l'innovation automobile et la mémoire collective. Plongez dans l'histoire automobile Renault.

Renault is grouping its exceptional collection of historic vehicles, art works and archive documents 2027 in a new exhibition centre outside Paris in Flins, set to open in 2027. The public will be able to explore the brand's unique heritage through tours and themed exhibitions. This ambitious project will showcase the brand's 125 years of history while highlighting its impact on automotive innovation and our collective memory.



© Jacob Celnikier CGA et kaupunki

Renault annonce la création d'un projet patrimonial inédit, visant à faire découvrir son riche héritage industriel et culturel au plus grand nombre. A compter de 2027, le grand public pourra plonger dans l'histoire du groupe. L'occasion de (re)découvrir des modèles iconiques, qui ont chacun une histoire à raconter : celle des innovations techniques, mais aussi celle des transformations sociales qu'ils ont accompagnées. Et parce que l'automobile contribue à modeler l'urbanisme, les modes de vie, l'art et la culture, elle est également un témoin direct du quotidien. Ce nouveau lieu permettra ainsi au public de ranimer des souvenirs personnels liés à des voitures particulières, des publicités Renault célèbres qui ont marqué leur temps, ou encore d'admirer des œuvres d'art exceptionnelles issues du Fonds Renault. Ce futur lieu sera un espace de transmission, où l'histoire de Renault se vivra à travers des expériences, des rencontres, des événements et de la technologie. L'odyssée immersive de Renault sera par exemple présentée aux visiteurs sous la forme d'une expérience de réalité virtuelle qui propulsera le visiteur au cœur de l'épopée de Renault étroitement liée à l'histoire de France. Une expérience immersive inédite.

Flins, une évidence

Renault a choisi d'implanter ce bâtiment sur le site de Flins, à seulement 40 kilomètres de Paris. Depuis son ouverture en 1952, ce site emblématique qui a produit plus de 18 millions de véhicules, est le témoin d'une aventure industrielle unique, où se croisent les souvenirs de millions de véhicules et les ambitions d'une mobilité plus responsable.

Berceau de modèles iconiques telles que la Dauphine dans les années 50, Renault 5 dans des années 70/80, Renault 4, les 4 générations de Clio ou encore ZOE, Flins a su se réinventer depuis 2021 en devenant la Refactory, un site pionnier dédié à l'économie circulaire de la mobilité.

Un bâtiment passerelle entre le passé et le futur, entre la ville et le site industriel

Située devant l'usine, à la lisière des villes de Flins et Elisabethville, cette nouvelle construction constituera une passerelle entre ces dernières et l'univers Renault qui cohabitent depuis plus de 70 ans. Elle pose un trait d'union entre la ville et le site industriel. Conçu par l'architecte Jacob Celnikier de l'agence CGA, le projet de structure répond harmonieusement à l'orthogonalité des formes de l'usine dessinée par Bernard Zehrfuss, architecte prix de Rome 1939. À l'horizontalité très marquée de cette dernière, le bâtiment apporte une certaine verticalité qui se déploie en escalier avec six parallélépipèdes qui s'interpénètrent en grandissant, à l'image de poupées russes. La façade se voit ainsi fragmentée en ouïes successives et ascendantes, lesquelles laissent deviner en fond l'ampleur de la collection. Cette façade exprime l'ouverture et l'accueil en contraste avec les grands volumes opaques de l'usine qui apparaissent en arrière-plan. Espace vivant destiné à l'échange autour du patrimoine de la marque Renault, ce lieu sera structuré autour d'un grand espace événementiel de 2 800 m² entouré de différentes zones de travail, de consultation et de stockage. La plus spectaculaire est celle qui accueille les centaines de véhicules de la Collection montés sur palettiers. Comme installés sur des étagères géantes, ils forment un véritable mur automobile visible en transparence depuis l'espace événementiel, mais aussi depuis l'extérieur par les différentes ouïes du bâtiment.

L'espace événementiel est conçu comme une grande halle, avec une hauteur de plafond qui augmente par paliers, depuis l'entrée jusqu'à la gigantesque vitrine des voitures sur palettiers. Un atelier de restauration de véhicules et différentes zones de stockage pour les pièces et le matériel viennent compléter l'ensemble. >>>

A UNIQUE HERITAGE PROJECT

Immerse yourself in Renault's automotive history

Renault is announcing a unique heritage project, designed to bring its rich industrial and cultural heritage to the greatest number. From 2027, members of the public will be able to immerse themselves in the Group's history. The project is a chance to (re)discover iconic models, each with their own story to tell: a story not only of technical innovation, but also of social transformation. And because cars contribute to shaping cities, lifestyles, art and culture, they are also a direct witness to everyday life. For visitors, the new venue will bring back personal memories associated with specific brand cars or commercials that marked their time, as well as giving them an opportunity to admire exceptional works of art from the Renault Fund. This future venue will pass on the history of Renault, bringing it to life through experiences, interactions, special events and technology. For example, it will tell the story of the brand through an immersive odyssey based on virtual reality. Visitors will experience the adventure of Renault, a brand whose history is closely tied to the history of France. A unique immersive experience.

Flins, an obvious choice

For this new venue, Renault has chosen the Flins site, just 40 kilometres from Paris. Opened in 1952, this iconic site built over 18 million vehicles. It stands as witness to a unique industrial adventure, where the memory of millions of vehicles meets the ambitions of a more sustainable type of mobility.

Home to iconic models such as the Dauphine in the 50s, Renault 5 in the 70s and 80s, Renault 4, four generations of Clio and ZOE, Flins has reinvented itself. In 2021, it became the Refactory, a pioneering site dedicated to the circular economy of mobility.

A gateway between past and future, between the city and the industrial site

Located in front of the industrial plant, on the outskirts of Flins and Elisabethville, this new venue will be a gateway between the towns and the world of Renault, continuing a story that began over 70 years ago. It will be a link between the towns and the industrial site. Designed by architect Jacob Celnikier from the agency CGA, the planned structure is a harmonious fit with the orthogonal lines of the original plant designed by Bernard Zehrfuss, winner of the Rome Prize in 1939. In contrast to the marked horizontal lines of the plant, the new venue has strong vertical lines. The building resembles a staircase with six interpenetrating parallelepipeds, gradually increasing in size like Russian dolls. As a result, the façade has multiple apertures on every level, allowing onlookers to glimpse the full extent of the collection in the background. This façade is open and welcoming in contrast to the large opaque volumes of the factory in the background. A living venue dedicated to Renault's heritage, the centre will feature a 2,800 m² events space surrounded by areas for work, consultation and storage. The most spectacular area houses the Collection, with hundreds of vehicles mounted on racks. Seemingly sitting on giant shelves, the cars form a wall that can be seen not only from the event space, but also from the outside through the apertures in the facade.

The events space takes the form of a large hall, with a ceiling rising in tiers, from the entrance up to the gigantic showcase of cars on racks. The building also includes a vehicle restoration workshop and storage areas for parts and equipment. >>>

>>>UNE COLLECTION UNIQUE, TEMOIN DE L'HISTOIRE

Des archives et objets, témoins de 125 ans d'histoire automobile

Le patrimoine de Renault ne se limite pas aux véhicules, l'entreprise possède un grand nombre d'objets, retracant son évolution depuis 1898. Avec plus de 2 400 mètres linéaires d'archives, Renault possède une collection impressionnante de documents et objets retracant l'histoire de l'entreprise. Parmi les milliers de documents, on trouve par exemple des affiches et posters, des dessins de design, des miniatures et jouets, des voitures à pédales, des coupes et médailles, ainsi que des ouvrages constituant la bibliographie de Renault. Dans ce nouveau lieu, le public pourra désormais découvrir la richesse de ces archives. Un outil précieux pour comprendre l'histoire de la marque et de ses créations.

La diversité de la collection témoigne de la richesse de l'héritage de Renault. Des pièces emblématiques, parfois rares, permettent de retracer l'évolution technologique et esthétique de l'automobile. D'autres, succès populaires de jadis, feront naître l'émotion en liaison avec les souvenirs personnels de chacun. Qui n'a pas, enfoui dans sa mémoire, un souvenir visuel ou olfactif lié à une balade à la campagne en 4L ou à un départ de vacances en R16...

Des centaines de véhicules historiques mis à l'honneur

Ce projet ouvrira aussi au grand public l'accès à un véritable trésor automobile, rassemblant plusieurs centaines de véhicules en parfait état. Soigneusement conservés et restaurés, ces véhicules couvrent l'histoire de Renault depuis la première voiture fabriquée par Louis Renault, une Type A de 1898, mais aussi des modèles d'avant-guerre, des Formule 1, des Alpine emblématiques et des concept-cars visionnaires.

Fait remarquable, plus de la moitié des voitures sont encore roulantes, témoignant du soin apporté à leur conservation. Une équipe de six techniciens qualifiés se consacre depuis des années à la restauration et à l'entretien des véhicules de la Collection Renault, assurant que chaque modèle puisse reprendre la route et raconter son histoire unique. Fort de cette expertise reconnue, le nouveau lieu abritera aussi un atelier de restauration dédié à la mécanique et la carrosserie.

La diversité de la collection témoigne de la richesse de l'héritage de Renault. Des pièces emblématiques, parfois rares, permettent de retracer l'évolution technologique et esthétique de l'automobile. D'autres, succès populaires de jadis, feront naître l'émotion en liaison avec les souvenirs personnels de chacun. Qui n'a pas, enfoui dans sa mémoire, un souvenir visuel ou olfactif lié à une balade à la campagne en 4L ou à un départ de vacances en R16...

Vivante, cette collection est appelée à s'enrichir au fil du temps, mais aussi à s'ajuster notamment



© Jacob Celnikier CGA et kaupunki

par la vente de doublons. C'est à cette fin qu'une vente aux enchères sera organisée par Artcurial les 6 et 7 décembre 2025.

Une collection d'art unique

Renault possède aussi, plusieurs centaines d'œuvres d'art, qui seront aussi exposées. En effet, dès les années 1930, Renault s'est affirmé comme un pionnier dans le soutien à la création contemporaine. Au cœur de l'ADN de cette collection d'art unique : rapprocher et faire dialoguer les artistes et le monde industriel. Cet engagement s'est renforcé en juin 2024 avec la création du Fonds Renault pour l'Art et la Culture, destiné à sécuriser, à protéger les œuvres de la collection et à la renouveler avec des artistes contemporains, confirmant ainsi son rôle de mécène et d'acteur culturel. Le Fonds vise à préserver son héritage tout en soutenant les artistes émergents d'aujourd'hui, avec un focus particulier sur le street art qui se situe au cœur de l'univers des produits Renault.

Le Fonds Renault pour l'Art et la Culture : pont entre l'industrie automobile et la création artistique

La collection historique du Fonds compte plusieurs centaines d'œuvres emblématiques, dont les photographies de Robert Doisneau - pour qui la carrière fut intimement liée à Renault -, l'œuvre d'Arman sur la Renault 4 de 1967, la série d'Erró dédiée à la Renault 5, des pièces de Victor Vasarely ou encore des œuvres d'inspiration Art Brut de Jean Dubuffet.

Cette collection est le témoin du soutien apporté par Renault dans le passé pour un certain nombre de mouvements artistiques tels que :

- La photographie dite « humaniste » (notamment Robert Doisneau, salarié à temps plein de l'entreprise entre 1934 et 1939),
- Le Nouveau Réalisme (né en 1960, dont Arman ou Jean Tinguely, sculpteurs qui s'emparent des matériaux du quotidien),
- La Figuration Narrative (principalement Erró, qui mélange dans ses tableaux des images issues de la culture populaire comme de l'histoire de l'art),
- L'Op Art, ou Art optique (branche de l'abstraction géométrique, qui joue sur la vibration, ou l'impression de mouvement), dont

le principal représentant est Victor Vasarely, qui a redessiné le logo de Renault en 1972,

- Jean Dubuffet, peintre et sculpteur, inventeur de l'Art Brut, création spontanée et inventive réalisée par des autodidactes ou des marginaux.

Aujourd'hui, le Fonds soutient également la création urbaine contemporaine, avec des œuvres comme Bourgeon et Accrescent de Dan Rawlings, réalisées à partir d'une Renault 5 historique et une nouvelle Renault 5 E-Tech electric, ou Héritage de César Malfi, créée à la Refactory de Flins en 2024, conçue à partir d'un côté de carrosserie de Scénic E-Tech electric.

Il sera régulièrement proposé au public des moments d'exposition, pour découvrir ou redécouvrir ces œuvres fortes, qui symbolisent le dialogue entre passé et futur, art et industrie.

L'Art Factory, une résidence d'artistes à Flins

Le site de Flins accueille depuis peu une résidence d'artistes baptisée L'Art Factory, aménagée dans l'ancien bâtiment consacré à la peinture des véhicules. Cet espace de 3 200 m² est désormais entièrement dédié à la création et à l'exposition d'art urbain, offrant aux artistes la possibilité de travailler dans un environnement qui reproduit une atmosphère urbaine. Ils ont ainsi accès aux éléments industriels encore présents sur le site, qu'ils peuvent utiliser, détourner ou recycler dans leurs œuvres.

La sélection des artistes pour les prochaines résidences sera réalisée selon des critères définis en collaboration avec deux commissaires d'exposition Jean Faucher et Gaël Lefevre. Sur une période de trois ans environ, plusieurs résidences seront organisées chaque année. Une œuvre de Gérard Zlotykamien, intitulée Ready-made 1935-2025, 7 tonnes 5, réalisée sur un bus Renault de 1937, ancre déjà ce lieu de création hors norme. Parmi les artistes accueillis, Jean Faucher séjourne dès à présent afin de concevoir une œuvre au sein de l'Art Factory.

Cette résidence offrira un cadre de travail immersif et temporaire, permettant aux artistes d'exprimer leur créativité dans un environnement industriel unique. Certaines des œuvres produites intégreront les expositions et collections du nouvel espace dédié à l'héritage et à l'innovation de Renault.

>>>A UNIQUE COLLECTION BEARING WITNESS TO HISTORY

Archives and objects that bear witness to 125 years of automotive history

Renault's heritage is not limited solely to its vehicles. The company also owns a large number of objects telling the story of the brand since 1898. With over 2,400 linear metres of archives, Renault has an impressive collection of documents and objects tracing the company's history. Among the thousands of documents and objects in the collection are posters, design drawings, miniatures and toys, pedal cars, cups and medals, and books making up the bibliography of Renault. The new venue will allow the public to discover the full wealth of these archives. Their role is invaluable in understanding the history of the brand and its creations.

Hundreds of historic vehicles in the spotlight

The project will also give the general public access to an automotive treasure trove, comprising several hundred vehicles in perfect condition. Carefully conserved and restored, these vehicles span the history of Renault from the first car built by Louis Renault in 1898, the Type A, to pre-war models, Formula 1 cars, iconic Alpines and visionary concept cars.

Remarkably, more than half of the cars are still running, a testament to their careful conservation. For many years, it has been the work of six qualified technicians to restore and service all the vehicles in the Renault Collection, making sure that each model can take to the road to tell its own unique story. Building on this recognised expertise, the new venue will also house a restoration workshop for both powertrains and bodywork.

The diversity of the collection bears witness to Renault's rich heritage. A number of iconic – sometimes rare – objects tell the story of automotive technology and design over the years. Other objects, popular successes of the past, will bring back personal memories and emotions. Who among us doesn't have a visual or sensory memory linked to a trip to the countryside in an R4 or a holiday in an R16?

This living collection will continue to grow over time, although some changes will be made, primarily through the sale of duplicate models. To this end, an auction will be organised by Artcurial on 6 and 7 December.

The Renault Fund for Art and Culture: a bridge between the automotive industry and artistic creation

The Fund's historic collection includes several hundred iconic works, including photographs by Robert Doisneau – who maintained close ties with Renault



© Jacob Celnikier CGA et kaupunki

throughout his career – a 1967 creation by Arman based on the Renault 4, a series by Erró dedicated to the Renault 5, creations by Victor Vasarely and Art Brut-inspired works by Jean Dubuffet.

This collection reflects the support provided by Renault to a number of artistic movements in the past, including:

- *Humanist photography, particularly by Robert Doisneau, a full-time employee of the company between 1934 and 1939,*
- *New Realism, founded in 1960, a movement whose followers included Arman and Jean Tinguely, sculptors who used everyday materials in their works,*
- *Narrative Figuration, represented mainly by Erró, whose works mix images from pop culture and the history of art,*
- *Op Art, a branch of geometric abstraction producing an illusion of vibration or movement, represented primarily by Victor Vasarely, who redesigned Renault's logo in 1972,*
- *Jean Dubuffet, painter, sculptor, and inventor of Art Brut: spontaneous and inventive creation by self-taught artists and outsiders.*

Today, the Fund also supports contemporary urban art, with works such as Bourgeon and Accrescent by Dan Rawlings, made from a historic Renault 5 and a new Renault 5 E-Tech electric, and Heritage by César Malfi, created at the Refactory in Flins in 2024, using a side panel from a Scenic E-Tech electric.

The public will have regular opportunities to discover or rediscover these powerful works, symbolising the dialogue between past and future, art and industry.

The Art Factory, an artistic residency in Flins

The Flins site recently became home to an artistic residency called the Art Factory, housed in the former paint shops. Today, this 3,200 m² space is dedicated to the creation and display of urban art, offering artists an opportunity to work in an environment that reproduces the atmosphere of the street. They have access to the industrial features still present around the site, and which they can use, divert or recycle in their work.

The selection of artists for future residencies will be based on criteria set out in collaboration with the exhibition curators, Jean Faucheur and Gaël Lefèuvre. Several residencies will be organised each year over a period of around three years. A work created by Gérard Zlotykamien from a 1937 Renault bus, named Ready-made 1935-2025, 7 tonnes 5, is the anchor of this extraordinary creative space. Guest artists include Jean Faucheur, who is already in residency to design a work in the Art Factory.

The residencies will provide a short-term immersive working environment, allowing artists to express their creativity in a unique industrial setting. Some of the works produced will become part of the exhibitions and collections in the new space dedicated to Renault's heritage and innovations.

1

BODET ♦

Importante horloge
double face

Utilisée dans l'usine Renault de Flins à l'époque, en métal émaillé blanc, cadran fond blanc, système d'accrochage par chaîne ; sans mécanisme, à restaurer; vendu en l'état

Diam. : 81 cm. (31 3/4 in.),
P. : 31 cm. (12 1/4 in.)

Displayed at the Renault Flins factory at the time, a large clock, double-sided by Bodet; without mechanism, to be restored; sold as is

500 - 800 €
Sans réserve / No reserve



2

ATO ♦

Importante horloge
double face

Utilisée dans l'usine Renault de Flins à l'époque, structure en métal émaillé vert, cadran fond blanc, système d'accrochage par chaîne ; sans mécanisme, à restaurer, une face accidentée ; vendu en l'état

Diam. : 77 cm. (30 1/4 in.),
P. : 15 cm. (6 in.)

Displayed at the Renault Flins factory at the time, a large clock, double-sided by ATO ; without mechanism, one side split, to be restored; sold as is

500 - 800 €
Sans réserve / No reserve



1901 RENAULT TYPE D VOITURETTE DEUX/TROIS PLACES

Carte grise française
French title

Châssis n° 073

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / No reserve

- Une des toutes premières Renault produites
- Dans la collection depuis 1965
- Eligible au London to Brighton Run
- Conception intelligente et déjà très moderne

- *One of the first Renaults built*
- *Part of the collection since 1965*
- *Eligible for the London to Brighton Run*
- *Intelligently designed, very modern for its time*

Après la Type A de 1899, Renault ne cesse de perfectionner son modèle. Ainsi la Type D exposée sur le stand Renault Frères du troisième Salon de l'Automobile, qui se tient en décembre 1901, pour la première fois au Grand Palais, présente une apparence plus moderne avec sa colonne de direction inclinée. Elle est toujours équipée d'un monocylindre De Dion refroidi par des radiateurs latéraux, mais peut aussi recevoir un moteur Aster et les succès de Renault lors de grandes courses sur route contribuent alors à la renommée de la marque.

Entrée dans la collection en 1965, cette Type D est une jolie voiturette dotée d'un élégant petit siège arrière pouvant accueillir une personne. Bicolore crème et verte avec des roues à rayons bois, elle présente

tout le charme des premières automobiles, avec son système de graissage au tableau de bord, ses commandes par leviers et manettes, ses moulures de carrosserie. Cette voiture est éligible aux épreuves historiques accueillant les pionnières de l'histoire, dont le très prisé « London to Brighton Veteran Car Run » qui relie tous les ans en novembre la capitale britannique à la ville de Brighton. Accompagnée d'un dossier de fiches d'intervention Renault et de factures d'entretien, cette séduisante voiturette a fait dans les années 1990 l'objet d'une restauration très bien préservée, et elle nécessitera une vérification mécanique avant remise en route. Elle est un éloge à la simplicité et à la légèreté qui ont fait le succès des toutes premières Renault de série.

After the Type A in 1899, Renault continually refined its first model, and the Type D, shown on the Renault Frères stand at the third Salon de l'Automobile in December 1901, held for the first time at the Grand Palais, had a more modern appearance with a tilted steering column. It was still powered by a single-cylinder De Dion engine with side-mounted radiators, but could also be equipped with an Aster engine, and Renault's success in the great road races contributed to the firm's reputation.

This Type D joined the collection in 1965 and is a pretty voiturette with an elegant little seat at the rear for a single passenger. Finished in two-tone green and cream and with spoked wooden wheels, it has all the

charm of the earliest motorcars, with its dashboard-mounted lubrication system, lever-operated controls and body mouldings. This car is eligible for the historic events that welcome the pioneers of motoring history, including the highly esteemed London to Brighton Veteran Car Run, held every November between the British capital and the town of Brighton. Sold with a file of papers for the jobs carried out by Renault and service bills, this charming voiturette was restored during the 1990s and remains very well preserved; it will need a mechanical check-over before being driven again. It is a celebration of the simplicity and lightness to which the very first Renaults produced owed their success.



1916 RENAULT TYPE EK CABRIOLET

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 52404

- Grand classique des années 1910
- Restauration ancienne assez bien préservée
- Jolie projet rare et intéressant
- A classic model from the 1910s
- Older restoration, quite well preserved
- Attractive project: rare and interesting

3.000 - 4.000 €

Sans réserve / *No reserve*



1922 RENAULT TYPE JM COUPÉ-CHAUFFEUR

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 98137

- Élégante carrosserie coupé-chauffeur
- Modèle 12 CV, pilier de la gamme Renault de cette époque
- Intéressante base de restauration
- Elegant 'coupé-chauffeur' bodywork
- 12CV model, the mainstay of Renault's range at the time
- Interesting basis for a restoration

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / *No reserve*



1998 RENAULT TYPE A RÉPLIQUE 1898

Sans titre de circulation
Unregistered

30.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

C'est avec une Type A que Louis Renault participe à ses premières courses et, en 1899, il remporte avec son frère Marcel les deux premières places du Paris-Trouville dans la catégorie «Chauffeurs amateurs». D'autres succès lui font déjà comprendre l'importance de ces résultats pour la progression des ventes, et il les exploite dans ses premières publicités.

Un siècle plus tard, pour le centenaire de l'entreprise, il a été décidé de construire une réplique de cette remarquable Type A. A partir d'un exemplaire survivant, complet mais fatigué, et d'une nomenclature de pièces détachées, les plans sont tracés en plusieurs mois par Claude Petit, bénévole dans l'équipe de Jean Robert qui dirige alors le département « Patrimoine et Innovation ». En fonction du type de pièce concerné, ces plans

- Fidèle réplique de la première Renault « de série »
- Réalisation soignée par le constructeur sans considération de coût
- Exemplaire fonctionnel

- *A faithful replica of the first 'production' Renault*
- *Meticulously built by the manufacturer, regardless of cost*
- *In running order*

sont ensuite envoyés aux entités des usines capables de les reproduire à l'identique et, en tout, huit répliques sont assemblées. L'une est équipée d'un moteur électrique pour pouvoir rouler là où les émanations de fumée sont interdites, les sept autres étant dotées d'un moteur De Dion refabriqué.

C'est le cas de celle proposée à la vente, qui est une des seules également équipée d'une boîte de vitesse fidèle à l'origine. Elle est donc roulante et représente un bel hommage aux débuts du constructeur, une occasion de se mettre à la place d'un chauffeur de l'époque et de maîtriser les commandes de cette machine pionnière, et une façon émouvante de se rappeler que cette voiture constitue la première pierre d'un immense empire.

Louis Renault took part in his first races with a Type A and in 1899, he and his brother Marcel won the first two places in the 'amateur driver' category of the Paris-Trouville race. Further successes made him realise the importance of these results in increasing sales, and he capitalized on them in his early advertising.

A century later, to mark the company's centenary, the decision was taken to build a replica of this remarkable Type A. Starting from a surviving example, which was complete but well worn, and a list of parts, scale drawings were created over several months by Claude Petit, a volunteer working in the team under Jean Robert, then head of Renault's 'Heritage and Innovation' department. Depending on the part in question, the drawings

were then sent to the factory units able to reproduce them exactly, and altogether, eight replicas were assembled. One of them was fitted with an electric motor so that it could be driven in locations where exhaust emissions were forbidden, the other seven with a rebuilt De Dion engine.

This is the case for the example offered for sale, which is one of the few also fitted with a transmission faithful to the original design. It is therefore in running order and is a fine tribute to the manufacturer's beginnings, an opportunity to take the place of a driver from the period and master the controls of this pioneering vehicle, and a moving way in which to remember that this car laid the foundations for an immense business empire.



1925 RENAULT TYPE NN TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis n° 190989

- Restauration ancienne de qualité
- Modèle robuste et facile d'utilisation
- Carrosserie torpédo idéale pour les balades
- *High-quality, older restoration*
- *Solidly built model, easy to use*
- *'Torpedo' bodywork ideal for trips out*

6.000 - 8.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1920 RENAULT TYPE GS LIMOUSINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 977476

- Restauration ancienne
- Modèle ancien, peu courant
- Première nouveauté Renault de l'entre-deux-guerres
- *Older restoration*
- *Rare older model*
- *Renault's first new car in the inter-war period*

2.000 - 4.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1903 RENAULT TYPE G DOUBLE PHAÉTON

Sans titre de circulation
Unregistered

Moteur n° 1094

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Éligible au London to Brighton Run
- Modèle simple et facile à utiliser, monocylindre De Dion
- Belle présentation esthétique, jolie carrosserie

- *Eligible for the London to Brighton Run*
- *Simple, easy-to-use model, De Dion single-cylinder*
- *Attractively presented, pretty bodywork*

Au Salon de l'Auto organisé au Grand Palais en décembre 1901, le stand Renault propose une nouveauté qui ne sera commercialisée qu'un an, la 6 CV Type G, assez proche de la Type D de l'année précédente mais dont l'allure est modernisée par des roues en bois identiques à l'avant et à l'arrière, et par un nouveau dessin de capot. De plus, comme toutes les voitures de la gamme, elle porte pour la première fois un écusson Renault, constitué de deux «R» entrelacés.

A la suite de leurs victoires lors des courses Paris-Bordeaux, Paris-Berlin et, plus tard en 1902, Paris-Vienne, les frères Renault sont connus et leurs voitures, fabriquées dans une usine employant 500 personnes, se vendent bien.

La Type G que nous présentons est entrée dans la collection en septembre 1996, alors qu'elle venait

de Vilvoorde. Elle a fait l'objet par le passé d'une restauration de qualité et elle affiche une belle allure esthétique, avec sa carrosserie beige à liserés, jantes et ailes vert foncé. À l'arrière, une petite porte donne accès à la banquette passagers et le capot dissimule un monocylindre De Dion 860 cm³ et elle a été récemment redémarrée par les équipes du musée. La voiture ne possède pas de titre de circulation. Une fois entièrement révisée et remise en route, cette voiture pourra constituer une parfaite monture pour les balades sur les routes de campagne au rythme paisible du début du siècle dernier. Et elle pourra même s'inscrire au très célèbre «London to Brighton Veteran Car Run» qui, tous les ans en novembre, accueille plusieurs centaines de voitures antérieures au 1er juillet 1905.

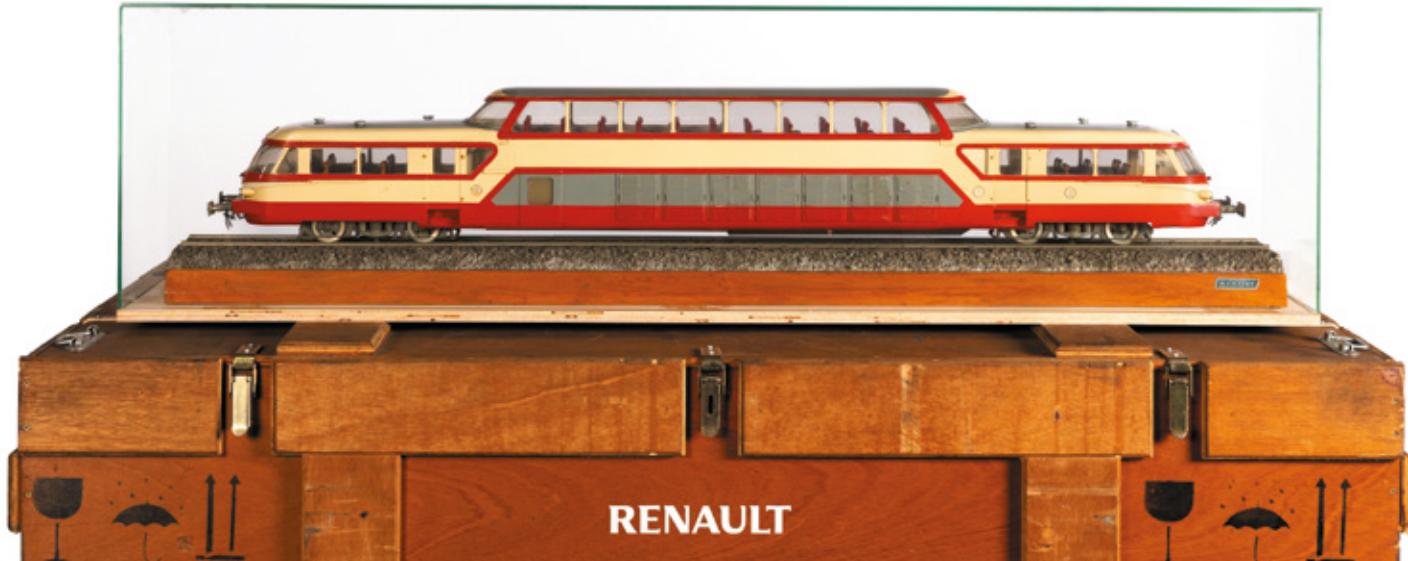
On its stand at the Salon de l'Auto at the Grand Palais in December 1901, Renault presented a new model, which would only be sold for a year, the 6CV Type G; it was quite similar to the Type D from the previous year, but with a more modern appearance thanks to its identical wooden wheels at front and rear, and a new design for the bonnet. In addition, like all the cars in the range, for the first time it had a Renault badge with two intertwined 'R's.

Following their victories in the Paris-Bordeaux, Paris-Berlin and, later in 1902, Paris-Vienna races, the Renault brothers were well known and their cars, built in a factory employing 500 workers, sold well.

The Type G we are presenting entered the collection in

September 1996, joining it from Vilvoorde. It was the subject of a high-quality restoration in the past and looks most attractive, with its beige bodywork set off by dark green edges, wheels and wings. At the back, a small door provides access to the bench seat, while under the bonnet is an 860cc single-cylinder De Dion engine, which has just been restarted by the crew of the Collection. The car does not have any registration papers. Once it has been completely overhauled and recommissioned, it will be ideally suited to outings on country roads at the gentle pace of the start of the last century. It could even be entered in the famous London to Brighton Veteran Car Run, held in November each year, which welcomes hundreds of cars built before 1 July 1905.





10

1959 AUTORAIL PANORAMIQUE RENAULT TYPE 5150 ♦

Exceptionnelle maquette d'exposition à l'échelle 1/20^{ème} - Régie Nationale des Usines Renault (RNUR) - Ateliers R. Chatet

En matériau composite, métal, bois, tissu, aux couleurs rouge et crème, logo de la SNCF, 2 bogies à deux essieux reposant sur des rails, fixés sur une base imitant le ballast, finement détaillée, présentant 2 compartiments de 2^{ème} classe aux extrémités munis des rangées de sièges, la partie centrale à 2 étages, au niveau inférieur groupe moteur / transmission et compartiment à bagages, au niveau supérieur compartiment de 1^{ère} classe munis des rangées de sièges offrant une vue panoramique.

Fabriqués à 10 exemplaires à Choisy-le-Roi et numérotés X4201 à X4210, l'autorail a été exploité à partir de 1959 sur les lignes des Alpes, du Massif Central et de la Côte d'Azur, retirés du service vers 1985. Monté sur une base, vendu avec une vitrine en verre (incomplète), et une caisse transport en bois

Il constitue une pièce exceptionnelle, témoignage émouvant de l'épopée du rail de la marque.

H. : 30 cm. (11 3/4 in.), L. : 149 cm. (58 3/4 in.),
l. : 25 cm. (9 3/4 in.)

Vitrine : H. : 40 cm. (15 3/4 in.),
L. : 158 cm. (62 1/4 in.), l. : 35 cm. (13 3/4 in.)

Caisse bois : H. : 63 cm. (24 3/4 in.),
L. : 176 cm. (69 1/4 in.), l. : 53 cm. (20 3/4 in.)

Exceptional 1/20th scale exhibition model - Régie Nationale des Usines Renault (RNUR) - Ateliers R. Chatet

Composite material, metal, wood, and fabric, in red and cream, with the SNCF logo. Two two-axle bogies resting on rails, fixed to a finely detailed base imitating the ground, featuring two second-class compartments at each end with rows of seats, a two-level central section with the engine/transmission and luggage compartment on the lower level and a first-class compartment with rows of seats offering a panoramic view on the upper level.

Ten units were manufactured in Choisy-le-Roi and numbered X4201 to X4210. The autorail was operated from 1959 on the lines of the Alps, the Massif Central, and the French Riviera, and was withdrawn from service around 1985. Mounted on a base, sold with a glass display case (incomplete) and a wooden transport crate.

This is an exceptional piece, a moving testimony to the brand's epic railway history.

4.000 - 7.000 €
Sans réserve / No reserve



1933 RENAULT TN6A AUTOBUS

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 567 718

12.000 - 18.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Bon état de conservation
- Intéressant modèle à moteur 6-cylindres Renault
- Bel aménagement intérieur

- *Well-preserved condition*
- *Interesting model with a 6-cylinder Renault engine*
- *Attractive interior fittings*



Le présent autobus est un TN6 qui bénéficie d'une cabine fermée pour le chauffeur. Il est en bon état d'origine, avec une peinture sans doute refaite au cours de sa longue carrière. Le compartiment arrière, réservé aux passagers, est en bel état de conservation avec ses sièges à dossier en bois habillés de moleskine, ses barres de maintien et son sol en caillebotis. Le plafond recouvert de panneaux de bois vernis et équipé de lampes est de très belle facture et constitue un contraste étonnant avec la vocation utilitaire de cet autobus. De son côté, le poste de conduite est d'une extrême simplicité, aucun instrument ne venant perturber l'attention du machiniste concentré sur son volant et ses robustes pédales.

La destination « Saint-Lazare » s'affiche à l'arrière mais, les archives de la RATP ayant été complètement détruites après la guerre, il n'est pas

possible de retrouver la ligne précise que desservait un tel autobus.

Cet exemplaire était encore immatriculé au nom de la RATP et c'est directement auprès d'elle que la Régie Renault a acheté cet exemplaire en 1966 car il était très bien préservé. En bon état de conservation et encore équipé de son moteur Renault essence (alors que de nombreux exemplaires ont été convertis au diesel), cet autobus a été remis en route il y a quelques années mais réclame une révision ; la magnéto s'est notamment montrée défectueuse. Fidèle à sa présentation d'origine, il fait partie des rares TN6 ayant survécu, sur un peu plus de 1000 exemplaires toutes versions confondues. Modèle aujourd'hui recherché, il constitue une intéressante opportunité d'acquérir une pièce historique ayant contribué à écrire la grande aventure des transports parisiens.

This bus is a TN6 with a closed cabin for the driver. It is in good original condition and was undoubtedly repainted during its long career. The passenger compartment is in well-preserved condition, with its seats with their wooden backrests trimmed in moleskin, handrails and slatted floor. The ceiling, covered in varnished wood panels and fitted with lights, is beautifully crafted and is in marked contrast to the utilitarian purpose of this bus. The cab, for its part, is extremely basic, with no instruments to distract the attention of the driver from operating the steering wheel and sturdy pedals.

The destination 'Saint-Lazare' is displayed at the back, but as the RATP archives were completely destroyed after the war, it is impossible to find out on which exact route a bus like this ran.

This example was still registered in the name of the RATP, from whom Renault bought it directly in 1966, as it had been very well preserved. In good condition and still fitted with its Renault petrol engine (whereas many vehicles were converted to diesel), the bus was recommissioned a few years ago, but now needs a service; the magneto in particular is faulty. Faithful to its original appearance, it is one of the few TN6s to have survived, from just over 1000 examples built (for all versions). A sought-after model today, it represents an interesting opportunity to acquire a historic vehicle which contributed to the glorious history of Paris public transport.

1949 RENAULT 4 CV LUXE (R1060)

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 1320524

8.000 - 14.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Dévoilée fin 1946 et produite à partir de mi-1947, le problème de la 4 CV ne sera pas de trouver des clients, mais plutôt d'atteindre une cadence de fabrication suffisante pour répondre à la très forte demande, au lendemain de la guerre. Avec son petit moteur arrière de 760 cm³, c'est une monocoque à la fois moderne et économique qui rencontrera un immense succès avant son remplacement en 1962 par la Renault 4.

La 4 CV de la collection fait partie des exemplaires les plus anciens puisqu'elle date de 1949, deux ans après le démarrage de la production. Comme nous l'apprend la copie de la fiche de montage d'époque c'est une R1060. Elle se caractérise par ses six baguettes de calandre (remplacées en 1954 par trois grosses barrettes) et il s'agit ici d'une version Luxe, avec notamment des butoirs de pare-chocs, des déflecteurs sur les vitres avant et un volant blanc. En 1994, elle a fait l'objet d'une

- Désirable et rare version R1060
- Illustré le livre « le guide de la 4CV »
- Restauration documentée de qualité par Renault Classic

- *Rare and sought-after R1060 version*
- *Used to illustrate the book Le guide de la 4CV*
- *Well-documented, high-quality restoration by the collection staff*

restauration de qualité, très bien préservée, et elle était présentée dans l'espace d'exposition de Flins, « The Originals Renault ». La restauration complète est documentée dans le dossier avec la liste du détail des interventions ainsi que les factures des quelques intervenants extérieurs. La face avant qui était trop abîmée a été prélevée sur une autre 4 CV. La peinture beige est superbe, les chromes ne présentent pas de défaut et, à l'intérieur, la planche de bord et la sellerie sont impeccables et le compteur affiche 59 976 km. A la suite de sa restauration, cette voiture a illustré les pages du livre de référence « Le guide de la 4CV ». La voiture n'a que peu tourné ces dernières années, elle devra être contrôlée et révisée avant de reprendre la route. Elle constitue une belle opportunité d'acquérir une version 1060 documentée et restaurée sous la supervision des équipes de la collection.

Unveiled at the end of 1946 and produced from mid-1947, the 4CV's problem was not to find customers, but to reach a rate of production that was sufficient to meet the very strong demand for it immediately after the war. With its little rear-mounted 760cc engine, it had a monocoque construction and was both modern and economical; it was a huge success until it was replaced by the Renault 4 in 1962.

The 4CV from the collection is one of the oldest models, as it dates from 1949, two years after production began. As can be seen from a copy of the assembly sheet from the time, it is an R1060. It is characterized by the six strips on its radiator grille (which were replaced in 1954 by three wide strips) and is a 'Luxe' model, with bumper overriders, front quarterlights and a white steering wheel. In 1994, it was the subject of a high-quality restoration and

has been very well preserved since; it was presented in the display area at Flins. 'The Originals Renault'. The complete restoration is documented in the history file, with a detailed list of the work carried out and bills from outside companies when needed. The front of the car was too badly damaged and was replaced by one from another 4CV. The beige paintwork is superb and the chrome trim faultless, while inside the car, the dashboard and upholstery are immaculate, with the odometer reading 59,976km. Following its restoration, the car was used to illustrate the reference work Le guide de la 4CV. The car has been little used in recent years and should be checked over and serviced before being driven again. It represents a fine opportunity to acquire a well-documented 1060 version, restored under the supervision of the Collection staff.



1960 RENAULT FLORIDE CABRIOLET « DISNEY »

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 0095768

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Travaux de carrosserie et de sellerie, couleur spécifique
- Finition spéciale «Disney», avec capots renforcés
- Accompagnée d'un hard-top

- *Work done on the bodywork and upholstery, distinctive colour*
- *Special finish for Disney with reinforced bonnet and boot*
- *Sold with its hardtop*

Née d'une collaboration avec les carrossiers italiens Frua et Ghia, la Floride présentée en 1959 a bénéficié d'une campagne de lancement appuyée par Brigitte Bardot, ce qui a contribué à l'image « glamour » que lui procuraient sa forme élancée et son nom exotique. Disponible en coupé et cabriolet, elle reprenait l'architecture de la Dauphine et son moteur 845 cm³, dans une déclinaison un peu plus puissante.

La Floride de la collection se présente dans une belle couleur turquoise qui lui est propre et n'est pas d'origine, avec de superbes sièges blancs à passepoils bleus et contreportes de même présentation. La planche de bord est attrayante et le compteur affiche 45 721 km mais, surtout, cette voiture a la particularité d'avoir été utilisée en 1992 lors du lancement du parc d'attraction Euro Disney, à

Marne-la-Vallée. Comme on peut le voir sur des dépliants d'époque, elle était exposée à l'extérieur, et a servi de support aux visiteurs, pour qu'ils puissent se prendre en photo sur la voiture. Pour supporter ces conditions exigeantes, sa carrosserie a fait l'objet d'un traitement spécial contre la rouille tout en recevant une peinture particulièrement résistante, et les capots avant et arrière ont été renforcés par une armature en acier les empêchant de plier sous le poids des comédiens. Ce traitement a permis à cette voiture d'être bien préservée sur le plan cosmétique. La mécanique dont certains accessoires sont manquants nécessitera de son côté une remise en état, après quoi cette jolie Floride accompagnée d'un hard-top pourra à nouveau profiter des balades au soleil, dans l'esprit d'insouciance de ses années de naissance.

The result of a collaboration between the Italian coachbuilders Frua and Ghia, the Floride was introduced in 1959, supported by a launch campaign featuring Brigitte Bardot, which contributed to the glamorous image conjured up by its sleek styling and exotic name. Available as a coupé and a convertible, it had the same layout and 845cc engine as the Dauphine, but developed slightly more power.

The Floride from the collection is presented in a lovely shade of turquoise which is specific to it and is not original, with superb white seats with blue piping and matching door cards. The dashboard is most attractive and the odometer is reading 45,721km. Above all, however, this car has the distinction of having been used in 1992 for the opening

of the Euro Disney theme park at Marne-la-Vallée. As can be seen in the leaflets from the time, it was displayed outdoors and was used by visitors who could have their photograph taken on the car. To withstand these demanding conditions, its body was specially treated against corrosion with a particularly resistant type of paint, while the bonnet and boot lid were strengthened with a steel frame to stop them buckling under the weight of the actors. This treatment has ensured that the car has been well preserved cosmetically. The mechanics, for which some ancillaries are missing, will need reconditioning, after which this pretty Floride, complete with its hardtop, will once again enjoy being taken for drives in the sun, in the carefree spirit of the years of its birth.





14

C.I957-58 CARGO LIBERTY-SHIP ♦

Exceptionnelle maquette d'agence en écorché

En matériau composite, métal, bois, tissu, aux couleurs En bois peint, matériau composite, finement détaillé animée d'environ 90 microcar Dauphine de la marque Norev en différents coloris, superposées sur plusieurs rangs.

Importante maquette illustrant l'un des cargos de la flotte affrétée par Renault pour le transport des Dauphine exportées vers les Etats-Unis entre le Havre - Los Angeles et San Francisco. Le cargo pouvait charger jusqu'à 1.000 modèles. Monté sur un socle en bois, vendu avec une vitrine en verre, et une caisse transport en bois

Véritable témoignage de l'histoire de Renault

H. : 37 cm. (14 1/2 in.), L. : 154 cm. (60 1/2 in.),
l. : 21 cm. (8 1/4 in.)

Vitrine : H. : 40 cm. (15 3/4 in.),
L. : 158 cm. (62 1/4 in.), l. : 35 cm. (13 3/4 in.)

Caisse bois : H. : 63 cm. (24 3/4 in.),
L. : 176 cm. (69 1/4 in.), l. : 53 cm. (20 3/4 in.)

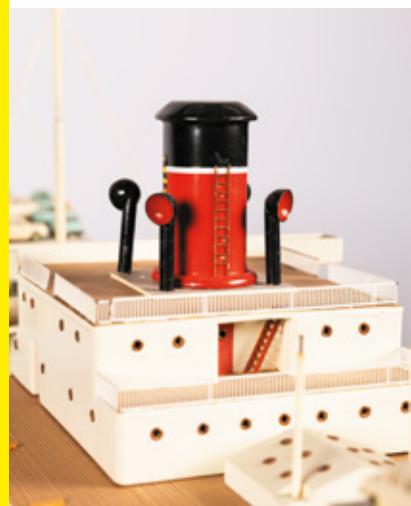
Exceptional agency cutaway scale model

Painted wood and composite materials, finely detailed with approximately 90 Norev Dauphine microcars in different colors, displayed in several rows.

Important scale model illustrating one of the cargo ships chartered by Renault to transport Dauphine cars exported to the United States between Le Havre, Los Angeles, and San Francisco. The cargo ship could carry up to 1,000 examples. Mounted on a wooden base, sold with a glass display case and a wooden transport crate

A true testimony to the Renault's history

4.000 - 7.000 €
Sans réserve / No reserve



15

1961 RENAULT-PENHOËT RUNABOUT RPI « BARRACUDA II »

Acte de francisation
French title

- Rarissime canot à moteur conçu et commercialisé par Renault
- État d'origine attractif, bien documenté
- Forme élégante, jolie finition pour la Dauphine de la mer
- *Extremely rare motorboat developed and sold by Renault*
- *Attractive original condition, well documented*
- *Elegantly styled and nicely finished 'Dauphine for the sea'*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



16

1983 JEEPSY 4×4, ÉTUDE BEREX

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

- Intéressant projet de petit 4x4 de loisir
- Esthétique très réussie
- Bon état de conservation
- *Interesting proposal for a small recreational 4x4*
- *Very well-executed design*
- *Well-preserved condition*

4.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*





17

1962 RENAULT 4L ◆

Moulage en plâtre

Grand classique du constructeur la R4 connaît un succès populaire, et signe des records de vente

H. : 24 cm. (9 1/2 in.), L. : 69 cm. (27 in.),
l. : 28 cm. (11 in.)

Caisse standard : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

Plaster cast

A classic model from the manufacturer, the R4 has been a popular success and has set sales records.

3.000 - 5.000 €

Sans réserve / No reserve



18

1968 RENAULT 4L EXPORT ◆

Maquette à l'échelle 1/3,52^{ème},

modèle réalisé par Christophe Goujon

En résine, définition version unique à la demande de Renault entre 80 et 100 heures de travail pour la fabrication

H. : 42 cm. (16 1/2 in.), L. : 102 cm. (40 1/4 in.),
l. : 45 cm. (17 3/4 in.). Vendu sans caisse de transport

*1/3.52 scale model, designed by Christophe Goujon
Resin, special order from Renault, one-off, between 80 and 100 hours of work required*

3.000 - 5.000 €

Sans réserve / No reserve



19

1968 RENAULT 4L ◆

Maquette à l'échelle 1/3,52^{ème},

modèle réalisé par Christophe Goujon

En résine, définition version unique à la demande de Renault entre 80 et 100 heures de travail pour la fabrication

H. : 42 cm. (16 1/2 in.), L. : 101 cm. (39 3/4 in.),
l. : 43 cm. (17 in.). Vendu sans caisse de transport

*1/3.52 scale model, designed by Christophe Goujon
Resin, special order from Renault, one-off, between 80 and 100 hours of work required*

3.000 - 5.000 €

Sans réserve / No reserve

20

1963 RENAULT 4 BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 3690395

- Rare version R4 de base des débuts
- Carrosserie assez saine, bonne base de restauration
- Modèle emblématique
- *Rare basic R4 model from the start of production*
- *Fairly sound bodywork, good basis for restoration*
- *A legendary model*

400 - 800 €
Sans réserve / *No reserve*



21

1991 RENAULT 4 « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° VF1112800X06225336

- Restauration de belle qualité
- Installation « Rétrofit » chez EV Europe
- Homologuée au Pays-Bas
- *High-quality restoration*
- *EV conversion by EV Europe*
- *Homologated in the Netherlands*

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1983 RENAULT 5 « POLICE »

Carte grise française
French title

Châssis n° VF1122100E0004722

- Une des dernières Renault 5 produites
- Bel état de présentation, intérieur et extérieur
- Amusante décoration « police », simple « covering »
- *One of the last Renault 5s built*
- *Good condition, inside and out*
- *Amusing police-style livery (a simple wrap)*

6.000 - 8.000 €
Sans réserve / No reserve



1981 RENAULT 5 GTL « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE

Carte grise française
French title

- Version spéciale pour les 50 ans de la Renault 5 et le tournoi de Roland Garros
- Homologuée pour la route en France grâce au kit R-Fit !
- Finition spécifique «électro popline», par le Design Renault
- *Special version for the 50th anniversary of the R5 and the Roland Garros tournament*
- *Homologated for road use in France thanks to the R-Fit kit*
- *Special 'electro popline' finish by Renault Design*

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / No reserve



1998 RENAULT TYPE A RÉPLIQUE 1898 ÉLECTRIQUE

Sans titre de circulation
Unregistered

25.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Réplique de la première Renault «de série», par Renault
- Unique exemplaire à moteur électrique
- Réalisé par le constructeur sans considération de coût

- *Replica of the first 'production' Renault, built by Renault*
- *Sole example with an electric motor*
- *Created by the manufacturer, regardless of cost*

Pour Renault, la Type A est un modèle particulièrement important car c'est celui qui a permis à Louis Renault de devenir constructeur automobile. A la fois simple et ingénieux, ce petit tilbury à moteur De Dion a démontré son efficacité devant les amis de Louis Renault en montant la rue Lepic, à Paris, la veille de Noël 1898. Il a ensuite lancé une petite série dans les ateliers érigés au même moment à Billancourt, a exposé sa voiture à l'Exposition Automobile de juin 1899, tout en participant avec son frère Marcel à des événements sportifs qui ont contribué à la notoriété de la marque naissante.

Un siècle plus tard, pour le centenaire de l'entreprise, il a été

décidé de construire une réplique de cette remarquable Type A. A partir d'un exemplaire survivant, complet mais fatigué, et d'une nomenclature de pièces détachées, les plans ont été tracés, les pièces refabriquées et huit répliques assemblées. L'une d'elles a été équipée d'un moteur électrique pour pouvoir circuler dans les lieux où les émanations de fumée sont interdites, en particulier pendant les célébrations du centenaire. C'est cet intéressant exemplaire qui est proposé ici. A l'exception de la mécanique De Dion, il est identique aux autres répliques et extrêmement fidèle à la Type A d'origine, voiture historique dont la lignée se poursuit encore aujourd'hui.

For Renault, the Type A is an especially important model, as it enabled Louis Renault to become a car maker. Simple yet ingenious, this small open two-seater with a De Dion engine demonstrated its capability in front of Louis' friends when it climbed the rue Lepic in Montmartre on Christmas Eve 1898. Following this, he began production of a small series of cars in the workshops built at the same time at Billancourt, displayed his car at the Automotive Exhibition in June 1899 and took part with his brother Marcel in sporting events which contributed to the reputation of the emerging marque.

A century later, to mark the company's centenary, the decision was taken to build a replica of this remarkable Type A. Starting from a surviving example, which was complete but well worn, and a list of parts, scale drawings were created, parts remanufactured and eight replicas built. One of them was fitted with an electric motor so that it could be driven in locations where exhaust emissions were forbidden, in particular during the centenary celebrations. It is this interesting example which is presented here. Except for the De Dion engine, it is identical to the other replicas and is extremely true to the original Type A, a historic car whose lineage continues to this day.



1982 RENAULT 5 GTL « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE

Carte grise française
French title

6.000 - 8.000 €
Sans réserve / No reserve

- Version spéciale Roland Garros, réalisée pour les 50 ans de la Renault 5
- Superbe combinaison de couleurs unique, réalisation soignée
- Homologuée pour la France
- *Special Roland Garros version, produced for the 50th anniversary of the R5*
- *Superb, unique colour combination, beautifully executed*
- *Homologated for road use in France*

Quand la pratique du « rétrofit » a été autorisée en France, en 2020, Renault s'y est intéressé et s'est associé à R-Fit, pionnier en la matière, pour mettre au point des kits de transformation d'un modèle thermique en voiture électrique. Ce kit a été commercialisé par le Méhari Club de Cassis. Ces systèmes ont été ensuite homologués pour la route et l'un d'eux concerne la Renault 5 : affichant une puissance de 30 ch et conservant la boîte de vitesses, ils permettent une autonomie de 80 km.

En 2022, Renault a saisi une double occasion : son nouveau partenariat avec le tournoi de tennis de Roland Garros d'une part, et les 50 ans de la Renault 5 d'autre part, pour transformer quelques R5 GTL en voitures électriques et les utiliser comme navettes officielles, dans le but de transporter joueurs et personnel d'organisation. L'aménagement intérieur a été confié au Design Renault qui a effectué un choix de tissus et de matières sans limite de coût.

Dans sa couleur jaune canari, cette R5 R-Fit 3-portes est dotée d'une sellerie en tissu spécial bleu à liserés jaunes que l'on retrouve sur les contreportes, avec pour le dos et la base des sièges un revêtement gris assorti au blanc du tableau de bord. Des moquettes jaunes et un ciel de toit bleu foncé à flammes noires complètent cet ensemble spectaculaire. La carrosserie est revêtue des inscriptions officielles du tournoi et, sous le capot, le moteur électrique est surmonté d'une plaque portant la mention « Renault 5, 50 ». Cette version rare et exclusive de la Renault 5, sixième voiture la plus vendue en France avec plus de 5 millions d'exemplaires, ne manquera pas de séduire les amateurs. Elle présente l'avantage d'avoir été personnalisée par les équipes du Design Renault sans considération de coût et d'être homologuée pour la route en France.

When EV 'retrofit' conversions were authorised in France, in 2020, Renault became interested and partnered with R-Fit, a pioneer in the field, to develop kits to convert an ICE model into an electric car. The kits were sold by the Méhari Club de Cassis and were subsequently homologated for use on the road. One of them was for the Renault 5: developing 30bhp and keeping the original gearbox, it offered a range of 80km.

In 2022, Renault seized a double opportunity – on the one hand, its new partnership with the Roland Garros tennis tournament, and on the other, the 50th anniversary of the Renault 5 – to convert a few R5 GTLs into electric cars for use as official shuttles to transport players and members of the organising staff. The interior design was entrusted to Renault Design, who selected fabrics and materials regardless of cost.

Finished in canary yellow, this three-door R5 R-Fit has special blue cloth upholstery with yellow piping which is also to be found on the door cards, while the base and back of the seats are trimmed in grey to match the white dashboard. Yellow carpets and a dark blue headlining with black flame motifs round off this spectacular interior. The body carries the official tournament logos, while under the bonnet sits the electric motor, with a badge on top marked 'Renault 5, 50'. This rare and exclusive version of the Renault 5, the sixth-bestselling car in France with more than 5 million units sold, is sure to appeal to enthusiasts. It has the advantage of having been customized by the Renault Design staff regardless of cost and of being homologated for road use in France.



1985 RENAULT 4 F4 « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° VF1X210600XF0013228

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Belle restauration par les équipes de la Collection
- Conversion électrique par EV Europe
- Immatriculable au Pays-Bas

- *High-quality restoration by Renault Classic*
- *Electric conversion by EV Europe*
- *Can be registered in the Netherlands*

La R4 inaugurait un hayon arrière, des suspensions à grand débattement et une excellente capacité de chargement. En 2021, pour célébrer les 60 ans du modèle, le constructeur en a fait modifier cinq exemplaires en voiture électrique.

Il a choisi des versions emblématiques qui ont été entièrement restaurées par les équipes de la Collection, avant d'être envoyées chez EV Europe, spécialiste hollandais qui s'est chargé de la conversion, avec remplacement du moteur thermique par un moteur électrique et installation de batteries. Le moteur est relié directement à la boîte de vitesses, elle-même bloquée en troisième, un inverseur électrique permettant la marche arrière. Un écran a été ajouté sur la gauche du tableau de bord pour les informations spécifiques à la traction électrique. Avec une puissance d'une trentaine de chevaux, la voiture dispose d'une autonomie de 100 km environ.

Cette version F4 fourgonnette s'est rendue célèbre dès son lancement par la présence de son « girafon », petit panneau ouvrant au-dessus de la porte arrière et facilitant le transport d'objets encombrants. Le modèle s'est rapidement imposé comme le petit utilitaire le plus diffusé du marché et n'a disparu du catalogue qu'en 1988 après une production de plus de 2 millions d'exemplaires. Aujourd'hui, les R4 fourgonnettes sont rares car elles ont souvent fini leurs jours à la casse.

La présente voiture a échappé à ce triste sort. En superbe état, elle a été restaurée aux couleurs Darty, les autocollants « Darty », « Service Après-Vente » et « TV Électroménager Hifi Vidéo » étant présents dans le coffre. Cette Renault 4 F4 uniquement immatriculable aux Pays-Bas représente un séduisant compromis entre l'attrait du passé et la modernité de la traction électrique.

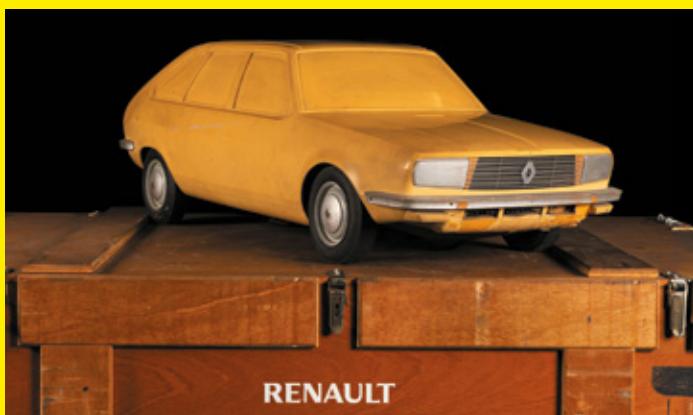
The Renault 4, introduced a rear tailgate, long-travel suspension and an excellent load capacity. In 2021, to celebrate the model's 60th anniversary, the manufacturer had five cars converted to electric power.

It chose versions symbolising the model, which were completely restored by the staff at the Collection before being sent to EV Europe, a Dutch specialist which carried out the conversion, replacing the petrol engine by an electric motor and installing the batteries. The motor is directly connected to the gearbox, which is locked in third, with an electrical inverter providing reverse gear. A screen has been added on the left-hand side of the dashboard to display the information specific to the electric powertrain. The car produces about 30bhp and has a range of approximately 100km.

This F4 van model became famous as soon as it was launched, on account of the hinged panel above the rear door, making it easier to carry bulky objects. The F4 quickly became the best-selling small van on the market and was only dropped in 1988, after more than 2 million had been built. Today, R4 vans are rarely found, as they often ended their days on the scrap heap.

This car escaped that unhappy fate. In superb condition, it has been restored in the colours of the French electrical goods shop Darty, and the stickers for 'Darty', 'Service Après-Vente' et 'TV Électroménager Hifi Vidéo' are present in the load bay. This Renault 4 F4, which can only be registered in the Netherlands, represents an attractive compromise between the appeal of the past and the electric power of today.





27

1976 RENAULT 20 ♦

Maquette de soufflerie à l'échelle 1/3,5^{ème}

En matériaux composites, la surface de la maquette percée de petits trous ; accidents et manques cohérents avec l'usage

H. : 44 cm. (17 1/4 in.), L. : 133 cm. (52 1/2 in.),
l. : 50 cm. (19 3/4 in.). Vendu sans caisse de transport

A 1976 Renault 20 wind tunnel scale model, the surface of the model pierced with small holes ; accidents and missings. No shipping box

2.000 - 3.000 €
Sans réserve / No reserve



28

C.1973 ÉTUDE RENAULT 20 – RENAULT 30 ♦

Maquette de soufflerie à l'échelle 1/3,5^{ème}

En bois, finitions en laiton et aluminium, la surface de la maquette percée de petits trous ; accidents et manques cohérents avec l'usage

H. : 41 cm. (16 in.), L. : 135 cm. (53 in.),
l. : 48 cm. (19 in.). Vendu sans caisse de transport

Circa 1973 Renault 20 - Renault 30 Design wind tunnel scale model, wood, brass, and aluminium details, the surface of the model pierced with small holes ; accidents and missings. No shipping box

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / No reserve

29

1968 RENAULT 6 ♦

Maquette de soufflerie à l'échelle 1/3,5^{ème}

En bois, finitions en aluminium (grille, pare-chocs), complète de son montage d'origine d'injection d'air à l'intérieur, la surface de la maquette percée de petits trous ; accidents et manques cohérents avec l'usage

H. : 43 cm. (17 in.), L. : 111 cm. (43 3/4 in.),
l. : 43 cm. (17 in.)

A 1968 Renault 6 wind tunnel scale model, complete with air injection system inside, the surface of the model pierced with small holes ; accidents and missings. No shipping box

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / No reserve



30

1976 RENAULT 14 ♦

Maquette de soufflerie à l'échelle 1/3,5^{ème}

En bois, finition en aluminium ; accidents et manques cohérents avec l'usage

H. : 42 cm. (16 1/2 in.), L. : 117 cm. (46 in.),
l. : 44 cm. (17 1/4 in.). Vendu sans caisse de transport

A 1976 Renault 14 wind tunnel scale model ; accidents and missings. No shipping box

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / No reserve



31

Fin 1960 ÉTUDE AÉRODYNAMIQUE COUPE RENAULT ♦

Maquette de soufflerie à l'échelle 1/3,5^{ème}

En bois, finition en aluminium, la surface de la maquette percée de petits trous ; accidents et manques cohérents avec l'usage

H. : 38 cm. (15 in.), L. : 106 cm. (41 3/4 in.),
l. : 41 cm. (16 in.)

Caisse bois: H. : 51 cm. (20 in.),
L. : 141 cm. (55 1/2 in.), P. : 56 cm. (22 in.)

Late 1960 - Renault Design wind tunnel scale model, wood, and aluminium details, the surface of the model pierced with small holes ; accidents and missings.

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / No reserve



1985 RENAULT 25 V6 LIMOUSINE BLINDÉE PAR HEULIEZ

Carte grise française

French title

Châssis n° VFAD5030500086004

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / No reserve

- Rare version blindée

- Finition et équipement particulièrement luxueux

- Voiture utilisée par Raymond Lévy PDG de Renault

- Rare armoured version

- Particularly luxurious finish and equipment

- Used by Raymond Lévy, CEO of Renault

Souhaitant inclure à sa gamme une version luxueuse et rallongée de la Renault 25, le constructeur se tourne vers le carrossier Heuliez, dont l'expérience repose sur des modèles réalisés pour d'autres marques. Le modèle de l'entreprise de Cerizay, allongé de 23 cm au niveau du montant central et de la porte arrière, est présenté au Salon de Paris 1984 sous l'appellation « Renault 25 Limousine ». Entièrement fabriquée chez Heuliez, la Limousine sera produite à quelque 830 exemplaires, ce qui en fait un modèle rare.

La Limousine proposée ici est encore plus exceptionnelle car il s'agit d'une version blindée, avec carrosserie renforcée et vitrages spéciaux, utilisée à l'époque par Raymond Lévy, PDG de Renault. Il faut noter que la carte grise ne mentionne pas le blindage et qu'il n'y a pas eu de changement du PTAC. En plus de l'espace supplémentaire et d'un petit strapontin placé dans le prolongement de la console centrale et faisant face aux passagers arrière, elle présente tous les raffinements propres à ce modèle très haut de gamme : sièges arrière séparés en cuir matelassé, repose-pieds, éclairage spécial, larges accoudoirs, rangements spéciaux...

A l'extérieur, c'est une phase 1 qui a été transformée en phase 2 par le remplacement de la partie avant ; le logo Heuliez apparaît sur le large montant central et le pare-chocs avant comporte deux petits porte-drapeaux, mais les jantes (apparemment de Safrane) ne correspondent pas au modèle d'origine. Nous retrouvons dans le dossier une note de la direction de la communication qui affecte la voiture en octobre 1995 au Patrimoine alors que la voiture était encore à cette époque dans le stock « garage direction ». Nous savons qu'en juin 1993 la voiture avait parcouru 45 151 km. Le compteur a été remis à 0 lors d'une restauration partielle et la voiture possède encore sa carte grise originelle du 26 septembre 1985 au nom de la RNUR ainsi que son immatriculation d'origine 7704 NK 92.

En état correct et nécessitant une révision avant de reprendre la route, cette Renault 25 très spéciale ne manquera pas de séduire les amateurs de versions rares et originales.

Keen to add a luxurious, extended-wheelbase version of the 25 to its range, Renault turned to the coachbuilder Heuliez, based in Cerizay, which had experience of working on models for other manufacturers. The version produced by Heuliez, which was lengthened by 23cm from the B-pillar back, was presented at the 1984 Paris Motor Show as the Renault 25 Limousine. Entirely built by Heuliez, some 830 Limousines were produced, making it a rare model.

The Limousine presented here is even more exceptional, as it is an armoured version with a reinforced bodyshell and special glazing, used in period by Raymond Lévy, Renault's CEO.

It should be noted that the vehicle registration document does not mention the armouring and that there has been no change to the gross vehicle weight rating. As well as having additional space and a small folding seat fitted as an extension to the centre console and facing the rear passengers, it features all the refinements specific to this very up-market

model: separate rear seats in quilted leather, footrests, special lighting, wide armrests and special storage compartments ...

Externally, it is a phase 1 model which has been converted into a phase 2 version by replacing the front of the car; the Heuliez logo appears on the wide central pillar and the front bumper is fitted with two small flag holders, but the wheels (apparently from a Safrane) aren't consistent with the original model. Its history file includes a note from the communications department, allocating the car in October 1995 to the Heritage department, although at the time it was still in the management car pool. We know that in June 1993 it had covered 45,151km. The odometer was reset to zero when the car was partially restored, and it still has its original registration document from 26 September 1985 in the name of 'RNUR' (the state-owned holding company for Renault) as well as its original registration number 7704 NK 92.

In decent condition and needing a service before being driven again, this very special Renault 25 will certainly appeal to lovers of rare and original models.



1994 RENAULT ESPACE II GRAND ÉCRAN

Carte grise française
French title

Châssis n° VF8J637120R417080

- Rarissime version haut de gamme de l'Espace II
- État d'origine bien préservé, moins de 59 500 km d'origine
- Excellentes prestations routières
- *Extremely rare top of the range version of the Espace II*
- *Well-preserved original condition, less than 59,500km from new*
- *Excellent on-road performance*

8.000 - 14.000 €
Sans réserve / No reserve



1988 RENAULT ESPACE 2000 TSE QUADRA RAID CONAKRY-CAP NORD

Sans titre de circulation
Unregistered

- Voiture historique du raid Renault « Grandeur Nature » 1988
- Rare version Quadra, quatre roues motrices
- Pour pièces
- *Historic vehicle from Renault's 'Grandeur Nature' rally in 1988*
- *Rare four-wheel drive Quadra version*
- *For spare parts*

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / No reserve





35

2009 RENAULT FLUENCE Z.E. CONCEPT ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5ème

En matériaux composites, finement détaillée, traitement de la carrosserie, tableau de bord, sièges, etc. Une familiale électrique séduisante et spacieuse

H. : 31 cm. (12 1/4 in.), L. : 95 cm. (37 1/2 in.),
l. : 37 cm. (14 1/2 in.)

A 2009 Renault Fluence Z.E. Concept, 1/5th scale design model, finely detailed. Sold with shipping box

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



36

2011 RENAULT TWIZY ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5ème

En résine, matériaux composites, finement détaillé

H. : 37 cm. (14 1/2 in.), L. : 56 cm. (22 in.),
l. : 28 cm. (11 in.). Vendu sans caisse de transport

A 2011 Renault Twizy, 1/5th scale design model, finely detailed. No shipping box

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



37

2009 RENAULT ZOE Z.E. CONCEPT ♦

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finement détaillée. Le premier concept de voiture « Spa » en collaboration avec Biotherm et présenté au Salon de Francfort 2009

H. : 29 cm. (11 1/2 in.), L. : 75 cm. (29 1/2 in.),
l. : 36 cm. (14 1/4 in.)

A 2009 Renault ZOE Z.E. Concept, 1/5th scale design model, finely detailed. Sold with shipping box

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



38

2009 RENAULT CAPTUR CONCEPT CAR ♦

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finement détaillée. Un crossover en muscle et en mouvement appartenant à la série des marguerites, référence au cycle de la vie

H. : 31 cm. (12 1/4 in.), L. : 80 cm. (31 1/2 in.),
l. : 37 cm. (14 1/2 in.)

A 2011 Renault Captur concept-car, 1/5th scale design model, finely detailed. Sold with shipping box

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



39

2004 RENAULT WIND-CONCEPT CAR ♦

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finement détaillée. Roadster 2+1 présenté au salon de Genève en 2004

H. : 25 cm. (9 3/4 in.), L. : 78 cm. (30 3/4 in.),
l. : 43 cm. (17 in.)

2004 Renault Wind-concept-car, 1/5th scale design model, finely detailed. Sold with shipping box

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



40

2002 RENAULT ELLYPSE CONCEPT CAR ♦

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finement détaillée, présentée au mondial de Paris en 2002

H. : 31 cm. (12 in.), L. : 72 cm. (28 1/4 in.),
l. : 40 cm. (15 3/4 in.)

2002 Renault Ellypse concept-car, 1/5th scale design model, finely detailed. Sold with shipping box

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve

2005 RENAULT CLIO III RS CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Dévoilé au Salon de Francfort 2005, ce Concept Car Clio III RS préfigurait la version de série, commercialisé à partir de mi-2006. Affichant une belle teinte rouge nacré, cette voiture siglée Renault Sport se différenciait de la Clio III de base par de nombreux éléments comme des ailes plus larges, une vaste prise d'air de calandre grillagée, un diffuseur arrière, une double sortie d'échappement et des jantes de 18 pouces.

L'aménagement intérieur bénéficiait aussi de soins particuliers, avec un tableau de bord rouge doté de compteurs à fond blanc, des garnitures de la même teinte rouge, d'élégants sièges baquets en cuir gris et rouge à l'avant et à l'arrière. Un toit panoramique en verre apportait une

- Exposé au Salon de Francfort 2005
- Concept car annonçant la Clio III RS
- Superbe finition spéciale
- Réalisation unique siglée Renault Sport

- *Displayed at the 2005 Frankfurt Motor Show*
- *Concept car prefiguring the Clio III RS*
- *Superb special finish*
- *One-off vehicle with Renault Sport badging*

Unveiled at the 2005 Frankfurt Motor Show, this Clio III RS Concept Car foreshadowed the production model, which went on sale in mid-2006. Finished in a beautiful shade of pearlescent red, this Renault Sport-badged model differed from the standard Clio III in several respects, including its wider wings, huge air intake with a mesh grille, rear diffuser, twin exhausts and 18in wheels.

The interior was also specially kitted out, with a red dashboard housing instruments with white dials, matching red trim and elegant front and rear bucket seats upholstered in red and grey leather. A panoramic glass roof filled the interior with light,

but was not carried over to the production RS, on account of its weight and reduced rigidity in comparison with a steel roof.

Under the bonnet lurked a 2.0-litre 16-valve 4-cylinder engine developing 200bhp, mated to a six-speed gearbox, while the car was equipped with independent steering axis front suspension to curb torque steer.

This concept car entered the collection at the end of 2006, where it has remained on static display ever since. Heraldic the future Clio III RS, this unique Renault Sport concept car, in excellent original condition, cannot be registered for road use, but is a very carefully and successfully executed prototype.



2006 RENAULT TWINGO II CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / No reserve

Au bout de 15 ans de carrière, la Renault Twingo a fini par tirer sa révérence. Il est toujours difficile de succéder à un succès (et la première Twingo en était assurément un), mais sa remplaçante ne manquait pas d'atouts pour prendre la relève.

C'est sous la forme de la Twingo Concept qu'elle a fait son apparition au Mondial de Paris d'octobre 2006. Elle préfigurait la version de série dévoilée l'année suivante au Salon de Genève et différait de sa devancière par une ligne plus moderne et plus enveloppante. Sur la Twingo Concept, les extensions d'ailes, les jantes larges (provenant de l'ancienne Clio RS), les étriers de freins jaunes et les grosses sorties d'échappement laissaient supposer une motorisation sportive : Renault annonçait un 1,2 litre turbo développant une centaine de chevaux. Une autre

- Exposée au Mondial de Paris 2006
- Concept car unique et emblématique
- Aménagement intérieur très original
- Équipement et couleurs spécifiques à cet exemplaire

- *Displayed at the 2006 Paris Motor Show*
- *Unique and iconic concept car*
- *Highly original interior design*
- *Equipment and colours unique to this car*

After a career lasting 15 years, the Renault Twingo finally bowed out. It is always hard to follow a success (and the first Twingo was certainly that), but its successor had no shortage of arguments in its favour.

It first appeared at the Paris Motor Show in October 2006, in the form of the Twingo Concept, foreshadowing the production version that would be unveiled at Geneva Motor Show the following year. Compared with its predecessor, it had more modern styling with a broader appeal. On the Twingo Concept, the wheel arch extensions, wide-rimmed wheels (from the previous Clio RS), yellow brake callipers and large exhaust tailpipes hinted at a sporty engine: Renault announced a 1.2-litre turbo developing

around 100bhp. Among the features specific to the concept car, which was intended to give the Twingo a more youthful image, were the combined windscreen and roof, made entirely from glass, the special front and rear bucket seats, the very original dashboard with an emphasis on multimedia, and a wave-like console with the gearlever lodged in a hollowed-out circle.

This vehicle was built as a concept car, for display purposes, and can only move at low speed. It joined the collection in May 2008. Even though it cannot be registered, it represents a particularly interesting chapter in the history of Renault's small cars, following on from the success enjoyed by the 4CV and Renault 4.



2016 RENAULT ALASKAN CONCEPT PICK-UP

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

- Véhicule atypique dans la gamme Renault
- Concept car unique et au look ravageur
- Excellent état d'origine proche du neuf
- *Unusual type vehicle in the Renault range*
- *Unique concept car with stunning looks*
- *Excellent, near-new original condition*

3.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2006 RENAULT LOGAN STEPPE CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

- Astucieux concept car orienté vers les loisirs
- Badgé avec la marque Renault au lieu de Dacia
- Très bel état de préservation
- *Ingenious, leisure-oriented concept car*
- *Badged as a Renault instead of a Dacia*
- *Excellent condition*

4.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2007 RENAULT CLIO GRAND TOUR CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered
6.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Comme le constructeur a eu coutume de le faire, la Clio Grand Tour est un concept car préfigurant les futures versions de série, Clio 3 et Clio 4 Estate.

Basée sur la Clio 3, la Grand Tour Concept a la particularité de ne présenter que deux portes latérales, ce qui lui apporte un dynamisme particulier absent des versions de série. La teinte Or Comète contribue à l'allure sportive de la voiture, impression rehaussée par les deux sorties d'échappement, les jantes spéciales et l'aménagement intérieur comportant quatre sièges baquets à la forme attrayante. L'habitacle est éclairé par un toit intégralement en verre et le tableau de bord dispose d'un écran de grande taille et d'un

- Exposée au Salon de Genève 2007
- Concept car particulièrement séduisant
- Très bel état d'origine

- *Displayed at the 2007 Geneva Motor Show*
- *Particularly attractive concept car*
- *Very good original condition*

équipement multimédia, le dossier des sièges avant étant équipés d'un écran Samsung destiné aux occupants arrière. Cet ensemble soigné est complété par une plateforme de chargement dotée de baguettes en aluminium brossé du plus bel effet. Renault annonçait pour cette voiture un 4-cylindres 2 litres de 200 ch, ce qui confirmait la personnalité sportive que le constructeur souhaitait donner à ce modèle particulièrement séduisant.

Non immatriculable pour la route, cette Clio Grand Tour est le concept car présenté au Salon de Genève 2007. Il est rentré dans la collection en 2008 alors qu'il était dynamique bien que fabriqué uniquement dans un but d'exposition.

As the company was in the habit of doing, the Clio Grand Tour was a concept car prefiguring the future production Clio 3 and Clio 4 Estates.

Based on the Clio 3, a special feature of the Grand Tour Concept was that it had only two side doors, giving it a particularly dynamic look missing from the production models. The 'Comet Gold' paintwork contributes to the car's sporty appearance, an impression heightened by the twin exhaust tailpipes, special wheels and interior layout with four attractively-shaped bucket seats. The interior is bathed in light thanks to the roof made entirely of glass, while the dashboard features a large screen

and multimedia set-up, with a Samsung screen integrated into each front seat backrest for use by the rear-seat passengers. Finished to a high standard, the interior is rounded off by the loading deck with its very attractive brushed aluminium strips. Renault promoted the car as having a 200bhp 4-cylinder 2-litre engine, confirming the sporty character it wished to confer on this particularly attractive model.

Unregisterable for road use, this Clio Grand Tour is the concept car displayed at the 2007 Geneva Motor Show. When it entered the collection in 2008, it was dynamic, even though it had been built solely for display purposes.



2009 RENAULT KANGOO BE BOP Z.E CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

- Préfigure l'essor des véhicules électriques
- Bel état général
- Concept car très réussi
- *A forerunner of the boom in electric vehicles*
- *Nice overall condition*
- *Very well executed concept car*

4.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2002 RENAULT KANGOO BREAK'UP CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

- Astucieux concept car de loisirs, absolument unique
- Transmission intégrale
- Équipé de deux concept-bikes Renault Sport
- *Ingenious leisure-oriented concept car, absolutely unique*
- *Four-wheel drive*
- *Equipped with two Renault Sport concept bikes*

4.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2004 RENAULT DECK'UP CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered
4.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Après le Kangoo Break'Up de 2002, Renault va plus loin dans le domaine des véhicules de loisir en présentant deux ans plus tard au Salon de Bruxelles un autre concept car tout aussi innovant, le Deck'Up. Sur la base d'un Trafic de 2000 élargi et raccourci, il présente une garde-au-sol surélevée qui, combinée à une transmission intégrale permanente, lui procure une excellente aptitude à rouler en tout-chemin. Affichant une belle finition combinant gris, orange et beige, l'aménagement intérieur est facilement modulable, avec trois sièges pouvant pivoter à 180° et une tablette centrale qui peut coulisser pour accompagner le mouvement. Un compartiment spécial est aménagé tout à l'arrière, dépourvu de toit et séparé du reste par une cloison composée de lamelles de plexiglas

- Exposée au Salon de Bruxelles 2004
- Astucieux véhicule de loisir
- Bel état d'origine
- Concept car unique

- *Displayed at the Brussels Motor show 2004*
- *Ingenious leisure vehicle*
- *Good original condition*
- *Unique concept car*

pouvant s'escamoter. Accessible par une porte portant la roue de secours, il comporte deux petits strapontins pour deux personnes supplémentaires. Les portes latérales sont quant à elles à ouverture antagoniste, ce qui dégage largement l'accès à bord. Ce Trafic est équipé d'un moteur 2.5 dCi 16v de 135 ch, supposé lui conférer d'excellentes performances pour un petit utilitaire.

Le Trafic Deck'Up de la vente est en excellent état d'origine mais, s'agissant d'un concept car unique, il n'est pas immatriculable pour la route et ne peut pas faire l'objet d'un usage routier. Il témoigne néanmoins de l'inventivité des concepteurs des équipes Renault pour s'adapter au monde des loisirs, un univers en plein essor au début des années 2000.

Following the Kangoo Break'Up in 2002, Renault went further in the field of leisure vehicles and, at the Brussels Motor Show two years later, presented another equally innovative concept car, the Deck'Up. Based on a widened and shortened Trafic van from 2000, it had increased ground clearance which, when combined with its permanent four-wheel drive, gave it excellent off-road capabilities. Attractively finished in a mixture of grey, orange and beige, the interior has an easy-to-use modular layout, with three seats that can rotate through 180° and a central shelf on a sliding mount. A special open compartment is located right at the back, separated from the rest of the vehicle by a retractable partition

made of strips of Plexiglas. This can be reached by a door carrying the spare wheel and has a pair of small jump seats for two additional passengers. The pair of side doors meanwhile open in opposite directions, ensuring easy access to the interior. The Trafic is powered by a 2.5 dCi 16v engine producing 135bhp, intended to provide excellent performance for a small utility vehicle.

The Trafic Deck'Up offered for sale is in excellent original condition, but, as a one-off concept car, it cannot be registered for use on the road or driven on public roads. It nonetheless bears witness to the inventiveness of Renault's designers in adapting to the leisure market, which was booming at the start of the 2000s.





49

1983 RENAULT Vesta Projet/proto ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

Moulage en résine, blanc nacré, Projet/proto répondant au concours lancé par le Ministère de l'industrie en 1980 pour développer la voiture la plus économique

H. : 26 cm. (10 1/4 in.),
L. : 69 cm. (27 in.),
l. : 26 cm. (10 1/4 in.).
Vendu sans caisse de transport

*1983 Renault Vesta Projet/proto,
1/5th scale design model, resin
cast. No shipping box*

800 - 1.200 €
Sans réserve / *No reserve*



50

1988 RENAULT Mégane Concept-Car ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En résine, et matériaux composites, traitement carrosserie deux tons, étude de la « Super voiture à vivre » présentée au salon de Paris 1988, concept-car haut de gamme

H. : 28 cm. (11 in.), L. : 94 cm.
(37 in.), l. : 36 cm. (14 1/4 in.).
Vendu sans caisse de transport

*1988 Renault Mégane concept-car,
1/5th scale design model, resin
cast. No shipping box*

2.000 - 3.000 €
Sans réserve / *No reserve*



51

2004 RENAULT Fluence Concept-Car ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finement détaillée, traitement de la carrosserie, sellerie, sièges, etc. coupé sportif 4 places, présenté au Mondial de Paris en 2004

H. : 29 cm. (11 1/2 in.),
L. : 88 cm. (34 1/2 in.), l. : 38 cm.
(15 in.) Caisse bois : H. : 36 cm.
(14 1/4 in.), L. : 113 cm. (44 1/2 in.),
l. : 53 cm. (20 3/4 in.)

*1/5th scale design model, finely
detailed. Sold with shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



52

2005 RENAULT Egeus Concept-car ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finement détaillée, traitement de la carrosserie, tableau de bord, sellerie, sièges, etc. SUV haut de gamme aux allures de berline présenté au salon de Francfort en 2005

H. : 23 cm. (9 in.), L. : 93 cm.
(36 1/2 in.), l. : 40 cm. (15 3/4 in.).
Vendu sans caisse de transport
H. : 26 cm. (10 1/4 in.), L. : 69 cm.
(27 in.), l. : 26 cm. (10 1/4 in.).
Vendu sans caisse de transport

*1/5th scale design model, finely
detailed. No shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



53

2001 RENAULT Talisman Concept-car ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finement détaillée, traitement de la carrosserie, tableau de bord, sellerie, sièges, etc. Code Z12

H. : 28 cm. (11 in.), L. : 91 cm.
(35 3/4 in.), l. : 36 cm. (14 in.).
Vitrine : H. : 44 cm. (17 1/4 in.),
L. : 109 cm. (43 in.),
l. : 49 cm. (19 1/4 in.)

*2001 Renault Talisman concept-car
1/5th scale design model, finely
detailed. No shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



54

1997 RENAULT Pangea Concept-car ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finement détaillée, traitement de la carrosserie, tableau de bord, sellerie, sièges, etc. Etonnant concept-car, Pangea est présenté comme un véhicule laboratoire d'exploration doté d'une remorque intégrée ; un rétroviseur manquant, le second recollé

H. : 36 cm. (14 1/4 in.), L. : 118 cm.
(46 1/2 in.), l. : 25 cm. (9 3/4 in.).
Vendu sans caisse de transport

*1/5th scale design model, finely
detailed. No shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*

55

2328 REINASTELLA Concept-Car Soucoupe Volante ♦

Maquette d'exposition
à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites,
finement détaillée,
exceptionnelle maquette du
véhicule du futur spécialement
créé par Renault pour
l'attraction le « Visionarium »
du parc Eurodisney en 1992.
Probablement 3 exemplaires
existants seulement. Le modèle à
l'échelle 1 a été vendu plus de
70.000 € par Artcurial lors de
Rétromobile 2023

H. totale : 50 cm. (19 3/4 in.),
L. : 100 cm. (39 1/2 in.),
l. : 57 cm. (22 1/2 in.)

*2328 Reinastella rare
flying saucer exhibition scale
model, specially created
for Eurodisney in 1992.
Probably only 3 existing copies*

5.000 - 10.000 €
Sans réserve / No reserve



56

2008 CATAMARAN EXTRÊME 40 RENAULT Eco² pour Ellen Mac Arthur ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/10^{ème}

En matériaux composites, bois, filet, et résine, importante
maquette de promotion de l'opération d'initiation à l'éco-
conduite portées par les régates « iShares Cup » organisées
à Hyères en 2009 en présence de l'égérie publicitaire du logo
vert du losange, la fameuse navigatrice Ellen MacArthur.

Exposition : « A ciel ouvert », du 10 janvier au 29 mars 2009,
L'Atelier Renault

H. : 136 cm. (53 1/2 in.), L. : 110 cm. (43 1/4 in.),
l. : 56 cm. (22 in.)

Caisse bois : H. : 166 cm. (65 1/4 in.),
P. : 77 cm. (30 1/4 in.), l. : 127 cm. (50 in.)

*2008 Catamaran Extrême 40 Renault Eco² for Ellen Mac Arthur
1/10th scale exhibition model, finely detailed.
Sold with shipping box*

2.000 - 3.000 €
Sans réserve / No reserve





57

1967 RENAULT Étude pour R12 ◆

Maquette bureau d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finitions en métal, étude aérodynamique ; petits accidents

H. : 27 cm. (10 1/2 in.), L. : 85 cm. (33 1/2 in.),
l. : 29 cm. (11 1/2 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

A 1967 Renault study for R12, 1/5th design scale model ; tiny accidents. Sold with shipping box

2.000 - 3.000 €

Sans réserve / No reserve



58

Fin 1950 RENAULT Étude de berline ◆

Maquette bureau d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, finitions en métal chromé et laiton, immatriculé 2912 JM 02, signature probable du designer ; accidents, pare-brise fêlé

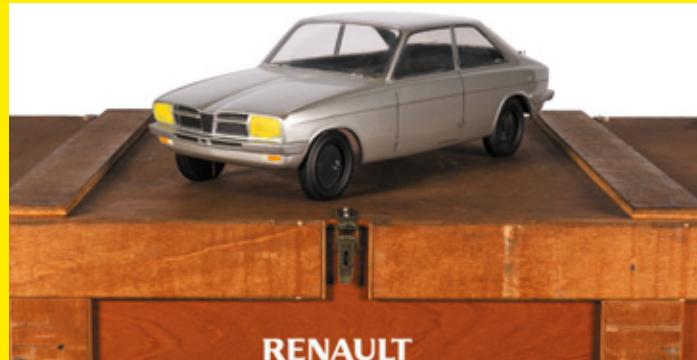
H. : 26 cm. (10 1/4 in.), L. : 78 cm. (30 3/4 in.),
l. : 33 cm. (13 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

Late 1950 Renault study, 1/5th design scale model ; accidents, cracked windshield. Sold with shipping box

1.000 - 2.000 €

Sans réserve / No reserve



59

1963 RENAULT Étude R16 coupé - projet F ◆

Maquette bureau d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

En matériaux composites, réhaussée de filets noirs ; accidents et manques. Rare exemplaire du bureau d'étude de la série de projets réalisée pour la R16 dessinée par Gaston Juchet et Philippe Charboneaux

H. : 27 cm. (10 1/2 in.), L. : 83 cm. (32 1/2 in.),
l. : 31 cm. (12 1/4 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

1/5th design scale model ; accidents. Sold with shipping box

2.000 - 3.000 €

Sans réserve / No reserve



60

1965 RENAULT Étude pour R12 ◆

Maquette d'étude aérodynamique à l'échelle 1/3,5^{ème}

En résine et bois peint, de couleur bleu clair ; accidents et manques cohérents avec l'usage

H. : 39 cm. (15 1/4 in.), L. : 124 cm. (48 3/4 in.),
l. : 48 cm. (18 3/4 in.). Vendu sans caisse de transport

*A 1965 Renault R12 study aerodynamic scale model ; accidents and missings consistent with use.
No shipping box*

2.000 - 3.000 €

Sans réserve / No reserve

1961-2016 RENAULT DAUPHINE « BONNEVILLE » PROTOTYPE

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

4.000 - 6.000 €
Sans réserve / No reserve

Pour Renault, l'année 1956 est historique : d'une part elle correspond au lancement de la Dauphine, et d'autre part le constructeur décroche aux États-Unis, sur le lac salé de Bonneville, le record de vitesse pour une voiture à turbine grâce aux 308,9 km/h atteints par son « Étoile filante ».

Soixante ans plus tard, Renault a décidé de revenir à Bonneville pour célébrer ces deux événements lors de la « Speed Week » d'août 2016. En plus de l'Étoile filante de record, qui est de nouveau sur ses roues sur la vaste étendue blanche, le constructeur a engagé une Dauphine profondément modifiée et confiée à Nicolas Prost, fils d'Alain, qui a signé la vitesse de 123,2 km/h, nouveau record de la catégorie « Classic Gas Coupe » (de 1928 à 1981), dans la cylindrée de 754 à 1 015 cm³.

- A battu en 2016 le record de sa catégorie entre les mains de Nicolas Prost
- Réalisation extrêmement soignée par les ateliers de la Collection
- Moteur modifié, rare boîte de R8 Gordini

- *Beat the record for its class in 2016, driven by Nicolas Prost*
- *Meticulously built in the workshops at the Collection*
- *Upgraded engine, rare R8 Gordini gearbox*

En grande partie réalisée par Christophe Mirot, mécanicien de l'atelier de la Collection, ce bolide portant le n°9561 répond aux strictes exigences du règlement de Bonneville. Il est équipé d'un moteur 956 cm³ alimenté par un carburateur double-corps Weber avec échappement Autobleu, d'une rare et recherchée boîte 5 rapports de R8 Gordini, de trains roulants de R8 avec freins à disque à l'avant, d'un généreux arceau-cage, d'un siège baquet reculé, de commandes spéciales... Une préparation très sérieuse pour une vraie machine de record, d'une grande originalité et qui ne devrait pas laisser indifférents les passionnés de la marque et de sport automobile !

For Renault, 1956 was a historic year: it saw the manufacturer not only launch the Dauphine, but also, on the Bonneville Salt Flats in the United States, set the speed record for a turbine-powered car, thanks to the 308.9kph reached by its 'Étoile filante' (Shooting Star). Sixty years later, Renault returned to Bonneville to celebrate these two events during the 'Speed Week' in August 2016. As well as the record-breaking 'Étoile filante', back on the vast expanse of white salt, the manufacturer entered an extensively modified Dauphine for Nicolas Prost (Alain's son) to drive, and he set a new record in the 'Classic Gas Coupe' (1928-1981) class, for cars with a capacity of 754-1015cc.

Built in large part by Christophe Mirot, a mechanic in the workshops at the Collection, this machine, running with the number 9561, complied with the strict requirements of the Bonneville regulations. It was fitted with a 956cc engine, fed by a Weber twin-head carburettor, and had an Autobleu exhaust, a rare – and sought-after – five-speed gearbox from an R8 Gordini, running gear from an R8 with front disc brakes, a substantial roll cage, a bucket seat set right back and special controls. A very thorough preparation for a proper record-breaking machine, a highly original car which will surely not leave fans of the marque or of motorsport unmoved!



1998 RENAULT SPIDER PROTOTYPE

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Prototype spécial du Spider
- Version pare-brise
- Livrée emblématique

- *Special prototype version of the Spider*
- *Windscreen model*
- *Iconic colour scheme*

« Le vrai moteur de Renault Sport, c'est innover, » indiquait Christian Contzen, son directeur, en poursuivant, « Créer le Spider n'était pas, finalement, nous faire tellement sortir de notre champ d'application habituel. Le Spider est une véritable innovation, techniquement comme socialement, voire culturellement. En effet, l'usage que l'on peut en faire est merveilleux. (...) Il allie sport, évasion et liberté. »

Né d'une feuille blanche et première création de Renault Sport pour la route, le Spider est resté un modèle unique dans l'histoire de Renault. Alors que le constructeur est au sommet de son art en Formule 1 avec ses moteurs imbattables, il dévoile au Salon de Genève 1995 cette barquette radicale dont le moteur central est installé dans un châssis tubulaire en aluminium

conçu par Fior Technology, le tout habillé d'une carrosserie minimalistique en plastique, pour un poids de 930 kg. Un seul objectif : le plaisir de conduite, la pureté des sensations.

Le Spider est produit de façon artisanale à Dieppe, dans les usines Alpine et, initialement doté d'un simple saute-vent, il reçoit ensuite un pare-brise équipé d'un essuie-glace, plus commode pour un usage régulier. C'est un exemplaire de ce type qui est proposé ici, mais il s'agit d'un prototype utilisé par Renault Sport pour tester une nouvelle boîte de vitesses séquentielle, ce qui explique l'absence de levier central et certaines modifications qui lui ont été apportées. Ce Spider est vendu sans moteur ni boîte de vitesses et n'est pas immatriculable pour la route mais son dessin reste enchanteur et il fait partie de l'histoire de Renault Sport.

“What really drives Renault Sport is innovation”, its director Christian Contzen explained, adding: “Creating the Spider didn't really take us that far away from our usual field of work. The Spider is truly innovative, technically as much as socially, even culturally. It's marvellous how you can use it. (...) It combines sport, escape and freedom.”

Created from a blank sheet of paper and Renault Sport's first-ever road car, the Spider remains a unique model in Renault's history. At a time when the manufacturer was at the top of its game in Formula 1 with its unbeatable engines, it unveiled at the 1995 Geneva Motor Show this radical mid-engined roadster with a tubular aluminium chassis designed by Fior Technology and

clothed in a basic composite body, weighing 930kg. With only one goal in mind: the pleasure of driving, the purest of sensations.

The Spider was assembled by hand in the Alpine factory at Dieppe; initially fitted with a simple aero screen, it later gained a windscreen equipped with a wiper, which was more convenient for regular use. The car offered here is a model of this type, but it is a prototype used by Renault Sport to test a new sequential gearbox, which explains the lack of a central gear lever and certain changes which have been made. This Spider is sold without an engine or gearbox and cannot be registered for use on the road, but its design remains as captivating as ever and it is part of the history of Renault Sport.



1994 RENAULT CLIO WILLIAMS SÉRIE 2

Carte grise française
French title
 Châssis n° VF1C57M0512580514
 20.000 - 30.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

Au début des années 90, la Clio Renault cumule les succès en Formule 1 : en 1990 Nigel Mansell signe 10 victoires pour Williams-Renault et, en 1993, Alain Prost obtient son quatrième titre de Champion du monde dans la même écurie.

C'est dans cette atmosphère qu'est née la Clio Williams, dans la lignée de la Clio 16S. C'est un modèle d'homologation qui doit être produit à au moins 2 500 exemplaires pour répondre à la réglementation sportive mais, devant le succès commercial de cette brillante petite voiture, elle connaîtra une diffusion totale de plus de 12 000 unités, en deux séries successives. Elle a certes de quoi séduire avec son 4-cylindres 2 litres 16 soupapes de 150 ch, qui la propulse à 215 km/h. Elle bénéficie d'une finition particulièrement

- La meilleure petite sportive de son temps
- État de conservation enviable
- Depuis l'origine chez Renault Sport

- *The best hot hatch of its time*
- *Enviable condition*
- *Owned since new by Renault Sport*

soignée avec une belle peinture extérieure bleu Williams réhaussée par de jantes Speedline exclusives et, à l'intérieur, des compteurs à fond bleu, des moquettes bleues et des sièges baquets affichant le « W » Williams.

Utilisée depuis l'origine par les ingénieurs de Renault Sport comme voiture de service, cette Clio Williams a été bien préservée dans son état d'origine, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Le totalisateur affiche 83 030 km, kilométrage sans doute d'origine. L'ensemble des spécificités du modèle ont été conservés sans transformation notable. C'est une belle représentante d'une des meilleures petites sportives de tous les temps, qui a brillé en rallye entre les mains de Philippe Bugalski ou Alain Oreille.

At the start of the 1990s, the Clio Renault enjoyed a string of successes in Formula 1: in 1990, Nigel Mansell won 10 races for Williams-Renault and in 1993, Alain Prost secured his fourth title as World Champion in the same team.

It was in this context that the Clio Williams was launched, following on from the Clio 16S. It was a homologation model, of which at least 2500 had to be built to satisfy the motorsport regulations, but given the commercial success this brilliant little car enjoyed, a total of more than 12,000 were sold, in two successive series. It certainly had plenty of appeal, with its 2-litre 16-valve 4-cylinder engine producing 150bhp and taking it to a top speed of 215kph. It

was particularly well finished, with attractive Williams blue paintwork, set off by exclusive gold Speedline wheels and inside, blue-faced instrument dials, blue carpets and bucket seats with the Williams 'W' logo.

Used from new by Renault Sport's engineers as a staff car, this Clio Williams has been well preserved in its original condition, inside and out. The odometer is reading 83,030km, which is undoubtedly the total from new. All the model's special features have been retained, without any significant changes. It is a fine representative of one of the greatest hot hatches of all time, which had an illustrious career in rallying, driven by Philippe Bugalski and Alain Oreille.



1988 RENAULT 21 TURBO GR. N/A EX-CARLOS TAVARES

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*
Châssis n° VF1L4850501096795
15.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

C'est en particulier par son authenticité que cette Renault 21 Turbo est remarquable, car elle est exactement telle qu'elle se présentait à l'arrivée de l'International Semperit Rallye 1990, en Autriche, dernière épreuve à laquelle elle a participé, pilotée par Carlos Antunes Tavares associé à son copilote Jacky Racois. Elle y avait terminé 29ème sur 116 partants, avec une troisième place des 2-roues motrices dans sa classe. Remarquablement préservée, elle porte encore son numéro 37 de course ainsi que ses autocollants publicitaires et diverses marques de vérifications techniques de rallyes antérieurs. Elle est directement rentrée dans la collection en janvier 1991, elle a alors été immatriculée directement au nom de la Régie. Comme nous l'apprend le certificat de cession elle avait alors 17 818 km, elle affiche aujourd'hui 17 821 km !

Préparée pour les rallyes en Groupe N puis en Groupe A, elle présente une caisse rigidifiée complétée d'un arceau-cage, avec un habitacle complètement dépouillé et doté de sièges baquets, de harnais et

- A participé au Championnat d'Europe des Rallyes 1988, 1989 et 1990
- Voiture incroyablement préservée, et documentée
- Ex-Carlos Antunes Tavares, futur directeur de la marque

- Competed in the European Rally Championship in 1988, 1989 and 1990
- Incredibly well-preserved car, with documentation
- Ex-Carlos Antunes Tavares, future COO of Renault

d'instruments complémentaires.

Dans cette configuration, cette voiture a participé de 1988 à 1990 à plusieurs rallyes du championnat d'Europe, entre les mains de Carlos Tavares. D'abord inscrite en Groupe N en 1988, cette voiture a intégré en 1989 et 1990 le Groupe A où les restrictions techniques étaient un peu moins strictes et où elle développait près de 220 cv. Le meilleur résultat obtenu par Tavares à cette époque a été une 13ème place au classement général du Rali Vinho da Madeira de 1988, au Portugal, avec Jean-Paul Retaillieu comme copilote, et l'on peut noter en 1989 une quatrième place de catégorie (15ème au scratch) au Rallye Arbö Steiermark, en Autriche avec Thierry Dubois, et une troisième place de classe en Promotion, au Rallye Alpin-Behra, avec Retaillieu.

Il est extrêmement rare qu'une voiture de rallye soit remisée sans modifications à l'issue de sa carrière en course. Portant les stigmates de ses aventures en rallye, celle-ci ne pourra que séduire les amateurs du genre.

This Renault 21 Turbo is remarkable above all for its authenticity, as it is exactly as it crossed the finishing line of the 1990 International Semperit Rally in Austria, the last event in which it competed, driven by Carlos Antunes Tavares with Jacky Racois as his co-driver. It finished 29th out of the 116 cars that started, and was the third-placed two-wheel drive car in its class. Remarkably well preserved, it still has the racing number 37 as well as advertising decals and various stickers from the scrutineering carried out for previous rallies. It entered the collection directly in January 1991 and was registered in Renault's name. As can be seen from the transfer certificate, it had covered 17,818km at the time, and now has 17,821km on the clock!

Prepared for rallying in Group N and then Group A, it has a strengthened bodyshell with a roll cage and completely stripped-out interior, fitted with bucket seats, full harnesses and additional instruments.

With this specification, from 1988–1990 the car took part in several rallies in the European Championship, driven by Carlos Tavares. Initially entered in in 1988 in Group N, for 1989 and 1990 the car ran in Group A, where the technical regulations were slightly less strict and where it developed nearly 220bhp. Tavares' best result during this period was 13th overall on the Rali Vinho da Madeira in 1988, with Jean-Paul Retaillieu as his co-driver. In 1989, he also achieved fourth place in his class (and 15th overall) on the Arbö Rallye Steiermark in Austria, with Thierry Dubois, and third place in his class (in the promotional series) on the Rallye Alpin-Behra, with Retaillieu.

It is extremely unusual for a rally car to be stored away entirely unmodified at the end of its motorsport career. Still bearing the scars of its adventures in rallying, this example will not fail to appeal to fans of rally cars.



1990 RENAULT 5 GT TURBO GR. N

Carte grise française
French title

Châssis n° VF1C4050500958619

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / No reserve

Cette Renault 5 GT Turbo est exceptionnelle par son état : elle se présente telle qu'elle était à l'arrivée du 22ème Rallye Côte d'Ivoire-Bandama, le 1er novembre 1990, victorieuse du Groupe N entre les mains d'Alain Oreille et Michel Roissard, et deuxième au classement général derrière la Mitsubishi Galant VR-4 de Tauziac-Papin. Une performance remarquable pour une voiture de cette catégorie dans une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes.

Même le sable d'époque est encore présent dans l'habitacle de cette machine historique, qui porte ses couleurs d'époque, tous ses autocollants officiels (dont celui des vérifications techniques) et dont l'équipement est exactement celui du rallye de 1990, conforme aux exigences de la FIA : arceau-cage Matter, sièges baquets avec harnais et roue de secours spécifique dans le compartiment arrière. A l'extérieur, elle présente un pare-chocs tubulaire complémentaire, une rampe de quatre projecteurs longue-portée et, de chaque côté du pare-brise, deux phares de poursuite. Engagée par la

- Pilotée par Alain Oreille
- Deuxième au scratch lors du Rallye Côte d'Ivoire-Bandama 1990, épreuve du Championnat du Monde des Rallyes
- Inchangée, intouchée depuis l'arrivée du rallye

- *Driven by Alain Oreille*
- *Second overall on the 1990 Ivory Coast-Bandama Rally, a round in the World Rally Championship*
- *Unchanged and untouched since it finished the rally*

Diac-Simon Racing, elle a d'ailleurs contribué au titre mondial en Groupe N d'Alain Oreille, cette saison-là.

Elle a été remise en route il y a quelques années pour un événement historique, ce qui a notamment nécessité le remplacement de conduites d'essence et, comme nous l'a précisé le mécanicien qui s'est chargé de l'opération, «il ne fallait surtout pas toucher au sable autour du moteur!» Autant dire que cette voiture est d'une incroyable authenticité, ce qui est extrêmement rare pour une machine de rallye.

Pilote officiel Renault de 1984 à 1996, Alain Oreille est le seul à avoir remporté le classement général d'une manche du Championnat du Monde avec une voiture du Groupe N (qui regroupe des modèles de production fabriqués à 2 500 exemplaires au moins, pratiquement identiques aux versions de série) : c'était en 1989 lors de ce même Rallye de Côte d'Ivoire, déjà avec une R5 GT Turbo ! Il a poursuivi sa carrière avec d'excellents résultats à bord des Clio 16s et Williams, avant de briller en rallyes historiques où il figure toujours aux avant-postes.

The condition of this Renault 5 GT Turbo makes it exceptional: it is exactly as it was at the end of the 22nd Ivory Coast-Bandama Rally on 1 November 1990, winning Group N in the hands of Alain Oreille and Michel Roissard and finishing second overall behind the Mitsubishi Galant VR-4 of Tauziac and Papin. A remarkable performance for a car in this class in a round of the World Rally Championship.

Even the sand from the time is still to be found inside this historic car, which retains its period livery and all its official stickers (including those from scrutineering) and has the exact same equipment as for the rally in 1990, in accordance with the FIA requirements: a Matter roll cage, bucket seats with harnesses and the specific type of spare wheel in the rear compartment. Externally, it is fitted with an additional tubular bumper, a row of four long-range driving lights and, on each side of the windscreen, a pair of searchlights. Entered by Diac-Simon Racing, the car

also contributed to Alain Oreille's world title in Group N that season.

It was recommissioned a few years ago for a historic event, which required the replacement of some of the fuel lines, and, as the mechanic responsible for the job told us: "Above all, we had to avoid touching the sand around the engine!". Suffice to say that the car is unbelievably authentic, which is extremely rare in the case of a rally car.

An official driver for Renault from 1984–1996, Alain Oreille is the only driver to have been the overall winner of a round of the World Rally Championship with a Group N car (for production cars which were virtually identical to the standard models, and of which a minimum of 2500 were built), a feat he achieved in 1989 on the same Ivory Coast Rally, also with an R5 GT Turbo! He continued his career with outstanding results driving the Clio 16V and Williams, before excelling in historic rallies, where he remains at the forefront.



1983 RENAULT MAXI 5 TURBO PROTOTYPE DE DÉVELOPPEMENT BO

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / No reserve

Concernant la genèse des Maxi 5 Turbo, merci de vous reporter à la description du catalogue internet.

La présence chez Renault the Originals Museum de 3 « Maxi » ont permis d'intéressantes comparaisons avec la voiture de la vente :

- Le prototype « jaune et noir », présenté en septembre 1984 et utilisé par Alain Serpaggi en ouverture du Rallye du Var, dépourvu de numéro de série et de plaques d'identification ;

- La Maxi « Philips » de Jean Ragnotti, numéro d'immatriculation 9489 YB 91, série 702 avec ses authentiques plaques d'identification, nommée C2 chez Renault Sport ;

- La Maxi « Diac » de François Chatriot, série 705, la vraie Diac de la saison 1985 et 1986 et munie de ses authentiques plaques d'identification (une Maxi se prétendant 705 se

- Prototype mis au point par Jean Ragnotti
- Un maillon essentiel de l'histoire de la R5 Turbo de compétition
- Equipée de pièces rarissimes et introuvables
- Fabuleux projet de restauration

- Prototype set up by Jean Ragnotti
- A crucial link in the history of the rally versions of the R5 Turbo
- Fitted with extremely rare and unobtainable parts
- Fabulous restoration project

trouvant outre-quiévrain).

Notons que le service course d'Antony possédait 3 Maxi immatriculées et toutes en décoration Philips, et comme toutes les voitures de courses, les intervenants de l'époque le reconnaissant d'ailleurs très aisément, les identités pouvaient varier de l'une à l'autre selon l'épreuve et le niveau de préparation de chaque voiture !

Quelle est donc cette Maxi proposée ici, démunie de plaques d'identification et de titre de circulation ? Elle a été versée au Patrimoine Renault en 1990 avec le nom « Maquette 3 », mais est-ce une simple maquette de salon ?

Non, car cette voiture a roulé, elle a bien 7000 km au compteur, et elle a porté des plaques d'identification dont il reste les trous de perçage sur le passage de roue avant droit.

Elle se présente sur ses roues sans mécanique, sans réservoirs,

Concerning the origins of the Maxi 5 Turbo, please check the online catalog.

The presence in the Renault the Originals Museum of three Maxis allows some interesting comparisons to be made with the car in the auction:

- The 'yellow and black' prototype, presented in September 1984 and driven by Alain Serpaggi as the opening car for the Rallye du Var, without a chassis number or identification plates;

- The 'Philips' Maxi, driven by Jean Ragnotti, chassis no. 702 and registration no. 9489 YB 91, with its authentic identification plates, referred to as C2 by Renault Sport;

- The 'Diac' Maxi, driven by François Chatriot, chassis no. 705, the genuine Diac car from

the 1985 and 1986 seasons and fitted with its authentic identification plates (there is also a Maxi claiming to be no. 705 in Belgium).

It should be noted that the competition department in Antony had three Maxis, all registered and in Philips livery; like all the motorsport cars, as those involved at the time will readily admit, the exact identity of each car varied according to the event and the degree of preparation of each car!

So what is the Maxi offered here, without any identification plates or registration papers? It was made over to Renault Heritage in 1990 as the 'Maquette (Model) 3', but is it merely a display model?

No, since this car has been driven – indeed, it has 7000km on the clock – and had been fitted with identification plates, the drill





en carrosserie polyester, kevlar et aluminium de Maxi 5 Turbo, décoration Philips, jantes magnésium en 15 et 16, trains roulants avec combinés ressort-amortisseur sans barre anti-roulis, faisceau électrique compétition, habitacle quasi complet (arceau multipoints aluminium, sièges, capot moteur avec emplacement de la roue de secours, tableau de bord complet avec manomètre de pression turbo, sauf l'ordinateur du copilote, frein à main hydraulique et répartiteur de frein), coffre avant vide à l'exception de la direction et du coupe-circuit « usine » déjà utilisé sur les berlines du championnat du Monde 1973 !

4-étriers de freins « usine » sont fournis avec l'auto.

Après une inspection minutieuse de cette Maxi, et en comparant la voiture avec les autres Maxi de la collection Renault nous pouvons tirer les conclusions suivantes :

Il s'agit non pas d'une caisse de Maxi mais bien d'une caisse de Tour de Corse, modifiée en Maxi :

- Primo, elle a eu un turbo à droite coté chapelle d'amortisseur comme une TdC, la trace d'un échauffement le démontre d'ailleurs, alors que le turbo des maxi n'est pas à cet endroit ;

- Secundo, sa paroi pare-feu intérieure possède trois trappes, alors que les Maxi n'en n'ont que deux car le turbo est déplacé derrière le copilote ;

- Tertio, sa direction est celle d'une R5 Turbo Tour de Corse, et pas celle

d'une Maxi et la trace des raidisseurs sur la barre anti-roulis est celle des modèles TdC et non pas de Maxi ;

- Quarto, son arceau en aluminium n'est pas un Matter, mais un modèle de marque Ruby propre aux Tour de Corse, les Maxi ayant toutes reçu des Matter.

Sa barre anti-rapprochement arrière (qui est absente) n'était pas celle de Maxi, mais des premières TdC : on peut le constater grâce aux fixations de celle-ci.

En revanche, on trouve de nombreux éléments qui sont similaires à une Maxi :

La voiture a été équipée d'un moteur complet de Maxi, il reste notamment le réservoir de l'injection d'eau sur l'arrière gauche et le tube de sortie d'échappement devant la roue arrière droite, démontrant qu'un turbo de Maxi y a été installé.

La platine de fixation du gros filtre à air origine camion Renault, est toujours présente sur la jupe arrière. On peut aussi noter qu'il reste deux radiateurs d'huile à droite et à gauche dans les ailes ;

Elle est bien équipée d'un remplissage d'essence sur l'aile gauche, avec un petit bouchon type aviation de marque Lebozec.

Elle a actuellement le système d'essuie-glace classique des R5 T et que l'on trouve sur certaines Maxi, mais on peut aussi voir des orifices bouchés démontrant que le système d'essuie-glace Marchal spécifique des Maxi y a été installé. >>>

holes for which are still present on the right front wheel arch.

The car is on its wheels, but is missing its engine and fuel tanks; it has the polyester, Kevlar and aluminium bodywork of a Maxi 5 Turbo, 15in and 16in magnesium wheels, suspension with combined spring/shock-absorber units and no anti-roll bar, and a competition wiring loom. The interior is virtually complete, with a multi-point aluminium roll cage and a location for the spare wheel on the engine cover; the dashboard is also complete, including the turbo boost gauge, but lacks the trip computer for the co-driver. It is equipped with a hydraulic handbrake and a brake balance control. The boot in the front is empty, except for the steering and the 'works' cut-out switch already used on the berlines in the 1973 WRC! Four 'works' brake callipers are supplied with the car.

After a meticulous examination of this Maxi, and comparing it to the other Maxis in Renault's collection, we can draw the following conclusions:

The bodyshell is not that of a Maxi, but a Tour de Corse modified to Maxi-spec:

- First, it has had a turbocharger on the right next to the shock absorber turret, like a TdC, as marks from overheating indicate, whereas the turbocharger on the Maxi was not installed there;

- Secondly, the internal firewall has three openings let into it, whereas the Maxi only had two, as the turbocharger was relocated behind the co-driver;

- Thirdly, the steering is from an R5 Turbo TdC, and not a Maxi, and the traces of the stiffeners on the anti-roll bar are those of the TdC models and not the Maxi;

- Fourthly, the aluminium roll cage is not a Matter part, but a Ruby model specific to the TdC, all the Maxis having been equipped with Matter roll cages.

The rear strut brace (which is missing) was not that fitted to the Maxi, but rather the first TdC models, as can be seen from its mountings.

On the other hand, several items are similar to a Maxi:

The car has been fitted in the past with a complete Maxi engine, and the water injection tank on the left at the rear is still present, as is the exhaust outlet tube ahead of the right rear wheel, showing that a Maxi turbocharger was installed there.

The mounting plate for the large air filter, originally from a Renault truck, is still in place on the rear valance. It may also be noted that two oil coolers are still fitted in the left and right wings.

The car has a fuel filler on the left wing, with a small Lebozec aviation-type cap. >>>

>>> Concernant le train arrière, il s'agit d'un modèle de Maxi avec une fixation particulière des triangles inférieurs sur les longerons. Cela nous a été confirmé par F. Bernard.

Le train avant est très intéressant : on peut y voir des porte-moyeux mécano-soudés très proches de ceux d'une Maxi, mais différents toutefois. Ce ne sont pas bien sûr des porte-moyeux de Tour de Corse, ces derniers étant en métal coulé.

Les passages de roues avant sont en polyester et de type Maxi.

La barre anti-rapprochement avant est identique à celle des Maxi, alors que les Tour de Corse en avaient deux et de plus petit diamètre, en outre, le caisson spécifique à la Maxi en trapèze entre les deux cotés de la caisse derrière l'essieu est bien présent.

Le passage des cardans (qui sont absents) dans le châssis à l'arrière, a été travaillé comme sur les Maxi en faisant une « encoche » pour améliorer leur débattement et on trouve le petit tirant tubulaire entre le longeron et la chapelle d'amortisseur de Maxi, différent du renfort des TdC.

Bien entendu, le pavillon ainsi que les portes en aluminium, le pédalier avec deux maîtres-cylindres de freins. Tous les éléments de carrosserie sont ceux d'une vraie Maxi, avec notamment les attaches capot arrière

très spécifiques.

A noter qu'elle n'a pas de trappe de toit comme certaines Maxi.

A ce stade des investigations, il semblait très vraisemblable que cette Maxi était en réalité un proto de développement de la Maxi 5 Turbo. Cette opinion a été confortée par les souvenirs précis de François Bernard, l'ingénieur châssis, sur l'élaboration de cette voiture.

Courant 1983 il avait été décidé de développer une R5 Turbo en 4 roues motrices, pour remplacer la Tour de Corse. Elle devait emprunter de nombreuses technologies à la FI pour le moteur, et le projet s'appelait alors NG (nouvelle génération). Les choix mécaniques portaient sur l'installation de DPV, d'injection d'eau, pompe Kugelfischer, mais vu le coût d'homologation d'une 4 roues motrices, la direction de Renault s'orienta vers une 2 roues motrices qui devait être la plus rapide jamais fabriquée. Nous avons ainsi l'explication de ces surprenants porte-fusées avant : ceux-ci étaient prévus pour recevoir en leur centre les cardans du pont avant de la 4 roues motrices !

L'été 1983, un moteur prototype de la future Maxi fut monté dans une Tour de Corse de couleur blanche. Les premiers essais avec Jean Ragnotti eurent lieu à Malaucène dans le Vaucluse, en novembre 1983,

>>> *At present, it has the conventional windscreen wiper set-up from the R5 Turbo, which is also found on some Maxis, but the holes (now plugged) show that the Marchal wipers specific to the Maxi were fitted there.*

As far as the rear suspension is concerned, it is a Maxi assembly with a specific attachment for the lower wishbones to the side members, as François Bernard has confirmed.

The front suspension is very interesting: the machine-welded hub carriers are very similar to those of a Maxi, but nonetheless different. They are not, of course, those fitted to the Tour de Corse, as these were made from cast metal.

The front wheel arches are made from polyester and are of the Maxi type.

The front strut brace is identical to those fitted to the Maxi, whereas the TdC had two smaller-diameter braces; in addition, the trapezoidal box section between the two sides of the bodyshell behind the axle, specific to the Maxi, is present.

The conduits for the UV joints (which are missing) at the rear of the chassis have been treated in the same way as on the Maxi, with a small section cut out to increase the clearance for them, and you

can see the small tubular tie-rod between the side member and the shock absorber turret from the Maxi, which differs from the strengthening piece fitted to the TdC model.

Naturally, the roof and doors are made from aluminium, and there are two brake master cylinders. All the bodywork parts are those of a real Maxi, including the very specific rear bonnet fastenings.

It should be noted that there is no roof vent, as found on some Maxis.

At this stage in our research, it seems highly likely that this Turbo was in fact a development prototype for the Maxi 5 Turbo. This view is supported by the very precise recollections of the chassis engineer François Bernard regarding the car's development. During 1983, it was decided to develop a four-wheel drive R5 Turbo, to replace the Tour de Corse. This was intended to adopt several technologies for its engine from the FI cars, and the project was named 'NG' (for new generation).

The engineering choices made included installing a DPV anti-lag device, water injection and a Kugelfischer pump. Given the cost of homologating a 4WD version,





puis au Luc en Provence. Le moteur était encore un 1397cc. Ce proto avait bien un arceau Ruby et pas Matter, et il a connu les évolutions mécaniques prescrites par l'ingénieur moteur, Philippe Coblenç, ainsi que l'ingénieur châssis. Rapidement, cette TdC/Maxi a été appelée B Zéro mais elle est restée blanche. En outre, F. Bernard nous a confirmé que celle-ci avait bien une direction de Tour de Corse et pas de Maxi, le prototype jaune et noir étant la première à recevoir cette direction très spéciale et ressemblant à celle d'une monoplace. A l'apparition de la « jaune et noir » à l'automne 1984, le proto BO qui avait reçu progressivement des éléments de carrosserie typiques de la Maxi au cours de son existence, servait encore occasionnellement avant de rentrer en sommeil en étant probablement stocké dans le 3ème hangar de Renault Sport Antony. En 1990, c'est ce prototype qui aurait donc été transmis au Patrimoine Renault comme maquette et c'est probablement à ce moment-là qu'il a été repeint, de blanc à l'origine, en bleu et rouge « Philips » comme copie de la Maxi C2 qui avait gagné le Tour de Corse 1985, sans chercher d'ailleurs à faire des maroufages sur les trains roulants et coffre avant !

Il apparaît donc comme quasiment certain que la voiture présentée est bien le prototype BO qui a servi de 1983 à 1984 à la mise au point par Jean Ragnotti de la Maxi 5 Turbo définitive. Partant d'une caisse de Tour de Corse qui avait déjà eu une vie antérieure, l'équipe de Renault Sport a mis au point toutes les spécificités de châssis et de mécanique de la mythique Maxi sur celle-ci, à l'exception de la direction. Avec sa décoration Philips, ce proto que l'on peut appeler « ex-Ragnotti » car sa mise au point a été faite par le célèbre et très populaire pilote français, est un maillon essentiel de l'histoire de la R5 Turbo de compétition, car elle représente le passage de témoin entre la TdC (20 exemplaires) et la Maxi (10 exemplaires). Avec ses nombreuses pièces très rares, elle mériterait de retrouver une mécanique complète et de connaître à nouveau l'ivresse de l'asphalte !

Gilles Vallerian
Expert auprès de la Chambre Nationale des Experts Spécialisés

however, Renault's management turned to a 2WD model, which would be the fastest ever built. And therein lies the explanation for these surprising front stub axles, the centre of which had been designed to accommodate the UV joints for the front axle of the 4WD car!

In the summer of 1983, a prototype engine for the future Maxi was installed in a white Tour de Corse car. The initial tests were carried out with Jean Ragnotti at Malaucène in the Vaucluse in November 1983, and then at Le Luc in Provence. The engine was still a 1397cc unit. The prototype had a Ruby roll cage rather than a Matter one, and it had undergone the mechanical changes specified by the engine designer Philippe Coblenç as well as the chassis engineer. Very quickly, this TdC/Maxi became known as the B Zero, but it kept its white livery. In addition, François Bernard confirmed that the steering was from a Tour de Corse and not a Maxi; the yellow and black prototype would be the first to have the very special steering set-up, resembling that fitted to a single-seater. When the yellow and black car appeared in autumn 1984, the BO prototype, which had gradually been fitted with the body components characteristic of the Maxi during its career, was still used occasionally, before becoming

dormant and, most likely, being stored in the third hangar at Renault Sport in Antony. In 1990 therefore, it is this prototype which is believed to have been passed on to Renault Heritage as a display model, and it was at this point that it was repainted: originally white, it took on the blue and red 'Philips' colours, like a copy of the Maxi C2 which won the Tour de Corse in 1985, with no attempt made, however, to mask the running gear or front boot!

It therefore appears virtually certain that the car presented here is the BO prototype used from 1983-1984 by Jean Ragnotti to set up the definitive version of the Maxi 5 Turbo. Starting from a Tour de Corse bodyshell that had already had a previous life, the Renault Sport team applied all the specific chassis and engine features from the legendary Maxi to this car, with the exception of the steering. With its Philips livery, this prototype – which might be termed 'ex-Ragnotti', since it was set up by the famous and hugely popular French rally driver – is a crucial link in the history of the R5 Turbo, as it represents the passing of the baton from the TdC (20 cars built) to the Maxi (10 cars). With its numerous very rare components, it deserves to find a complete engine and to breathe in once again the heady aroma of the asphalt!

Gilles Vallerian
Expert auprès de la Chambre Nationale des Experts Spécialisés

1997 RENAULT MÉGANE MAXI RÉPLIQUE

Sans titre de circulation
Unregistered

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Sous l'appellation Mégane Maxi, la Mégane Kit-Car préparée par Renault Sport est une machine de compétition avec ses ailes gonflées, ses jantes larges et son aileron arrière. Elle disputera avec succès le Championnat de France des Rallyes avec trois victoires en 1996 entre les mains de Philippe Bugalski, et cinq l'année suivante avec le même Bugalski, Serge Jordan et Sylvain Polo. Le retrait du constructeur n'empêchera pas la Mégane Maxi de continuer à défendre ses couleurs entre les mains de pilotes privés et, en 1999, Enrico Bertone remporte le Championnat d'Europe des Rallyes et la Mégane Maxi s'adjuge la Coupe FIA 2 litres des constructeurs, avec quatre victoires.

La voiture proposée ici est un coupé 2.0 16V modifié en réplique de Mégane Maxi dont il reprend

- Réalisation de qualité, allure ravageuse
- Hommage mérité aux succès de la Mégane Maxi
- Livrée de la voiture de Ragnotti et Thimonier, pour la dernière saison de Ragnotti en compétition

- *Built to a high standard, devastating looks*
- *A fitting tribute to the success of the Maxi Mégane*
- *In the colours of Ragnotti and Thimonier's car, for Ragnotti's final season in competition*

l'esthétique extérieure : ailes et jantes larges, aileron et livrée DIAC de la Mégane Maxi utilisée par Jean Ragnotti et Gilles Thimonier pendant la saison 1996. Une livrée symbolique, car c'est celle de la toute dernière saison de compétition de Ragnotti, qui raccrochera le casque à la fin de 1996...

L'habitacle est dépourvu et la voiture présente un arceau-cage (non conforme), un volant OMP et des sièges-baquets Sparco avec harnais Sabelt. Vibrant hommage aux succès de la Mégane Maxi, cette voiture a été utilisée pour participer à diverses expositions et lors de parades. Elle est entrée dans la collection en 1998 venant de Renault Sport. Vendue sans carte grise, elle n'est pas en état de fonctionner, mais constitue une maquette attrayante de cette voiture de rallye mythique.

Given the name Maxi Mégane, the Mégane Kit Car prepared by Renault Sport was a true competition car with its pumped-up wings, wide wheels and rear spoiler. It competed successfully in the French Rally Championship, with three wins in 1996 in the hands of Philippe Bugalski, and five the following year, with Bugalski, Serge Jordan and Sylvain Polo. Renault's withdrawal did not prevent the Maxi Mégane, now driven by privateers, from continuing to fly the flag for the model, and in 1999, Enrico Bertone won the European Rally Championship and the Maxi Mégane claimed the FIA 2-Litre World Rally Cup, with four victories.

The car offered for sale is a 2.0 16V coupé which has been transformed into a replica of

the Maxi Mégane with the same exterior appearance: the wide wheels and wings, spoiler and DIAC livery of the Maxi Mégane used by Jean Ragnotti and Gilles Thimonier during the 1996 season. A symbolic choice, as the colours were those of Ragnotti's final season in competition, before hanging up his helmet at the end of 1996 ...

The interior is stripped out and the car has a (non-compliant) roll cage, an OMP steering wheel and Sparco bucket seats with Sabelt harnesses. A resounding tribute to the success of the Maxi Mégane, this car was used for various displays and parades. It came to the collection from Renault Sport in 1998. Sold without a registration certificate, it is not in running order, but is an attractive replica of this legendary rally car.



2009 RENAULT MÉGANE III V6 TROPHY MAQUETTE

Véhicule d'exposition
Display vehicle

- Belle réalisation, à des strictes fins d'exposition
- Modèle emblématique des World Series by Renault
- Bel état de préservation
- *Beautifully built, for display purposes only*
- *Iconic model from the World Series by Renault*
- *Well-preserved condition*

5.000 - 8.000 €
Sans réserve / No reserve



C.2009 CARROSSERIE RENAULT MÉGANE III V6 TROPHY

Sans titre de circulation
Unregistered

- Véritables éléments de carrosserie de Mégane V6 Trophy
- Incluant la cellule centrale, les portières, capots et fonds plats
- Possibilité d'en faire une maquette d'exposition
- *Genuine Mégane V6 Trophy bodywork components*
- *Including the central section, doors, bonnets and flat floors*
- *Can be used to create a display model*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



1989 RENAULT 21 SUPERTOURISME MAQUETTE

Véhicule d'exposition
Display vehicle

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / No reserve

- Maquette inspirée de la vice-championne 1989 de Supertourisme
- Extrêmement spectaculaire
- Exposée au Salon de Bangkok 1991

- *Display car inspired by the runner-up in the 1989 Supertouring Championship*
- *Absolutely spectacular*
- *Displayed at the 1991 Bangkok Motor Show*

Lancé en 1976, le Championnat Production, puis Superproduction et Supertourisme, devient rapidement très populaire car il réunit des berlines de tourisme à l'allure proche de la série. En 1987, Renault décide de s'y engager avec la toute récente Renault 21 Turbo. Complètement modifiée, la voiture reçoit un châssis partiellement tubulaire, une carrosserie allégée, une transmission intégrale et un moteur préparé par Sodemo, dont la puissance passe de 175 ch à 430 ch. Entre les mains de Jean Ragnotti et Jean-Louis Bousquet, la R21 domine avec insolence la saison 1988, avec le titre pour le premier et un total de six victoires pour les deux pilotes confondus, sur les 10 manches de la saison.

L'année suivante, des changements de règlement entraînent la modification de la position du moteur qui passe de transversal à longitudinal. La voiture n'est plus aux couleurs de Renault mais de Philips Car Stereo et, malgré un début de saison difficile, elle termine vice-championne avec un total de 11 pole positions sur 14.

La voiture proposée ici est une maquette s'inspirant de la n°21 de la saison 1988, avec une caisse dépourvue en acier, un arceau-cage, un siège-baquet et des trains roulants de R21 normale. Elle a été notamment exposée au Salon de Bangkok 1991 avant d'être intégrée très tôt à la collection. Dépourvue de mécanique, elle constitue un show car extrêmement spectaculaire pour tout passionné de Supertourisme.

Started in 1976, the Production, then Superproduction and Supertouring Championship quickly became very popular as the saloons competing looked similar to the standard production versions. In 1987, Renault decided to enter it with its newly introduced 21 Turbo. Totally modified, the car received a partly tubular chassis, a lighter body, four-wheel drive and an engine prepared by Sodemo, taking its power from 175 to 430bhp. Driven by Jean Ragnotti and Jean-Louis Bousquet, the R21 brazenly dominated the 1988 season, Ragnotti winning the title and the two drivers together notching up six wins over the ten rounds that year.

The following year, changes to the regulations led to the engine being installed longitudinally rather than transversely. The car was no longer in Renault's colours but those of Philips Car Stereo, and despite a difficult start to the season, it finished as the runner-up with 11 pole positions out of 14. The car offered today is a display model inspired by car number 21 from the 1988 season, with a stripped-out steel bodyshell, roll cage, bucket seat and the running gear from a standard R21. It was displayed at the 1991 Bangkok Motor Show before joining the collection at a very early stage. With no engine, it represents an absolutely spectacular show car for any Supertouring fan.



1994 RENAULT LAGUNA BTCC

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Caisse Matter n° 430
30.000 - 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

La course étant un excellent moyen de promotion, Michel Gigou, patron de la filiale anglaise de Renault, décide d'engager la Laguna dès sa sortie, en 1994, au British Touring Car Championship (BTCC), championnat de tourisme anglais. D'emblée, elle se montre plus performante que la Renault 19 qui l'a précédée et signe plusieurs succès entre les mains de Tim Harvey et surtout Alain Menu, qui termine deuxième au championnat. L'année suivante Renault s'associe à Williams et remporte le titre Constructeur devant Vauxhall, Volvo et Ford. Un succès confirmé en 1997 avec les deux titres Constructeur et Pilote (pour Alain Menu), confirmant ainsi les qualités de la Laguna BTCC.

La voiture de la vente est une authentique Laguna de la saison 1994. Il s'agit probablement de la voiture d'Alain Menu, dont le nom

- Authentique Laguna BTCC
- Voiture sans doute utilisée par Alain Menu, Vice-Champion BTCC en 1994
- Rare projet de restauration

- Genuine Laguna BTCC*
- Car probably driven by Alain Menu, 1994 BTCC runner-up*
- Interesting restoration project*

apparaît sur les vitres arrière et qui portait le numéro 10 lors de cette saison. De plus, Alain Menu a signé cette année-là deux victoires, ce qui correspond aux deux petits autocollants en forme de lauriers sur la porte avant droite. Équipée de ses trains roulants d'époque, cette voiture bien préservée semble assez complète à l'exception de l'ensemble moteur et boîte de vitesse. La voiture porte le numéro de caisse Matter 430.

Cette machine de course historique devrait séduire ceux qui ont suivi avec passion les épreuves BTCC dont la notoriété dépassait largement les frontières britanniques. Ses succès en course ont d'ailleurs largement contribué à la commercialisation outre-Manche de cette confortable berline, capable de se transformer en reine des circuits.

Seeing racing as an excellent promotional tool, Michel Gigou, head of Renault's UK subsidiary, decided to enter the Laguna in the British Touring Car Championship (BTCC), as soon as the model came out in 1994. Straightaway, it proved faster than the Renault 19 that preceded it and scored several victories in the hands of Tim Harvey and, especially, Alain Menu, who finished second in the championship. The following year, Renault joined forces with Williams and won the Manufacturers' title, ahead of Vauxhall, Volvo and Ford. A success reaffirmed in 1997, with both the Manufacturers' and Drivers' titles (the latter for Alain Menu), thus confirming the qualities of the Laguna BTCC.

The car in the auction today is a genuine Laguna from the

1994 season. It is probably the car used by Alain Menu, whose name appears on the rear windows and which had the racing number 10 that season. Furthermore, that year Menu won two races, tallying with the two small laurel wreath stickers on the right front door. Still fitted with its period running gear, the car is well preserved and appears quite complete, with the exception of the engine and gearbox assembly. It has the Matter bodyshell number 430.

This historic racing car is sure to appeal to those who enthusiastically followed the BTCC races, whose fame extended well beyond the UK borders. Its racing successes also made a major contribution to the sales across the Channel of this comfortable saloon, which could turn into a star on track.



1971 RENAULT 5 ♦

Maquette bureau d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

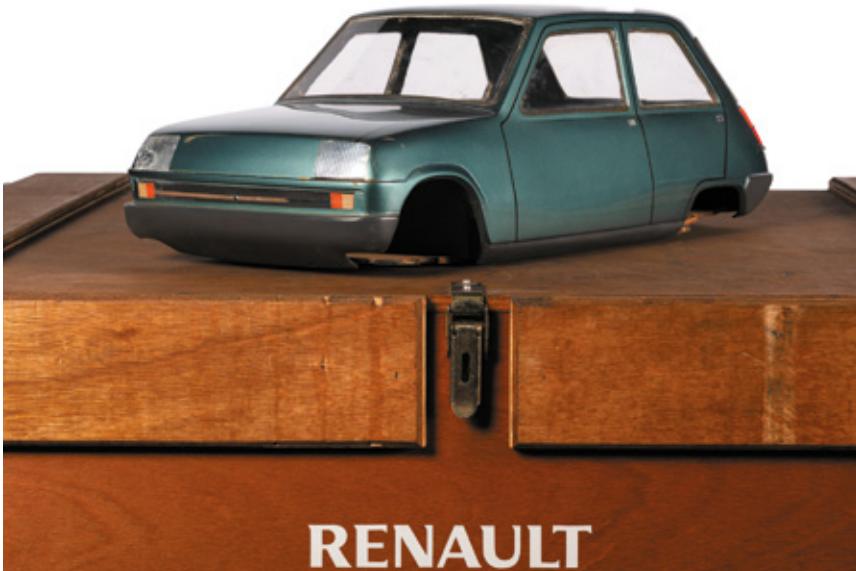
En résine, réhaussée de filets noirs. Rare maquette du bureau de style de la R5 dessinée par Michel Boué, une pièce emblématique de la genèse de ce succès ; accidents et manques.

H. : 23 cm. (9 in.), L. : 67 cm. (26 1/4 in.),
l. : 27 cm. (10 1/2 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*1971 Renault 5, 1/5th scale design model ;
accidents and missings. Sold with shipping box*

2.000 - 3.000 €
Sans réserve / No reserve



1984 RENAULT SUPERCINQ ♦

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

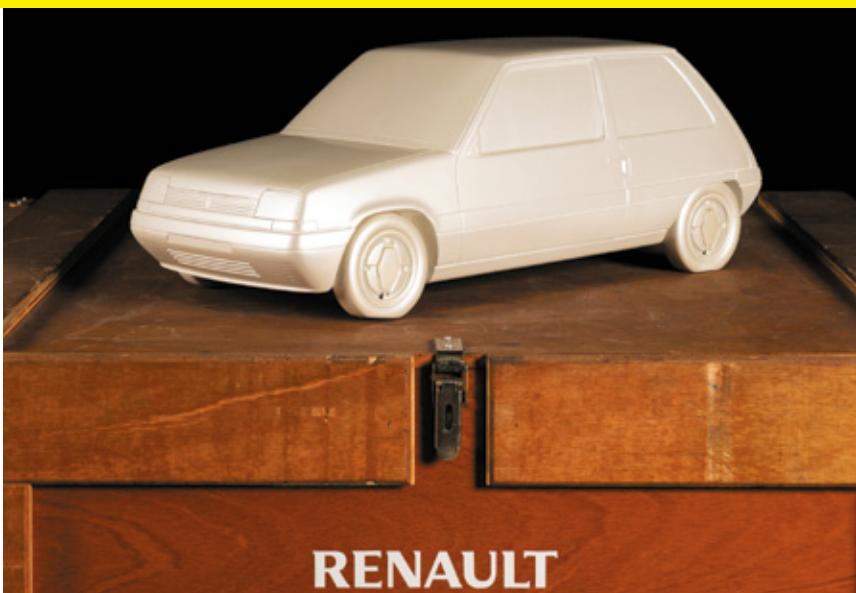
Moulage en résine, blanc nacré. La Renault 5 de deuxième génération, la « Super 5 » dessinée par Marcello Gandini apparaît en septembre 1984

H. : 26 cm. (10 1/4 in.), L. : 70 cm. (27 1/2 in.),
l. : 29 cm. (11 1/4 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*1984 Renault Supercinq, 1/5th scale design
model. Sold with shipping box*

2.000 - 3.000 €
Sans réserve / No reserve



C.1990 RENAULT 19 16S ♦

Maquette bureau d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

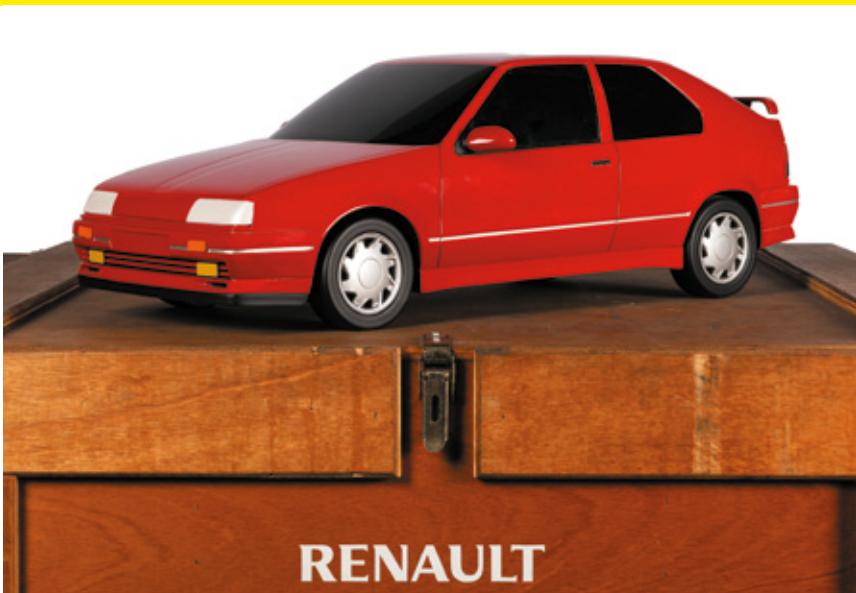
En résine et matériaux composites. Dessinée par Giugiaro, elle est la remplaçante des R9 et R11

H. : 28,5 cm. (11 1/4 in.),
L. : 81 cm. (31 3/4 in.), l. : 41 cm. (16 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*Circa 1990 Renault 19 16S, 1/5th scale design
model. Sold with shipping box*

2.000 - 3.000 €
Sans réserve / No reserve



1971 ALPINE A110 (1600S) ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/3,8^{ème}, vers 2014, modèle réalisé par Christophe Goujon

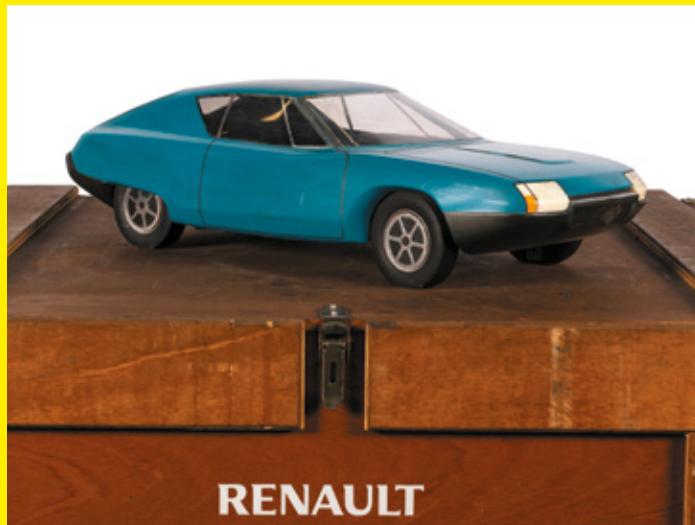
En résine, et finitions en métal, commande spéciale de Renault Classic, très probablement exemplaire unique

H. : 27 cm. (10 1/2 in.),
L. : 96 cm. (37 3/4 in.),
l. : 40 cm. (15 3/4 in.)

Caisse de transport :
H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.),
l. : 48 cm. (19 in.)

*1971 Alpine A110 (1600S)
1/3.8th scale model, designed by
Christophe Goujon special order
from Renault Classic, probably
one-off model*

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / No reserve



Fin 1960 ALPINE P2 Étude ♦

Maquette bureau d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

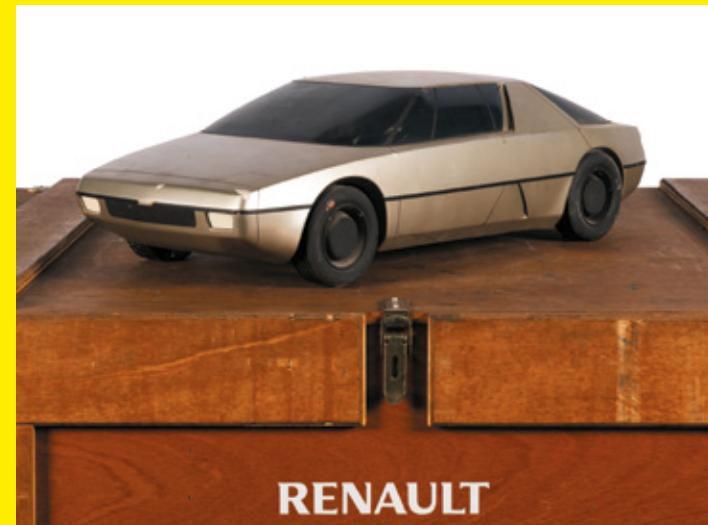
En résine et matériaux composites.

H. : 24 cm. (9 1/2 in.), L. : 81 cm. (31 3/4 in.),
l. : 31 cm. (12 1/4 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*Late 1960 Alpine P2 study,
1/5th scale design model. Sold with shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



C.1973 RENAULT Étude coupé sport ♦

Maquette bureau d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

En plâtre peint ; éclats et manques

H. : 23 cm. (9 in.), L. : 78 cm. (30 3/4 in.),
l. : 33 cm. (13 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*Circa 1973 Renault coupé sport
1/5th scale design model. Sold with shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve

1988 ALPINE GTA V6 TURBO

Carte grise française
French title
 Châssis n° VFAD5010500022152
 20.000 - 30.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Très bel état d'origine
- Version Turbo de la GTA, la plus recherchée
- Entre les mains du constructeur depuis l'origine

- *Very good original condition*
- *Turbo version of the GTA, the most sought-after model*
- *Owned by the manufacturer since new*

Au Salon de Genève 1985, le stand Alpine présente une voiture très attendue, car elle remplace la vieillissante A310 née 14 ans plus tôt. La nouvelle GTA reste fidèle à la ligne de sa devancière mais dans un dessin plus doux et plus élégant, et surtout sa version Turbo permet un bond significatif au niveau des performances : le turbocompresseur Garrett T3 permet d'obtenir 200 ch du V6 2,5 litres, et d'atteindre 250 km/h en pointe. Cette voiture est dans l'air du temps puisque Renault est à la même époque le pionnier incontesté des moteurs turbo en Formule 1.

La GTA Turbo de la vente est restée depuis l'origine propriété de la Régie Renault, à Billancourt. Elle a probablement été utilisée comme voiture de service et le

kilométrage affiché, de 26 880 km, est sans doute d'origine. Dans sa belle teinte rouge, elle offre une présentation extérieure superbe et l'habitacle est de même facture. Les sièges baquets en velours noir ont une apparence à peine usagée et les garnitures sont correctement préservées, seuls quelques boutons souffrant d'un plastique légèrement collant. L'équipement comporte un impressionnant autoradio Philips. Cette GTA Turbo fait honneur à ce modèle né dans la lignée de la célèbre berline A110 qui a brillé au Championnat du Monde des Rallye. Un passé glorieux qui sera rappelé à son futur propriétaire par les sensations qu'il vivra chaque fois qu'il en prendra le volant.

The car Alpine presented at the 1985 Geneva Motor Show was eagerly awaited, as it was the replacement for the ageing A310, introduced 14 years earlier. The new GTA remained true to the design of its predecessor but had smoother and more elegant lines. Above all, the Turbo version ensured a big jump in performance: thanks to the Garrett T3 turbocharger, its 2.5-litre V6 delivered 200bhp and it could reach a top speed of 250kph. The car was in keeping with the times, as during this period Renault was the undisputed pioneer in using turbocharged engines in Formula 1.

The GTA Turbo for sale today has been owned by Renault at

Billancourt since it was new. It was probably used as a staff car and the odometer reading of 26,880km is undoubtedly that from new. With its attractive red paintwork, the exterior looks superb and is matched by the interior. The black velour bucket seats appear hardly used and the trim remains in good condition, with only a few switches suffering from slightly sticky plastic. The car's equipment includes an impressive Philips sound system. This GTA Turbo is a credit to the model, a descendant of the famous A110 berline which achieved such brilliant results in the World Rally Championship. A glorious past which its future owner will relive thanks to the sensations he will enjoy every time he takes the wheel.



1993 ALPINE A610 TURBO « EVOLUTION »

Carte grise française
French title

Châssis n° VFAD5030500086004

30.000 - 40.000 €
Sans réserve / No reserve

Devant la chute des ventes au milieu de l'année 1993, l'idée germe à Dieppe de reproduire la réussite commerciale des A310 pack GT et des V6 turbo « Le Mans » dont les ailes gonflées et les jantes très larges avaient plu à la clientèle.

Le Berex de Dieppe (bureau d'études et de recherches exploratoires) étudia alors à l'automne 1993 une version de l'A610 munie des ailes élargies du modèle « Le Mans ».

Celle-ci allait être munie de belles jantes Gotti en 8 et 10 pouces de large et la puissance de 250cv du moteur V6 Turbo fut poussée à 280cv, par une pression de suralimentation un peu augmentée, une puce de calculateur différente et une nouvelle Wastegate. Le couple connaissait une augmentation importante, de 35,7 à 43 m.kg Din à 2900 tours. Dieppe fabriqua sa première 610 évolution Le Mans en lui donnant une couleur Vert Ottoman numéro 592, c'est la voiture qui est présentée ici. Une seconde fut montée peu après et, de manière plus classique pour une dieppoise, un bleu électrique nacré numéro 543. Les

- Superbe présentation d'origine
- Réalisation spéciale, probablement un des 2 exemplaires Evolution
- Immatriculée depuis l'origine STE des Automobiles Alpine Renault
- Magnifique teinte Vert Ottoman d'origine

- *Superb original condition*
- *Specially built, probably one of two 'Evolution' models*
- *Registered since new to 'STE des Automobiles Alpine Renault'*
- *Magnificent original Ottoman Green colour*

deux voitures bénéficient alors d'un passage aux « mines » à titre isolé et reçoivent le type D50305A, comme les V6 turbo « Le Mans » étaient des D50205A. L'usine de Dieppe a confirmé récemment qu'il n'y avait bien eu que deux A610 du modèle évolution « Le Mans ».

Du fait du coût de l'homologation en série et de la question de la résistance de la boîte à une telle puissance en utilisation sévère, Renault décida de ne pas donner suite. La production de la 610 s'arrêta en 1994 après la fabrication de 818 exemplaires.

La deuxième 610 Le Mans vert Ottoman vous est proposée ici, équipée selon sa fiche de suivi qualité, d'un système radio d'Espace, de sièges prototype en cuir gris dans un habitacle noir identique à la série limitée « Magny cours ». Il s'agit de l'Alpine de route la plus puissante produite suivant la tradition de Jean Rédélé (châssis poutre et coque polyester) et seulement à deux exemplaires.

Gilles VALLERIAN

Expert auprès de la Chambre Nationale des Experts Spécialisés

Faced with falling sales in mid-1993, the idea arose in Dieppe to replicate the commercial success of the A310 GT pack and the V6 turbo 'Le Mans', whose flared wings and very wide rims had appealed to customers.

In the autumn of 1993, Berex in Dieppe (the design and exploratory research office) studied a version of the A610 fitted with the wider wings of the 'Le Mans' model.

This version was to be fitted with attractive 8- and 10-inch-wide Gotti rims, and the power of the 250 hp V6 Turbo engine was increased to 280 hp through a slight increase in boost pressure, a different ECU chip and a new wastegate. Torque increased significantly, from 35.7 to 43m.kg Din at 2900 rpm.

Dieppe manufactured its first 610 Evolution Le Mans in Ottoman Green number 592, which is the car presented here. A second was assembled shortly afterwards

and, in a more traditional style for a Dieppe car, was painted in pearlescent electric blue number 543. Both cars were then individually tested at the 'mines' and given the type designation D50305A, as the 'Le Mans' turbo V6s were D50205A. The Dieppe factory recently confirmed that there were indeed only two A610s of the 'Le Mans' evolution model.

Due to the cost of series homologation and the question of the gearbox's resistance to such power in severe use, Renault decided not to proceed. Production of the 610 ceased in 1994 after 818 units had been manufactured.

The second 610 Le Mans in Ottoman green is offered here, equipped according to its quality control sheet with an Espace radio system and prototype grey leather seats in a black interior identical to the limited edition 'Magny Cours'. This is the most powerful road-going Alpine produced in the tradition of Jean Rédélé (beam chassis and polyester body), with only two examples ever made.



1975-1978 RENAULT ALPINE A 442

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*
Châssis n° 0

250.000 - 500.000 €

- Ex-24 Heures du Mans 1977 Arnoux/Pironi/Fréquelin
- Participation à la saison d'endurance 1975 et avec des grands pilotes
- Emouvant état d'origine, vendue directement par le constructeur
- La première A 442 construite, témoin d'une extraordinaire aventure
- *Ex-24 Hours of Le Mans 1977 Arnoux/Pironi/Fréquelin*
- *Competed in the 1975 endurance racing season and with top drivers*
- *Heart-stirring original condition, sold directly by the constructor*
- *The first A 442 built, witness to an extraordinary adventure*

Le Mans, 10 juin 1978, 16 h : le départ de la plus grande course d'endurance du monde est donné ! Quatre prototypes jaune et noir s'élancent, aux couleurs de Renault Alpine. Vingt-quatre heures plus tard, c'est l'euphorie dans le stand du constructeur : l'A 442 B de Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud franchit en tête la ligne d'arrivée, dépassant pour la première fois depuis 1971 le cap des 5 000 km parcourus. La Porsche 936 de Jacky Ickx, « Monsieur 24 Heures », n'a pas résisté et l'on trouve en quatrième position une autre A 442, confiée à Jean Ragnotti, Guy Fréquelin et José Dolhem.

La voiture que nous présentons, qui était cette année-là voiture de réserve, a participé à cette formidable aventure en étant la

première A 442 produite et en préparant le terrain pour les succès qui allaient suivre.

Il faut revenir au début des années 1970 pour comprendre cette formidable réussite. Après l'arrêt d'Alpine aux 24 Heures du Mans à la fin des années 60, la société Elf souhaite se donner une image sportive et fait pression sur Renault, qui a absorbé Gordini en 1969, pour mettre au point un nouveau moteur de compétition capable de disputer le Championnat d'Europe 2 litres. François Castaing se met au travail et conçoit en 1972 pour Renault-Gordini un V6 2 litres à 90° (angle choisi en partie pour laisser croire que ce moteur était à l'origine du V6 PRV de tourisme...), dont la puissance frôle 300 ch. Il est installé dans la barquette

Le Mans, 10 June 1978, 4 PM: the start of the greatest endurance race in the world! Four black and yellow prototypes set off, in the colours of Renault Alpine. 24 hours later, the constructor's pits were filled with joy: the A 442 B driven by Didier Pironi and Jean-Pierre Jaussaud was the first to cross the finish line, after covering more than 5000km for the first time since 1971. The Porsche 936 driven by Jacky Ickx, "Monsieur Le Mans", was unable to fend it off, while another A 442, entrusted to Jean Ragnotti, Guy Fréquelin and José Dolhem, finished fourth.

The car we are presenting, which was a reserve car that year, was part of this incredible adventure as the first A 442 built, paving the way for the victories

that would follow.

We need to go back to the start of the 1970s to understand this remarkable success story. After Alpine withdrew from the 24 Hours of Le Mans at the end of the 1960s, Elf wanted to create a sporting image for the brand and put pressure on Renault, which had absorbed Gordini in 1969, to develop a new engine for racing which could compete in the 2-litre European Championship. François Castaing set to work for Renault-Gordini and in 1972, he designed a 2-litre V6 with a 90° V (an angle chosen in part to give the impression that the engine was the starting point for the V6 PRV engine used in its road cars), producing nearly 300bhp. It was installed in the Alpine A 440 sports prototype





Colombus USA, 1^{er} novembre 1977, essai haute vitesse de A442-0
© Renault Communication DR

Alpine A 440 dessinée par André de Cortanze pour le châssis et Marcel Hubert pour la carrosserie, elle fait ses débuts en mai 1973 à Magny-Cours entre les mains de Jean-Pierre Jabouille, avant de remporter peu après une première victoire à Croix-en-Ternois. C'est une bonne année pour Alpine, qui a dominé le Championnat du Monde des Rallyes avec la berline A110 ; Renault souhaite récolter les fruits de ces succès et fait l'acquisition de 55% du capital de la marque, tout en regroupant les activités sportives à Dieppe.

La saison suivante, en 1974, l'A 440 devient A 441 et domine outrageusement le Championnat d'Europe, avec sept victoires en

sept courses. Ce succès ouvre de nouvelles perspectives chez Renault Sport, qui décide de s'engager au Championnat du Monde d'endurance où le règlement impose une cylindrée de 3 litres pour les moteurs atmosphériques ou 2,2 litres pour les moteurs suralimentés. Renault dispose de son excellent V6 2 litres qui va servir de base à une version turbo.

François Castaing et Bernard Dudot s'y attellent et, grâce à un turbo Garrett, la puissance du V6 fait un bond pour atteindre 490 ch. Ils en équipent une A 441 dont les débuts sont encourageants, avec une victoire en mars 1975 au Mugello, parallèlement à >>>

designed by André de Cortanze for the chassis and Marcel Hubert for the body which made its debut at Magny-Cours in May 1973, driven by Jean-Pierre Jabouille, before claiming its first win at Croix-en-Ternois soon afterwards. It was a good year for Alpine, which dominated the World Rally Championship with its A110 berline. Renault was keen to reap the fruits of these successes and acquired a 55% stake in the company, bringing together its motorsport operations in Dieppe. For the following season, in 1974, the A 440 became the A 441 and completely dominated the European Championship, winning all seven races.

This success opened up new possibilities for Renault Sport, who decided to enter the World Endurance Championship, where the regulations stipulated a capacity of 3 litres for naturally aspirated engines and 2.2 litres for turbocharged engines. Renault already had its excellent 2-litre V6, which would serve as the basis for a turbocharged version.

François Castaing and Bernard Dudot got down to work and, thanks to a Garrett turbocharger, the power developed by the V6 shot up to 490bhp. They fitted one to an A 441 and it made a promising start, winning at Mugello>>>

>>> l'arrivée de l'A 442, version plus aboutie avec moteur 500 ch pour un poids de 685 kg. Pour la première fois, les voitures portent la livrée jaune et noir associée à Renault.

La présente A 4420 est au début de la saison 1975 la seule 442 à défendre les couleurs du constructeur français au Championnat du Monde des Marques, entre les mains de Gérard Larrousse et Jean-Pierre Jabouille, avant d'être rejoints en été par un deuxième exemplaire, l'A 4421. Elles ne participent pas aux 24 Heures du Mans qui n'acceptent pas encore les prototypes turbos et, si elles se montrent souvent les plus rapides aux essais et en course, elles manquent encore de mise au point et de fiabilité, ce qui n'empêche pas quelques résultats de premier ordre pour cette A 4420 comme une arrivée troisième aux 1000 Km de Monza et quatrième aux 1000 Km du Nürburgring. Ces résultats contribuent à la troisième place de Renault au Championnat du Monde 1975, derrière Alfa Romeo et Porsche.

C'est évidemment encourageant et, pour donner toutes ses chances à son équipe, Bernard Hanon, directeur de la planification et futur directeur général de Renault, nomme Gérard Larrousse à la tête de Renault Sport avec comme objectif prioritaire une victoire aux 24 Heures du Mans. Larrousse connaît bien l'endurance en tant que pilote puisqu'avant Renault, il a fait partie des équipes Porsche et

Matra et compte plusieurs victoires internationales, dont deux aux 24 Heures du Mans avec Henri Pescarolo.

La saison 1976 reste en demi-teinte et, pour 1977, tous les efforts se concentrent sur la seule épreuve mancelle. L'activité rallye a été mise de côté et la Formule 1 progresse au ralenti pour laisser priorité à l'endurance, où les Alpine-Renault deviennent Renault-Alpine, confirmant la mainmise de Renault sur les activités sportives.

De nombreux essais sont effectués, en particulier sur le circuit du Castellet, une version longue queue apparaît, la voiture s'améliore et gagne en fiabilité et en facilité de pilotage. L'équipe arrive en force au Mans, avec quatre A 442 dont l'A 4420 que nous présentons, engagée sous les couleurs de Bendix et confiée pour la course à l'écurie Oreca d'Hugues de Chaunac aux mains de Didier Pironi, René Arnoux et Guy Fréquelin. Malheureusement les voitures jouent de malchance et abandonnent toutes les quatre.

Il faut attendre 1978 pour que Renault connaisse le triomphe attendu. L'équipe a mis à profit les premiers mois de l'année pour améliorer la fiabilité des voitures et mettre au point une version plus évoluée, l'A 443, dotée d'un moteur 2 140 cm³ développant 520 ch à 9 900 tr/mn et, sur un empattement plus long, d'une carrosserie plus effilée. Pendant la course, elle est chronométrée à plus de 370 km/h sur la ligne droite des Hunaudières. Mais

>>> in March 1975; meanwhile, the A 442 arrived, a further developed version with a 500 bhp engine and weighing 685 kg. For the first time, the cars sported the yellow and black colours associated with Renault.

At the start of the 1975 season, this A 4420 was the only A 442 to represent the French company in the Constructors' World Championship, driven by Gérard Larrousse and Jean-Pierre Jabouille, before it was joined by a second car, the A 4421. They did not compete in the 24 Hours of Le Mans, which did not yet admit turbocharged sports prototypes, and although they were often the fastest cars in testing and in competition, they were still suffering from a lack of development and poor reliability. This did not prevent this A 4420 from achieving some first-rate results, including third place at the Monza 1000 Km and fourth at the Nürburgring 1000 Km. These results contributed to Renault's third place in the 1975 World Championship, behind Alfa Romeo and Porsche.

This was naturally encouraging, and to give his team every chance, Bernard Hanon, the director of planning and future CEO of Renault, appointed Gérard Larrousse as the head of Renault Sport, with a win at the 24 Hours of Le Mans his top priority. Larrousse was well acquainted with endurance racing as a driver, as before Renault, he had been a member

of the Porsche and Matra teams, with several international victories to his credit, including two at Le Mans with Henri Pescarolo.

The 1976 season saw mixed results, and for 1977, all the team's efforts were focused on the race at Le Mans. The company set its involvement in rallying aside and work in Formula 1 was left to tick over, in order to give priority to endurance racing, where the Alpine-Renaults became Renault-Alpines, confirming the control Renault had taken of the motorsport operations.

Numerous tests were carried out, in particular at the circuit at Le Castellet; a 'long-tail' version made its appearance, and the car was improved, becoming more reliable and easier to drive. The team turned up in strength at Le Mans, with four A 442s, including the A 4420 we are presenting, which raced in the colours of Bendix in the Oreca team managed by Hugues de Chaunac and was driven by Didier Pironi, René Arnoux and Guy Fréquelin. Unfortunately, the cars were struck by bad luck and all four had to retire.

It would be 1978 before Renault scored its long-awaited triumph. The team took advantage of the first months of the year to make the cars more reliable and develop an updated version, the A 443, fitted with a 2140cc engine producing 520bhp at 9900rpm and





12 juillet, 6 Heures de Watkins Glen, Depailler
© Renault Communication - DR



Fréquelin, Arnoux et Pironi devant A442-O, 24H00 du Mans 1977
© Renault Communication - DR

cest une A 442B qui remporte la victoire, celle de Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud, au terme d'une course exemplaire.

Même si elle n'a pas pris le départ, la présente A 442O était ce jour-là dans les stands, utilisée comme « mulet » et prête à prendre la relève si nécessaire.

Restée ensuite toujours chez Renault, elle a fait plus tard l'objet d'une remise en état cosmétique. Équipée d'un V6 turbo, elle est incomplète en mécanique, tant au niveau du moteur que de la suspension. Esthétiquement, la voiture est aujourd'hui très proche de la configuration qu'elle avait lors des essais hautes vitesses qu'elle a effectué sur l'anneau de vitesse de Columbus le 1 novembre 1977, avec son tablier peint en rouge. Elle constitue un projet de restauration unique dans la vie d'un collectionneur tant par son histoire, sa provenance que son état d'origine.

Remarquablement historique, cette voiture a participé à la saison d'endurance 1975, a pris le départ des 24 Heures du Mans 1977 et était dans les stands du Mans 1978. Elle a été pilotée par les plus grands pilotes de l'époque. Sur les cinq Renault-Alpine A 442 et A 443 fabriquées dans le seul but de remporter les 24 Heures du Mans, une seule est aujourd'hui entre des mains privées. La vente de celle-ci est donc une opportunité

exceptionnelle d'acquérir une des fabuleuses machines ayant vécu la magnifique aventure des Renault turbo au Mans.

Palmarès de la Renault-Alpine A442-O

1975

- 6 avril, 800 Km de Dijon, Larrousse/Jabouille, abandon
- 20 avril, 1000 Km de Monza, Larrousse/Jabouille, 3^{ème}
- 1^{er} juin, 1000 Km du Nürburgring, Larrousse/Jabouille, 4^{ème}
- 29 juin, 1000 Km de Zeltweg, Depailler/Scheckter, abandon
- 12 juillet, 6 Heures de Watkins Glen, Scheckter, 27^{ème}

1976

- 4 avril, 300 Km du Nürburgring, Depailler, abandon
- 23 mai, 500 Km d'Imola, Scheckter/Jarier/Pescarolo/Laffitte, utilisée en qualification (meilleur temps)

1977

- 12 juin, 24 Heures du Mans, Arnoux/Pironi/Fréquelin, abandon

1978

- 11 juin, 24 Heures du Mans, voiture de réserve

with a longer wheelbase and more streamlined body. During the race, it was timed at over 370kph on the Hunaudières straight. But it was the A 442 B driven by Pironi and Jaussaud that claimed victory, after an exemplary race.

Even though it did not compete, this A 442O was in the pits that day, used as a test mule and ready to take over if needed.

Always remaining with Renault, it was later restored cosmetically. Fitted with a V6 turbo, both the engine and suspension are incomplete. Aesthetically, the car is now very close to the configuration it had during the high-speed tests it underwent at the Columbus speed ring in the United States on November 1, 1977, with its red-painted rear firewall. It represents a restoration project that would be unique in any collector's career; given both its history, provenance and original condition.

A remarkably historic car, this A 442 competed in the 1975 endurance racing season, raced at the 24 Hours of Le Mans in 1977 and was in the pits at Le Mans in 1978. It has been driven by the greatest racers of its time. Of the five Renault-Alpine A 442 and A 443 cars built with the sole aim of winning at Le Mans, only one is today in private ownership. The sale

of this example is therefore an exceptional opportunity to acquire one of the fantastic machines which were part of the magnificent story of the turbocharged Renaults at Le Mans.

Renault Alpine A442-O: results in competition

1975

- 6 April, Dijon 800 Km, Larrousse/Jabouille, retired
- 20 April, Monza 1000 Km, Larrousse/Jabouille, 3rd
- 1 June, Nürburgring 1000 Km, Larrousse/Jabouille, 4th
- 29 June, Zeltweg 1000 Km, Depailler/Scheckter, retired
- 12 July, 6 Hours of Watkins Glen, Scheckter, 27th

1976

- 4 April, Nürburgring 300 Km, Depailler, retired
- 23 May, Imola 500 Km, Scheckter/Jarier/Pescarolo/Laffitte, used in qualifying (best time)

1977

- 12 June, 24 Hours of Le Mans, Arnoux/Pironi/Fréquelin, retired

1978

- 11 June, 24 Hours of Le Mans, reserve car

RENAULT SPORT, PIONNIER DU TURBO EN FORMULE 1

Renault Sport, the pioneer of turbocharging in Formula 1

En quelques années, le turbo s'est imposé en Formule 1 dans les pas de Renault qui, le premier, a décidé d'adopter cette technique. C'était un pari risqué, qui s'est révélé gagnant.

Il fallait une sacrée dose de culot pour se lancer, au milieu des années 1970, dans la Formule 1 en choisissant un moteur à turbocompresseur. En effet, si la réglementation en formule sport établissait une équivalence de cylindrée entre 3 litres atmosphérique et 2,2 litres avec compresseur, en F1 la règle était beaucoup plus drastique et imposait un rapport de 0,5, soit 1,5 litre à compresseur pour 3 litres atmosphérique. Tellement drastique que personne ne s'y était intéressé depuis son entrée en vigueur en 1966.

Chez Renault, le projet prend forme sous l'impulsion de Jean Terramorsi (patron de la compétition) et François Guiter (directeur d'Elf, très impliqué aux côtés de Renault). Plusieurs raisons plaident alors en faveur du turbo : les dirigeants de Renault, dont Bernard Hanon, ont conscience de l'impact médiatique de la compétition, et considèrent le circuit (et notamment la Formule 1) comme plus prometteur dans ce domaine que le rallye. Renault doit aussi respecter une certaine cohérence avec sa gamme tourisme, et créer un moteur de grosse cylindrée n'aurait donc guère de sens ; pour les motoristes François Castaing et Bernard Dudot, la solution atmosphérique ne leur permettra pas de faire mieux que leurs concurrents.

Travailler sur un 1500 turbo prend alors tout son sens, d'autant plus que les progrès en matière de métallurgie permettent d'affronter les très hautes températures de fonctionnement de ce dispositif.

Renault Sport fixe ses objectifs

En 1975, Bernard Hanon, directeur de la planification (et futur directeur général), nomme Gérard Larrousse à la tête de la compétition. Toute l'activité sportive de haut niveau est alors regroupée sous l'entité Renault Sport (et non

plus Alpine), et un objectif prioritaire est fixé : la victoire aux 24 Heures du Mans. Elle sera obtenue en 1978, ce qui mettra fin au programme endurance.

Parallèlement, il est formellement décidé de participer au Championnat du Monde de Formule 1, sous cette même identité Renault Sport. Ainsi, après les essais secrets effectués avec la voiture-laboratoire A500, la première vraie monoplace de Formule 1 Renault est présentée officiellement en mai 1977 au Pub Renault des Champs-Élysées. La concurrence est sceptique et même Porsche, spécialiste du turbo, n'y croit pas sur un si petit moteur.

Il s'ensuit une longue période de mise au point, tant à la table à dessin que sur la piste. A l'époque où la télémétrie n'existe pas, le pilote joue un rôle fondamental pour transmettre aux ingénieurs ce qu'il ressent et contribuer aux améliorations. Jean-Pierre Jabouille va dans ce domaine être un personnage-clé : pendant deux ans, il est le seul pilote Renault et participe aux progrès empiriques de la voiture.

La RS 01 fait ses débuts en course en juillet 1977 à Silverstone, mais les résultats tardent à arriver. La voiture est délicate à piloter à cause d'un temps de réponse difficile à maîtriser et les casses sont fréquentes, amenant les Anglais à attribuer le sobriquet de «yellow teapot» à la voiture française qui disparaît parfois sous un nuage de fumée.

Renault joue à ce moment-là un incroyable rôle de pionnier, travaillant avec ses fournisseurs pour qu'ils répondent aux demandes spécifiques concernant ce moteur très pointu, capable de développer 500 ch à 11 000 tr/mn (et jusqu'à 870 ch en 1986). Il faut aussi convaincre la direction de Renault de poursuivre l'expérience, malgré les déconvenues.

Le succès, enfin !

La récompense arrive enfin : en 1979, Renault Sport participe au Championnat avec deux voitures et deux pilotes, René Arnoux ayant rejoint Jean-Pierre Jabouille. Au cours de la saison, ils signent six pole-positions et, surtout, Jabouille remporte le 1er juillet, au Grand Prix de France à Dijon, la première victoire de la monoplace Renault turbo. Un résultat magnifique, complété par la troisième place d'Arnoux obtenue au terme d'une bagarre homérique avec la Ferrari de Gilles Villeneuve. Cette victoire prouve le bienfondé du choix de Renault Sport et change radicalement la vision de ses concurrents qui, progressivement, vont adopter eux aussi le turbocompresseur : pour Ferrari, dès le Grand Prix de Monaco 1981.

L'équipe Renault continue à s'améliorer, même si la fiabilité de la voiture reste une préoccupation. En 1980, l'appellation « RS » (Renault Sport) devient « RE » (Renault-Elf) avec la RE 20, et Jabouille et Arnoux décrochent cinq pole-positions et trois victoires. A la fin de la saison, Jabouille annonce toutefois son départ pour Ligier mais un grave accident en septembre au Canada met un arrêt brutal à sa carrière en Formule 1.

Pour la saison suivante, en 1981, Larrousse embauche Alain Prost, alors jeune pilote extrêmement prometteur qui remporte à Dijon sa première victoire en Grand Prix. Pour Gérard Larrousse, « le tandem Arnoux-Prost fut un tandem fantastique, prestigieux, le plus prestigieux que Renault Sport ait jamais eu, et bon nombre d'écuries nous l'enviaient. » Prost s'adjuge deux autres victoires et se classe cinquième au Championnat du Monde. >>>



Présentation de RS01, 10 mai 1977
© Renault Communications - DR



Présentation RS01, 1 novembre 1978, Le Castellet © Renault Communications - DR

In just a few years, turbocharging demonstrated its superiority in Formula 1, following the lead taken by Renault, the first constructor to adopt the technology. It was a risky bet, but it paid off.

It took an almighty nerve to enter Formula 1, in the mid-1970s, with a turbocharged engine. Although the regulations in sports car racing had established the equivalence between 3-litre naturally-aspirated engines and 2.2 litre forced-induction engines, in Formula 1 the rules were much more severe and stipulated a ratio of 0.5, i.e. a capacity of 1.5 litres for engines with forced induction vs. 3 litres for naturally-aspirated units. It was so draconian that nobody had been interested in them since the rule came into effect in 1966.

At Renault, the project took shape at the instigation of Jean Terramorsi (the head of motorsport) and François Guiter (a director of Elf, which was heavily involved alongside Renault). Several factors argued in favour of turbocharging: Renault's directors, including Bernard Hanon, were aware of the media impact of motorsport and considered circuit racing (and especially Formula 1) more promising in this regard than rallying. Renault also needed to maintain a degree of consistency with its range of production cars, and developing a large-capacity engine would have made little sense; for the engine designers François Castaing and Bernard Dudot, the naturally-aspirated approach would not have enabled them to do any better than their competitors.

Working on a 1.5-litre turbo therefore made perfect sense, especially as the progress

made in metallurgy enabled them to cope with the very high temperatures at which turbochargers operated.

Renault Sport Set Its Objectives

In 1975, Bernard Hanon, the director of planning (and future CEO) of Renault, appointed Gérard Larrousse as the head of motorsport. All the high-level motorsport operations were then consolidated under the entity Renault Sport (and no longer Alpine), and the priority set: to win at the 24 Hours of Le Mans. It would be achieved in 1978, marking the end of its endurance racing programme.

At the same time, Renault formally decided to compete in the Formula 1 World Championship, under the same banner of Renault Sport. Following tests carried out in secret with the A500 laboratory car, Renault's first true F1 single-seater was officially presented in May 1977 at the Palais des Congrès in Paris. Renault's competitors were sceptical and even Porsche, a specialist in turbocharging, did not believe in its use on such a small engine.

A lengthy period of development ensued, both on the drawing board and on track. At a time when telemetry did not exist, the driver played a vital role in conveying to the engineers what he felt and contributing to the improvements made. Jean-Pierre Jabouille would be a key figure in this area; for two years, he was Renault's only driver and took part in the practical advances achieved.

The RS 01 made its racing debut in July 1977 at Silverstone, but results were a long time coming. The car was tricky to drive, due to its response time, which was difficult

to control, and mechanical failures were frequent, leading the English to give the French car the nickname "the yellow teapot", as it sometimes disappeared in a cloud of smoke.

At the time, Renault played a remarkable role as a pioneer, working with its suppliers to respond to the specific demands of this highly tuned engine, capable of producing 500bhp at 11,000rpm (and as much as 870bhp in 1986). Renault's top management also had to be persuaded to continue the experiment, despite the setbacks.

Success at last!

Their reward eventually came: in 1979, Renault Sport competed in the World Championship with two cars and two drivers, Jean-Pierre Jabouille having been joined by René Arnoux. During the season, they claimed six pole positions, and above all, on 1 July Jabouille won the French Grand Prix at Dijon, the first victory for Renault's turbocharged single-seater. It was a magnificent result, added to by Arnoux's third-place finish, after an epic battle with Gilles Villeneuve's Ferrari. This victory vindicated Renault Sport's decision and radically altered the view of its competitors, who progressively also adopted turbocharging, in the case of Ferrari from the Monaco Grand Prix in 1981.

The Renault team continued to improve, even though the cars' reliability remained a concern. In 1980, the 'RS' name (for Renault Sport) made way for 'RE' (Renault-Elf) with the RE 20, and Jabouille and Arnoux scored five pole positions and three wins. At the end of the season, however, Jabouille >>



>>Prost Vice-Champion du Monde

Cette encourageante progression se poursuit en 1982 avec les RE 30. Les dix pole-positions des Renault confirment leur supériorité, de même que le magnifique doublé Arnoux-Prost au Grand Prix de France à Dijon, mais la fiabilité est insuffisante et l'équipe manque le titre qu'elle était pourtant en mesure de remporter. Les qualités du moteur lui valent cependant un accord signé en juillet avec Lotus pour la fourniture du moteur français à l'équipe britannique : une forme de consécration, après les sarcasmes des débuts...

La saison 1983 sera la meilleure de Renault Sport en Formule 1, avec les RE 40. René Arnoux est parti chez Ferrari dont la 126 turbo monte en puissance, et il est remplacé par le pilote américain Eddie Cheever. Mais Alain Prost resté chez Renault remporte quatre victoires et se classe deuxième au Championnat du Monde. Un brillant résultat et l'aboutissement des efforts de l'équipe française, malgré une petite pointe d'amertume car il ne manque à Prost que deux points pour être couronné... Un soupçon de malchance, un fournisseur de turbos KKK peu conciliant et une affaire d'essence spéciale utilisée par l'écurie Brabham le privent du titre mondial, derrière Nelson Piquet et sa Brabham.

L'année suivante l'équipe de pilotes change complètement. Alain Prost part chez McLaren, et Gérard Larrousse embauche Patrick Tambay et Derek Warwick. Renault Sport renoue avec Garrett pour la fourniture des turbos pour le nouveau moteur EF4, la RE 50 est complètement revue et se montre plus fiable.

Les résultats ne répondent cependant pas aux attentes et d'autres monoplaces équipées du même moteur Renault font mieux que l'écurie française, situation qui se reproduira en 1985 malgré le nouveau moteur EFL5 et une RE 60 très élaborée. On peut souligner que cette même saison 1985 est celle de la disparition du dernier moteur atmosphérique, le V8 Ford encore utilisé par Tyrrell : toutes les écuries se sont mises au turbo. Pour Renault, pionnière en la matière, c'est une inestimable reconnaissance !

En dix ans, tout a changé : au Grand Prix de Grande-Bretagne 1977 où est apparu pour la première fois une Renault F1 turbo, l'on comptait 18 voitures équipées du V8 Cosworth et trois dotées d'un V12 : une Alfa Romeo, deux Ferrari et une Ligier avec le Matra en fin de carrière. En 1986, le nombre de fournisseurs de moteurs était passé à sept, et non des moindres : en plus de Renault, Honda, Ferrari, TAG Porsche, BMW, Alfa Romeo et Hart.

De constructeur à motoriste

En toute logique, si Renault Sport continue après 1985 en F1, c'est en tant que motoriste, pour Lotus, Ligier et Tyrrell. La saison 1986 est la dernière du V6 turbo (avec huit pole-positions et deux victoires), mais c'est loin d'être le dernier mot de Renault Sport, qui reviendra en 1989 avec un V10 atmosphérique, lui aussi très innovant. Le début d'une autre aventure passionnante...

Il faut souligner l'influence de la compétition sur les voitures de série de la gamme Renault : dès 1980, Renault adoptait un moteur turbo sur les R18 Turbo, R5 Turbo et R5 Alpine Turbo.

Laissons les derniers mots au journaliste anglais Denis Jenkinson, un des plus célèbres du monde automobile, dans sa préface du livre «Renault F1, les années turbo» : « La course automobile doit beaucoup à Renault pour son audace et son imagination à propos de la F1 turbo. Les techniciens de la Régie ont relevé un défi technologique, le plus grand défi du sport automobile depuis 1906, année où, coïncidence, Renault était déjà à l'avant-garde des Grands Prix. »

Au total, de 1977 à 1985, les monoplaces Renault ont disputé 123 Grands Prix, remporté 15 victoires et signé 31 pole-positions : une remarquable contribution à l'histoire de la Formule 1.

Les informations et citations de ce résumé proviennent en partie d'un ouvrage remarquable qui permet de plonger dans les coulisses de l'équipe Renault Sport : «Renault F1, les années turbo», éditions Albin Michel, 1991, par Jean-Louis Moncet, célèbre journaliste automobile, Bernard Dudot, ancien directeur technique de Renault Sport, et Jean Sage, ancien directeur sportif F1 de Renault Sport.

>>>announced his departure for Ligier, but a serious accident in Canada in September brought his career in Formula 1 to an abrupt end.

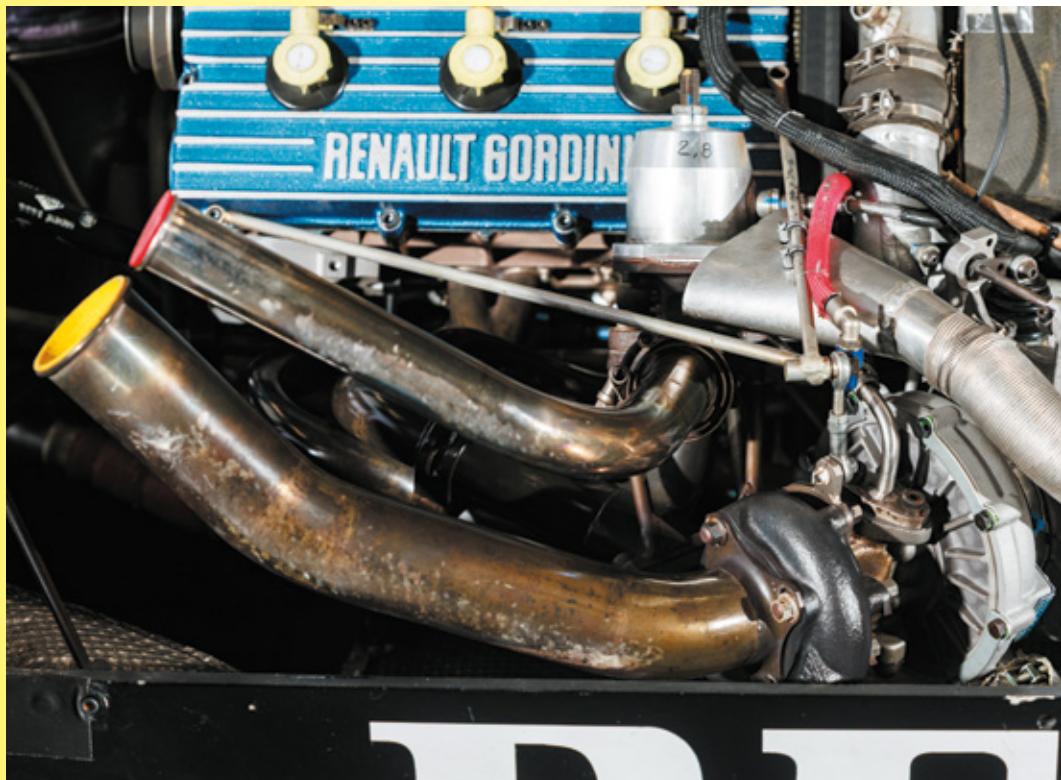
For the following season, in 1981, Larrousse took on Alain Prost, a very promising young driver, who won his first Grand Prix at Dijon. For Larrousse, "The combination of Arnoux and Prost was a fantastic, prestigious pairing, the most prestigious one Renault Sport ever had, and was envied by a good many teams." Prost won two other races and finished fifth in the World Championship.

Prost runner-up in the World Championship

This encouraging progress continued in 1982 with the RE 30. The ten pole positions Renault achieved confirmed its superiority, as did Arnoux and Prost's one-two finish in the French Grand Prix at Dijon, but the cars were still insufficiently reliable and the team missed out on the title they were capable of winning. The quality of the engines nonetheless earned Renault an agreement with Lotus, signed in July, to supply the French engine to the British team: a form of consecration after the sarcasm expressed at the start ...

1983 would be Renault Sport's best season in Formula 1, with the RE 40. Arnoux had left for Ferrari and its increasingly effective 126 turbo, and was replaced by the American driver Eddie Cheever. But Prost stayed at Renault, claiming four victories and finishing second in the World Championship. It was an outstanding result and the culmination of the French team's efforts, despite a hint of bitterness, as Prost needed only two more points to be crowned as the World Champion ... A smidgen of bad luck, an unaccommodating turbo supplier (KKK) and an affair involving a special fuel used by the Brabham team deprived them of the world title, losing to Nelson Piquet and his Brabham.

The following year, the line-up of drivers changed completely. Prost left for McLaren, and Larrousse signed up Patrick Tambay and Derek Warwick. Renault Sport returned to Garrett as its turbo supplier for the new EF4 engine; the RE 50 was completely redesigned and proved more reliable.



The results, however, did not live up to expectations, and other single-seaters fitted with the same Renault engine performed better than the French team's cars. It was the same story in 1985, despite the new EFI5 engine and the highly sophisticated RE 60. It should be emphasised that the 1985 season also saw the disappearance of the last naturally-aspirated engine, the Ford V8 still used by Tyrrell: all the teams had now moved over to turbo engines. For Renault, the pioneer in the field, it was an incredible sign of recognition!

In ten years, everything had changed. At the British Grand Prix in 1977, when the first Renault F1 Turbo appeared, 18 cars were powered by the V8 Cosworth and three by a V12: one Alfa Romeo, two Ferraris and a Ligier, with the Matra at the end of its career. In 1986, the number of engine suppliers had increased to seven, and important ones at that: in addition to Renault, they comprised Honda, Ferrari, TAG Porsche, BMW, Alfa Romeo and Hart.

From constructor to engine supplier

Quite logically therefore, although Renault Sport continued in F1 after 1985, it was as a supplier of engines, to Lotus, Ligier and Tyrrell. 1986 would be the last season for the V6 turbo (with eight pole positions and two wins), but it was far from being the final word from Renault Sport, which would return in 1989 with a naturally-aspirated V10, which was also highly innovative. The start of another exciting adventure ...

The influence of motorsport on Renault's range of production cars should be emphasised: from 1980 onwards, Renault offered a turbo engine in its R18 Turbo, R5 Turbo and R5 Alpine Turbo.

Let us leave the last word to the English journalist Denis Jenkinson, one of the most famous in the automotive world, who wrote in his preface to the book Renault F1, Les années turbo: "Motor racing owes much to Renault for its audacity and imagination with regard to the F1 turbo. Renault's engineers took up a technological challenge, the greatest challenge in motorsport since 1906, a year in which, coincidentally, Renault was already at the forefront of Grand Prix racing.

Altogether, from 1977–1985, Renault's single-seaters competed in 123 Grands Prix, scoring 15 victories and 31 pole positions: a remarkable contribution to the history of Formula 1.

The information and quotations in this summary are taken in part from a remarkable work which lets the reader go behind the scenes of the Renault Sport team: «Renault F1, les années turbo», published by Albin Michel, 1991, by the famous motoring journalist Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, the former technical director of Renault Sport, and Jean Sage, the former F1 sporting director of Renault Sport.

Gérard Larrousse : « Le temps de réponse du turbo était la première difficulté. »



Gérard Larrousse, Grand Prix de France, 19 juin 1980 © Renault Communications - DR

Pilote d'endurance et directeur de Renault Sport à partir de 1976, Gérard Larrousse était au cœur de l'aventure du turbo en Formule 1. Il a bien voulu répondre à quelques questions.

— *Quand vous avez pris la direction de Renault Sport en 1976, votre priorité était la victoire aux 24 Heures du Mans. Obtenu en 1978, vous a-t-elle semblé plus « facile » que les difficultés rencontrées en F1 ?*

— Aux 24 Heures du Mans nous étions en terrain connu et nous en connaissions les difficultés. Nous avons préparé soigneusement cette course et nous l'avons gagné. La F1 était un monde inconnu pour notre équipe, pour nos ingénieurs châssis, pour nos motoristes, pour Michelin et pour notre pilote.

— *Avez-vous cru dès le départ au succès d'un 1500 turbocompressé, une première en F1 ?*

— Nous étions certains d'avoir un net avantage de puissance sur les circuits en altitude. Ce qui s'est confirmé par notre victoire à Dijon à 700 m d'altitude et en suivant par les victoires à Kyalami, à Sao Paulo, Zeltweg...

— *Pour réussir, il a fallu relever de nombreux défis... Quelles sont les principales difficultés que vous avez dû affronter ?*

— Le temps de réponse du turbo était la première difficulté. Piloter notre voiture dans le peloton des F1 à moteurs atmosphériques était un véritable exploit pour nos pilotes. La deuxième a été sans aucun doute l'utilisation des pneumatiques qu'il était très difficile de mettre en température.

— *A-t-il été nécessaire de batailler pour convaincre la direction générale de Renault, ou était-elle acquise à la cause ?*

— C'est le directeur général de Renault M. Bernard Hanon qui avait compris l'intérêt de la F1 sur un plan international pour faire connaître le nom de Renault. Je n'ai pas eu à le convaincre, mais je l'ai aidé à prendre cette décision si importante, qui allait engager Renault pour de longues années, en lui garantissant dans un premier temps la victoire sur les Grands Prix en altitude.

— *Le monde de la F1 est-il plus impitoyable que celui de l'endurance (entre les équipes, notamment) ?*

— L'arrivée de Renault en 1977 suivi par d'autres grands constructeurs a transformé la F1 qui était auparavant un club anglais de petits artisans constructeurs. Cette période a donné

lieu à des luttes terribles entre les équipes. Nous faisions partie des légalistes avec Ferrari. Finalement Bernie Ecclestone a vite compris l'intérêt de cette arrivée de moyens financiers et humains et a su gérer la situation pour transformer radicalement la F1 et en faire ce qu'elle est devenue aujourd'hui.

— *Renault a joué un extraordinaire rôle de pionnier. En a-t-il récolté les fruits sur le plan commercial ?*

— Effectivement Renault a joué un rôle de pionnier et a été suivi par d'autres constructeurs qui ont compris l'importance de la F1 au niveau mondial. La notoriété de Renault a sans doute bénéficié de la F1 sur un plan marketing, mais a joué aussi un rôle prépondérant dans l'utilisation de la technique du turbo sur les voitures de série.

— *Votre meilleur et votre pire souvenir de cette période ?*

— Mon meilleur souvenir est sans doute notre victoire à Dijon qui récompensait l'ingéniosité et la ténacité de notre équipe pour arriver à ce succès.

Le pire souvenir, je l'ai déjà oublié...

Serge Cordey



RE 40-04 dans les stands, Grand Prix d'Allemagne, Hockenheim, 7 août 1983 © Renault Communications - DR

Gérard Larrousse: “*The response time of the turbo was the first problem.*”

An endurance racer and the director of Renault Sport from 1976, Gérard Larrousse was at the heart of Renault's turbo adventures in Formula 1. He was kind enough to answer a few questions.

— When you took over as head of Renault Sport in 1976, your priority was to win the 24 Hours of Le Mans. When you achieved that in 1978, did it seem 'easier' than the difficulties you faced in F1?

— At Le Mans, we were on familiar ground and knew the challenges. We prepared for the race very carefully and we won it. Formula 1 was uncharted territory for our team, for our chassis engineers and engine designers, for Michelin and for our driver.

— Did you believe from the start that a 1.5-litre turbo would succeed, a first in F1?

— We felt certain we would have a clear advantage in terms of power at high-altitude circuits. That was confirmed when we won at Dijon at an altitude of 700m and then at Kyalami, São Paulo and Zeltweg ...

— To succeed, you had to overcome several challenges ... What were the main difficulties you faced?

— *The response time of the turbo was the first problem. Driving our car in the pack of naturally-aspirated F1 cars was quite a feat for our drivers. The second problem was undoubtedly the use of tyres which were very hard to get up to temperature.*

— Did you have to fight to convince Renault's general management, or were they on board with the plan?

— It was Renault's CEO, Bernard Hanon, who understood the interest of F1 to make the brand known internationally. I didn't have to convince him, but I helped him take this crucial decision, which would commit the company for many years, by promising him first of all that we would win Grands Prix on high-altitude tracks.

— Was the world of F1 more ruthless than that of endurance racing (between the teams, in particular)?

— Renault's arrival in 1977, followed by other leading constructors, transformed F1, which until then had been a gentlemen's club made up of small craftsmen car-builders. This period gave rise to some terrible battles

between the teams. We were one of the teams, with Ferrari, who took a legalistic approach. Ultimately, Bernie Ecclestone quickly understood the interest of this influx of human and financial resources and knew how to manage the situation to radically transform F1 and make it what it has become today.

— Renault played an extraordinary role as a pioneer. Did this pay off in commercial terms?

— Indeed, Renault played a role as a pioneer and was followed by other constructors who understood the importance of F1 at the global level. Renault's reputation undoubtedly benefitted from F1 in marketing terms, but it was also instrumental in the adoption of turbocharging on its production cars.

— What are your best and worst memories of this period?

— My best memory is undoubtedly our victory at Dijon, which was a reward for the ingenuity and perseverance of our team in achieving this success.

As for my worst memory, I've already forgotten it ...

Serge Cordey



81

1993 WILLIAMS-RENAULT FW15D FORMULE 1 – DAMON HILL ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/5^{ème}

En résine et matériaux composite, finement détaillée, poste de pilotage, harnais, volant, maquette d'exposition en édition limitée, version avec le logo du sponsor de marque de cigarettes Rothmans ; accidents, manques et restaurations

H. : 28 cm. (11 in.), L. : 112 cm. (44 in.), l. : 54 cm. (21 1/4 in.)

Socle : 133 x 71 cm. (52 1/4 x 28 in.)

Vitrine : H. : 45 cm. (17 3/4 in.), L. : 129 cm. (50 3/4 in.), l. : 65 cm. (25 1/2 in.)



*1/5th scale exhibition model,
limited edition finely detailed ;
accidents and missings*

5.000 - 10.000 €

Sans réserve / No reserve

82

1990 WILLIAMS-RENAULT FW13B FORMULE 1 THIERRY BOUTSEN ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/5^{ème}

En résine et matériaux composite, finement détaillée, poste de pilotage, harnais, volant, maquette d'exposition en édition limitée ; petits accidents et restaurations

H. : 23 cm. (9 in.), L. : 107 cm. (42 in.), l. : 52 cm. (20 1/2 in.)

Socle : 128 x 67 cm. (50 1/2 x 26 1/2 in.)

Vitrine : H. : 46 cm. (18 in.), L. : 123 cm. (48 1/2 in.), l. : 61 cm. (24 in.)



*1/5th scale exhibition model,
limited edition finely detailed ;
tiny accidents and restorations*

5.000 - 10.000 €

Sans réserve / No reserve

83

1993 WILLIAMS-RENAULT FW15D FORMULE 1 – DAMON HILL ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/5^{ème}

En résine et matériaux composite, finement détaillée, poste de pilotage, harnais, volant, maquette d'exposition en édition limitée, version sans le logo du sponsor de marque de cigarettes Rothmans ; accidents, manques et restaurations

H. : 24 cm. (9 1/2 in.), L. : 113 cm. (44 1/2 in.), l. : 52 cm. (20 1/2 in.)

Socle : 135 x 69 cm. (53 x 27 in.)

Vitrine : H. : 35 cm. (13 3/4 in.), L. : 132 cm. (52 in.), l. : 54 cm. (21 1/4 in.)



*1/5th scale exhibition model,
limited edition finely detailed ;
accidents and missings*

5.000 - 10.000 €

Sans réserve / No reserve



84

(partie de lot)

1993 RENAULT COMMUNICATION EXPO F1 ♦

Coffret anniversaire commémorant les victoires de Renault en F1 et le palmarès d'Alain Prost

Grand étui contenant 13 tirages en couleurs dont 10 photographies d'archives. Exclusivité du département Renault Communication F1

Boîtier : H. : 79 cm. (31 in.), L. : 80 cm. (31 1/2 in.), P. : 13 cm. (5 in.)

Dimensions photos : 77 x 65 cm. (30 1/4 x 65 1/2 in.)

1993 Renault Communication Expo F1 box set comprising 13 prints colors including 10 photos

600 - 900 €
Sans réserve / No reserve



85

RENAULT F1 TEAM ♦

Kit mécanicien

Comportant un casque de stand aux couleurs de Renault F1 orné du losange, une paire de chaussures Puma taille 8, un scooter vendu en l'état, sans titre de circulation

Including a Renault F1 pit helmet decorated with the logo, a pair of size 8 Puma shoes, and a scooter sold as is, unregistered

1.000 - 1.500 €
Sans réserve / No reserve



86

BELL HELMETS Jarno Trulli - Renault F1 Saison 2004 ♦

Casque replica

Reprenant les logos des sponsors et les couleurs du pilote, marqué Jarno Trulli/Team Replica 2004-20. Cette réplique est une pièce de présentation et ne peut être utilisée

Bell helmets - Jarno Trulli Renault F1 2004 replica helmet, for collectors only, not for use

600 - 900 €
Sans réserve / No reserve



87

1993 RENAULT COMMUNICATION EXPO F1 ♦

Coffret anniversaire commémorant le palmarès Williams-Renault

Grand étui contenant 11 tirages en couleurs dont 10 photographies d'archives. Exclusivité du département Renault Communication F1

Boîtier : H. : 79 cm. (31 in.), L. : 80 cm. (31 1/2 in.), P. : 13 cm. (5 in.)

Dimensions photos : 77 x 65 cm. (30 1/4 x 65 1/2 in.)

1993 Renault Communication Expo F1 box set comprising 11 prints colors including 10 photos

600 - 900 €
Sans réserve / No reserve

88

1992 WILLIAMS-RENAULT FW14B FORMULE 1 – NIGEL MANSELL ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/5^{ème}

En résine et matériaux composite, finement détaillée, maquette d'exposition en édition limitée ; petits accidents et restaurations

H. : 24 cm. (9 1/2 in.), L. : 113 cm. (44 1/2 in.),
l. : 52 cm. (20 1/2 in.)

Socle : 135 x 69 cm. (53 x 27 in.)

Vitrine : H. : 35 cm. (13 3/4 in.), L. : 132 cm. (52 in.),
l. : 54 cm. (21 1/4 in.)

1/5th scale exhibition model, limited edition finely detailed ; tiny accidents and restorations

5.000 - 10.000 €

Sans réserve / No reserve



89

2005 RENAULT F1 R25, FERNANDO ALONSO ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/8^{ème}

En résine et finitions en métal, finement détaillée, édition limitée, montée sur un socle. Belle maquette célébrant le double titre de champion du monde pilote et constructeur

H. : 15 cm. (6 in.), L. : 58 cm. (22 3/4 in.),
l. : 22 cm. (8 3/4 in.)

Socle : 69 x 32 cm. (27 x 12 1/2 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

1/8th scale exhibition model, limited edition finely detailed. Sold with a shipping box

1.000 - 2.000 €

Sans réserve / No reserve



90

2019 RENAULT F1 TEAM R.S.19, DANIEL RICCIARDO ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/8^{ème}

En résine et finitions en métal, finement détaillée, édition limitée, montée sur un socle avec vitrine

H. : 15 cm. (6 in.), L. : 69 cm. (27 in.),
l. : 26 cm. (10 1/4 in.)

Socle : 82 x 37 cm. (32 1/4 x 14 1/2 in.)

Vitrine : H. : 27 cm. (10 1/2 in.),
L. : 81 cm. (31 3/4 in.), l. : 36 cm. (14 1/4 in.)

1/8th scale exhibition model, limited edition finely detailed.

1.000 - 2.000 €

Sans réserve / No reserve



1981 RENAULT RE 27 B FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° 27B
Moteur n° 97T

200.000 - 250.000 €

- A fini trois Grands Prix du Championnat du Monde 1981 dans le top 10
- Pilotée par René Arnoux, pilote de grand talent, détenteur de 7 victoires en F1 entre 1980 et 1983
- Vendue par le constructeur avec son carnet de bord d'époque !
- Etat de présentation émouvant d'origine

- *Finished in the top 10 in three World Championship Grands Prix in 1981*
- *Driven by the brilliant René Arnoux, winner of seven F1 races from 1980-1983*
- *Sold by the manufacturer, with its period logbook!*
- *Heart-stirring original condition*



Modèle intermédiaire entre la RE 20 et la RE 30, cette monoplace RE27 B a été fabriquée sur la base de la RE 23 utilisée par Jean-Pierre Jabouille pendant la saison 1980. Elle a été confiée à René Arnoux et utilisée au début de la saison 1981 pour des essais privés, puis lors des Grands Prix des États-Unis, d'Argentine et de San Marin. Cette monoplace est aujourd'hui vendue avec son classeur, sorte de carnet de bord, où étaient consignées toutes les informations d'essais et de courses. Un document extrêmement rare et précieux qui permet de détailler l'historique de sa carrière et qui complète les informations contenues dans l'excellent ouvrage *Renault F1, Les années turbo* (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage).

RE27 B fait sa première apparition le 28 janvier 1981 sur le circuit Almirante Brown de Buenos Aires, pour trois jours d'essais privés. Le premier jour est consacré à dégrossir les réglages et le deuxième à des essais d'ailerons, d'amortissement et de pneus. Le troisième jour, la voiture est au point et les essais de pneus se poursuivent. Arnoux conclut : « La voiture est globalement mieux avec l'appui réduit. »

Le 13 mars, RE27 B prend part aux essais officiels du Grand Prix des États-Unis Ouest, à Long Beach. Arnoux se plaint du temps de réponse du turbo, problème gênant sur un tel tracé. Il précise aussi «voiture toujours sous-vireuse en entrée des virages lents.» Le lendemain, lors des séances qualificatives, il ne peut faire >>>

An interim model between the RE 20 and the RE 30, this single-seater RE27 B was based on the RE 23 used by Jean-Pierre Jabouille during the 1980 season. It was assigned to René Arnoux and used at the beginning of the 1981 season for private testing and then at the United States, Argentine and San Marino Grands Prix. The car is sold today with its racing binder, a sort of logbook where all the test and race information was recorded.

*It is an extremely rare and valuable document, providing a detailed account of its career and supplementing the information in the excellent book *Renault F1, Les années turbo* (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage).*

RE27 B made its first appearance on 28 January 1981 at the Almirante Brown circuit in Buenos Aires, for three days of private testing. The first day was devoted to preliminary set-up work and the second to tests on the spoilers, damping and tyres. By the third day, the car was up to scratch and tyre testing continued. Arnoux concluded: "On the whole, the car is better with the reduced downforce."

On 13 March, RE27 B took part in the official testing for the United States Grand Prix West at Long Beach. Arnoux complained about the response time of the turbo, which was an annoying problem on a track of this kind. He added: "The car still understeers turning into slow corners." The following day, during qualifying, >>>





>>>mieux que le 20^{ème} temps. Le 15 mars, jour de la course, il s'arrête au 13^{ème} tour pour changer de pneus et termine huitième. Prost, son coéquipier chez Renault, ne fait guère mieux : il est télescopé au premier tour par Andrea De Cesaris.

L'équipe se rend ensuite à Rio de Janeiro pour le Grand Prix du Brésil dont les essais commencent par une séance libre le jeudi 27 mars, suivie des essais officiels vendredi et samedi. Arnoux signe son meilleur temps en 1'37"56, ce qui lui vaudra la huitième place sur la ligne, mais il utilise pour la course la RE 26 B. Après le départ sous la pluie, il est victime d'un accrochage provoqué par Andretti et Villeneuve et doit abandonner.

La carrière de la voiture se poursuit à Buenos Aires pour les essais libres du 9 avril, trois jours avant la course prévue le 11. Les deux Renault y font sensation en étant les plus rapides. Le lendemain, au terme de la première séance d'essais officiels, Arnoux précise : « Voiture super dans les grandes courbes. » Finalement, à l'issue des essais, Arnoux signe le

cinquième temps, Prost se plaçant deuxième sur la grille. Pendant la course, Arnoux à bord de RE27 B bataille avec Alan Jones et termine cinquième, Alain Prost décrochant la troisième place : premier podium de la saison pour l'écurie française, dont les voitures ont considérablement gagné en fiabilité.

La dernière épreuve à laquelle participe cette voiture est le Grand Prix de San Marin, à Imola, en pleine tourmente de la lutte entre la FIA et la FOCA. Les essais débutent le 1er mai 1981 et commencent avec un blocage de boîte de vitesses. La journée se poursuit de façon plus encourageante et Arnoux signe avec RE27 B le troisième temps aux essais. Cette fois, il partira devant son coéquipier Alain Prost qui ne peut faire mieux. La voiture est dotée d'un système d'assistance de freins et Arnoux note à l'issue des essais : « Pédale de freins inconstante ». Le jour de la course, la boîte de vitesses fait à nouveau des siennes et René Arnoux termine à la huitième place.

Parmi les différentes

>>>*he could manage no better than the 20th-fastest time. On 15 March, race day, he stopped on the 13th lap for a tyre change and finished eighth. Prost, his team-mate at Renault, didn't fare little better: Andrea de Cesaris crashed into him on the first lap.*

The team then travelled to Rio de Janeiro for the Brazilian Grand Prix, testing for which began with a free practice session on Thursday 27 March, followed by official testing on the Friday and Saturday. Arnoux posted a best time of 1'37"56, earning him eighth place on the grid, but for the race itself he drove the RE 26 B. After a start in the rain, he was the victim of a collision caused by Andretti and Villeneuve and was forced to retire.

The car continued its career in Buenos Aires for free practice on 9 April, ahead of the race scheduled for the 11th. The two Renaults were the fastest, causing a sensation. The next day, at the end of the first official test session, Arnoux noted: "The car is super in the fast corners."

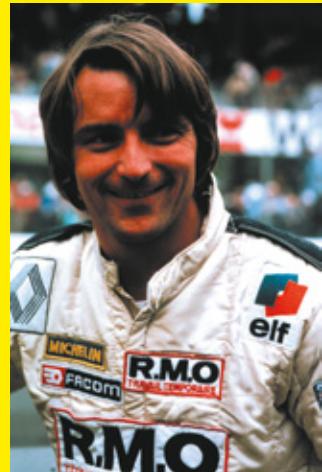
At the end of testing, Arnoux set the fifth-fastest time, with Prost taking second place on the starting grid. During the race, Arnoux – driving RE27 B – fought with Alan Jones and finished fifth, while Prost claimed third place, the first podium finish of the season for the French team, whose cars had become considerably more reliable.

The last race in which this car competed was the San Marino Grand Prix at Imola, in the thick of the battle raging between the FIA and the FOCA. Testing started on 1 May 1981 and began with a jammed gearbox. The day continued in a more encouraging manner and Arnoux posted the third-fastest time in testing with RE27 B. This time, he started the race ahead of his team-mate Prost, who could not do any better. The car was equipped with a brake booster and Arnoux noted at the end of testing: "Brake pedal inconsistent." On the day of the race, the gearbox played up again and Arnoux finished eighth.





René Arnoux dans RE 27B, Grand Prix des États-Unis, Long Beach, 15 mars 1981 © Dppi DR



René Arnoux, 3 mai 1981 Imola
© Renault Communications - DR

informations que contient le classeur de RE27 B et ses feuilles de route figurent les kilométrages effectués à chaque sortie de la voiture. Le cumul à l'issue du Grand Prix de San Marin est de 4 636 km, chiffre qui traduit les nombreux essais dont elle a fait l'objet.

Notez que, plus tard dans la saison, la chance va de nouveau sourire à l'équipe française, avec au Grand Prix de France la pole position d'Arnoux et la victoire de Prost, entre autres succès.

Après sa carrière sur les circuits, cette monoplace est transmise en 1981 par Renault Sport au service des Relations Extérieures de Renault.

Remise ensuite en état pour expositions statiques, elle est aujourd'hui dans sa configuration

d'origine au nom de René Arnoux, avec son numéro 16, et dotée d'un V6 double turbo 1,5 litre probablement incomplet. Dans l'habitacle très dépouillé et dont les commandes semblent étonnamment minimalistes par rapport aux F1 actuelles, le volant montre les traces des efforts en course. De plus, cette voiture est une belle réussite esthétique avec son aileron arrière intégrant deux dérives et un carénage inférieur, très caractéristique de cette version. Elle constitue une occasion unique d'acquérir directement auprès du constructeur une monoplace de Formule 1 parfaitement authentique, dont l'historique est connu avec précision et qui a participé à l'extraordinaire développement du turbo en Formule 1.

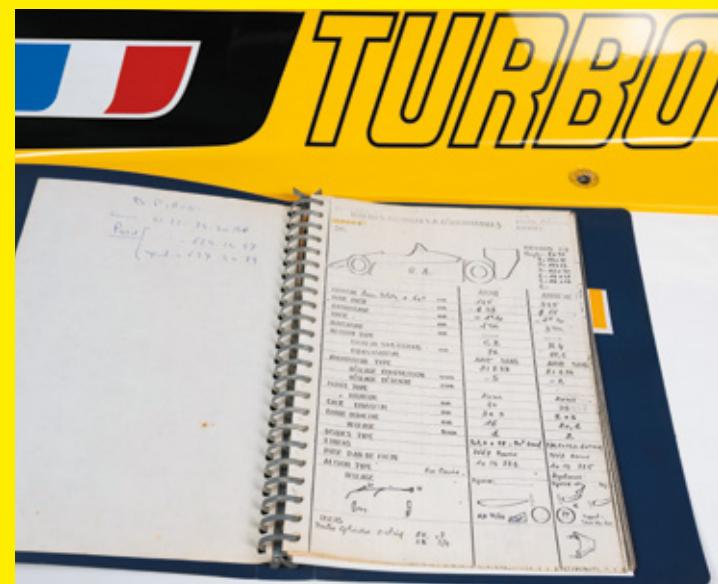
Among the different data points in the car's binder and its track records are the distance covered each time the RE 27 B went out. The total at the end of the San Marino Grand Prix was 4636km, a figure reflecting its extensive use in testing.

It should be noted that, later in the season, the French team was finally blessed with good luck, with Arnoux taking pole position and Prost winning the French Grand Prix, among other successful results.

After RE27 B's career on track, in 1981 Renault Sport transferred the single-seater to Renault's Public Relations department.

It was later restored to go on static display and is now in its original configuration bearing

Arnoux's name, with his racing number 16, and fitted with a 1.5-litre twin-turbo V6, which is probably incomplete. Inside the very bare interior, the controls seem amazingly basic compared with today's F1s and the steering wheel shows signs of being used in anger in competition. The appearance of the car is also a great success, with its rear spoiler incorporating two fins and a lower fairing, which is highly characteristic of this version. It represents a unique opportunity to acquire directly from the manufacturer a completely authentic F1 single-seater, whose exact history is known and which contributed to the extraordinary development of turbocharging in Formula 1.



1982 RENAULT RE 30-B9 FORMULE 1

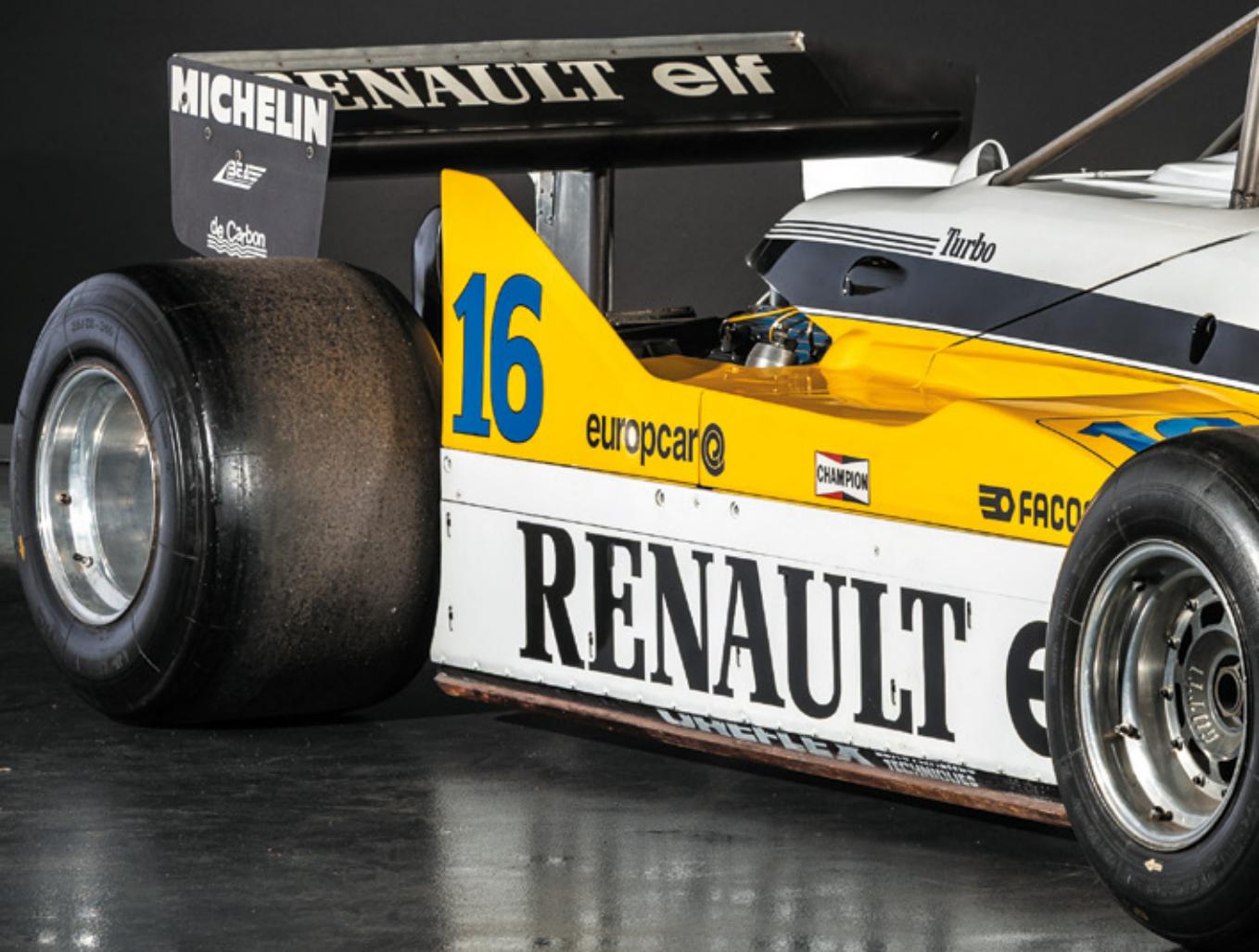
Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° RE 30-B9
Moteur Type EF1 n° 99T

250.000 - 350.000 €

- Pilotée lors de la saison 1982 par René Arnoux et Alain Prost
- Pilotée par René Arnoux lors du Grand Prix de Grande-Bretagne 1982
- Vendue par le constructeur avec son carnet de bord d'époque !
- Etat de présentation émouvant d'origine

- *Driven during the 1982 season by René Arnoux and Alain Prost*
- *Driven by René Arnoux in the 1982 British Grand Prix*
- *Sold directly by the manufacturer, with its period logbook!*
- *Heart-stirring original condition*



Dix pole-positions et quatre victoires ! C'est le superbe bilan de la saison 1982, meilleur résultat pour Renault depuis le début de l'aventure du turbo. Le constructeur le doit à la RE 30 B, évolution de la RE 30 apparue l'année précédente et qui s'est affirmée par sa supériorité en matière de performances, en particulier par rapport aux moteurs atmosphériques, entre les mains de René Arnoux et d'un nouveau venu chez Renault, Alain Prost. Le turbo était décidément le bon choix, comme le confirmera la suite de l'histoire.

La RE 30 B9 que nous présentons est une version intermédiaire de cette brillante

machine, avant la RE 40 de 1983. Fabriquée sur la base de la RE 33 de 1981 et apparue en juin 1982, elle a servi à de nombreux essais, tant entre les mains de René Arnoux que d'Alain Prost, avant de prendre le départ d'un Grand Prix, celui de Grande-Bretagne en septembre.

Fait exceptionnel, cette monoplace est accompagnée de son classeur de courses, véritable carnet de bord, où sont répertoriées toutes les sorties de la voiture, leur kilométrage, les différents réglages, les remarques des pilotes, etc. C'est un fil conducteur extrêmement précieux, rarement (pour ne pas dire jamais) disponible, qui permet de >>>

Ten pole positions and four victories! A superb set of results for the 1982 season, the best Renault had achieved since the start of its foray into turbocharging. The company owed this success to the RE30 B, an evolution of the RE30, which had appeared the previous year and had demonstrated its superior performance, in particular in comparison to naturally-aspirated engines, in the hands of René Arnoux and a new arrival at the company, Alain Prost. The turbo was definitely the right choice, as the rest of the story would confirm.

RE30-B9 presented here is an interim version of this

outstanding machine, before the RE 40 in 1983. Based on the RE 33 from 1981 and introduced in June 1982, it was used for numerous tests, driven by both Arnoux and Prost, before competing in its first Grand Prix, the British GP in September.

Exceptionally, the car comes with its racing binder, a logbook in the true sense of the term recording each time the car was taken out on track, the distance covered, the set-up used and the drivers' comments. It provides an extremely valuable common thread, which is rarely (if ever) available and offers a precise account of the car's career in testing and in racing, >>>



>>> retracer avec précision la carrière en essai et en course de la voiture et qui complète les informations contenues dans l'excellent ouvrage Renault F1, Les années turbo (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage). Il indique à l'issue du Grand Prix de Grande-Bretagne un kilométrage total de 2 887 km.

RE30-B9 fait ses premiers tours de roues le 24 juin 1982 sur le circuit anglais de Brands Hatch, pour des essais privés. Au volant, Arnoux effectue 43 tours pour toutes sortes de réglages. La séance se poursuit le lendemain, avec plus particulièrement des essais d'aileron et de suspension.

Cette monoplace change ensuite de décor et rejoint le circuit Paul Ricard où, du 28 au 30 juin, elle se livre à nouveau à des essais privés. C'est cette fois Alain Prost qui est au volant mais il souffre le premier jour de divers problèmes moteurs qui le font conclure «fonctionne mais repart mal après les freinages.» La journée du lendemain est consacrée à un calage de suspension et des essais de pneus, et la voiture est chronométrée à 316 km/h sur la ligne droite du Mistral. Le troisième jour de ces essais privés, Prost effectue des tests d'endurance et couvre un total de 77 tours.

Après le Paul Ricard, direction Hockenheim où la RE30-B9 est à nouveau entre les mains de Prost, les 5 et 7 juillet. La voiture est équipée de disques et plaquettes de freins en carbone, ce qui fait dire au pilote : « Les freins sont OK mais surprenants ». Après des essais de suspension et d'aileron, il se



concentre sur les freins, puis teste différents pneus. Le deuxième jour, il poursuit les tests de pneus avant d'entamer de nombreux réglages d'amortisseurs et suspension, couvrant un impressionnant total de 83 tours.

Enfin, le dernier circuit sur lequel se produit RE30-B9 est celui de Brands Hatch où elle est cette fois confiée à René Arnoux pour le Grand Prix de Grande-Bretagne. Elle présente quelques améliorations mais Arnoux consacre une partie du premier jour d'essais, le 17 juillet 1982, à surmonter un sous-virage excessif. Il finit par obtenir le lendemain une voiture «un peu moins sous-vireuse» et son meilleur temps le place en sixième position sur la grille, devant son coéquipier Alain Prost, huitième. Malheureusement, la course ne lui sourit guère et il subit au départ une collision avec Riccardo Patrese et Teo Fabi, qui endommage sérieusement la voiture.

>>> supplementing the information in the excellent book Renault F1, Les années turbo (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage). At the end of the British Grand Prix, the logbook records a total of 2887km.

RE30-B9 first took to the track on 24 June 1982 at the Brands Hatch circuit in England, for private testing. Arnoux covered 43 laps for all kinds of set-up work. The tests continued the following day, focusing on the set-up of the spoilers and suspension.

Next came a change of scene, when the car went to the Paul Ricard track for further private testing from 28–30 June. This time, Prost was at the wheel, but on the first day he suffered from various engine problems which led him to conclude that "it runs, but picks up poorly after braking." The following day was

given over to calibrating the suspension and testing tyres, and the car was timed at 316kph on the Mistral straight. On the third day of this session, Prost carried out endurance tests, covering a total of 77 laps.

After Paul Ricard, it was off to Hockenheim, where RE30-B9 was once again driven by Prost, from 5–7 July. The car was fitted with carbon brake discs and pads, causing Prost to remark: "The brakes are OK, but surprising." After testing the suspension and spoilers, he concentrated on the brakes and then tried out various tyres. On the second day, he continued the tyre tests, before embarking on numerous adjustments to the suspension and shock absorbers, racking up an impressive total of 83 laps.

Finally, the last circuit at which the RE30-B9 appeared was Brands Hatch, where this time Arnoux took the wheel for the British Grand Prix. Some improvements had been made to the car, but Arnoux spent part of the first day of testing, on 17 July 1982, trying to overcome its excessive understeer. The next day, he finally had a car with "a bit less understeer" and his best time put him in sixth place on the grid, ahead of his teammate Prost, who was eighth. Unfortunately, the race was not kind to him and he suffered a collision at the start with Riccardo Patrese and Teo Fabi, seriously damaging the car.





Grand Prix de Grande-Bretagne, Brands Hatch, René Arnoux, 18 juillet 1982 © Renault Communication DR

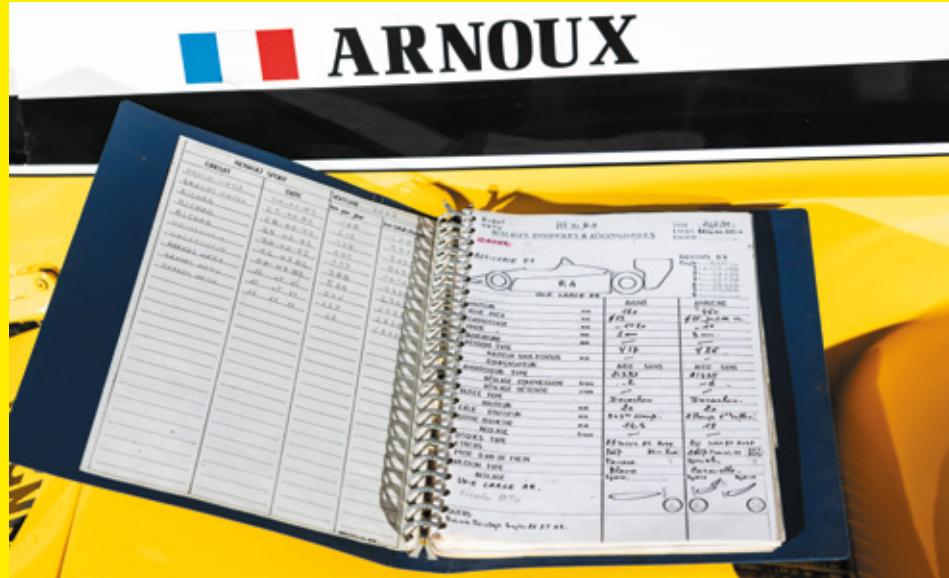
RE30-B9, arrivée dans la collection à la fin de la saison 1982, a fait l'objet d'une remise en état pour exposition statique et se présente dans sa configuration du Grand Prix de Grande-Bretagne, entre les mains d'Arnoux, avec son n°16 et son nez bleu. Avec sa coque en aluminium riveté, son V6 double turbo 1,5 litre n°99T (incomplet), sa boîte Hewland, sa carrosserie en fibre de verre et ses différents éléments mécaniques, elle est d'une indiscutable authenticité. Le tableau de bord se contente de quelques rares interrupteurs à côté d'un compte-tours gradué jusqu'à 12 000 tr/mn

et d'un manomètre de pression de turbo, derrière un volant portant les traces de pilotage.

Par les nombreux essais auxquels elle s'est livrée entre les mains des deux pilotes de l'écurie, RE30-B9 a contribué aux succès de la RE30 B et à la montée en puissance de l'équipe Renault au cours de la saison 1982. Elle représente l'occasion inespérée d'acquérir une monoplace de la fabuleuse époque des turbos, d'une remarquable authenticité et vendue directement par le constructeur, qui l'a soigneusement conservée à l'issue de sa carrière en course.

RE30-B9 entered the collection at the end of the 1982 season and was restored to go on static display; it is presented as it raced in the British Grand Prix, driven by Arnoux, with the racing number 16 and its blue nose-cone. With its riveted aluminium bodyshell, (incomplete) 1.5-litre twin-turbo V6 no. 99T, Hewland gearbox, fibreglass bodywork and various mechanical components, its authenticity is undeniable. The dashboard makes do with a handful of switches next to a rev counter reading up to 12,000rpm and a turbo boost gauge, behind a steering wheel which shows signs of being used in competition.

Thanks to the numerous tests it was involved in with the team's two drivers, RE30-B9 contributed to the success of the RE 30 B and to the rise of the Renault team during the 1982 season. It represents a rare chance to acquire a single-seater from the glory years of the turbos, a car which is remarkably authentic, sold directly by the manufacturer, which has looked after it meticulously since the end of its racing career.



1983 RENAULT RE 40-03 FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° 03
Moteur n° 360

500.000 - 800.000 €

- Victoire avec Prost au Grand Prix de Belgique à Spa-Francorchamps
- Deux pole-positions à Monaco et Spa
- Pilotée par Alain Prost, un des meilleurs pilotes de l'histoire
- Une des sept RE 40 produites par Renault Sport pour la saison 1983
- Vendue par le constructeur, historique connu, authenticité indiscutable

- *Winner with Prost at the Belgian Grand Prix at Spa-Francorchamps*
- *Two pole positions at Monaco and Spa*
- *Driven by Alain Prost, one of the best drivers of all time*
- *One of the seven RE 40s built by Renault Sport for the 1983 season*
- *Sold by the manufacturer, known history, unquestionable authenticity*



« Elle est l'une des voitures les plus importantes de cette saison 1983, l'une des montures préférées d'Alain Prost qui l'utilisa pour plusieurs Grand Prix », mentionne à propos de cette RE 40-03 l'ouvrage Renault F1, Les années turbo (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage, chez Albin-Michel) d'où sont issues une bonne partie des informations concernant les monoplaces Renault de Formule 1. Il est peu de dire que, étant une des plus importantes de la saison 1983, cette voiture est aussi une des plus importantes de la saga des Renault turbo en F1, puisque 1983 correspond à la meilleure saison de la marque française : Alain Prost termine en effet deuxième du Championnat du

Monde, ne manquant que de deux points le titre suprême.

Comme d'autres monoplaces de la vente, cette RE 40-03 est accompagnée de son classeur historique répertoriant toutes ses sorties avec, à chaque fois, les temps réalisés, les équipements testés, les réglages effectués, les remarques des pilotes, le tout écrit à la main sur des feuilles volantes, ce qui permet de mesurer le chemin parcouru jusqu'à l'informatique sophistiquée des monoplaces actuelles... Ce document, vendu avec la voiture, est de première importance car il permet de retracer l'historique de la voiture et complète les informations fournies dans l'ouvrage mentionné plus haut.>>>

“It was one of the most important cars of the 1983 season, one of Alain Prost’s favourites, which he used for several Grands Prix”, to quote the book Renault F1, Les années turbo (Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage, published by Albin Michel in 1991), from which much of the information regarding Renault’s Formula 1 cars is taken. As one of the most important cars during the 1983 season, it was also, to say the least, one of the most significant in the story of Renault’s turbocharged cars in F1, as 1983 was the French company’s best season: Alain Prost finished second in the World Championship, missing the title by just two points.

Like the other single-seaters in this auction, this RE 40-03 comes with its historical binder recording each time the car was taken out on track, with details of the times it posted, the equipment tested and settings used, as well as the drivers’ comments, all handwritten on loose sheets, showing how far things have moved on with the sophisticated computer systems used on today’s F1 cars... This document, sold with the car, is of the utmost importance, as it provides an account of the car’s history, supplementing the information in the book mentioned above.

It informs us that this RE 40-03 began its career with a string of four Grands Prix in just over a month, before being used >>>



>>>L'on apprend ainsi que cette RE 40-03 commence sa carrière en enchaînant quatre Grand Prix en un peu plus d'un mois, avant de se consacrer principalement à des séances d'essai. Elle fait sa première apparition au Grand Prix de San Marin, le 29 avril. Curieusement, sur la page de cette journée incluse au classeur est portée la mention «Jabouillisation» : peut-être une allusion à une modification propre à Jean-Pierre Jabouille ?... Précisant plus loin que la voiture «va bien et que les freins sont corrects», Prost signe le quatrième temps et, le jour de la course, termine deuxième derrière la Ferrari de Tambay. Une semaine plus tard, la voiture prend part à deux jours d'essais privés au Castellet en préparation de Monaco, que Prost met à profit pour affiner les réglages.

Les écuries se retrouvent le 12 mai dans la Principauté pour les essais du Grand Prix le plus attendu de la saison. «Moteur bien, boîte bien, mais la voiture saute trop, elle survire,» indique Prost. Ce qui ne l'empêche pas de signer le meilleur temps et de partir en pole-position. Le jour de la course, un mauvais choix de pneus le force à changer de gommes au septième tour et il termine troisième.

Ensuite, direction la Belgique et Spa-Francorchamps. Prost se montre à nouveau très rapide aux essais et décroche le meilleur temps, devant la Ferrari de son ancien coéquipier René Arnoux. Il parvient cette fois à transformer cette pole-position en victoire,

après une course impeccable au volant de cette monoplace RE 40-03. C'est une bonne journée pour Renault, Cheever ayant terminé troisième.

Pour l'épreuve suivante, il faut traverser l'Atlantique : le Grand Prix des États-Unis Côte Est a lieu à Detroit et les essais commencent le 3 juin. Une course à oublier pour Prost, qui ne fait pas mieux que le treizième temps aux essais, avec une huitième place à l'arrivée. Il retrouve le sourire quelques jours plus tard à Montréal, pour le Grand Prix du Canada, en décrochant le deuxième temps aux essais malgré un moteur cassé lors de la première séance. «La voiture est mieux équilibrée qu'hier,» précise Prost, qui utilise toutefois la voiture de réserve pour la course qu'il termine cinquième.

Il retrouve sa RE 40-03 le 21 juin à Silverstone pour trois jours d'essais privés, en vue du Grand Prix de Grande-Bretagne. Prost et Cheever se succèdent au volant de la voiture pour différentes mises au point. Conclusion de Cheever, «comportement homogène.» Ils se retrouvent sur ce même circuit le 14 juillet pour les essais officiels où la voiture sort de «mulet» à Prost, qui hérite par ailleurs d'une nouvelle monoplace, la RE 40-05. C'est avec cette dernière qu'il remporte une victoire magnifique chez les Anglais.

La RE 40-03 est ensuite utilisée pour des essais, privés ou officiels, successivement en Belgique à Zandvoort (Cheever), en Allemagne à Hockenheim,

>>>mainly for test sessions. It made its first appearance at the San Marino Grand Prix on 29 April. Curiously, the page relating to this day in the binder has the comment "Jabouillisation": perhaps a reference to a modification specific to Jean-Pierre Jabouille? Noting below this that the car "runs well and the brakes are OK", Prost posted the fourth-fastest time and, on race day, finished second behind Tambay's Ferrari. A week later, the car took part in two days of private testing at Le Castellet in preparation for the Monaco Grand Prix, which Prost made use of to fine-tune the car's set-up.

The teams next met up in Monaco on 12 May for the test sessions for the most eagerly awaited Grand Prix on the calendar. "Engine good, gearbox good, but the car jumps too much, it oversteers", Prost remarked. Which did not stop him from posting the fastest time and starting on pole. In the race itself, a bad choice of tyres forced him to change them on lap 7 and he finished third.

Next, it was off to Belgium and Spa-Francorchamps. Prost again proved very fast in qualifying and recorded the fastest time, ahead of the Ferrari driven by his former team-mate René Arnoux. This time, he succeeded in converting this pole position into a victory, after a faultless race at the wheel of the RE 40-03. It was a good day for Renault, as Cheever finished third.

For the next race, the teams had to cross the Atlantic: the United States Grand Prix East was held in Detroit, with testing starting on 3 June. A race to be forgotten for Prost, who managed only the thirteenth-fastest time in qualifying and crossed the finishing line in eighth place. He was smiling again a few days later in Montreal, for the Canadian Grand Prix, where he posted the second-fastest time in qualifying, despite suffering an engine failure during the first session. "The car is better balanced than yesterday", Prost noted, although he used the spare car for the race, which he finished in fifth place.

He was back in the RE 40-03 at Silverstone on 21 June, ahead of the British Grand Prix. Prost and Cheever took turns behind the wheel for various set-up tests, with Cheever concluding: "It behaves consistently". They returned to Silverstone on 14 July for the official tests, where the car was used as a test mule by Prost, who was assigned a new car, the RE 40-05, with which he secured a magnificent victory in front of the English public.

The RE 40-03 was subsequently used for a succession of private and official tests, at Zandvoort in Belgium (Cheever), at Hockenheim in Germany, at Zeltweg in Austria (Prost), at Zandvoort again (Prost) and then at Brands Hatch in England (mainly by Cheever, to some extent by Prost). Driven by Prost, it competed in one more





40-03 passe la ligne victorieuse avec Alain Prost, SPA 1983 © Renault Communication - DR



Monaco 1983 © Renault Communication - DR



40-03 avec Alain Prost, SPA 1983 © Renault Communication - DR



40-03 avec Alain Prost, Monaco 1983 © Renault Communication - DR

en Autriche à Zeltweg (Prost), à Zandvoort à nouveau (Prost), en Angleterre à Brands Hatch (surtout Cheever, un peu Prost). Elle reprend avec Prost le départ d'un Grand Prix le 11 septembre, en Italie à Monza, après avoir fait office de « mulet » pendant les séances d'essais. Mais cette dernière course de la RE 40-03 se termine sur un abandon, turbo cassé.

La voiture participe ensuite aux essais du Grand Prix d'Europe à Brands Hatch avant de se rendre à Kyalami, en Afrique du Sud pour des essais privés où elle est utilisée par Cheever pour parfaire les réglages en vue du dernier Grand Prix de la saison. Conclusion de Cheever : « Survire partout, beaucoup plus vive. »

On retrouve cette voiture mi-décembre sur le circuit Paul Ricard, mais avec l'équipe de pilotes de la

saison 1984 : Patrick Tambay et Derek Warwick, qui remplacent Cheever et Prost. La voiture est principalement utilisée par Warwick pour des essais de freins, puis de pneus. Ultime séance le 4 janvier avec Warwick pour des tests sur la boîte de vitesses. C'est la fin de la carrière « officielle » de cette voiture, au cours de laquelle elle a totalisé 7 826 km de piste, un des kilométrages les plus importants des monoplaces Renault F1 de cette époque.

L'année suivante, elle est livrée par Renault Sport au Service des Relations Extérieures de Renault et, 10 ans plus tard, en mai 1995, il est décidé de l'exposer au Pub Renault des Champs-Élysées. Elle fait au préalable l'objet d'une remise en état cosmétique, commandée par Jean Robert qui dirige alors le service Patrimoine >>>

Grand Prix on 11 September, at Monza in Italy, after serving as a test mule during testing. But the RE 40-03's last race would end with it retiring, due to the failure of the turbocharger.

The car then took part in testing for the European Grand Prix at Brands Hatch before going to Kyalami, in South Africa, for private tests, where it was used by Cheever to finalise the set-up for the last Grand Prix of the season. Cheever concluded: "Oversteers everywhere, much livelier."

The car would be seen again in mid-December, at the Paul Ricard track, but with the line-up of drivers for the 1984 season: Patrick Tambay and Derek Warwick, who replaced Cheever and Prost. The car was mainly used by Warwick for

brake and tyre tests. Its final test session came on 4 January, with Warwick using it for gearbox tests. This marked the end of the car's 'official' career, during which it had covered 7826km on track, one of the greatest distances of any of the Renault F1 cars from this period.

The following year, it was delivered by Renault Sport to Renault's Public Relations department, and ten years later, in May 1995, it was decided to put it on display in the 'Pub Renault' on the Champs-Élysées. In preparation for this, it was given a cosmetic restoration, commissioned by Jean Robert, then head of Renault's 'Heritage and Innovation' department. He wrote on the estimate for the work: "Restoration essential given the quality >>>

>>> et Innovation. Il écrit sur le devis : « Remise en état indispensable compte-tenu des exigences de qualité des véhicules exposés au Pub Renault. » Les travaux réalisés à l'atelier Betesta, de Viry-Châtillon, totalisent 19 000 francs et concernent un nettoyage complet, la remise en état de la carrosserie avec peinture, décoration d'origine à main levée et reproduction de tous les autocollants d'époque.

Après un séjour au Pub Renault, elle est prêtée pour diverses expositions ou salons, comme au Mondial 1998 ou à Rétromobile 1999. Elle fait également quelques apparitions chez des concessionnaires et, de 2000 à 2007, elle est exposée au musée de l'automobile de Mulhouse, collection Schlumpf, avant d'y retourner de 2014 à 2017, puis en 2021 et 2022. Elle est actuellement dans sa livrée

d'origine, au nom d'Alain Prost et portant son numéro 15.

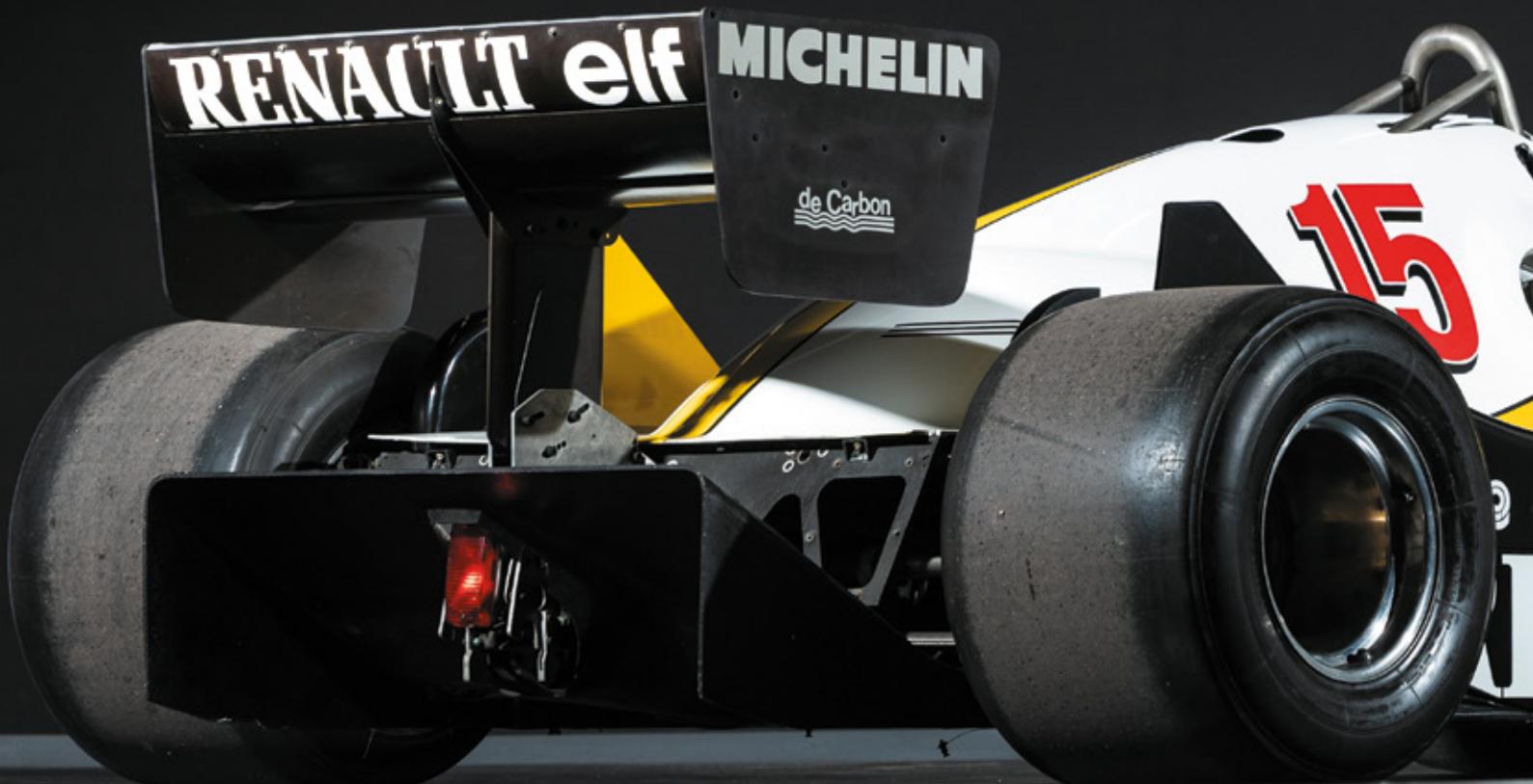
Cette RE 40-03, qui fait partie des sept RE 40 fabriquées par Renault Sport et dont six sont restées chez Renault depuis l'origine, présente une importance historique capitale car elle a largement contribué à la deuxième place d'Alain Prost au Championnat du monde 1983, son meilleur résultat depuis ses débuts en compétition. Elle a pris le départ de cinq Grand Prix, signé deux pole-positions et remporté une victoire entre les mains d'un des meilleurs pilotes de l'histoire de la F1, Alain Prost, quadruple Champion du Monde. Il est extrêmement rare qu'une monoplace de F1 puisse se targuer d'un tel palmarès, qui plus est lors d'une des époques les plus fascinantes de l'histoire de cette discipline, l'ère magique des turbos.

>>> requirements for cars displayed in the Pub Renault. The work carried out at the Betesta workshop in Viry-Châtillon came to a total of 19,000FF and included a complete clean of the car, the restoration and repainting of the bodywork, the application by hand of the original livery and the reproduction of all the period stickers.

After a spell in the 'Pub Renault', it was lent out for various shows and exhibitions, including the Paris Motor Show in 1998 and Rétromobile in 1999. It also put in a few appearances at Renault dealerships and from 2000–2007, it was exhibited at the Musée National de l'Automobile, Collection Schlumpf, in Mulhouse, where it returned from 2014–2017 and again in 2021 and 2022. It is currently

in its original livery, with Alain Prost's name and racing number 15.

This RE 40-03, one of the seven RE 40s built by Renault Sport, of which six have remained with the manufacturer, is of the utmost historical importance, as it made a major contribution to Prost's second place in the 1983 World Championship, his best result since he began racing. It competed in five Grands Prix, securing two pole positions and winning one race in the hands of one of the greatest drivers in the history of Formula 1, the four-time world champion Alain Prost. It is extremely rare for a F1 single-seater to boast such a record, established moreover during one of the most fascinating periods in the history of the sport, the magical turbo years.



Etat des participations de RE 40-03

27-29 avril, Grand Prix de San Marin

Pilote Alain Prost

Qualification : 4^{ème}

Grand-Prix : 2^{ème}

12-14 mai, Grand Prix de Monaco

Pilote Alain Prost

Qualification : 1^{er}

Grand-Prix : 3^{ème}

19 - 22 mai, Grand Prix de Belgique, Spa-francorchamps

Pilote Alain Prost

Qualification : 1^{er}

Grand-Prix : 1^{er}

3 - 5 juin, Grand Prix des Etats-Unis, Detroit

Pilote Alain Prost

Qualification : 13^{ème}

Grand-Prix : 8^{ème}

10 - 12 juin, Grand Prix du Canada, Montréal

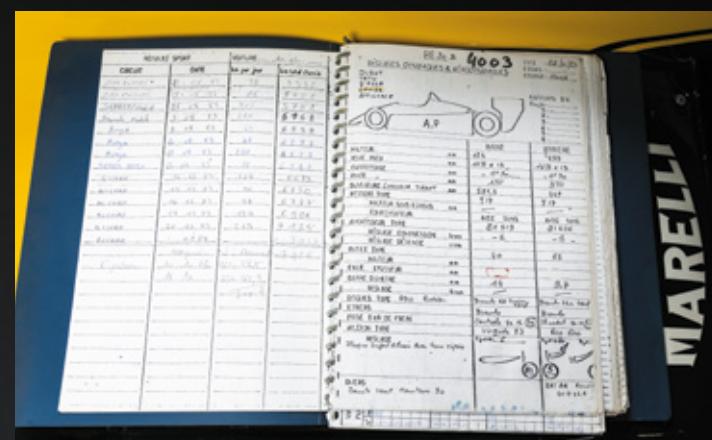
Pilote Alain Prost

Qualification : 2^{ème}

11 septembre, Grand Prix du Canada, Monza

Pilote Alain Prost

Grand-Prix : Ab





94

1981 RENAULT RE30 FORMULE 1, René Arnoux ♦

Maquette d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

En bois, métal, et résine, décalcomanies, rare maquette probablement d'étude ; accidents et manques cohérents avec l'usage

H. : 26 cm. (10 1/4 in.), L. : 120 cm. (47 1/4 in.),
l. : 52 cm. (20 1/2 in.)

Base en bois laminé : 120 x 60 cm. (47 1/4 x 23 3/4 in.)

Rare study 1/5th scale model ; accidents and missings consistent with use. No shipping box

5.000 - 10.000 €

Sans réserve / No reserve



95

1982 RENAULT FORMULE 1 ♦

Maquette d'étude à l'échelle 1/5^{ème}

En résine et matériaux composites, aux couleurs de Renault Sport, montée sur un socle, avec une vitrine ; accidents

H. : 22 cm. (8 3/4 in.), L. : 111 cm. (43 3/4 in.),
l. : 51,5 cm. (20 1/4 in.)

Socle : 128 x 66 cm. (50 1/2 x 26 in.)

Vitrine : H. : 35 cm. (13 3/4 in.),
L. : 124 cm. (48 3/4 in.), l. : 62 cm. (24 1/4 in.)

Promotional 1/5th scale model ; accidents. No shipping box

5.000 - 10.000 €

Sans réserve / No reserve



96

1985 FORMULE 3 ELISE 390 ♦

Maquette d'étude aérodynamique à l'échelle 1/3,8^{ème}

En fonte de métal, gris et jaune, une figure de pilote casqué dans le poste de pilotage, fixée sur une plaque de métal au revers ; accidents et manques cohérents avec l'usage

H. : 14 cm. (9 1/2 in.), L. : 106 cm. (41 3/4 in.),
l. : 40 cm. (15 3/4 in.)

Aerodynamic study, 1/3.8th scale model ; accidents and missings consistent with use. No shipping box

3.000 - 5.000 €

Sans réserve / No reserve



97

2005 RENAULT F1 TEAM R25 ♦

Maquette d'exposition à l'échelle 1/8^{ème}, édition limitée

En résine et métal, finement détaillée, édition limitée et numérotée 004/100, montée sur un socle avec manques à la baguette

H. : 20 cm. (8 in.), L. : 79 cm. (31 in.), l. : 31 cm. (12 in.)

Socle : 90 x 42 cm. (35 1/2 x 16 1/2 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm. (16 in.),
L. : 109 cm. (43 in.), l. : 48 cm. (19 in)

1/8th exhibition scale model, limited and numbered 004/100 edition, mounted on a base (accidents)

1.000 - 2.000 €

Sans réserve / No reserve

1986 MOTEUR RENAULT EFi5 TYPE E ◆

Moteur n° 381

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

En 1985 et 1986, ce moteur 6 cylindres en V turbocompressé de 1494 cm³ et d'une puissance de 800 ch. à 12 500 tr/min était utilisé sur les Formule 1 Renault, Lotus, Tyrrell et Ligier. Il permettra d'obtenir trois victoires et huit pôles en 1985 et deux victoires et huit pôles en 1986. Pour cette dernière saison de la période Turbo, Renault, sous l'impulsion de Jean-Pierre Boudy, innove en introduisant le 'rappel de distribution pneumatique'. Il s'agit d'une innovation majeure qui s'imposera au fil des saisons sur l'ensemble du plateau. Ce dispositif autorise un gain de puissance en se substituant aux ressorts de rappel des soupapes qui étaient un facteur certain de limitation en termes de régime moteur.

Le moteur V6 turbo EFi5 Type E que nous présentons dispose de cet ingénieux système de distribution pneumatique et a été utilisé par le Team Lotus lors de la saison 1986.

- Utilisé en qualification à Adélaïde par Ayrton Senna (3^{ème} place)
- Livré dans son flight case Renault Sport d'origine
- Historique connu avec les Lotus 98T

- *Used in qualifying at Adelaide by Ayrton Senna (3rd place)*
- *Presented in its original Renault Sport flight case*
- *Known history with the Lotus 98T*

Grâce aux archives de Viry-Châtillon nous avons eu la confirmation qu'il a été utilisée sur des Lotus 98 T pour la saison 1986 lors des événements suivants :

Qualification à Imola, et Monaco avec Dumfries

Samedi de course à Detroit avec Senna

Grand Prix de Budapest avec Dumfries, résultat 5^{ème}

Qualification à Adélaïde avec Senna le 31 octobre avec une 3^{ème} place sur la grille alors qu'Ayrton Senna est encore en lutte pour le titre pilote.

Le moteur n°381, est vendu avec sa caisse de transport Renault Sport, il semble complet. Dans les archives du constructeur il est classé comme moteur usagé. C'est une véritable pièce de collection utilisé par Ayrton Senna mais il pourra aussi faire l'objet d'une restauration complète dans les ateliers de Viry-Châtillon

In 1985 and 1986, this 1494cc V6 turbocharged engine with 800 hp at 12 500 rpm, was used in Renault, Lotus, Tyrrell and Ligier Formula 1 cars. It was responsible for three victories and eight pole positions in 1985 and two victories and eight pole positions in 1986. For this final season of the Turbo era, Renault, under the direction of Jean-Pierre Boudy, introduced use of 'pneumatic valve springs'. This was a major innovation that was taken up across the entire grid over the following seasons. This device enabled an increase in power by substituting the valve return springs that had limited the engine speed.

The EFi5 Type E turbocharged V6 engine we are presenting features this ingenious pneumatic distribution system and was used by Team Lotus during the 1986

season. Thanks to the archives at Viry-Châtillon, we have confirmed that it was used on Lotus 98 T cars for the 1986 season during the following events:

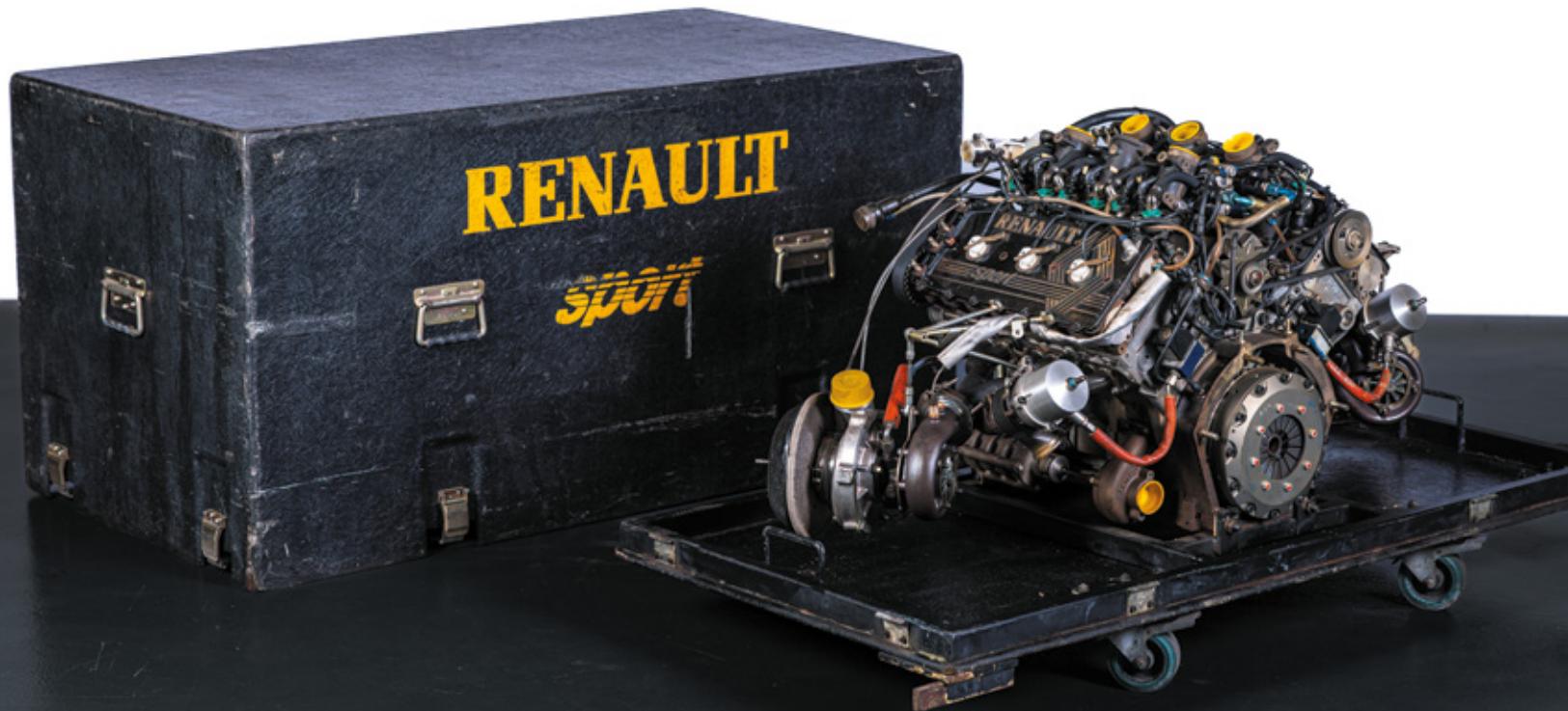
Qualifying at Imola and Monaco with Dumfries

Race Saturday at Detroit with Senna

Budapest Grand Prix with Dumfries, finishing 5th

Qualifying at Adelaide with Senna on 31 October, finishing 3rd on the grid while Ayrton Senna was still in contention for the drivers' title.

Engine no. 381 is sold with its Renault Sport transport crate and appears to be complete. In the manufacturer's archives, it is classified as a used engine. It is a genuine collector's item used by Ayrton Senna, but it could also be completely restored in the Viry-Châtillon workshops.



1984 LOTUS 95T4 FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° 4
Moteur n° 207T

350.000 - 700.000 €

- Deuxième du Grand Prix de Détroit 1984 avec De Angelis
- Châssis ayant permis à De Angelis de sécuriser sa 3^e place au championnat
- Voiture performante conçue par Gerard Ducarouge
- Etat de conservation remarquable

- Second in the 1984 Detroit Grand Prix with De Angelis*
- Chassis that enabled De Angelis to secure third place in the championship*
- High-performance car designed by Gerard Ducarouge*
- Remarkable condition*



Équipée du moteur Renault turbo, la Lotus 95T marque au milieu des années 80 le début d'un renouveau pour une des écuries de Formule 1 les plus célèbres. La voiture, affichant l'icône livrée noire et or de John Player Special, sponsor Lotus de longue date, ne parvient pas à remporter de victoire au cours de la saison 1984 mais, entre les mains de Nigel Mansell et surtout d'Elio

de Angelis, elle se révèlera une concurrente sérieuse qui obtiendra la troisième place au classement constructeurs du Championnat du Monde 1984 : le meilleur résultat du Team Lotus depuis 1978.

De Angelis signe quatre podiums et décroche la troisième place au championnat, derrière le duo Niki Lauda et Alain Prost dont les McLaren-TAG dominent la saison. Parallèlement, Mansell >>>

Propelled by Renault turbo power, the Lotus 95T marked the beginning of a mid-1980s revival for one of Formula 1's 'grandee' teams. The car, running in the famous black and gold livery of longtime Lotus sponsor John Player Special, didn't quite manage to record a victory in the 1984 season. But in the hands of Nigel Mansell and especially Elio de Angelis the 95T proved

a consistent frontrunner that claimed third place in the constructors' standings – Team Lotus's best finish since its 1978 championship year.

De Angelis achieved four podium finishes on his way to third in the drivers' standings, behind dominant McLaren-TAG duo Niki Lauda and Alain Prost. Meanwhile, Mansell added two more – third places at the>>>





>>> décroche deux troisièmes places aux GP de France et de Hollande, et termine dixième au championnat avec le même nombre de points qu'Ayrton Senna qui débute chez Toleman.

Deux ans après le décès de Colin Chapman, fondateur de Lotus, mort à 54 ans d'une crise cardiaque en décembre 1982, l'équipe Lotus est encore en phase de reconstruction, sous l'autorité de Peter Warr. Privée de victoire depuis celle obtenue de justesse par De Angelis au GP d'Autriche 1982 devant la Williams de Keke Rosberg, Lotus reprend du poil de la bête après s'être assuré de l'approvisionnement du moteur Renault turbo pour la saison 1983.

Conçue par Gérard Ducarouge, ingénieur français à la longue expérience, la 95T est une version plus aboutie de sa première Lotus. Ducarouge a rejoint l'équipe mi-1983 après son départ d'Alfa Romeo, et n'a eu que cinq semaines pour réaliser la 94T.

La nouvelle monoplace de 1984 comporte une structure

monocoque en Kevlar/fibre de carbone, avec une suspension à tirants. La carrosserie ressemble à celle de la 94T avec des pontons latéraux plus courts et un ensemble d'attributs aérodynamiques qui varient en fonction des circuits. Considérée comme une des monoplaces de 1984 offrant la meilleure tenue de route, elle est gênée par le relatif déficit de puissance du moteur Renault par rapport au TAG-Porsche et au BMW. Des turbos KKK et de plus gros Garrett sont utilisés, Lotus mettant au point une nouvelle boîte de vitesses avec des pièces Hewland quand la version précédente se montre défaillante.

A cause d'une nouvelle limitation à 220 litres de carburant par épreuve et d'une interdiction de ravitailler en course, l'accent est mis cette saison sur les changements de pneus et les choix stratégiques. Sur ce point, Lotus dénonce son accord de 1983 avec Pirelli et choisit Goodyear, la marque américaine ayant développé ses propres pneus radiaux au cours de

>>> French and Dutch GPs – on his way to 10th, equal on points with Toleman's rookie Ayrton Senna.

Two years after the death of founder Colin Chapman, who died aged just 54 of a heart attack in December 1982, Team Lotus was still in recovery mode under the management of Peter Warr. Winless since de Angelis had narrowly defeated Keke Rosberg's Williams in the 1982 Austrian GP, Lotus was finally building a new head of steam after securing a supply of Renault turbo engines in 1983.

Designed by French design veteran Gérard Ducarouge, the 95T was a more considered successor to his first Lotus. Ducarouge had joined the team mid-1983 after his dismissal from Alfa Romeo and designed the 94T in the space of just five weeks.

The new car for 1984 was devised around a Kevlar/carbon-fibre monocoque with pull-rod suspension all round.

The bodywork resembled the 94T with shorter sidepods and a variety of circuit-specific aerodynamic packages were made available. Considered as among the best-handling F1 cars of the 1984 season, the team was hampered by a comparative lack of power from the Renault compared to TAG-Porsche and BMW rivals. Both KKK and larger Garrett turbochargers were used, while Lotus developed a new gearbox with Hewland-made internals when the previous units proved unreliable.

A new fuel restriction of 220 litres per race and a ban on mid-race refuelling placed a greater emphasis on tyre stops and strategy that season. On this point, Lotus scrapped its 1983 agreement to run Pirellis and switched back to a Goodyear supply, the American brand having developed its own radial rubber over the winter. The tyres wouldn't prove a match for the Michelin run by McLaren, but still de Angelis impressed across the season, qualifying a dozen times in the top five, racing consistently and generally outperforming his British team-mate.

The season started well. De Angelis set the pace in Rio testing, then Lotus dominated practice at the Brazilian GP, Mansell proving quickest on Friday and de Angelis claiming pole position the following day. He finished third in the race after a poor start and then having to manage a down-on-power engine, while Mansell crashed out during his defence of fourth position.

Poor reliability thwarted the





McLaren, he lost control through Massenet on the approach to Casino Square and crashed, blaming a slippery white line on the road in the wet conditions.

In Detroit, Mansell was fined \$6000 and blamed for the start-line accident that stopped the race. In Dallas, he claimed his first F1 pole position with de Angelis making it an all-Lotus front row and led the opening 35 laps before succumbing to pressure from Keke Rosberg as his tyres degraded. Mansell's gearbox then failed on the last lap, triggering a dramatic scene as he pushed the car over the finish line to claim sixth, then collapsed through heat exhaustion.

The de Angelis points run came to a bitter end in Germany, where he qualified second and led the early stages until his engine failed. Mansell finished fourth at Hockenheim having started down in 16th.

Both Lotus 95Ts suffered blown engines in Austria, but the black cars finished third and fourth behind the dominant McLarens at Zandvoort, Mansell ahead of de Angelis. Further retirements followed in Italy and at the Nürburgring, before a fifth place at the Estoril finale made certain that de Angelis finished third in the drivers' championship.

This car, chassis no 4, was the fourth and last 95T built. Despite now carrying the #12>>>



l'hiver. Ils ne se montreront pas à la hauteur des Michelin de McLaren, ce qui n'empêche pas De Angelis de signer de belles performances avec une douzaine de qualifications dans les cinq premiers, des courses régulières et de meilleurs résultats que son coéquipier britannique.

La saison commence bien. De Angelis impose son rythme aux essais du GP du Brésil où Mansell se montre plus rapide le vendredi avant que De Angelis ne signe le lendemain la pole-position. Après un départ raté, il termine la course en troisième position en se bagarrant avec un moteur qui perd de la puissance, alors que Mansell part à la faute en défendant sa quatrième place.

Une fiabilité aléatoire perturbe les ambitions de l'équipe en Afrique du Sud, où Mansell part en troisième position et où De Angelis se hisse à la deuxième place avant d'être gêné par un problème de tringlerie d'accélérateur. Mais au GP de Belgique à Zolder, De Angelis entame une série de huit résultats dans les points, ce qui entretient quelque temps son mince espoir de rivaliser avec les pilotes McLaren dans la course au titre mondial. Il termine deuxième à Detroit et décroche deux troisièmes places à Imola et Dallas (malgré une panne sèche).

Mansell connaît un sort inégal. A Monaco, il semble en bonne position pour la victoire en se retrouvant pour la première fois en tête d'un Grand Prix après avoir signé le deuxième temps aux

essais. Tout en creusant l'écart avec la McLaren de Prost, il perd le contrôle de sa voiture dans le virage de Massenet à l'approche du Casino et sort de piste, blâmant une ligne blanche glissante sur la chaussée mouillée.

A Detroit, Mansell écope d'une pénalité et d'une amende de 6 000 \$ pour le carambolage du départ ayant stoppé l'épreuve. A Dallas, il signe sa première pole-position sur une première ligne entièrement Lotus qu'il partage avec De Angelis, et mène pendant les 35 premiers tours avant de succomber à la pression de Keke Rosberg, ses pneus ne résistant pas au rythme. Puis sa boîte de vitesses rend l'âme au dernier tour, ce qui donne lieu à une scène devenue >>>

team's ambitions in South Africa, where Mansell started third and de Angelis ran as high as second before a throttle linkage problem set in. But from the Belgian GP at Zolder, de Angelis began a run of eight consecutive points finishes that for a while maintained his slim hope of challenging the McLaren drivers for the world title. He finished second in Detroit and scored a pair of thirds at Imola – despite running out of fuel – and in Dallas.

Mansell's fortunes were mixed. In Monaco, he looked on course for his first F1 victory having taken the lead of a grand prix for the first time from second on the grid. Building a gap to Prost's



Elio De Angelis au volant de 95T4, Grand Prix de Détroit, 24 juin 1984, © Bernard Asset - DR



>>> légendaire qui le voit pousser sa voiture jusqu'à la ligne d'arrivée qu'il franchit sixième avant de s'écrouler, victime de la chaleur.

La série de points engrangée par De Angelis connaît une fin amère en Allemagne, où il se qualifie deuxième et prend la tête de la course avant que son moteur ne casse. Lors de cette même course à Hockenheim, Mansell termine quatrième après avoir pris le départ en seizième position.

Les deux Lotus T95 voient leur moteur exploser en Autriche mais à Zandvoort les voitures noires de Mansell et De Angelis décrochent la troisième et la quatrième place respectivement, derrière les McLaren. D'autres abandons suivent en Italie et au Nürburgring, avant qu'une cinquième position au dernier GP de la saison, à Estoril, ne vienne assurer la troisième place de De Angelis au classement pilotes du Championnat du Monde.

La voiture présentée, châssis n°4, correspond à la quatrième et dernière 95T produite. Bien qu'elle porte aujourd'hui le numéro 12 (celui de Mansell), elle a principalement servi de voiture de réserve pour Elio de Angelis (numéro 11) tout au long de la saison 1984.

De Angelis participe à trois Grand Prix avec cette voiture.

A Montréal, il prend le châssis n°4 le matin même de la course à la suite de problèmes moteur sur sa monoplace et celle de Mansell, entraînant avant le départ son deuxième changement de moteur du week-end. Ayant signé le troisième temps aux essais, De Angelis perd deux places au premier tour au profit des Ferrari de Michele Alboreto et René Arnoux, avant que son moteur Renault turbo ne souffre d'une baisse de puissance. Alors qu'Alboreto abandonne et qu'Arnoux s'arrête pour changer de pneus, la Lotus est dépassée par la McLaren de Lauda, puis par la Lotus de Mansell, et les deux coéquipiers s'engagent dans une belle bagarre. Mais la perte de son deuxième rapport ralentit Mansell, et De Angelis, malgré une incursion dans l'herbe, termine quatrième au volant du châssis n°4, Mansell sauvant le point de la sixième place.

Une semaine plus tard, à Detroit, De Angelis est à nouveau à bord du châssis n°T4 et se qualifie deuxième derrière la Brabham de Nelson Piquet. Mansell signe le troisième temps mais provoque au départ un accrochage avec Alain Prost et Nelson Piquet. D'autres voitures sont impliquées dans l'accident, ce qui entraîne l'arrêt de l'épreuve.

>>> (Mansell's race number), it served mainly as the spare car for Elio de Angelis (#11) through the 1984 season.

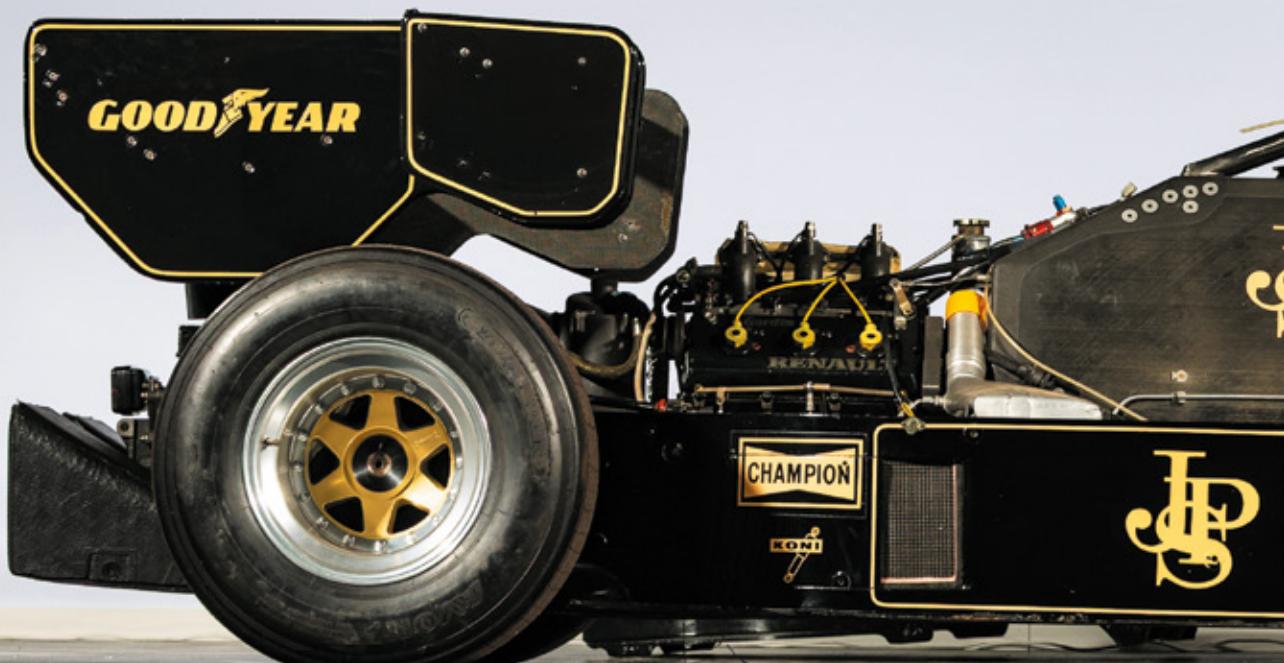
De Angelis raced the car three times. In Montréal, he switched to chassis 4 on the morning of the race following engine problems on both his own car and Mansell's, which required its second engine change of the weekend before the start. Having qualified a fine third, de Angelis lost two places to the Ferraris of Michele Alboreto and René Arnoux on the opening lap, then found his Renault turbo engine was losing power. While Alboreto retired and Arnoux pitted for new tyres, the Lotus was passed by Niki Lauda's McLaren and then Mansell after the team-mates engaged in a spirited battle. But the loss of second gear hampered Mansell and de Angelis, despite an excursion across the grass, nursed chassis 4 home in fourth, with his team-mate salvaging a point in sixth.

A week later in Detroit, de Angelis again raced chassis 4 where he was eventually classified second to Nelson Piquet's dominant Brabham. In 'Motown', Mansell had the upper hand and qualified third – only to cause controversy by colliding with both Alain Prost and

Piquet off the start, triggering an accident that stopped the race.

After the restart, Mansell passed Prost and shadowed Piquet, who had switched to his spare Brabham – until the Lotus lost second gear and was forced out. Likewise, de Angelis would endure a similar problem in chassis 4. Starting fifth on the grid, he moved up the order in a race marked by a high retirement rate – only six cars made the finish. De Angelis ran as high as second, also lost second gear and dropped behind rookie Martin Brundle to finish third on the road. But when Tyrrell was disqualified from the whole season later in the year over a ballast controversy, Brundle was stripped of his second place in Detroit and de Angelis found himself promoted.

Chassis 4 returned to race action in de Angelis's hands for the Portuguese GP season finale at Estoril in October, when the Italian finished fifth and secured his third place in the 1984 F1 drivers' world championship. He and Mansell had qualified on the third row of the grid, and it was the British driver who starred in what was his final drive for Lotus. He ran second to Prost's McLaren, only for a brake problem late in the



Lors du second départ, Mansell passe Prost et Piquet (qui a pris sa Brabham de réserve), jusqu'à ce que la Lotus ne perde son deuxième rapport de boîte et soit contrainte à l'abandon. De Angelis va souffrir du même problème avec le châssis n°4. Cinquième sur la grille de départ, il gagne des places à la faveur de nombreux abandon (seules six voitures vont rallier l'arrivée). Il se retrouve deuxième avant que son deuxième rapport ne lâche, ce qui le rétrograde derrière Martin Brundle pour terminer troisième. Toutefois, à cause d'une polémique sur un problème de lest, l'équipe Tyrrell est ensuite disqualifiée pour l'ensemble de la saison, si bien que Brundle perd sa deuxième place de Detroit, récupérée par De Angelis.

Le châssis n°4 revient en course en octobre pour le dernier Grand Prix de la saison à Estoril, au Portugal, entre les mains de De Angelis. Le pilote italien termine cinquième, ce qui lui vaut de décrocher la troisième place au Championnat du Monde 1984. Avec Mansell, il se qualifie en troisième ligne mais c'est le pilote anglais qui s'illustre tout particulièrement pour sa dernière épreuve chez Lotus. Il occupe la deuxième place derrière la McLaren de Prost, quand un problème de freins provoque un tête-à-queue, suivi de son

abandon. Entretemps, De Angelis a repris le châssis n°4 à la suite d'un accrochage le samedi matin avec la Renault de Philippe Streiff, ce qui a entraîné un bris de point d'ancrage de suspension avant sur la monoplace initialement prévue pour la course. Sixième au début de l'épreuve, De Angelis souffre d'une perte de puissance et doit se contenter de la cinquième place à l'arrivée.

Grâce à ces résultats, le châssis n°4 a marqué des points à chacune de ses trois apparitions, au cours de la saison 1984, et a permis à De Angelis de sécuriser sa troisième place au Championnat du monde lors du dernier Grand-Prix de la saison.

Cette voiture exceptionnelle est rentrée dans la collection à la fin des années 1990. En effet, à la suite d'une visite de la collection avec Gerard Crombac, le dynamique Clive Chapman a proposé un accord à Renault. Souhaitant faire rouler une 95T ainsi qu'une 97T ex Senna supervisées par son entité Classic Team Lotus, il a cédé la 95T-4 contre la fourniture de plusieurs moteurs qui lui ont permis de refaire rouler plusieurs monoplace de l'écurie fondée par son père. La voiture a depuis été soigneusement conservée et constitue un projet de restauration formidable.

race to pitch him into a spin and retirement. Meanwhile, de Angelis had switched to chassis 4 after a front suspension pick-up point was ripped out of the monocoque of his race car on Saturday morning, in a clash with Philippe Streiff's Renault. Running sixth in the opening stages of the race, de Angelis suffered a loss of engine power and had to be content with his fifth place at the finish. It at least meant that chassis 4 had scored points in all three of its race appearances in 1984 and enabled De Angelis to secure third place in the World Championship at the last Grand Prix of the season.

This exceptional car joined the collection in the late 1990s. Following a visit to the collection with Gerard Crombac, the dynamic Clive Chapman proposed a deal to Renault. Wishing to run a 95T and a 97T ex-Senna under the supervision of his Classic Team Lotus entity, he traded the 95T-4 for several engines that enabled him to get several single-seaters from the team founded by his father back on the track. The car has since been carefully preserved and is a wonderful restoration project.



1983 RENAULT RE 40-04 FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° RE 40-04
Moteur n° 106T

500.000 - 700.000 €

- 3^{ème} du Grand Prix d'Italie, Monza 1983 avec Eddie Cheever
- Une des meilleures monoplaces Renault F1
- A participé à sept Grands Prix avec Eddie Cheever, un des rares pilotes américains en Formule 1
- Vendue directement par le constructeur, avec son carnet de bord d'origine !
- Remise en état par Renault Classic, utilisée régulièrement
- *3rd at the 1983 Italian Grand Prix at Monza with Eddie Cheever*
- *One of the best Renault Formula 1 single-seaters*
- *Competed in seven Grands Prix with Eddie Cheever, one of the few American drivers in F1*
- *Sold directly by the constructor, with its original logbook!*
- *Refurbished by Renault Classic, used regularly*



Pour la saison 1983, René Arnoux étant parti chez Ferrari, il est remplacé par Eddie Cheever : « Il était sympathique, américain, ce qui était extrêmement intéressant pour notre image de marque, et extrêmement professionnel », dira de lui Gérard Larrousse, directeur de Renault Sport. La voiture présentée ici, RE 40-04, a été confiée à Cheever pour la deuxième partie de la saison 1983, et il participa à sept Grands Prix à son volant. Elle appartient à la série des RE 40, qui font partie des meilleures monoplaces Renault de la période turbo et qui ont permis au constructeur de boucler sa meilleure saison avec la deuxième place de Prost au Championnat du Monde.

RE 40-04, une des sept fabriquées par Renault Sport et dont six sont restées chez Renault depuis l'origine. Elle est accompagnée de son « carnet de

bord », un classeur répertoriant toutes ses sorties, avec à chaque fois sa configuration, ses réglages et les commentaires du pilote, ce qui permet de retracer de façon précise l'histoire en course de la voiture. Ce document complète les informations contenues à ce sujet dans l'excellent ouvrage Renault F1, Les années turbo (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage).

On y apprend qu'elle fait ses premiers essais les 6 et 7 juillet 1983 à Zeltweg, en prévision du Grand Prix d'Autriche prévu le 14 août. Cheever teste divers ailerons et pneus, tout en souffrant de problèmes moteur à cause d'un déjaugeage de la pompe à huile. Il finit par fixer son choix sur les Michelin 439 T.

La voiture se rend ensuite à Silverstone pour le Grand Prix de Grande-Bretagne dont les essais commencent le 14 juillet. La voiture a bénéficié de >>>

For the 1983 season, René Arnoux had left for Ferrari and was replaced by Eddie Cheever: "He was a nice guy and an American, which was very good for our brand image, and highly professional", Gérard Larrousse, the director of Renault Sport, said of him. The car presented here, RE 40-04, was assigned to Cheever for the second part of the 1983 season, and he competed in seven Grands Prix with it. It is part of the RE 40 series, which were among the best Renault single-seaters during its turbo years, and enabled the company to complete its best season, with Prost the runner-up in the World Championship.

RE 40-04 is one of seven produced by Renault Sport, of which six have remained with Renault Sport since they were built. It comes with its logbook, a binder recording each time the car was taken

out on track, with details of its configuration and set-up, and the drivers' comments, providing a precise account of the car's racing history. It supplements the information in the excellent book Renault F1, Les années turbo (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage).

From the logbook we can see that it began testing on 6/7 July 1983 at Zeltweg, ahead of the Austrian Grand Prix, to be held on 14 August. Cheever tested various spoilers and tyres, despite suffering from engine problems due to an oil surge with the oil pump. In the end, he decided on the Michelin 439 T tyres.

The car then went to Silverstone for the British Grand Prix, for which testing started on 14 July. Detailed changes had been made to the car and Cheever observed: "The car oversteers a bit, third and fourth are too short." >>>





>>>modifications de détails et Cheever signale : « La voiture survire un peu, la 3^e et la 4^e sont trop courtes. » Il signe le septième temps aux essais, mais une surchauffe moteur le contraint toutefois à l'abandon le jour de la course. Alain Prost est plus chanceux et remporte la victoire.

L'épreuve suivante est le Grand Prix d'Allemagne, à Hockenheim. Les essais officiels débutent le 5 août et, malgré une deuxième journée sous la pluie, Cheever obtient le sixième temps. Il joue toutefois de malchance car, alors qu'il est quatrième et en vue de l'arrivée, son accélérateur reste bloqué à fond. C'est l'abandon...

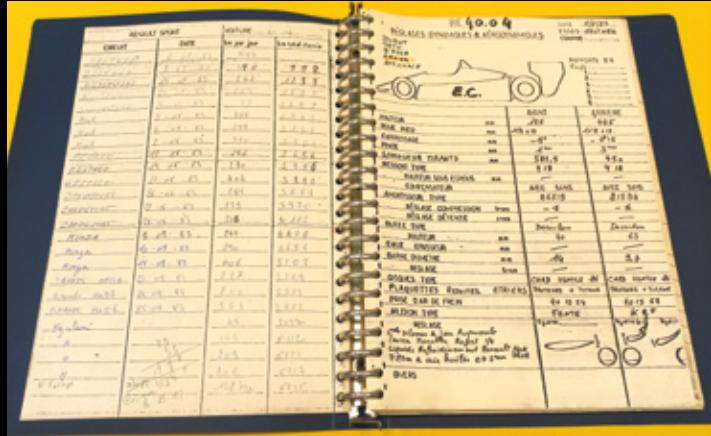
D'Allemagne, les écuries filent en Autriche, à Zeltweg. Pendant la première séance d'essais, le 12 août, Cheever peine à trouver le bon équilibre entre sous-virage et survirage. Idem le lendemain, où il n'améliore pas son temps de la veille, huitième sur la grille. Le jour de la course il obtient une belle quatrième place, Prost arrachant la victoire à Arnoux et Piquet.

La carrière de RE 40-04 se

poursuit à Zandvoort, pour le Grand Prix de Hollande prévu le 28 août. Cheever parvient à trouver « un très bon équilibre » malgré une piste glissante et signe le onzième temps, mais lors de la course il abandonne sur casse moteur. De son côté, Prost heurte Nelson Piquet dans une manœuvre de dépassement, et ne termine pas non plus l'épreuve.

Les essais du Grand Prix d'Italie, les 9 et 10 septembre, voient pour la première fois l'utilisation d'un moteur de qualification, avec des turbos réglés à 3,6 bars. Eddie Cheever réalise le septième temps et décroche le jour de la course une excellente troisième place avec cette voiture, son meilleur résultat de la saison.

La voiture boucle sa carrière avec le Grand Prix d'Europe à Brands Hatch, le 25 septembre, puis celui d'Afrique du Sud à Kyalami, le 15 octobre. Cheever termine respectivement dixième et onzième



>>>*He posted the seventh-fastest time in testing, but the engine overheated and he had to retire on the day of the race. Alain Prost was luckier and won the race. The next round was the German Grand Prix at Hockenheim. The official tests began on 5 August, and despite rain on the second day, Cheever set the sixth-fastest time. He was unlucky, however, as when he was in fourth place and within sight of the finishing line, his accelerator jammed wide open. He was out of the race ...*

After Germany, the teams headed for Zeltweg, in Austria. During the first practice session, on 12 August, Cheever struggled to find the right balance between understeer and oversteer. It was the same the next day and he was unable to improve on his time from the previous day, lining up eighth on the grid. On race day, he achieved an excellent fourth place, while Prost snatched

victory from Arnoux and Piquet. RE 40-04's career continued at Zandvoort, for the Dutch Grand Prix, scheduled for 28 August. Despite a slippery track, Cheever succeeded in finding "a very good balance" and posted the eleventh-fastest time, but had to retire during the race due to an engine failure. For his part, Prost collided with Piquet during an overtake and also failed to finish the race.

In testing for the Italian Grand Prix, on 9/10 September, for the first time a qualifying engine had to be used, with the turbochargers limited to 52psi. Cheever set the seventh-fastest time and achieved an excellent third-place finish in the race, driving this car, his best result of the season.

The car concluded its career with the European Grand Prix at Brands Hatch on 25 September and then the South African GP at Kyalami on 15 October. Cheever finished respectively tenth and eleventh in these two races, with Kyalami his last race with Renault.





Eddie Cheever partage le podium avec Arnoux et Prost, Grand Prix d'Italie, Monza, 11 septembre 1983 © Renault Communication - DR

de ces deux épreuves, celle de Kyalami étant la toute dernière course qu'il dispute avec Renault.

La voiture va faire une dernière apparition le 18 décembre 1983 sur le circuit Paul Ricard, pour une séance au cours de laquelle quelques pilotes professionnels effectuent des essais pour le compte de titres de la presse automobile.

RE 40-04 dont disposait Eddie Cheever était identique à la voiture d'Alain Prost, mais il a manqué au pilote américain, qui était très rapide, une pointe de talent supplémentaire pour faire aussi bien que son coéquipier. « Il n'a pas eu beaucoup de chance chez nous, » reconnaît Gérard Larrousse, « mais il faut dire que Prost mobilisait toutes les énergies. »

Dans tous les cas, la contribution de RE 40-04 au travail de l'équipe a évidemment joué son rôle dans le résultat final de cette saison 1983, ce qui fait de cette voiture une pièce maîtresse de la réussite de Renault pendant cette période turbo.

Aujourd'hui, cette voiture se présente en bel état. Elle a été restaurée par les équipes de la collection aux couleurs d'Alain Prost pour participer à des démonstrations historiques et s'est produite à partir de 2010 au Grand Prix de France Historique, à la réunion Sport & Collection au Vigeant, lors de rétrospectives à Nice et à Monaco, en plus de plusieurs apparitions au Festival de Speed de Goodwood, en Angleterre. Lors de ces événements, il est arrivé >>>



Eddie Cheever RE au volant de 40-04, Monza, 11 septembre 1983 © Renault Communication - DR

The car made a final appearance on 18 December 1983 at the Paul Ricard track for a session during which a number of professional drivers carried out tests for the motoring press.

RE 40-04 used by Cheever was identical to Prost's car, but although the American driver was very quick, he didn't have that extra degree of talent to let him match his team-mate. "He didn't have much luck with us", Larrousse admitted, "but it must be said that Prost mobilized all our resources". In any case, the contribution made by RE 40-04 to the work done by the team clearly played its part in the final results of the 1983 season, making this car a central part of Renault's success during its turbo years.

Today, the car is in fine condition. It was restored by the staff at the collection in Prost's colours to take part in historic demonstration events, appearing from 2010 onwards at the Grand Prix de France Historique, Sport & Collection at Le Vigeant and at revival events at Nice and Monaco, as well as making several appearances at the Goodwood Festival of Speed in England. During some of these events, Alain Prost got behind the wheel, as did his son Nicolas, who, for the first time, took the controls of an F1 car, the same model his father used to drive. This took place at Goodwood, in July 2025, where Renault was present to celebrate the 75th anniversary of Formula One. >>>

>>> qu'Alain Prost en prenne le volant, de même que son fils Nicolas qui, pour la première fois, a pris les commandes d'une ancienne monoplace de F1 comme celle que son père pilotait. C'était à Goodwood, en juillet 2025, où Renault était présent pour l'anniversaire des 75 ans de la Formule 1.

L'année précédente, en 2024, cette voiture a fait l'objet d'une remise en état mécanique et a reçu un moteur neuf qui n'a, depuis, que peu tourné.

RE 40-04 constitue donc l'occasion exceptionnelle d'acquérir une des meilleures Renault F1 de l'époque turbo, en état de fonctionnement, dont l'historique est parfaitement connu, encore accompagnée de son carnet de bord d'époque et qui est restée depuis l'origine entre les mains du constructeur.



>>>The previous year, in 2024, the car was restored mechanically and fitted with a new engine, which has been little used since.

RE 40-04 therefore represents an exceptional opportunity to

acquire one of the best Renault F1's from the turbo years, in running order and with a history which is fully known; it still has its original period logbook and has remained with Renault ever since it was new.



Etat des participations de RE 40-04

14 – 17 juillet 1983 Grand Prix de Grande-Bretagne, Silverstone Pilote : Eddie Cheever Qualification : 7 ^{ème} Course : DNF	26 – 28 aout 1983 Grand Prix de Hollande, Zandvoort Pilote : Eddie Cheever Qualification : 11 ^{ème} Course : DNF	14–17 July 1983 <i>British Grand Prix, Silverstone</i> <i>Driver: Eddie Cheever</i> <i>Qualifying: 7th</i> <i>Race: DNF</i>
5 – 8 août 1983 Grand Prix d'Allemagne, Hockenheim Pilote : Eddie Cheever Qualification : 6 ^{ème} Course : DNF	9 – 10 septembre 1983 Grand Prix d'Italie, Monza Pilote : Eddie Cheever Qualification : 7 ^{ème} Course : 3 ^{ème}	5–8 August 1983 <i>German Grand Prix, Hockenheim</i> <i>Driver: Eddie Cheever</i> <i>Qualifying: 6th</i> <i>Race: DNF</i>
14 – 16 août 1983 Grand Prix d'Autriche, Zeltweg Pilote : Eddie Cheever Qualification : 8 ^{ème} Course : 4 ^{ème}	23 – 25 septembre 1983 Grand Prix d'Europe, Brands Hatch Pilote : Eddie Cheever Course : 10 ^{ème}	14–16 August 1983 <i>Austrian Grand Prix, Zeltweg</i> <i>Driver: Eddie Cheever</i> <i>Qualifying: 8th</i> <i>Race: 4th</i>
	13 – 15 octobre 1983 Grand Prix d'Afrique du Sud, Kyalami Pilote : Eddie Cheever Course : 11 ^{ème}	26–28 August 1983 <i>Dutch Grand Prix, Zandvoort</i> <i>Driver: Eddie Cheever</i> <i>Qualifying: 11th</i> <i>Race: DNF</i>
		9–10 September 1983 <i>Italian Grand Prix, Monza</i> <i>Driver: Eddie Cheever</i> <i>Qualifying: 7th</i> <i>Race: 3rd</i>
		23–25 September 1983 <i>European Grand Prix, Brands Hatch</i> <i>Driver: Eddie Cheever</i> <i>Race: 10th</i>
		13–15 October 1983 <i>South African Grand Prix, Kyalami</i> <i>Driver: Eddie Cheever</i> <i>Race: 11th</i>



1984 RENAULT RE 50-OI FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° RE 50-01
Moteur n° 180T

80.000 - 140.000 €
Sans réserve / *No reserve*

RE-01 est la première des 10 RE 50 qui seront fabriquées par Renault Sport (dont ne subsistent aujourd'hui que cinq exemplaires). C'est une voiture qui sera réservée pendant les six premiers mois de l'année à de nombreux essais et expérimentations décrits par le menu dans l'excellent ouvrage *Renault F1, Les années turbo* (1991), Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage, éditions Albin-Michel d'où sont issues une bonne partie des informations qui suivent.

La voiture fait sa première apparition le 14 décembre 1984 au Castellet, pour cinq jours de tests avec Patrick Tambay rejoint par Derek Warwick pour deux autres séances, les 4 et 5 janvier. La monoplace est alors dotée d'une suspension hydraulique. Le 16 janvier, l'équipe se retrouve à Rio en préparation du premier Grand Prix de la saison : Warwick poursuit la mise au point et traque les défauts de jeunesse, tout en effectuant des tests de pneus et d'endurance, avec ou sans le système hydraulique de suspension.

- Une des cinq RE 50 encore en existence
- Voiture d'essai importante pour la mise au point du modèle
- Historique connu, voiture restée chez le constructeur pendant toute son existence
- Pilotée par Tambay, Warwick, Jaussaud lors de nombreux essais

- *One of the five RE 50s still in existence*
- *Important test car in the development of the model*
- *Known history, has remained with the constructor throughout its life*
- *Driven by Tambay, Warwick and Jaussaud in extensive testing*

Ces essais se poursuivent du 6 au 10 février sur le circuit Paul Ricard, RE 50-OI étant confiée à Warwick. « Je freine trop tôt par manque de confiance dans la suspension », indique-t-il au début. Il est chronométré à 301,5 km/h sur la ligne droite du Beausset et, le 9 février, il souligne : « Le vent est dangereux dans la Verrerie et le double droit du Beausset », où Tambay sort de piste pour cette raison quelques heures plus tard à bord d'une autre RE 50.

RE-01 was the first of the ten RE 50s built by Renault Sport (of which only five remain today). For the first six months of the year, the car was reserved for numerous tests and experiments, which are described in detail in the excellent book Renault F1, Les années turbo (Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage, published by Albin Michel in 1991), from which much of the information below is taken.

The car made its debut on 14 December 1984 at Le Castellet for five days of testing with Patrick Tambay, who was joined by Derek Warwick for two further sessions on 4/5 January. It was equipped at this time with hydraulic suspension. On 16 January, the team met again in Rio to prepare for the first Grand Prix of the season: Warwick continued the development work, tracking down the teething problems on the car; while carrying out tyre and endurance tests, both with and without the hydraulic suspension.

Testing continued from 6-10 February at the Paul Ricard track, with Warwick driving it. "I'm braking too early, because I don't have enough confidence in the suspension", he indicated at the start. He was timed at 301.5kph on the main straight and on 9 February he stressed: "The wind is dangerous in the Verrerie and Double Droite du Beausset corners", where Tambay came off the track for this very





C'est ensuite à Kyalami que se rend l'équipe de Renault Sport, du 27 février au 3 mars, pour de nombreux tests avec une carrosserie à « flux interne » ou « flux externe », différents turbos, boîtiers d'injection, freins en carbone... Warwick conclut le 3 mars : « La voiture est stable. » Une semaine plus tard, sur le circuit d'essai Michelin à Ladoux, les mouvements de la voiture sont analysés par la présence d'une caméra Thomson embarquée, Tambay étant au volant.

On retrouve l'équipe un mois plus tard à Zolder, en Belgique, où Warwick effectue un essai d'endurance : « Les pneus sont constants mais assez longs à chauffer, le temps de réponse du moteur est très bon. » Du 16 au 18 avril, c'est au tour de Patrick Tambay de prendre la volant de la RE 50-01 à Dijon, en prévision du Grand Prix de France le 20 mai. Il travaille sur l'équilibre dynamique et obtient « une bonne balance pour la voiture sauf à l'entrée de l'épingle où elle sous-vire et rend le freinage difficile. » Après un passage à Ladoux les 19 et 20 avril, la voiture réalise plusieurs tests sur la base de Crucey, entre les mains de Jean-Pierre Jaussaud.

RE 50-01 effectue encore deux longues séances d'essai d'une part à Dijon, du 5 au 7 juin avec Derek Warwick, puis sur le circuit Paul Ricard, du 27 au 30 juin également avec Warwick. Remarque amusante : « La boîte n'est pas très bonne mais c'est quand même la meilleure que j'ai eue. »

RE 50-01 a participé à ces fascinants travaux de mise au point et, à l'issue de la saison, elle avait couvert 9 709 km, un des kilométrages les plus élevés des monoplaces Renault de cette décennie. Preuve de sa contribution significative à l'aventure Renault en F1.

A la fin de la saison, RE 50-01 a été transmise par Renault Sport au département des Relations Publiques de Renault, pour une existence plus paisible. Elle a pris part à diverses expositions et démonstrations dynamiques lors des World Series Renault, avant d'être définitivement remisée. Aux couleurs de Patrick Tambay et portant le numéro 15, incomplète en mécanique mais forte d'un historique détaillé et vendue directement par le constructeur, elle constitue un témoignage historique de l'aventure des Renault turbo en Formule 1. Les spécialistes et passionnés sauront le reconnaître.

reason a few hours later, driving another RE 50.

It was to Kyalami that the Renault Sport team headed next, from 27 February to 3 March, for a series of tests using a body with an 'internal' or 'external' airflow, various turbos, injection housings and carbon brakes ... On 3 March, Warwick concluded: "The car is stable." A week later, on the Michelin test track at Ladoux, the car's movements were analysed by means of a Thomson on-board camera, with Tambay at the wheel.

A month later, the team was at Zolder in Belgium, where Warwick carried out an endurance test: "The tyres perform consistently but take quite a long time to warm up, the response time of the engine is very good." From 16–18 April, it was Tambay's turn to drive RE 50-01 at Dijon, ahead of the French Grand Prix on 20 May. He worked on its dynamic balance and obtained "A good balance, except at the entry to the hairpin, where the car understeers and makes braking difficult." After a visit to Ladoux on 19/20 April, the car performed several tests on the former airbase at Crucey, driven by Jean-Pierre Jaussaud.

RE 50-01 carried out two more lengthy test sessions, the first at Dijon from 5–7 June and the second at the Paul Ricard track, both with Warwick, who made this amusing remark: "The gearbox isn't very good, but for all that, it's the best I've had."

This RE 50-01 played its part in this fascinating development work, and at the end of the season, it had covered 9709km, one of the highest figures recorded by any Renault single-seater that decade. Proof of the significant contribution it made to Renault's F1 story.

At the end of the season, RE 50-01 was transferred to Renault's Public Relations department to lead a quieter life. It took part in various displays and driving demonstrations during the World Series by Renault, before being permanently put into storage. Bearing Patrick Tambay's colours and the racing number 15, mechanically incomplete, but coming with a detailed history and being sold directly by the manufacturer; it represents a historical testimony to the glory years of the Renault turbos in Formula 1. Specialists and enthusiasts alike will be sure to recognise it.

1985 RENAULT RE 60-OIB FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° 01
Moteur n° 393

200.000 - 300.000 €

- Monoplace de la fascinante époque turbo
- Restée chez le constructeur depuis l'origine, traçabilité exemplaire
- Utilisée jusqu'en 2007 par Erik Comas
- Projet de remise en route très intéressant

- *Single-seater from the fascinating turbo era*
- *Perfect history, owned by Renault from new*
- *Used until 2007 by Erik Comas*
- *Very interesting recommissioning project*



À l'issue de la saison 1984, l'équipe Renault est un peu ébranlée : résultats décevants, départ de Gérard Larrousse puis de Michel Tétu chez Ligier. Les journalistes ont de quoi se poser des questions, comme le fait Gérard Flocon dans L'Automobile Magazine : « Est-ce l'impasse ou, au contraire, faut-il s'attendre à un renouveau ? » La réponse est donnée par Max Mangenot, PDG de Renault Sport : « Après Kyalami (en 1983, quand Prost perd le titre au profit de Piquet), nous aurions tout aussi bien pu nous arrêter. C'était ce qu'il y avait de plus simple mais nous ne l'avons pas fait, car nous considérons que la Formule 1 constitue toujours un objectif indispensable pour la Régie. » Ce que confirme Gérard Toth, successeur de Gérard Larrousse à la tête de Renault Sport : « En 1985, nous devons atteindre le meilleur niveau. »

Renault ne jette donc pas l'éponge et dévoile en janvier 1985 sa nouvelle monoplace, la RE 60, confiée à ses deux pilotes Patrick Tambay et Derek Warwick. Affichant une jolie silhouette effilée proche de la RE 50, elle en diffère par la position des radiateurs qui ne sont plus inclinés par rapport au sol, mais par rapport à l'axe de la voiture, ce qui permet à l'air chaud d'être évacué sur les côtés et de ne pas gêner le flux d'air sur l'aileron arrière. Les suspensions sont profondément remaniées et surtout cette monoplace va disposer d'un nouveau moteur, désigné EFI5, dont Bernard Dudot dira, à propos de sa toute dernière version de 1986 (EFI5C), que « c'est le meilleur de la lignée des moteurs Renault F1 à turbo. » Ce V6 peut disposer de 1 000 ch en qualifications mais, dans un premier temps, les voitures doivent se contenter du moteur EF4 bis, version intermédiaire bénéficiant de nombreux aménagements de l'EFI5. >>>

At the end of the 1984 season, the Renault team was rather shaken, following disappointing results and the departures of Gérard Larrousse and then of Michel Tétu for Ligier. It left journalists asking questions, as Gérard Flocon did in L'Automobile Magazine: "Is this a dead end or, on the contrary, should we expect a fresh start?" The answer was given by Max Mangenot, CEO of Renault Sport: "After Kyalami [in 1983, when Prost lost the title to Piquet], we could simply have stopped. That would have been the easiest thing to do, but we chose not to, as we felt that Formula 1 remained an essential objective for Renault." This was confirmed by Gérard Toth, who took over from Larrousse as the head of Renault Sport: "In 1985, we had to reach the highest level." Renault did not therefore throw in the towel, and in January 1985 it took the wraps

off its new racing car, the RE 60, assigned to its two drivers, Patrick Tambay and Derek Warwick. With an attractive streamlined shape similar to the RE 50, it had differently placed radiators: these were no longer angled in relation to the ground, but in relation to the centreline of the car, allowing the hot air to escape at the sides without obstructing the flow of air over the rear spoiler. The suspension was completely reworked and, above all, the car had a new engine, the EFI5, which Bernard Dudot, speaking of its ultimate version in 1986 (the EFI5C), described as "the best of all the Renault F1 turbo engines". In qualifying trim, the V6 could produce 1000bhp, but to begin with, the cars had to make do with the EF4B engine, an interim version which benefitted from many of the changes made to the EFI5. >>>



>>> La saison 1985 ne répondra toutefois pas aux attentes de l'équipe Renault-Elf, et les meilleurs résultats sont deux troisièmes places pour Patrick Tambay : le 21 avril au Grand Prix du Portugal, sous la pluie, et le 9 mai à Imola. Lors des autres épreuves, l'équipe ne parvient à s'imposer ni aux essais ni en course, la voiture souffrant de performances insuffisantes et d'une fiabilité imparfaite. C'est d'autant plus frustrant que l'écurie Lotus, qui utilise le même moteur Renault EFL5, obtient de meilleurs résultats. Ayrton Senna signe huit pole-positions et décroche deux victoires au Portugal et en Belgique, son coéquipier Elio De Angelis obtenant lui aussi une victoire, à San Marin.

Les conséquences de ces résultats n'attendent pas la fin de l'année et, le 27 août 1985, Georges Besse, président de Renault, annonce l'arrêt de la compétition en Formule 1. C'est à la fois une déception et un paradoxe : Renault, pionnier des moteurs turbo en F1, se retire alors que toutes les autres équipes ont adopté la technique initiée par le constructeur français.

La vocation sportive reste toutefois bien ancrée dans la culture de la marque au losange, qui continue de fournir en 1986 ses moteurs V6 turbo à Lotus, Ligier et Tyrrell, avant de revenir en 1989 avec un autre moteur innovant, un V10 atmosphérique. Mais c'est une autre histoire...

La RE 60-OIB présentée ici fait partie des huit RE 60 fabriquées par Renault Sport, toutes restées chez le constructeur sauf deux coques fournies à Henri Julien, fondateur d'AGS qui les utilisera pour réaliser deux monoplaces de F1. Apparue en juillet au Grand Prix de France, la RE 60B était

30 kg plus légère et présentait quelques modifications comme des pontons plus bas, des roues avant différentes, un nouveau saute-vent, un capot arrière plus étroit, des radiateurs d'huile disposés différemment, de nouvelles transmissions.

Cette monoplace a été principalement utilisée à des fins de développement et de mise au point, avec de nombreux essais entre les mains des pilotes de l'équipe, Patrick Tambay et Derek Warwick.

Une fois sa carrière en course terminée, cette RE 60-OIB a été livrée fin 1985 par Renault Sport à Renault Relations Extérieures, et elle est ensuite restée chez le constructeur sans discontinuer. Elle a été utilisée en démonstration, sa dernière sortie ayant eu lieu en 2007 lors des World Series, confiée à Erik Comas. Ayant souffert à ce moment-là d'une casse du V6 turbo, jamais réparé, elle est restée ensuite immobilisée et c'est ce même moteur qui l'équipe encore aujourd'hui. Par ailleurs

quasi complète en mécanique, avec ses périphériques, elle porte le nom et le numéro 15 de P. Tambay, et affiche les couleurs jaune et noir caractéristiques des Renault de compétition de cette époque. Elle constitue une base rare et précieuse pour une restauration qui lui permettra de prendre part aux démonstrations historiques dont elle sera à coup sûr une des vedettes. Bien qu'elle n'ait pas pu se hisser au niveau des meilleures, elle reste une monoplace à la conception avancée, témoin précieux d'une des périodes les plus fascinantes de l'histoire de la Formule 1.

>>> *The 1985 season did not, however, live up to the expectations of the Renault-Elf team and its best results were two third-place finishes for Tambay: on 21 April at the Portuguese Grand Prix, in the rain, and on 9 May at Imola. In the other rounds, the team failed to deliver, whether in testing or in the race itself, the car suffering from inadequate performance and patchy reliability. It was all the more frustrating as the Lotus team, using the same Renault EFL5 engine, achieved better results. Ayrton Senna claimed eight pole positions and two victories, in Portugal and Belgium, while his team-mate Elio De Angelis also won one race, at San Marino.*

The consequences of these results would be felt well before the end of the year: on 27 August 1985, Georges Besse, Renault's chairman, announced its withdrawal from competition in Formula 1. It was both a disappointment and a paradox: Renault, the pioneer in using turbocharged engines in F1, pulled out just as all the other teams had adopted the technology introduced by the French manufacturer.

Its sporting vocation nonetheless remained firmly rooted in Renault's culture, and in 1986 it continued to supply its V6 turbo engines to Lotus, Ligier and Tyrrell, before returning in 1989 with another innovative engine, a naturally-aspirated V10. But that's another story ...

RE 60-OIB presented here is one of the eight RE 60s built by Renault Sport, all of which remained with the manufacturer, except for two bodyshells supplied to Henri Julien, the founder of

AGS, who used them to produce two F1 single-seaters. The RE 60B first appeared at the French Grand Prix in July: it was 30kg lighter and featured various modifications, such as lower sidepods, different front wheels, a new aero screen, a narrower rear engine cover, differently placed oil coolers and a new transmission.

This car was primarily used for development work, with numerous tests carried out by the team's drivers, Tambay and Warwick.

Once its racing career was over, the RE 60-OIB was delivered by Renault Sport at the end of 1985 to Renault's Public Relations department, and it has remained with the manufacturer ever since. It was used for demonstrations, with its last outing in 2007 during the World Series, driven by Erik Comas. Having suffered on this occasion from a failure of the V6 turbo, which has never been repaired, it has been immobilized since then and still has the same engine today. It is otherwise virtually complete mechanically and has all its ancillaries; it bears Patrick Tambay's name and racing number 15 and sports the black and yellow colour scheme characteristic of Renault's racing cars at the time. It would make a rare and valuable basis for a restoration enabling it to take part in historic demonstration events, where it would undoubtedly be one of the stars. Although it failed to reach the very highest level, it remains a racing car with an advanced design, an invaluable witness to one of the most fascinating chapters in the history of Formula 1.





Stand Renault, Grand Prix de Belgique, Spa, 15 septembre 1985 © Renault communication - DR





103

RENAULT F1 TEAM ♦

Kit mécanicien

Comportant un casque de stand aux couleurs de Renault F1 orné du losange, une combinaison et une paire de chaussures Puma taille 8, un scooter vendu en l'état, sans titre de circulation

Including a Renault F1 pit helmet and a mechanic suit decorated with the logo, a pair of size 8 Puma shoes, and a scooter sold as is, unregistered

1.500 - 2.500 €
Sans réserve / No reserve



104

Jarno Trulli Bell Helmets, saison 2002 ♦

Casque replica, Alpinestars –
combinaison replica

Reprenant les logos des sponsors
et les couleurs du pilote, le
casque marqué 2002 Team Replica.
Ces répliques sont des pièces de
présentation et ne peuvent être
utilisées

*Replica helmet, and Alpinestars
racing suit replica for collectors
only, not for use*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



106

RENAULT F1 TEAM ♦

Kit mécanicien

Comportant un casque de stand aux
couleurs de Renault F1 orné du
losange, une combinaison et une
paire de chaussures Puma taille
8, un scooter vendu en l'état,
sans titre de circulation

*Including a Renault F1 pit
helmet and a mechanic suit
decorated with the logo, a
pair of size 8 Puma shoes,
and a scooter sold as is,
unregistered*

1.500 - 2.500 €
Sans réserve / No reserve



105

Sébastien Grosjean RENAULT F1 – PUMA ♦

Combinaison

Combinaison replica reprenant les
logos des sponsors. Cette réplique
est une pièce de présentation et ne
peut être utilisée

*Racing suit replica for collectors
only, not for use*

400 - 600 €
Sans réserve / No reserve



107

1991 MOTEUR MAQUETTE RENAULT RS03 V10 N°10

Numéro 242

Selon les archives du constructeur, il a été utilisé pour des tests d'endurance sur banc d'essais dans le courant du mois de juin 1991. Il constitue une maquette particulièrement attractive du moteur qui équipait les Williams FW14 de Mansell et Patrese et qui allait connaître la consécration dans son évolution pour la saison 1992. Monté sur un pied d'exposition

V10 display engine developed in the RS03 version for the 1991 season, which equipped Mansell and Patrese's Williams FW14 cars.

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / No reserve



108

1996 MOTEUR MAQUETTE RENAULT RS08 V10

Numéro 1084

Moteur maquette V10 type RS08 construit en 1996 pour l'écurie Benetton. Moteur ayant participé à trois Grand-Prix du Championnat du monde. Deux avec Gerhard Berger, à Imola pour le Grand Prix de San Marin où il se classe troisième (avec 196/05) et à Monza (196/04), et un avec Jean Alesi, lors du Grand Prix du Portugal où il se classe quatrième avec (196/07).

RS08 V10 display engine built in 1996 for the Benetton team. Engine used in three World Championship Grand Prix races. Two with Gerhard Berger, at Imola for the San Marino Grand Prix, where he finished third (with 196/05), and at Monza (196/04), and one with Jean Alesi, at the Portuguese Grand Prix, where he finished fourth (with 196/07).

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / No reserve

109

1996 MOTEUR MAQUETTE RENAULT RS08 V10

Numéro 1027

Moteur maquette V10 type RS08 construit en 1996 pour l'écurie Benetton. Moteur ayant participé à trois Grand-Prix du Championnat du monde. Après plusieurs séances de rodage en début d'année, ce moteur équipe la B196/03 avec laquelle Gerhard Berger se classe en quatrième position du Grand Prix d'Australie. Il équipe ensuite la B196/06 qui est la voiture de Jean Alesi lors du Grand Prix de Monaco le 19 mai.

RS08 V10 display engine built in 1996 for the Benetton team. Engine used in three World Championship Grand Prix races. After several test sessions at the beginning of the year, this engine was fitted to the B196/03, with which Gerhard Berger finished fourth in the Australian Grand Prix. It was then fitted to the B196/06, Jean Alesi's car at the Monaco Grand Prix on May 19.

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / No reserve



1986 TYRRELL 015 FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° 380T
Moteur n° EF15 501

130.000 - 180.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Historique suivi, cédée à Renault directement par Philippe Streiff
- Équipée d'un V6 turbo Renault type EF15 (incomplet)
- Belle présentation cosmétique

- Well-documented history, transferred directly to Renault by Philippe Streiff*
- Fitted with a type EF15 Renault V6 turbo engine (incomplete)*
- Attractively presented*

Alors que, au début des années 1980, les moteurs turbo s'imposent progressivement en Formule 1, Tyrrell, qui s'est notamment distinguée en 1968 en permettant à Jackie Stewart et sa Matra de décrocher le titre de Champion du Monde de F1, est la dernière écurie à rester fidèle au V8 Ford atmosphérique. Jusqu'au Grand Prix d'Autriche du 19 août 1984 où aucun des deux pilotes Tyrrell, Stefan Johansson et Stefan Bellof, ne parvient à se qualifier. L'écurie anglaise doit donc se mettre au goût du jour et le fait en signant un accord avec Renault pour la fourniture d'un V6 turbo. C'est lui qui équipe la Tyrrell 014 qui succède au cours de la saison 1985 à la Tyrrell 012 atmosphérique, et qui permet à l'équipe britannique de rester dans la course. Elle est elle-même remplacée lors de la saison 1986 par la Tyrrell 015 qui fait ses premières armes au Grand Prix de Monaco. Mais, bien que la voiture soit assez fiable et que l'écurie fasse courir les excellents pilotes que sont Martin Brundle et Philippe Streiff, elle manque de mise au point et peine à marquer

des points au championnat. Elle signe sa meilleure performance au dernier Grand Prix de la saison, en octobre en Australie, où Brundle et Streiff finissent 4e et 5e. Il faut préciser que les moteurs fournis par Renault à Tyrrell sont des moteurs « client » qui ne correspondent pas à la toute dernière version, au contraire de Lotus qui bénéficie d'un contrat plus favorable. Tyrrell se classe finalement septième au Championnat constructeur 1986.

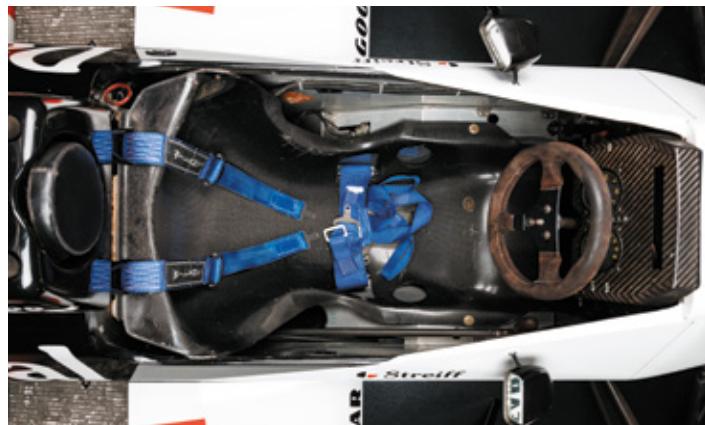
A l'issue de la saison 1986, Philippe Streiff a l'opportunité

At the start of the 1980s, while turbocharged engines gradually took hold in Formula 1, Tyrrell – which had made its mark in 1968 when it enabled Jackie Stewart and his Matra to win the F1 World Championship – was the last team to remain faithful to the naturally-aspirated Ford V8. Until, that is, the Austrian Grand Prix on 19 August 1984, at which neither of Tyrrell's drivers, Stefan Johansson and Stefan Bellof, managed to qualify. The English team had to move with the times and therefore signed an agreement

with Renault for the supply of a V6 turbo. This was fitted to the Tyrrell 014, which took over from the naturally-aspirated Tyrrell 012 during the 1985 season and allowed the British team to remain competitive. This was in turn replaced during the 1986 season by the Tyrrell 015, which made its debut at the Monaco Grand Prix. However, although the car was quite reliable and the team had two excellent drivers in Martin Brundle and Philippe Streiff, it was underdeveloped and struggled to score any points in the championship. Its best performance was in the final Grand Prix of the season, in October in Australia, where Brundle and Streiff finished 4th and 5th. It should be noted that the engines Renault supplied to Tyrrell were 'customer' engines and not to the latest specification, unlike Lotus, which had a more favourable contract. In the end, Tyrrell finished seventh in the 1986 Constructors' Championship.

At the end of the 1986 season, Streiff had the opportunity to





de récupérer une monoplace Tyrrell 015 et, en 1994, il accepte de l'échanger avec le service des Relations Publiques de Renault, contre la monoplace Renault RE50-O8 de 1984. Un courrier daté du 9 mai 1995, signé par Jean Robert, directeur du département Patrimoine et Innovation, et qui se recommande d'Alain Dubois-Dumée, directeur de la Communication, atteste de cette transaction. Il est contresigné par Philippe Streiff lui-même. La voiture fait ensuite l'objet d'une remise en état cosmétique aux ateliers Betesta pour pouvoir être utilisée à des fins d'exposition.

Elle est notamment prêtée au musée Matra de Romorantin au début de l'année 2002, puis à nouveau en 2009 et elle est exposée en janvier 2006 lors d'une opération « portes ouvertes » à la succursale de Renault-Boulogne. En septembre 2006, elle prend part à l'opération « World Series by Renault », au Mans.

Elle se présente aujourd'hui dans une livrée proche de celle qu'elle portait à Monaco, avec le nom de Philippe Streiff et son numéro 4, en plus des autocollants des sponsors de cette époque dont Data General et Kelémata, marque italienne de cosmétiques et parfumerie. Elle est équipée d'un moteur type EFl5, n°501, qui est

toutefois incomplet. L'habitacle très sommaire ne comporte que deux instruments, compte-tours et manomètre de pression de turbo, de rares interrupteurs et son volant d'époque, patiné par les mouvements du pilote.

Avec son V6 turbo et sa belle livrée blanche, cette Tyrrell illustre la saga des moteurs Renault turbo en Formule 1 et rappelle qu'ils ont équipé d'autres équipes que celle du constructeur, preuve de leurs performances et de leur excellente réputation parmi les écuries en lice. Tout en nous rappelant les qualités d'un pilote de talent, stoppé trop brusquement par son grave accident en 1989, cette voiture représente une opportunité rare d'acquérir une monoplace de cette période, une des plus fascinantes de l'histoire de la F1.

acquire one of the Tyrrell 015s, and in 1994, he agreed with Renault's Public Relations department to swap it for the 1984 Renault RE50-O8 racing car. A letter dated 9 May 1995, signed by Jean Robert, the director of the Heritage and Innovation department and citing Alain Dubois-Dumée, Renault's Communications director, confirms the transaction. It is countersigned by Philippe Streiff himself. The car then received a cosmetic restoration in the Betesta workshops so that it could be used for display purposes.

In particular, it was loaned to the Matra museum in Romorantin at the start of 2002, and again in 2009, and in January 2006, it was displayed at an open day at Renault's showroom in Boulogne. In

September 2006, it took part in the 'World Series by Renault' operation at Le Mans.

It is presented today in colours close to those in which it raced at Monaco, with Philippe Streiff's name and his number 4, as well as stickers of its sponsors at the time, among them Data General and Kélémata, an Italian cosmetics and perfume brand. It is fitted with a type EFl5 engine, no. 501, which is, however, incomplete. The very basic cockpit has only two instruments – a rev counter and turbo boost gauge – a few switches and its steering wheel from the period, worn smooth by the driver's movements.

With its V6 turbo and attractive white livery, this Tyrrell illustrates the epic tale of Renault's turbo engines in Formula 1 and is a reminder that they were used by other teams and not just Renault itself, proof of their performance and their excellent reputation among the teams in contention. A reminder too of the skill of a talented driver, whose career came to far too sudden an end with his serious accident in 1989, this car represents a rare chance to acquire a single-seat racing car from this period, one of the most fascinating in the history of Formula 1.

111

2001 CELLULE BENETTON B201 AVEC ENSEMBLE DE PIÈCES ♦

Châssis n° B201-07

Ensemble de pièces très intéressantes, incluant une cellule en carbone de Benetton B201 portant encore sa plaque de châssis Benetton Formula ltd B201-07. Elle est partiellement agrémentée de ses parties d'habillage latéraux, de l'aileron avant et arrière, des trains roulants avants incluant certains éléments de freinage (étrier AP Racing, écopes de refroidissement), des triangles de suspension arrière démontés ainsi que de trois jantes OZ.



Very interesting set of parts, including a Benetton B201 carbon cell still bearing its Benetton Formula Ltd B201-07 chassis plate. It is partially fitted with its side panels, front and rear spoilers, front suspension including some brake components (AP Racing caliper, cooling scoop), dismantled rear suspension wishbones and three OZ rims.

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / No reserve

112

1995 MOTEUR MAQUETTE RENAULT RS07 V10 ♦

Numéro 841/6

Magnifique moteur maquette V10 type RS07 qui a la particularité d'avoir été utilisé principalement lors de test lors de la saison 1995. Nous avons le détail de son utilisation et, fait exceptionnel, il a roulé lors de test avec Michael Schumacher à Jerez le 20 avril sur la Benetton 195/03, puis sur la Williams FW17/01 avec Damon Hill le 1 juin à Silverstone, et enfin sur la même monture avec Jacques Villeneuve le 4 octobre 1995 à Imola.



This RS07 V10 display engine is notable for having been used mainly for testing during the 1995 season. It was tested by Michael Schumacher in Jerez on April 20 in the Benetton 195/03, then in the Williams FW17/01 with Damon Hill on June 1 at Silverstone, and finally in the same car with Jacques Villeneuve on October 4, 1995, at Imola.

10.000 - 20.000 €

Sans réserve / No reserve

113

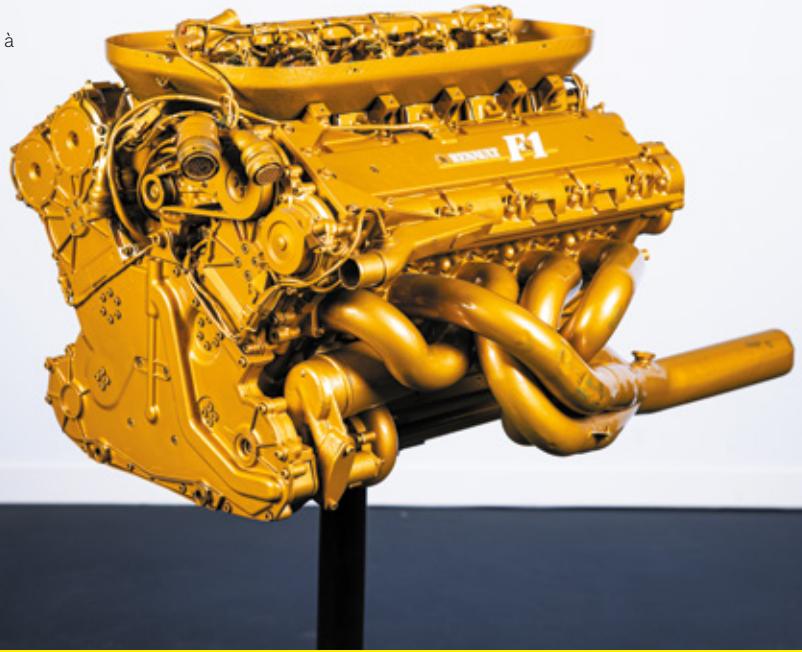
1992 MOTEUR MAQUETTE RENAULT RS04 V10 ♦

Numéro 354

Moteur maquette V10 né en version RS04 pour la saison 1992. Selon les archives du constructeur, il a été utilisé pour des tests d'endurance sur banc d'essais de mai à juin 1992. Il est ensuite déclaré HS dans les archives du constructeur après des essais privés à Silverstone le 25 juin 1992. Il va être alors utilisé à des fins de marketing et entièrement peint en couleur doré, certaines pièces d'habillage proviendraient d'un RS05. Une photo célébrant les succès de Renault en formule 1 et réunissant Bernard Dudot, Louis Schweitzer et Patrick Faure, entourant ce moteur à la couleur éclatante existe dans les archives.

V10 model engine born in RS04 version for the 1992 season. It was then declared out of service in the manufacturer's archives after private testing at Silverstone on June 25, 1992. It was then used for marketing purposes and painted entirely in gold, with some bodywork parts reportedly coming from an RS05. A photo celebrating Renault's successes in Formula 1, showing Bernard Dudot, Louis Schweitzer, and Patrick Faure surrounding this brightly colored engine, exists in the archives.

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / No reserve



114

1985 MOTEUR MAQUETTE RENAULT EFI5 V6 TURBO ♦

Numéro 367T

Moteur 6 cylindres en V turbocompressé de 1494 cm³. Il est identifié en tant que maquette n°1 1985 chez le constructeur. Il semble être accompagné de ces périphériques et il est vendu avec sa caisse de transport Renault Sport.

1985 Renault EFI5 V6 Turbo display engine Number 367T. It is identified as model no. 1 1985 by the manufacturer. It appears to come with these accessories and is sold with its Renault Sport transport case.

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / No reserve

1983 RENAULT RE 40-00 FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° RE 40-00
Moteur n° 17T

300.000 - 500.000 €

- Voiture d'Alain Prost au Grand Prix des États-Unis 1983, à Long Beach
- Utilisée presque exclusivement par Alain Prost pour des essais privés sur les plus grands circuits du monde
- Une des monoplaces Renault les plus abouties de cette période

• *Alain Prost's car at the 1983 United States Grand Prix at Long Beach*

• *Used almost exclusively by Alain Prost for private testing on the world's greatest circuits*

• *One of the most accomplished Renault single-seaters of the period*



Première monoplace Renault à coque en carbone, la RE 40 est particulièrement aboutie et permet à Renault de signer sa meilleure saison ! Alain Prost termine en effet deuxième au Championnat du Monde 1983, passant à deux doigts du titre mondial. Ce brillant résultat repose sur l'expérience acquise par la marque française en matière de turbo, technique qu'elle maîtrise bien et qui lui permet d'obtenir, en fonction des configurations, une puissance de 650 à 750 ch du V6 double turbo, à plus de 11 000 tr/mn.

La présente voiture, qui fait partie des sept RE 40 produites par Renault Sport et dont six sont restées chez Renault depuis l'origine, a largement contribué à ce succès, car elle a été utilisée par Alain Prost pour de nombreux essais pendant toute la première moitié de la saison, tout en participant également au Grand Prix des États-Unis, en mars à Watkins Glen. Fait exceptionnel, elle est accompagnée de son livre de bord de l'époque, sous la forme d'un classeur manuscrit où sont enregistrées toutes les sorties de la voiture, les réglages, les modifications, les remarques des pilotes... Un document aussi précieux qu'émouvant, >>>

The first Renault single-seater with a carbon fibre bodyshell, the RE 40 was a particularly accomplished design and enabled Renault to enjoy its best ever season! Alain Prost finished second in the 1983 World Championship, narrowly missing out on the title. This outstanding result was based on the expertise the French firm had built up in turbocharging, a technology of which it had an excellent command and which allowed it to obtain – depending on how the engine was set up – peak power of 650–750bhp from the twin-turbo V6, at more than 11,000rpm.

This car, one of the seven RE40s produced by Renault Sport, of which six have stayed with Renault Sport since they were built, made a major contribution to this success, as it was used extensively by Prost for testing throughout the first half of the season and also competed in the United States Grand Prix in March at Watkins Glen. Exceptionally, the car comes with its logbook from the period, in the form of a handwritten binder recording each time the car was taken out on track, with the settings used, the changes made and the drivers' comments ... A document which is as precious as it is moving, where the notes >>>





>>> où les inscriptions au stylo ou au crayon tranchent avec les données informatiques qui rythment aujourd'hui la Formule 1. Il complète les informations contenues dans l'excellent ouvrage *Renault F1, Les années turbo* (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage).

Cette voiture fait ses premiers tours de roues le 20 janvier à Montlhéry pour une courte séance privée d'une quarantaine de km. Elle est ensuite envoyée à Rio, au Brésil, pour trois jours d'essais privés sur le circuit de Jacarepaguá les 25, 28 et 29 janvier entre les mains d'Alain Prost. Tout premiers commentaires : « Siège pas bien, air chaud dans cockpit, l'aileron touche à l'avant, l'adhérence est bonne, l'huile de boîte de vitesses est à 88°, puis à 110° !!! » Les deux premiers jours, Prost dégoussit cette nouvelle voiture et tout est passé en revue. Il procède par petites séries et boucle 57 tours, avant d'attaquer le troisième jour les essais de pneus sur 81 tours, essayant huit combinaisons.

La voiture est ensuite envoyée aux États-Unis, à Willow Springs, pour des essais privés le 23 mars en vue du Grand Prix de Long Beach prévu le 27. Le 25, elle participe aux essais officiels et Prost commente : « Les freins bloquent à l'avant, la voiture est bien dans les virages serrés, mais elle manque de motricité. » Les choses ne vont guère mieux le deuxième jour et Prost signe le septième temps, pour terminer onzième le jour de la course, au volant de cette même voiture.

En prévision du Grand Prix de France, RE 40-00 se rend les 8 et 9 avril sur le circuit Paul Ricard pour des essais privés. Les ingénieurs se concentrent sur le mauvais fonctionnement du moteur, dont l'électronique est peut-être perturbée par des interférences avec le carbone de la nouvelle coque. Malgré les efforts, Prost conclut le premier jour : « Rien de mieux. Inconduisible. » Heureusement les choses s'améliorent le lendemain et Prost effectue des essais de suspension et d'aérodynamique. Cette même voiture participe ensuite à la deuxième journée d'essais du Grand Prix de France, avec Eddie Cheever, mais ne prend pas le départ de la course. Au volant d'une autre RE 40, Alain Prost remporte l'épreuve !

Pour RE 40-00, les essais privés se poursuivent les 22 et 23 avril à Spa-Francorchamps. Prost se concentre sur les pneus, la suspension et l'aérodynamique, puis Cheever lui succède pour de petites séries avant l'arrivée de la pluie en fin d'après-midi. Les 3 et 4 mai, c'est à Dijon que se rend l'équipe pour reprendre les essais, avec tests par Prost de différents ailerons et aménagements de pontons. En vue du Grand Prix de Grande-Bretagne prévu le 16 juillet à Silverstone, RE 40-00 prend la direction de ce circuit pour des essais du 21 au 23 juin. Avec méthode, Alain Prost peaufine la mise au point de la voiture sur ce tracé, tant en aérodynamique que suspension et pneus. A la fin de ces trois journées intenses, au cours

>>> made with a pen or pencil are in sharp contrast to the computer data that is the rule in Formula 1 today. It supplements the information in the excellent book *Renault F1, Les années turbo* (1991, Jean-Louis Moncet, Bernard Dudot, Jean Sage).

This car first took to the track on 20 January at Montlhéry for a short private session of some 40km. It was then sent to Rio de Janeiro in Brazil, for three days of private testing at the Jacarepaguá circuit on 25, 28 and 29 January, driven by Prost. His first comments were: "Seat not right, hot air in the cockpit, front spoiler touching the ground, good grip, gearbox oil temperature 88°, then 110°!!!". Over the first two days, Prost knocked the rough edges off the new car, and everything was reviewed. He did this over a series of short sets of laps, covering 57 laps in all, before testing the tyres on the third day, trying eight different combinations over 81 laps.

The car was then sent to Willow Springs in the US, for private testing on 23 March, ahead of the Long Beach Grand Prix scheduled for the 27th. On the 25th, it took part in the official tests and Prost commented: "The brakes are locking up at the front, the car is good in tight corners, but lacks traction." Things were scarcely any better the second day and Prost set the seventh-fastest time, finishing eleventh on the day of the race, driving this very car.

In preparation for the Grand Prix de France, RE 40-00 made its way to the Paul Ricard track on 8/9 April for private testing. The engineers focused on the poor running of the engine, the electronics for which were possibly affected by interference from the carbon fibre used in the new bodyshell. Despite their efforts, Prost concluded on the first day: "No better. Undriveable." Fortunately, things improved the next day and Prost carried out tests on the suspension and aerodynamics. The car then took part in the second day of testing for the Grand Prix de France with Eddie Cheever, but did not compete in the race itself. Driving another RE 40, Prost won the Grand Prix!

For RE 40-00, the private test sessions continued on 22/23 April at Spa-Francorchamps. Prost concentrated on the tyres, suspension and aerodynamics, while Cheever took over for a series of short sets of laps before rain set in at the end of the afternoon. On 3/4 May, the team was in Dijon to resume testing, with Prost trying different spoilers and side pods. In readiness for the British Grand Prix, to be held at Silverstone on 16 July, RE 40-00 headed to the circuit for testing from 21–23 June. Prost methodically fine-tuned the car's set-up on the track, working on the aerodynamics as well as the suspension and tyres. At the end of three intense days, during which he covered



Alain Prost dans RE 40 00, Grand Prix des Etats Unis, Long Beach, 27 mars 1983 © Renault Communication DR

desquelles il a couvert 936 km, il indique : « Efficace, ne sous-vire plus, vite en action, freins limite. » Ses efforts seront couronnés de succès puisque le jour de la course, il remporte la victoire à bord d'une autre RE 40.

Dernière opération pour RE 40-00, deux jours à Hockenheim les 28 et 29 juin en prévision du Grand Prix d'Allemagne, qui doit se dérouler le 7 août. Alain Prost effectue une mise au point générale de la voiture, avec des tests de transmission, de moteur et d'aérodynamique.

Au terme de sa carrière officielle, cette voiture avait totalisé une distance de 5 450 km. Sa contribution aux bons résultats de la saison 1983 est évidente, ce qui en fait une voiture importante dans l'histoire de Renault en Formule 1.

Arrivée dans la collection en janvier 1984, elle a fait l'objet d'une remise en état cosmétique et se présente dans sa livrée d'origine aux couleurs d'Alain Prost, avec son numéro 15. Le V6 est présent à



l'arrière mais il est incomplet et ses culasses sont absentes, de même que les turbos et les éléments d'admission.

Cette voiture mérite une belle remise en état mécanique pour pouvoir à nouveau prendre la piste lors d'événements historiques où elle ne manquera pas de fasciner un public ayant en mémoire les succès des bolides jaune et noir.

936km, he declared: "Performs well, no longer understeers, quick to respond, brakes marginal." His efforts were crowned with success, as he won the race driving another RE 40.

The final mission for RE 40-00 would be the two days it spent at Hockenheim on 28/29 June, ahead of the German Grand Prix, to be held

on 7 August. Prost carried out the overall set-up of the car, with tests on the transmission, engine and aerodynamics.

At the conclusion of its official career, it had covered a total of 5,450km. Its contribution to Renault's excellent results in 1983 is clear, making it an important car in the company's history in Formula 1.

After joining the collection in January 1984, it was the subject of a cosmetic restoration and is presented in its original livery in Prost's colours, with his racing number 15. The V6 is in situ at the rear but is incomplete, missing its cylinder heads, turbos and inlet components.

This car deserves a proper mechanical restoration so that it can take to the track again at historic events, where it is sure to fascinate spectators who can recall the success these yellow and black machines enjoyed.

1984 RENAULT RE 50-09 FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° RE 50-09
Moteur n° 204T

250.000 - 350.000 €

- Plusieurs Grand Prix avec Patrick Tambay, dont Autriche et Pays-Bas
- Rare monoplace de la période turbo
- Authenticité indiscutable
- Projet unique de restauration

- Several Grand Prix with Patrick Tambay, including Austria and Netherlands*
- Rare single-seater from the turbo era*
- Unquestionably authentic*
- Unique restoration project*



Après l'amère défaite de Kyalami, le dernier Grand Prix de 1983 qui a privé Renault et Alain Prost d'un titre mondial qui était à leur portée, l'équipe reprend le championnat sur des bases différentes. Pour commencer, les pilotes changent : Alain Prost repart chez McLaren et Eddie Cheever est engagé par Alfa Romeo, si bien qu'ils sont remplacés par Patrick Tambay, qui vient de Ferrari, et Derek Warwick, qui était chez Toleman.

Sur le plan technique, la donne est nouvelle elle aussi car le règlement impose une limite de 220 litres par Grand Prix, sans ravitaillement possible en course. Ces contraintes imposent aux motoristes de se cracher dans les mains pour trouver des solutions, comme la réfrigération

du carburant pour en réduire le volume avant de remplir le réservoir, ce qui implique ensuite un système de réchauffage dans la voiture, en amont de l'alimentation. Cette situation va inciter les écuries à utiliser deux types de moteur, pour les qualifications et pour la course. Bernard Dudot, patron des moteurs chez Renault, annonce : « Pour les qualifications, je pense que nous utiliserons un peu plus de 700 ch. » Pour augmenter la puissance, un des secrets vient de la configuration des turbocompresseurs et, sur ce plan, Renault change en 1983 de fournisseur, comme le précise Dudot dans *Renault F1, les années turbo* : « KKK, le fournisseur exclusif des turbos en F1, ne souhaitait pas s'écartez des >>>

After the bitter defeat at Kyalami, the final Grand Prix in 1983, which deprived Renault and Alain Prost of the world title which was within their grasp, the team made a fresh start in the championship. First of all, there was a change of drivers. Prost left for McLaren and Eddie Cheever was hired by Alfa Romeo; they were replaced by Patrick Tambay, who joined from Ferrari, and Derek Warwick, who had been at Toleman.

On the technical side, the scenario was also new, as the regulations stipulated a maximum of 220 litres of fuel per Grand Prix, with no refuelling allowed during the race. These restrictions forced the engine designers to dig

deep to find solutions, such as refrigerating the fuel to reduce its volume before filling the tank, which in turn required a system to heat it inside the car before it was fed into the engine. This situation prompted the teams to use two types of engine, for qualifying and for the actual races. Bernard Dudot, Renault's chief engine designer, announced: "For qualifying, I think we will run a bit over 700bhp." To increase the power, one of the team's secrets came from the set-up of the turbochargers, and in this regard, Renault changed suppliers in 1983, as Dudot explained in the book Renault F1, les années turbo: "KKK, the exclusive supplier of turbochargers in F1, >>>



>>>produits fabriqués en série. Il fallait que nous nous donnions la capacité de disposer d'un matériel spécifique, évolutif et si possible en exclusivité. » Renault trouve chez Garrett, « qui a fait preuve d'un dynamisme et d'une efficacité réelle, » une oreille nettement plus attentive. Ainsi, les nouvelles données et les études techniques débouchent sur un nouveau moteur, l'EF4.

Renault garde d'ailleurs sa bonne réputation de motoriste et, pour la saison 1984, le constructeur équipe aussi deux autres écuries, Lotus et Ligier.

La nouvelle monoplace RE 50, conçue sous la responsabilité de Michel Tétu et dessinée par Yves Legal, est dévoilée en décembre 1983 lors d'une conférence de presse où Gérard Larrousse, qui dirige toujours l'équipe Renault, souligne l'appréte de la rivalité entre les concurrents, d'autant plus en 1984 avec l'arrivée des moteurs Honda et Porsche. Plus fine que sa devancière, la RE 50 est dotée d'une structure composite carbone/Kevlar et présente des extracteurs utilisant le flux des gaz d'échappement. Elle peut aussi recevoir une suspension à correcteur d'assiette hydraulique.

Malgré tous ces efforts et le fait que la fiabilité ait fait de nets progrès, la saison 1984 ne répondra pas aux espoirs du constructeur français. L'équipe souffre en début de saison de problèmes d'ajustage et les deux premiers Grands Prix se soldent pour Tambay par une panne

sèche, même s'il signe le record du tour en Afrique du Sud. En avril à Zolder, Warwick décroche une belle deuxième place et, un mois plus tard au Grand Prix de France, à Dijon, Tambay signe la pole-position et franchit deuxième la ligne d'arrivée. Mais ces succès restent sans lendemain et les résultats suivants donnent l'impression d'une équipe qui peine à exploiter tout le potentiel de la RE 50. Tambay se blesse à Monaco et ne termine que quatre des 11 Grands Prix restant, son meilleur résultat étant une cinquième place au Grand Prix d'Allemagne. Warwick sort un peu mieux son épingle du jeu, avec deux podiums : il arrive deuxième en juillet à Brands Hatch et troisième deux semaines plus tard à Hockenheim.

L'équipe Renault conclut la saison 1984 à la cinquième place du classement constructeurs (Warwick et Tambay étant septième et onzième respectivement), mais le moteur Renault n'a pas démerité puisque Lotus se place troisième des deux classements, constructeurs et pilotes, avec De Angelis. Pour la saison suivante, en plus de Lotus et Ligier, Renault fournira aussi ses moteurs à Tyrrell qui est en 1984 le tout dernier constructeur équipé d'un moteur atmosphérique, le V8 Cosworth.

Quoi qu'il en soit, le contre-coup de 1984 n'ébranle pas la confiance de Renault, comme le souligne en décembre Max Mangenot (PDG de Renault Sport) : « La Formule 1 est très bien perçue à l'intérieur

>>>*wanted to stick to its mass-produced products. We needed the ability to use specific equipment with the potential for further development and, if possible, on an exclusive basis." With Garrett, "who showed themselves to be dynamic and truly effective", Renault found a more sympathetic ear. The new data and technical studies resulted in a new engine, the EF4.*

Renault maintained its reputation as an excellent engine designer and for the 1984 season, it also supplied engines to two other teams, Lotus and Ligier.

The new RE 50 single-seater, designed under the direction of Michel Tétu and styled by Yves Legal, was unveiled in December 1983 at a press conference at which Gérard Larrousse, who was still running the Renault team, emphasized the bitter rivalry between the competing teams, especially given the arrival in 1984 of engines from Honda and Porsche. Narrower than its predecessor, the RE 50 had a composite structure made from Kevlar and carbon-fibre and featured extractors which used the flow of exhaust gases. It could also be fitted with hydraulic self-levelling suspension.

Despite all these efforts and a marked improvement in the cars' reliability, the 1984 season did not live up to Renault's hopes. The team suffered at the start of the season from problems fine-

tuning the cars' set-up, and the first two Grands Prix ended for Tambay when he ran out of fuel, even though he posted the fastest lap in South Africa. At Zolder in April, Warwick achieved an excellent second place, and a month later at the French Grand Prix at Dijon, Tambay started the race in pole position and finished second. But these successes were short-lived and the next races gave the impression of a team struggling to get the most out of the RE 50. Tambay was injured at Monaco and only finished four of the 11 remaining Grands Prix, his best result being fifth at the German Grand Prix. Warwick fared somewhat better, with two podiums: he finished second at Brands Hatch in July, and third at Hockenheim three weeks later.

The Renault team finished the 1984 season in fifth place in the Constructors' Championship (Warwick and Tambay finishing seventh and eleventh respectively), but the Renault engine put in a creditable performance, as Lotus achieved third place in both the Constructors' and Drivers' Championships, the latter with De Angelis. For the following season, as well as equipping Lotus and Ligier, Renault supplied its engines to Tyrrell, which in 1984 was the very last team to use a naturally-aspirated engine, the Cosworth V8.

In any event, the setback it suffered in 1984 did not shake





Patrick Tambay dans RE 50-09, Grand Prix d'Autriche, Zeltweg, 19 août 1984 © Renault Communication - DR



Patrick Tambay dans RE 50-09, Grand Prix de Hollande, Zandvoort, 26 août 1984 © Renault Communication - DR

comme à l'extérieur de l'entreprise. (...) Parmi les activités qui caractérisent la Régie, la Formule 1 arrive en deuxième position. » Le titre mondial n'est que partie remise...

La présente monoplace RE 50-09 ne fait son apparition qu'à mi-saison, en août au Grand Prix d'Allemagne à Hockenheim, où elle est utilisée par Patrick Tambay.

Une fois sa carrière terminée, elle est livrée en avril 1985 par Renault Sport au service des relations extérieures de Renault, pour intégrer le patrimoine. Elle fait partie des dix exemplaires de RE 50 produits, dont cinq ont été détruits ou casstés, ce qui en fait une pièce d'une grande rareté, restée depuis l'origine chez le constructeur. Portant sur le flanc gauche le nom de P. Tambay et à droite celui de D. Warwick, tout en affichant le numéro 15 de Tambay, elle semble complète et présente une remarquable authenticité. Elle reste un rare et précieux témoin d'une période qui a marqué



l'histoire de la Formule 1, avec un constructeur pionnier de la technique du turbocompresseur. Une fois remise en état, elle sera accueillie avec enthousiasme aux événements historiques les plus prestigieux, dont elle constituera une des stars incontestées.

Renault's confidence, as Max Mangenot, CEO of Renault Sport, stressed that December: "Formula 1 is very well regarded, both inside and outside the business. (...) Among the activities that characterize Renault, Formula 1 comes second." The world title was merely postponed ...

This particular RE 50-09 single-seater only took its bow in mid-season, at the German

Grand Prix at Hockenheim in August, where it was driven by Tambay.

Once its career was over, it was delivered by Renault Sport in April 1985 to Renault's Public Relations department, to join its Heritage collection. It is one of the ten RE 50s built, of which five have since been destroyed or scrapped, making it an exceptionally rare car, which has stayed with Renault since it was new. It has Tambay's name on its left side and Warwick's on the right, together with Tambay's racing number 15; it appears to be complete and is remarkable for its authenticity. It remains a rare and invaluable witness to a period which marked the history of Formula 1, with a manufacturer which pioneered the use of turbocharging technology. Once recommissioned, it will be greeted enthusiastically at the most prestigious historic events, where it will be one of the undisputed stars.



1985 RENAULT RE 60-05 FORMULE 1

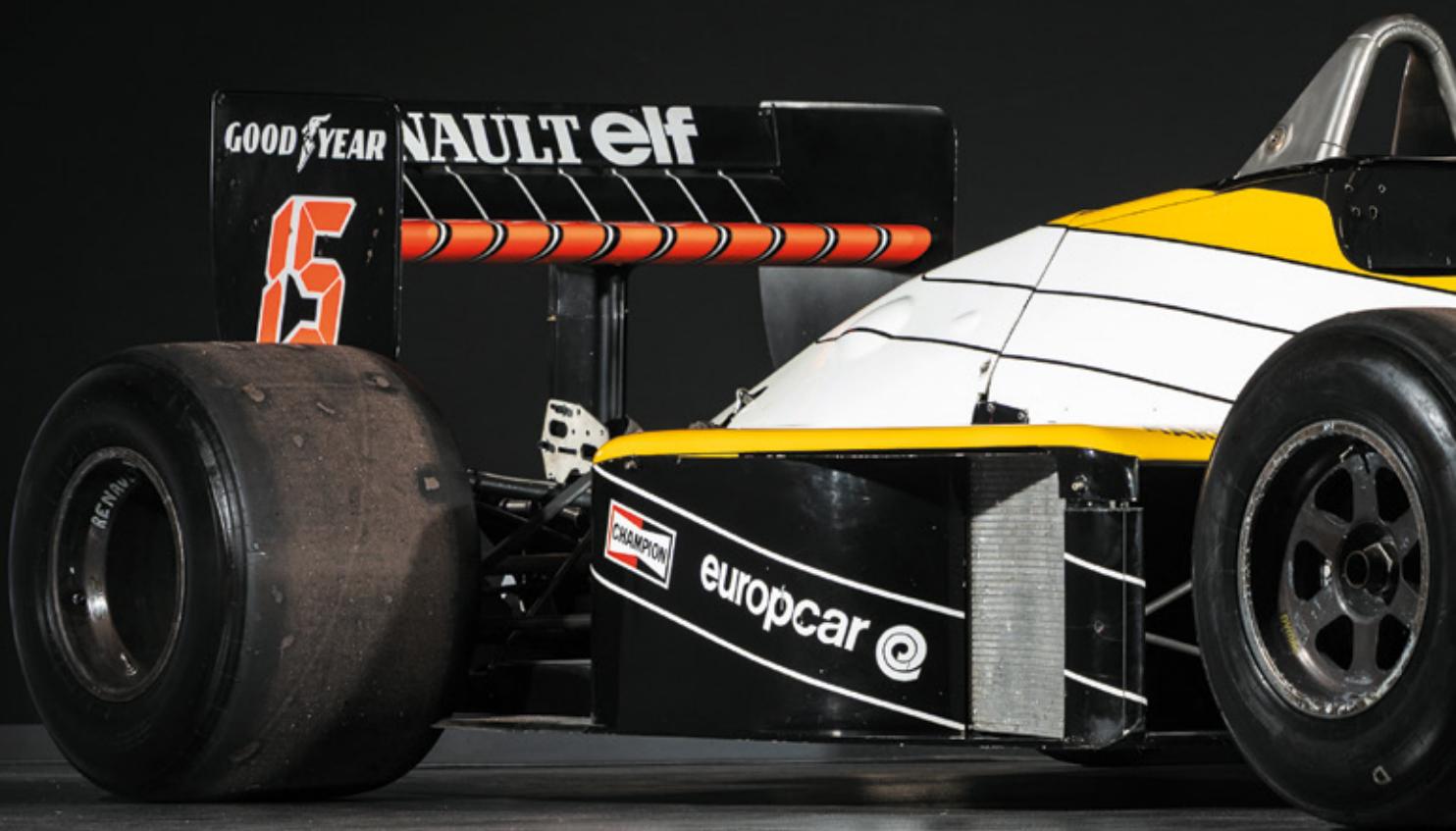
Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° RE 60-05
Moteur n° 398T

120.000 - 180.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Grand Prix de Monaco, Canada, Detroit avec Patrick Tambay
- Restée chez le constructeur depuis l'origine, traçabilité indiscutable
- Actrice d'une des périodes les plus fascinantes de l'histoire de la F1
- Projet intéressant

- *Racing with Patrick Tambay in Grand Prix de Monaco, Canada and Detroit*
- *Indisputable history, owned by Renault from new*
- *Part of one of the most fascinating periods in the history of F1*
- *Worthwhile project*



Après le titre mondial manqué de justesse en 1983, Renault se relance dans la course l'année suivante avec la nouvelle monoplace RE 50 et le moteur EF4 adapté au changement de règlement imposant désormais une limitation de 220 litres de carburant par Grand Prix. Avec Patrick Tambay et Derek Warwick, la voiture peine pourtant

à s'imposer, même si le moteur Renault ne démerite pas comme le prouvent les bons résultats enregistrés par Lotus, dotée du V6 turbo français. L'écurie anglaise lui reste fidèle en 1985, de même que Ligier et, pour la première fois, Tyrrell, dernière écurie à abandonner l'alimentation atmosphérique.>>>

After narrowly missing out on the title in 1983, Renault got back into the running the following year with its new RE 50 car and EF4 engine, which had been adapted to comply with the new regulations stipulating a limit of 220 litres of fuel per Grand Prix. Driven by Patrick Tambay and Derek Warwick, the car struggled, however, to

make its mark, even though the Renault engine put in a creditable performance, as was shown by the good results posted by Lotus, who also used the French V6 turbo. Lotus remained faithful to it in 1985, as did Ligier and – for the first time – Tyrrell, the last team to give up naturally-aspirated engines.>>>





Patrick Tambay au volant de RE 60-05, Grand Prix de Monaco, 19 mai 1985 © Renault communication - DR

>>>Pour la saison 1985, Renault rebat les cartes et l'équipe change de visage puisque Gérard Larrousse, directeur de Renault Sport depuis les débuts du V6 turbo, laisse la place à Gérard Toth, qui annonce dans *L'Automobile Magazine* qu'il s'agira « dans un premier temps, de redresser la barre et de gagner un certain nombre de Grands Prix. » Les pilotes restent les mêmes qu'en 1984, Patrick Tambay et Derek Warwick.

L'équipe technique se remet au travail et donne naissance à la RE 60, une monoplace particulièrement aboutie, à la jolie silhouette effilée issue de sa devancière mais avec des radiateurs positionnés différemment dans les pontons latéraux. Le règlement de 1985 est encore plus contraignant car la limite de carburant est maintenant fixée à 195 litres par Grand Prix. L'équipe de Bernard Dudot met donc au point une

nouvelle version du V6 turbo, dénommée EFi5 et qui, dans sa version qualification, est capable de développer jusqu'à 1 000 ch.

Pourtant, ces efforts ne suffisent pas à atteindre le niveau visé. La RE 60 montre de réelles qualités mais il manque peut-être à l'équipe la motivation des premières années turbo, quand il fallait prouver au monde entier le bien-fondé de cette technique devenue ensuite omniprésente en Formule 1. Le premier Grand Prix de l'année, au Brésil, se solde par une cinquième et une dixième place pour Tambay et Warwick et, si l'espérance revient au Portugal avec la troisième place de Tambay, un tel résultat ne se reproduira pour lui qu'une seule fois, à Imola ; Warwick ne fait pas mieux et ses meilleurs résultats seront deux cinquièmes places, à Monaco et à Silverstone.

Une fois de plus, le moteur n'est pas vraiment en cause car il réussit très bien chez Lotus : Ayrton



Patrick Tambay au volant de RE 60-05, Grand Prix des Etats-Unis, 23 juin 1985 © Renault communication - DR

>>>For the 1985 season, Renault reshuffled the cards and the team had a new face, as Gérard Larrousse, Renault Sport's director since the start of the V6 turbo, made way for Gérard Toth, who declared in *L'Automobile Magazine* that his job "to begin with, was to get things back on an even keel and win a certain number of Grands Prix." The drivers were the same as in 1984, Tambay and Warwick.

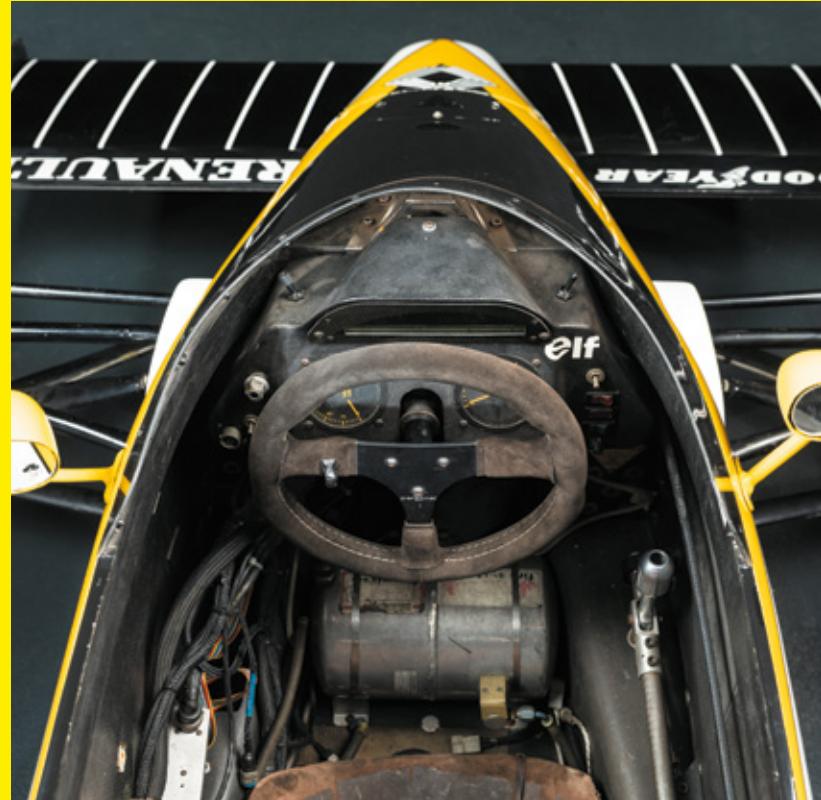
The technical team set to work and created the RE 60, a particularly well resolved single-seater with an attractive streamlined shape derived from its predecessor, but with its radiators differently positioned in the side pods. The regulations for 1985 were even more restrictive, as the quantity of fuel was now limited to 195 litres for each Grand Prix. Bernard Dudot's team therefore developed a new

version of the V6 turbo, known as the EFi5, which, in qualifying trim, was capable of producing up to 1000bhp.

Despite this, these efforts were not enough to reach the intended level. The RE 60 displayed real qualities, but the team perhaps lacked the motivation of the early turbo years, when they had to prove to the entire world the legitimacy of the technology that would become ubiquitous in Formula 1. The first Grand Prix of the year, in Brazil, ended with a fifth place for Tambay and tenth for Warwick, but although their hopes were renewed in Portugal with Tambay's third-place finish, he only achieved a similar result one more time, at Imola. Warwick fared no better and his best results were two fifth-place finishes, at Monaco and Silverstone.

Once again, the engine was not really to blame, as it performed





Senna signe huit pole-positions et décroche deux victoires au Portugal et en Belgique, son coéquipier Elio De Angelis obtenant lui aussi une victoire, à San Marin. À la fin de la saison, Renault est septième au Championnat du Monde, Lotus se classant quatrième et Ligier-Renault sixième. Mais Georges Besse, président de Renault, n'a pas attendu ce résultat et, au mois d'août, il a annoncé l'arrêt de la Formule 1 pour le constructeur français. Comme on le sait, Renault va continuer à fournir ses moteurs, avant de reprendre dans les années 2000 une écurie de course et de remporter enfin le titre mondial espéré.

La RE-60-05 présentée ici fait partie des huit RE 60 fabriquées par Renault Sport, toutes restées chez le constructeur sauf deux coques fournies à Henri Julien, fondateur d'AGS qui les utilisera pour réaliser deux monoplaces de F1. Apparue à la mi-saison 1985, elle a participé à l'aventure Renault Sport avec Patrick Tambay et Derek Warwick.

Au cours de l'année 1986, une fois sa carrière en course terminée, elle a été livrée au service relations extérieures de Renault, pour être intégrée au patrimoine de la marque. Elle est la seule RE 60, avec la RE 60-OIB de cette même vente aux enchères, à être proposée sur le marché, les autres exemplaires restant intégrés au patrimoine Renault.

Partiellement démontée à un moment donné pour une restauration, elle présente sa peinture jaune, blanc et noir, mais sans inscription. Elle semble pratiquement complète, tant en carrosserie qu'en mécanique et constitue une base saine pour une remise en état générale qui lui permettra de prendre part aux démonstrations et courses historiques les plus en vue. Même si elle n'a pu s'imposer à l'époque devant d'autres marques de très haut niveau, la RE 60 reste une monoplace sophistiquée qui a fait partie des animatrices sérieuses de la saison 1985. Le présent exemplaire constitue un témoin rare de la période turbo en Formule 1, une des plus excitantes de son histoire.

very well with Lotus: Ayrton Senna claimed eight pole positions and two victories, in Portugal and Belgium, while his team-mate Elio De Angelis also won one race, at San Marino. At the end of the season, Renault was seventh in the World Championship, Lotus finishing fourth and Ligier-Renault sixth. But Georges Besse, Renault's chairman, did not wait for this result, and at the end of August, he announced the French company's withdrawal from Formula 1. As is well known, Renault continued as an engine supplier, before taking over a racing team in the 2000s and finally winning the long-awaited world title.

The RE-60-05 presented here is one of the eight RE 60s built by Renault Sport, all of which remained with the manufacturer, except for two bodyshells supplied to Henri Julien, the founder of AGS, who used them to produce two F1 single-seaters. It made its first appearance in the middle of the 1985 season and was part of Renault Sport's epic story, driven by Patrick Tambay and Derek Warwick.

During 1986, once its racing career was over, it was delivered to Renault's Public Relations department, to join the company's Heritage collection. It is the only RE 60, along with the RE 60-OIB also offered at this auction, on the market, the other examples remaining with Renault's Heritage department.

Partly dismantled at some point to be restored, it is presented in its yellow, white and black paintwork, but without any other markings. Its bodywork and mechanical components appear to be virtually complete, and it represents a sound basis for an overall restoration which would enable it to take part in the top demonstrations and historic races. Even though it did not come out on top in period when faced with other high-level teams, the RE 60 remains a sophisticated racing car and was among the serious contenders in the 1985 season. This example is a rare witness to the turbo era in Formula 1, one of the most exciting chapters in its history.

1995 BENETTON-RENAULT B195 SHOW CAR

Véhicule d'exposition
Display vehicle

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / No reserve

- Show car fidèle à la Benetton B195
- Meilleure saison de Benetton en Formule 1
- Aux couleurs de Michael Schumacher, Champion du Monde 1995

- *Show car true to the Benetton B195*
- *Benetton's best season in Formula 1*
- *In the colours of Michael Schumacher, 1995 World Champion*

En 1995, le nouveau règlement FIA impose aux moteurs de Formule 1 une baisse de cylindrée de 3,5 litres à 3 litres, dans l'espoir de limiter les performances et donc les risques pour les pilotes. Le nouveau V10 Renault, le RS7, équipe pour la première fois l'écurie Benetton et il va se marier magistralement avec le châssis de la B195 conçue par Ross Brawn et Rory Byrne. Il n'y a plus qu'à ajouter à l'équation un pilote de talent, Michael Schumacher, et le tour est joué. Ainsi l'écurie dirigée par Flavio Briatore connaît une saison exceptionnelle avec 11 victoires dont neuf pour Schumacher et deux pour son coéquipier Johnny Herbert, ce qui permet de décrocher les deux

titres mondiaux, Constructeurs et Pilotes.

La voiture présentée est un « show car » réalisé pour des besoins promotionnels. Portant le nom de Michael Schumacher et son numéro 1 (réservé au Champion du Monde en titre), elle est constituée d'une coque fabriquée spécialement à cet effet et ne comporte aucun élément mécanique autre que ceux qui sont apparents. L'habitacle est pourvu d'un siège baquet et d'un volant. Il s'agit d'une superbe pièce d'exposition, en très bon état et rappelant la meilleure saison de Formule 1 de l'écurie Benetton, en grande partie grâce au moteur Renault.

In 1995, the new FIA regulations imposed a reduction in engine size from 3.5 to 3 litres, in the hope of limiting the cars' performance and, in so doing, the risks for the drivers. The new Renault V10 engine, the RS7, was supplied for the first time to the Benetton team and proved a brilliant combination with the B195 chassis designed by Ross Brawn and Rory Byrne. Add a gifted driver, Michael Schumacher, into the mix, and there you have it. The team run by Flavio Briatore had an exceptional season, with eleven victories (nine for Schumacher and two for his team-mate, Johnny Herbert), enabling it

to claim both the Constructors' and Drivers' titles in the World Championship.

The car presented here is a show car, created for promotional purposes. Bearing Schumacher's name and his racing number 1 (reserved for the reigning World Champion), it consists of a bodyshell built specially to this end and has no mechanical components other than those that can be seen. The cockpit has a bucket seat and steering wheel. It is a superb show car, in very good condition, and a reminder of the Benetton team's best season in Formula 1, thanks in large part to the Renault engine.



1994 WILLIAMS-RENAULT FW16 SHOW CAR

Véhicule d'exposition
Display vehicle

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / No reserve

- Belle évocation d'une monoplace Championne du Monde
- Modèle du dernier titre mondial d'Alain Prost
- Idéale pour expositions

- *Beautiful recreation of a World Championship-winning car*
- *Display model of Alain Prost's last F1 title car*
- *Ideal for exhibitions*

Après un passage à vide à la fin des années 80, l'équipe de Frank Williams renoue avec le succès après avoir choisi le V10 Renault 3,5 litres pour ses monoplaces conçues par Patrick Head et Adrian Newey. Dès 1989, la première année de cette association, Williams termine deuxième au classement Constructeurs du Championnat du Monde. En 1992, l'écurie anglaise décroche les deux titres Constructeurs et Pilotes avec Nigel Mansell, avant la saison 1993 qui connaît un changement de pilotes avec l'arrivée d'Alain Prost et de Damon Hill. Ils disposent de la Williams FW15 pour affronter une concurrence redoutable, dont celle d'Ayrton Senna et sa McLaren-Cosworth. Après un début de saison en demi-teinte, Prost prend la tête du championnat pour ne plus la quitter,

et remporte à la fin de la saison son quatrième et dernier titre de Champion du Monde de Formule 1.

La voiture présentée est une FW15 « show car », réalisée à des fins d'exposition. Elle comporte une plaque Williams Engineering sans numéro et elle est dépourvue de moteur et de boîte de vitesses. Un siège baquet, des harnais et un volant occupent l'étroit habitacle et, de l'extérieur, cette monoplace a tous les attributs d'une FW15 d'époque, avec ses couleurs bleu et blanc et ses logos de sponsors. Elle porte le nom de Hill inscrit sur la prise d'air supérieure, ainsi que son célèbre numéro 0. C'est une superbe pièce d'exposition, symbole du dernier titre mondial d'Alain Prost et de l'association extrêmement fructueuse entre Williams et Renault.

Following a rough patch at the end of the 1980s, Frank Williams' team found renewed success after choosing the 3.5-litre Renault V10 for its single-seaters designed by Patrick Head and Adrian Newey. In the very first year of this partnership, in 1989, Williams finished second in the World Constructors' Championship. In 1992, the British team won both the Constructors' and Drivers' titles with Nigel Mansell, before a change of drivers for the 1993 season and the arrival of Alain Prost and Damon Hill. They had the Williams FW15 at their disposal, with which to fight off fierce competition, not least from Ayrton Senna and his McLaren-Cosworth. After a mixed start to the season, Prost took the lead in the championship and never

surrendered it; at the end of the season, he won his fourth and final title as Formula 1 World Champion.

The car presented here is an FW15 show car, created for display purposes. It has an unnumbered Williams Engineering badge and is lacking both an engine and gearbox. The narrow cockpit is taken up by a bucket seat, racing harnesses and steering wheel. Externally, the car has all the attributes of an FW15 from the period, with its blue and white livery and its sponsors' logos. Hill's name is present on the upper air intake, as well as his famous racing number 0. This is a superb display model, a symbol of Prost's final world title and of the extremely productive relationship between Williams and Renault.



120

HOMMAGE À LA VICTOIRE DES 24 HEURES DU MANS 1978 ♦

Suite de 4 casques factices

Moulage en fibre, respectivement aux couleurs des quatre pilotes victorieux : Jean-Pierre Jabouille, Didier Pironi, Jean-Pierre Jaussaud, Patrick Depailler

*Tribute to the 1978 24 Hours of Le Mans victory, set of 4 replica fiber casting helmets of the four winning drivers:
Jean-Pierre Jabouille, Didier Pironi,
Jean-Pierre Jaussaud, Patrick Depailler*

600 - 800 €
Sans réserve / No reserve



121

1992 RENAULT F1 TEAM ♦

Flight case poste d'assistance course

Comportant un ensemble d'équipements informatiques dont un ordinateur, un clavier, un écran de marque Bull et Zénith et divers autres appareils de contrôle ; on joint deux panneaux souvenir de photocall représentant Michael Schumacher, Damon Hill et Jacques Villeneuve

Flight case : H. : 129 cm. (50 3/4 in.),
L. : 100 cm. (39 1/2 in.), l. : 79 cm. (31 in.)

Panneaux : 169 x 85 cm. (66 1/2 x 33 1/2 in.)
et 175 x 140 cm. (69 x 55 in.)

*Flight case race assistance station
and two memorabilia panels*

1.000 - 1.500 €
Sans réserve / No reserve



122

DOMINIQUE PIGEON DESIGN ♦

Trois figurines décoratives de pilotes casqués

Deux en plâtre et une en résine,
deux marqués Dominique Pigeon Design

H. : 79 cm. (31 in.) et 77 cm.
(30 1/4 in.), l. : 28 cm. (11 in.),
D. base : 24 cm. (9 1/2 in.)

*Three decorative figurines
of pilots, by Dominique Pigeon
Design, two in plaster and one
in resin*

600 - 900 €
Sans réserve / No reserve





123

RENAULT SPORT SPIDER STORY ♦

« Histoire d'une passion »

Exceptionnelle flight case contenant 13 photographies encadrées dans un cadre en aluminium ; on joint un petit modèle de Spider en plastique

Flight case : H. : 136 cm. (53 1/2 in.),
L. : 123 cm. (48 1/2 in.), l. : 112 cm. (44 1/4 in.)

Cadres : 106 x 106 cm. (41 3/4 x 41 3/4 in.)

Renault Sport Spider Story, « Histoire d'une passion ». Exceptional flight case comprising 13 framed photographs together with a small plastic Spider model

1.500 - 2.500 €
Sans réserve / No reserve





124

Fernando Alonso Arai Helmet RENAULT F1 ♦

Casque replica –
Alpinestars – paire de
chaussures

Représantant les logos des
sponsors et les couleurs du
pilote, le casque marqué
Arai Helmet R09/08, et
une paire de chaussures
replica, et une combinaison
replica Puma - Giancarlo
Fisichella

Ces répliques sont des
pièces de présentation et
ne peuvent être utilisées

*Fernando Alonso - Arai
helmet -Renault replica
helmet, and Alpinestars
pair of shoes replica and a
Giancarlo Fisichella's
racing suit Puma replica
for collectors only,
not for use*

1.500 - 2.500 €
Sans réserve /
No reserve



125

Giancarlo Fisichella RENAULT F1 ♦

Puma et Arai helmet
casque replica

Combinaison replica
reprenant les logos des
sponsors et casque replica
logos des sponsors et les
couleurs du pilote. Ces
répliques sont des pièces
de présentation et ne
peuvent être utilisées

*Giancarlo Fisichella
- Renault F1 - Puma -
racing suit replica and
Arai helmet replica for
collectors only, not for
use*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve /
No reserve



126

FORMULE 1 EVOCATION RENAULT RSI7

Maquette photocall promotionnelle à l'échelle 1

Maquette promotionnelle reprenant
la livrée jaune et noire, numérotée
53, poste de pilotage avec harnais
Sparco et volant factice

*Promotional model featuring the
yellow and black livery, numbered
53, cockpit with Sparco harness and
dummy steering wheel*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



127

1973 RENAULT MINI MONOPLACE LIVRÉE N. MANSELL ◆

Sans titre de circulation
Unregistered

- Grand intérêt historique
- Fabrication de qualité
- Livrée Williams-Renault championne du monde 1992
- *Of great historical interest*
- *Built to a high standard*
- *Williams-Renault 1992 World Championship-winning colours*

10.000 - 20.000 €
 Sans réserve / *No reserve*



128

1973 RENAULT MINI MONOPLACE LIVRÉE D. HILL ◆

Sans titre de circulation
Unregistered

- Grand intérêt historique
- Fabrication de qualité
- Livrée Williams-Renault championne du monde 1996
- *Of great historical interest*
- *Built to a high standard*
- *Williams-Renault 1996 World Championship-winning colours*

10.000 - 20.000 €
 Sans réserve / *No reserve*



129

1973 RENAULT MINI MONOPLACE LIVRÉE J. VILLENEUVE ◆

Sans titre de circulation
Unregistered

- Grand intérêt historique
- Fabrication de qualité
- Livrée Williams-Renault championne du monde 1997
- *Of great historical interest*
- *Built to a high standard*
- *Williams-Renault 1997 World Championship-winning colours*

10.000 - 20.000 €
 Sans réserve / *No reserve*



1997 WILLIAMS-RENAULT FW19 FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° 03
Moteur RS09 n° 1259

800.000 - 1.200.000 €

- La monoplace championne du monde de la saison 1997
- Pilotée par HH Frentzen lors du Grand Prix du Brésil 1997
- Voiture de réserve de Jacques Villeneuve sur de nombreux Grand Prix
- La dernière Williams conçue sous la direction d'Adrian Newey
- Dans la collection Renault depuis 1998, état d'origine saisissant

- *The 1997 World Championship-winning car*
- *Driven by HH Frentzen at the 1997 Brazilian Grand Prix*
- *Jacques Villeneuve's reserve car at numerous Grand Prix races*
- *The last Williams designed under the direction of Adrian Newey*
- *In the Renault Collection since 1998, stunning original condition*



Jerez, 26 octobre 1997, dernier Grand Prix de la saison. La bataille fait rage pour la conquête du titre mondial entre Michael Schumacher, avec sa Ferrari F310 B, et Jacques Villeneuve au volant d'une Williams-Renault FW19. A 20 tours de l'arrivée, le pilote allemand va à la faute lors d'une vainre tentative pour fermer le passage à Villeneuve en train de le passer à la régulière. Mais il y a une justice sportive : Schumacher

atterrit dans les gravillons et Villeneuve assure sa troisième place. Il est Champion du Monde ! C'est le quatrième titre pilote en six ans pour Williams associé à Renault, et la cinquième couronne constructeurs. Déjà, l'année précédente, Williams a dominé la saison avec la FW18, remportant 12 victoires sur 16 Grands Prix et signant 12 pole-positions. Cette monoplace a assuré la première place de Damon >>>

Jerez, 26 October 1997, the final Grand Prix of the season. The battle for the world title was raging between Michael Schumacher, in his Ferrari F310B, and Jacques Villeneuve, driving a Williams-Renault FW19. With 20 laps to go, the German driver made a mistake in an unsuccessful attempt to stop Villeneuve getting by as the Canadian overtook him

in a perfectly above-board manner. But justice prevailed: Schumacher ended up in the gravel and Villeneuve made sure of third place. He was the World Champion! It was the fourth Drivers' title in six years for Williams, in partnership with Renault, and its fifth (ninth constructors' championship for Williams) Constructors' trophy. The previous year, Williams >>>



>>> Hill au Championnat du Monde des pilotes, devant le bouillant Jacques Villeneuve dont c'est alors la première saison chez le constructeur britannique.

La FW18 ayant été une voiture brillante, il était logique d'en reprendre la base pour le modèle suivant, la FW19 de 1997. C'est ce que fait Adrian Newey, ingénieur en chef chez le constructeur depuis 1991 et dont c'est la dernière Williams sur laquelle il travaille puisqu'il se rend pour la saison 1997 chez McLaren. Ses études sont poursuivis par Geoff Willis, spécialiste aérodynamicien qui se concentre tout particulièrement sur le profilage de la voiture et ses qualités dynamiques. Un autre cerveau se penche sur le berceau de cette nouvelle monoplace, celui de Patrick Head dont les 20 ans d'expérience en Formule 1 constituent un précieux apport. Ce châssis FW19 est équipé du moteur Renault RS9, toujours sous la supervision de Bernard Dudot à Viry-Châtillon, il est encore amélioré par rapport à son prédécesseur : angle du V agrandi pour abaisser le centre de gravité, poids réduit de 11 kg, gain de 600 tr/min en régime maxi... Au niveau pilotes, Frank Williams a confirmé Jacques Villeneuve, et Heinz-Harald Frentzen remplace Damon Hill, parti chez Arrows.

Avec de telles pointures pour sa conception, un des meilleurs moteurs du plateau et des pilotes

de haut niveau, il était logique que cette voiture brille dès le premier Grand Prix de la saison. Ainsi, le 9 mars en Australie, Villeneuve et Frentzen occupent la première ligne avec les deux meilleurs temps aux essais, même si la course ne se déroule pas comme prévu, le Canadien abandonnant après un accrochage. Au Brésil, il signe à nouveau la pole-position, devant Michael Schumacher et, cette fois, il prend sa revanche et franchit en tête la ligne d'arrivée. La suite de la saison confirme le duel acharné qui oppose Jacques Villeneuve et Michael Schumacher, les deux hommes monopolisant les victoires et ne laissant que des miettes à leurs adversaires. Sur les 17 Grands Prix de la saison, Michael Schumacher en remporte cinq et Jacques Villeneuve sept, les deux pilotes totalisant au championnat 81 points pour le Canadien et 78 pour l'Allemand, devant H.-H. Frentzen qui, troisième, compte un total de 42 points.

C'est à la qualité de ses adversaires que l'on juge une victoire et, connaissant le talent de Michael Schumacher et sa rage de vaincre, il apparaît de façon évidente que la Williams-Renault FW19 était en 1997 la meilleure voiture de la grille, surtout associée à la fougue d'un pilote comme Jacques Villeneuve. Pour le V10 Renault, ce succès éclatant constitue un superbe épilogue puisqu'il quitte la >>>

>>> had already dominated the season with its FW18, starting on pole on 12 occasions and winning 12 of the 16 Grands Prix. The FW18 secured Damon Hill's first place in the World Drivers' Championship, ahead of the fiery Villeneuve, for whom it was the first season with the British team.

The FW18 was an outstanding car and it was logical to use it as the basis for the next model, the FW19. Which was just what Adrian Newey did: the chief engineer for the constructor since 1991, it would be the last Williams he would work on, as he moved to McLaren for the 1997 season. His design work was continued by Geoff Willis, a specialist in aerodynamics, who focused on streamlining the car and its driving dynamics. Another expert applied his mind to the subframe of the new single-seater: with 20 years' experience in Formula 1, Patrick Head made a valuable contribution. The FW19 chassis was fitted with the Renault RS9 engine: again overseen by Bernard Dudot at Viry-Châtillon, it improved further on its predecessor, with a wider 'V' angle to lower the centre of gravity, a weight reduction of 11kg and a maximum engine speed 600rpm higher... As far as the drivers were concerned, Frank Williams

confirmed Villeneuve's place in the team, and Heinz-Harald Frentzen replaced Hill, who had left to join Arrows.

With big-name designers like these, one of the best engines on the grid and top-class drivers, it was only to be expected that the car would perform outstandingly well from the first Grand Prix of the season. On 9 March in Australia, Villeneuve and Frentzen duly found themselves on the front row after posting the two best times in qualifying, although the race did not go as planned, with the Canadian driver retiring after a collision. In Brazil, Villeneuve again started on pole, ahead of Schumacher; this time, he took his revenge and was first over the line. The rest of the season saw the fierce battle between Villeneuve and Schumacher continue, the two drivers winning nearly all the races and leaving only a few crumbs for their opponents. Of the 17 Grands Prix of the season, Schumacher won five and Villeneuve seven, giving the Canadian a total of 81 points in the Championship and his German rival 78, ahead of Frentzen in third place with a total of 42 points.

You can judge a victory by the quality of your opponents, and knowing Schumacher's talent >>>







>>> Formule 1 après neuf ans de réussite. Il poursuit toutefois sa carrière, notamment chez Williams, sous l'étiquette d'un partenaire de longue date, Mechachrome.

La voiture que nous présentons fait partie des 7 châssis de FW19 construit par Williams pour la saison 1997. A ce titre, cette Formule 1 championne du monde est exceptionnelle par son historique, mais il convient aussi de souligner son état stupéfiant. Cette voiture est arrivée officiellement dans La Collection Renault le 1er octobre 1998. Elle faisait l'objet d'un accord entre Williams et Renault afin de récupérer une monoplace à la fin de la saison 1997. Elle n'a depuis été que peu exposée et soigneusement conservée. En effet, la voiture semble bien préservée et complète, elle est équipée de son système de suspension, ses trains roulants, ses câblages électriques et ses calculateurs ainsi que ses radiateurs. L'intérieur du baquet et gaufré aux initiales JV et la livrée est aussi celle

de Jacques Villeneuve portant le numéro 3. La voiture adopte une décoration spécifique sans mention de marque de tabac qui avait alors été dessiné pour respecter les nouvelles lois régissant le sponsoring dans le sport automobile. Comme nous l'a confirmé Laurent Debailleul, responsable de l'activité héritage de Viry-Châtillon, le moteur qui équipe la voiture a principalement été utilisé lors d'essais privés, entre mai et septembre 1997, avec le châssis FW19-06 piloté par Frentzen et Bouillon notamment à Magny-Cours, Silverstone et Monza.

Grâce à l'aide du directeur du département Heritage de Williams F1, nous avons pu confirmer le palmarès exceptionnel de cette voiture, qui a participé à un Grand Prix avec Heinz-Harald Frentzen lors du Grand Prix du Brésil, terminant à la neuvième place. Les deux pilotes de l'équipe pendant la saison 1997.

La voiture a d'abord été utilisée lors des essais de pré-saison. HH Frentzen et J. Villeneuve l'ont >>>

>>> and his determination to win, it was obvious that the Williams-Renault FW19 was the best car on the grid in 1997, especially in the hands of a spirited driver like Villeneuve.

For Renault's V10 engine, this resounding success was a magnificent epilogue, as it bowed out of Formula 1 after nine triumphant years. Its career nonetheless continued, notably with Williams and badged as Mechachrome, its longstanding partner.

The car we are presenting is one of the seven FW19 chassis built by Williams for the 1997 season. As such, this Championship-winning F1 car is exceptional in terms of its history, but its amazing condition should also be stressed. The car officially joined the Renault Collection on 1 October 1998. It was the subject of an agreement between Williams and Renault for the latter to acquire a single-seater

race car at the end of the 1997 season. Since then, it has been carefully looked after and rarely put on display. The car appears well preserved and complete; it is equipped with its suspension system, running gear, electrical wiring and electronic control units, as well as its radiators. The inside of the bucket seat is embossed with the initials JV and the car is also in Jacques Villeneuve's colours, with his racing number 3. The car has a special visual treatment with no mention of any tobacco brand, which was applied at the time to respect the new sponsorship regulations in motorsport. As Laurent Debailleul, from Viry-Châtillon, confirmed, the engine installed in the car was mainly used for private testing, between May and September 1997, with chassis no. FW19-06, driven by Frentzen and Bouillon, notably at Magny-Cours, Silverstone and Monza.

Thanks to the assistance of the director of Williams F1's Heritage department, we were able to confirm the exceptional track record of this car, which competed in one Grand Prix with Heinz-Harald Frentzen in the Brazilian Grand Prix, finishing ninth.

The car was first used in pre-season testing. HH Frentzen and J. Villeneuve drove it at the Magny Cours track from 24 to 26 February 1997.

Chassis 03 was also used as the Jacques Villeneuve T Car at the Australian, Monaco, German, Japanese and crucially at the Championship deciding round in Jerez.

It then took part in winter testing in December 1997, driven by Max Wilson and a certain Juan Pablo Montoya, who was still a Formula 3000 driver but would become Williams' iconic driver in 2001.

This is a once-in-a-lifetime chance for a collector to purchase a world championship Formula 1 car that competed in a Grand Prix and served as the reserve car during the decisive Grand Prix in Jerez for the season's >>>



>>>pilotée sur le circuit de Magny-Cours du 24 au 26 février 1997. Le châssis O3 a également été utilisé comme voiture de réserve de Jacques Villeneuve lors des Grands Prix d'Australie, de Monaco, d'Allemagne, du Japon et, surtout, lors de la manche décisive du championnat à Jerez.

Elle a ensuite participé aux essais hivernaux en décembre 1997, pilotée par Max Wilson et un certain Juan Pablo Montoya, qui était encore pilote de Formule

3000 mais qui allait devenir le pilote emblématique de Williams en 2001. Il s'agit d'une occasion unique pour un collectionneur : acquérir une Formule 1 championne du monde, ayant participé à un Grand Prix et servi de voiture de réserve à Jacques Villeneuve lors du Grand Prix décisif de Jerez. Elle provient directement de Renault, à une époque où Williams dominait la discipline et où la marque au losange en était le brillant motoriste, pour sa dernière année en compétition.

>>>*world champion, directly from Renault, at a time when Williams was the top team and when Renault supplied its outstanding engine for its very last year the Monaco Grand Prix. The German driver then drove the O3 chassis at the British Grand Prix at Silverstone, where he qualified second but was forced to retire after a minor contact. For the rest of the season, in addition to various test days, chassis O3 remained J. Villeneuve's reserve car for the Hockenheim, Suzuka and Jerez Grand Prix. It then took part in*

winter testing in December 1997, driven by Max Wilson and a certain Juan Pablo Montoya, who was still a Formula 3000 driver but would become Williams' iconic driver in the early 2000s.

This is a once-in-a-lifetime chance for a collector to buy a Grand Prix winning Formula 1 driven by the World Champion of that season, directly from Renault, from a time when Williams was the top team and when Renault supplied its outstanding engine for its very last year.





Ravitaillement, HH Frentzen au volant de FW19-03, Grand Prix du Brésil, Interlagos, 30 mars 1997 © DPPI



HH Frentzen au volant de FW19-03, Grand Prix du Brésil, Interlagos, 30 mars 1997 © DPPI



Frentzen et Villeneuve, Circuit de Barcelone, tests février 1997
© Bernard Asset - DR



1997 BENETTON B197-05 FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
*Competition car
Unregistered*

Châssis n° B197-05

200.000 - 300.000 €

- Deuxième au GP du Canada et à Silverstone avec Alesi !
- La dernière Formule 1 piloté par Gerard Berger lors d'un Grand-Prix
- Palmarès exceptionnel avec Jean Alesi - Trois podiums
- Etat de conservation rare

- Second place at the Canadian Grand Prix and Silverstone with Alesi!*
- The last Formula 1 car driven by Gerard Berger in a Grand Prix*
- Exceptional track record with Jean Alesi - Three podium finishes*
- In a rare state of preservation*



Au cours de 16 saisons, depuis ses débuts officiels comme constructeur de Formule 1 en 1986 jusqu'à sa dernière saison en 2001 à la suite de son rachat par Renault, l'équipe Benetton a totalisé 27 victoires en Grand Prix. La Benetton B197 à moteur V10 Renault est la dernière monoplace aux couleurs de la marque de mode italienne à avoir signé une victoire, en été 1997.

Entre les mains de Gerhard Berger et Jean Alesi, la B197 s'est également adjugée deux podiums, deux pole-positions et deux records du tour, Benetton terminant troisième au classement constructeurs du Championnat du Monde 1997. La présente voiture, châssis n°5, a été principalement utilisée par Jean Alesi pendant la saison 1997. C'est avec cette monoplace qu'il est tombé en panne d'essence lors du premier Grand Prix de l'année, à Melbourne

en Australie, et qu'il a remporté la deuxième place à Montréal et à Silverstone.

Lors du GP d'Australie 1997, Alesi, au volant du châssis n°5, se qualifie avec le huitième temps après avoir souffert de problèmes d'adhérence : Nick Wirth, directeur technique, reconnaîtra une erreur de réglage de la part de l'équipe, avec une hauteur de caisse incorrecte. Pendant la course, les choses s'améliorent et Alesi remonte à la quatrième place — mais il ne réagit pas aux appels répétés de son équipe qui, pendant cinq tours, l'enjoignent de s'arrêter pour ravitailler. Il tombe en panne sèche au 35ème tour et doit abandonner. Depuis cet incident l'ingénieur de la voiture, Alan Permane, a avoué une défaillance de la radio.

La deuxième apparition du châssis n°5, au GP d'Argentine, est décevante. Alesi ne se qualifie que >>>

Across 16 seasons, from its official debut as a Formula 1 constructor in 1986 to its final season in 2001 following a buyout from Renault, Benetton Formula scored 27 grand prix wins. The Renault V10-powered Benetton B197 was the Italian fashion brand's last F1 race winner, scored in the summer of 1997.

This car, chassis 5, was raced mostly by Alesi through 1997. This was the chassis in which he ran out of fuel at the season-opening Australian GP in Melbourne and scored second places in Montréal and Silverstone.

At the 1997 Australian GP, Alesi qualified chassis 5 only eighth after struggling for grip. technical director Wirth admitting the team had made

an error in the running of the car. It was suggested the mistake involved an incorrect ride height. In the race, chassis 5 fared better as Alesi moved up the order to run fourth – only to fail to respond to calls to come in for fuel for five laps. He ran out on lap 35 and was forced to park the car. Alesi's engineer Alan Permane has since explained that the pit-to-car radio failed.

Chassis 5's next appearance at the Argentinian GP proved disappointing. Alesi could only qualify 11th and chose a one-stop pit strategy for the race, running on a hard tyre. Running ninth from the start, he engaged Damon Hill's Arrows in a duel but began to struggle with a downshift problem, dropped behind the reigning world champion and finished seventh. >>>



>>> onzième et il choisit une stratégie à un seul arrêt, avec des pneus à gomme dure. Neuvième au départ, il s'engage dans un duel avec Damon Hill mais souffre d'un problème de rétrogradage, repasse derrière le Champion en titre et termine septième.

Pour le GP de San Marin, Alesi et le châssis n°5 obtiennent le 14ème temps. Un problème d'échauffement des pneus rend la voiture difficile à piloter mais les choses s'améliorent pendant l'épreuve. Avec une stratégie à un arrêt, Alesi connaît une course régulière qui lui permet d'engranger les points de la cinquième place.

A Monaco, Alesi signe le neuvième temps aux essais mais pendant la course, alors qu'il est en bagarre avec la Tyrrell de Mika Salo, il part en tête-à-queue et cale au 16ème tour au virage du Portier ; c'est l'abandon.

Le châssis n°5 apporte ensuite à Alesi des résultats beaucoup plus encourageants, avec trois podiums lors des quatre épreuves suivantes. Au GP d'Espagne, grâce à la meilleure adhérence trouvée sur le circuit de Barcelone, les performances sont plus satisfaisantes et Alesi décroche le cinquième temps sur la grille. Il fait encore mieux en course et termine troisième après avoir su intelligemment économiser ses pneus.

A Montréal pour le GP du Canada, Alesi se qualifie en huitième position — malgré un problème de boîte de vitesses. Le lendemain, il effectue un excellent départ et

gagne quelques places après la sortie de route de Jacques Villeneuve et sa Williams. Alesi passe ensuite la Jordan de Giancarlo Fisichella quand ils s'arrêtent au même tour pour ravitailler, et il se retrouve derrière les leaders, David Coulthard et Michael Schumacher. L'épreuve est interrompue avant la fin, suite à l'accident de la Prost d'Olivier Panis, blessé aux jambes. Comme Coulthard s'est arrêté au stand et a calé au moment de repartir, Alesi se classe deuxième derrière la Ferrari victorieuse de Michael Schumacher.

Lors des essais du GP de France à Magny-Cours, Alesi se plaint de l'équilibre du châssis n°5 et signe le huitième temps. Pendant l'épreuve, il suit de près son nouveau coéquipier Alex Wurz, tous deux coincés derrière la Prost de Jarno Trulli jusqu'aux premiers arrêts aux stands. Alesi se retrouve ensuite derrière les Jordan de Fisichella et Ralf Schumacher, jusqu'à ce qu'une averse de pluie rebatte les cartes. Alors que les pilotes s'arrêtent pour chauffer des pneus pluie, Alesi est brièvement en tête mais termine finalement cinquième après une collision avec la McLaren de Coulthard, dont le pilote Benetton reconnaîtra être responsable.

La dernière course d'Alesi au volant du châssis n°5 a lieu au GP d'Angleterre, à Silverstone : pour lui, c'est un autre grand moment de la saison. Pendant les qualifications, un problème de surchauffe des pneus l'empêche de faire mieux que le onzième temps. Mais pour la course

>>> *Next time out at Imola for the San Marino GP, Alesi and chassis 5 once again qualified poorly, this time in 14th. A problem generating heat into the tyres was blamed, with the car looking a real handful out on track. However, fortunes improved during the race. Alesi bided his time on a one-stop strategy, drove steadily without showing great pace and was rewarded with world championship points for a fifth place finish.*

In Monaco, Alesi qualified ninth but this time there would be no climb up the order. Challenging Mika Salo's Tyrrell, he spun and stalled at Portier on lap 16 and was out of the race.

Thereafter, chassis 5 brought greater joy to Alesi, with three podium finishes in the next four races. The higher grip found at the Barcelona circuit for the Spanish GP led to an upturn in form, with Alesi qualifying chassis 5 fourth on the grid. He made up a place in the race to finish third after an intelligent tyre-conserving drive.

In Montréal for the Canadian GP, Alesi qualified eighth fastest – but would have been higher without a gearbox problem. The following day, he made a great start and moved up the order after Jacques Villeneuve crashed out in his Williams. Alesi then moved past Giancarlo Fisichella's Jordan when they pitted on

the same lap, then ran behind race leader David Coulthard and Michael Schumacher. The race was stopped early when Olivier Panis crashed his Prost and sustained leg injuries. As Coulthard had pitted and stalled when he tried to rejoin, Alesi was classified second behind the winning Ferrari of Schumacher.

At Magny-Cours for the French GP, Alesi was unhappy with the balance of chassis 5 and qualified eighth once again. In the race, he ran behind new team-mate Alex Wurz, with both finding themselves held up by Jarno Trulli's Prost until the first pitstops. Alesi then ran behind the Jordans of Fisichella and Ralf Schumacher, until a late flurry of rain brought chaos. As drivers pitted for wet-weather tyres, Alesi briefly led, but eventually finished fifth following a collision with Coulthard's McLaren, for which the Benetton driver admitted he had been at fault.

Alesi made his last race appearance in chassis 5 at Silverstone for the British GP – and it proved to be another season highlight for him. Again, generating heat into the Benetton's tyres proved a headache and he could only qualify 11th. But on a one-stop strategy, Alesi moved ahead of team-mate Wurz and steadily rose to run behind only leader Mika Häkkinen and Villeneuve.





Jean Alesi en route vers la deuxième place au volant de B197-05, Grand Prix du Canada, 15 juin 1997 © Bernard Asset - DR



il choisit une stratégie à un arrêt, passe devant son coéquipier Wurz et progresse jusqu'à se trouver derrière les leaders Mika Häkkinen et Jacques Villeneuve. L'abandon de la McLaren sur casse du moteur Mercedes permet à Alesi de décrocher la deuxième place, suivi de près par Wurz : les Benetton sont deuxièmes et troisièmes.

Le châssis n°5 fait une dernière apparition à la fin de la saison à Jerez, au GP d'Espagne, cette fois entre les mains de Gerhard Berger — ce qui en fait la toute dernière monoplace de Formule 1 pilotée par l'Autrichien. Il se qualifie huitième pour son chant du cygne mais effectue une excellente course, malgré une place perdue au départ. Au cours de cette épreuve rendue célèbre par la collision de Michael Schumacher avec la Williams de Jacques Villeneuve, Berger passe au dernier tour devant la Ferrari d'Eddie Irvine et termine quatrième, au pied du podium, alors que Renault se retire de la Formule 1 — au moins pour le moment.

Cette splendide monoplace est rentrée officiellement dans la collection le 20 décembre 1999. Elle avait été fournie par Renault Sport. Le moteur V10 avait été démonté et la voiture n'est toujours pas équipée de moteur. Elle a ensuite servi à deux expositions en interne et dans une succursale. Elle a fait peu après l'objet d'un prêt longue durée afin d'illustrer la mythique salle des Formule 1 du musée de Lohéac, œuvre du grand collectionneur et homme de presse Michel Hommell.

La voiture se trouve dans un saisissant état d'origine, l'ensemble des câblages électriques et trains



Jean Alesi deuxième sur le Podium, Grand Prix du Canada, 15 juin 1997 © Bernard Asset - DR



roulants semblent être présents. Le volant d'époque porte un autocollant au dos où il est écrit : B197 J.Alesi S.Wheel. Cette formule 1 est vraiment comme sortie de course. Lorsque nous avons démontée la coque de siège nous avons retrouvé les initiales GB qui correspondent à Gerhard Berger et qui confirment qu'il fut très probablement le dernier pilote à s'illustrer avec cette magnifique voiture à l'historique et à l'authenticité impressionnante.

When the McLaren retired with a Mercedes engine failure, Alesi was promoted to a second-place finish, with the impressive Wurz joining him on the podium for a Benetton two-three.

Chassis 5 made one final GP appearance at season's end, this time in the hands of Gerhard Berger — meaning it was the Austrian's last-ever F1 car. Berger qualified eighth for his swansong at Jerez for the European GP,

but signed off with a strong final race performance, despite losing a place at the start. In a race made infamous by Michael Schumacher's collision with Villeneuve's Williams, Berger passed Eddie Irvine's Ferrari on the last lap to finish just off the podium in fourth place, as Renault bowed out of F1 — at least for now.

This splendid single-seater officially joined the collection on 20 December 1999. It was supplied by Renault Sport. The V10 engine had been removed and the car is still without an engine. It was then used in two exhibitions, one in-house and one at a branch. Shortly afterwards, it was loaned on a long-term basis to illustrate the legendary Formula 1 room at the Lohéac museum, the work of the great collector and press man Michel Hommell. The car is in striking original condition, with all the electrical wiring and running gear appearing to be present. The period steering wheel has a sticker on the back reading B197 J.Alesi S.Wheel. This Formula 1 car really looks like it has just come out of a race. When we dismantled the seat shell, we found the initials GB, which correspond to Gerhard Berger and confirm that he was most likely the last driver to race this magnificent car with its impressive history and authenticity.

1996 WILLIAMS-RENAULT FW18 SHOW CAR

Véhicule d'exposition
Display vehicle

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / No reserve

- Show car d'une des meilleures saisons de Williams-Renault
- Belle réalisation, aux couleurs de Jacques Villeneuve
- Une véritable sculpture mécanique

- *Show car from one of Williams-Renault's best seasons*
- *Beautifully built, in Jacques Villeneuve's colours*
- *A true mechanical sculpture*

L'écurie Williams fait partie depuis les années 80 des animateurs les plus sérieux de la grille de Formule 1. Les succès se sont multipliés à partir de 1989, quand le constructeur britannique s'est associé à Renault et son moteur V10 pour équiper ses monoplaces, avec trois couronnes de Champion du Monde Constructeur de 1992 à 1994. Mais la bataille était rude et, en 1995, le titre mondial a échappé à Williams qui a subi la domination de Michael Schumacher et de sa Benetton équipée elle aussi du V10 Renault.

Pour réagir, l'équipe technique de Williams, avec Adrian Newey et Patrick Head, a mis au point la FW18, toujours à moteur Renault. Au niveau des pilotes, Damon Hill était rejoint par Jacques Villeneuve

et le duo va faire des étincelles en totalisant 12 victoires et six doublés, les deux hommes terminant respectivement premier et deuxième du Championnat du Monde.

La voiture que nous présentons est un « show car » réalisé pour des besoins promotionnels. Ne comportant ni moteur ni boîte de vitesses, cette monoplace est équipée d'un siège baquet, de harnais, d'un tableau de bord et d'un volant factice. Extérieurement, elle porte tous les attributs aérodynamiques et esthétiques de la FW18, et affiche le nom de Villeneuve ainsi que son numéro 3. Cette très belle pièce d'exposition vient rappeler une des meilleures saisons de l'écurie Williams, en partie grâce au moteur Renault.

From the 1980s onwards, the Williams team was one of the most serious contenders in Formula 1. It was increasingly successful from 1989, when the constructor joined forces with Renault and used its V10 engine in its single-seaters, winning three World Championship Constructors' titles from 1992–1994. But the battle was tough, and in 1995 Williams missed out on the title as it faced the onslaught of Michael Schumacher and his Benetton, which was also powered by the Renault V10.

In response, Williams' technical team, with Adrian Newey and Patrick Head, developed the FW18, still with a Renault engine. As far as the drivers were concerned, Damon Hill

was joined by Jacques Villeneuve and together they sent the sparks flying, with a total of 12 victories and six one-two finishes, the two drivers finishing respectively first and second in the World Championship.

The car presented here is a show car, created for promotional purposes. Without an engine or gearbox, the car is fitted with a bucket seat, racing harnesses, a dashboard and dummy steering wheel. Externally, it has all the aesthetic and aerodynamic characteristics of the FW18 and bears Villeneuve's name and his racing number 3. This very attractive display model serves as a reminder of one of the Williams team's best seasons, thanks in part to the Renault engine.



2003 RENAULT R23-00 SHOW-CAR

Véhicule d'exposition
Display vehicle

20.000 - 40.000 €
Sans réserve / No reserve

- Réalisé à partir de la Renault R23-00
- Superbe présentation sous les couleurs Lotus
- Spectaculaire pièce d'exposition et de collection

- *Based on the Renault R23-00*
- *Superb presentation in Team Lotus colours*
- *Spectacular collector's item and show car*

Les ingénieurs considéraient que le V10 offrait un meilleur compromis entre encombrement et potentiel de puissance, et l'avenir leur a donné raison puisque les autres constructeurs comme Honda ou Ferrari leur ont emboîté le pas. Mais Renault avait pris une avance qui a cette fois été mise à profit pour remporter six titres de Champion du Monde constructeur entre 1992 et 1997, cinq avec l'écurie britannique de Frank Williams (Nigel Mansell, Damon Hill, Alain Prost, Jacques Villeneuve) et un avec l'équipe italo-anglaise Benetton (Michael Schumacher).

Renault s'est ensuite accordé une nouvelle pause, confiant à Mechachrome le soin de fournir des moteurs aux écuries qui le demandaient, avant de replonger dans le grand bain de la Formule 1 en rachetant en 2000 l'écurie Benetton et en devenant donc une équipe à part entière, avec sa propre monoplace et son propre moteur. D'abord sous le nom Mild Seven Benetton Renault, puis Renault F1 Team à partir de la saison 2002,

Renault a fait à nouveau briller ses couleurs sur les circuits de Formule 1. Avec un moteur conçu sous l'autorité du célèbre Jean-Jacques His, qui est avec Bernard Dudot un des plus brillant ingénieurs motoriste de cette époque, l'équipe s'adjuge à nouveau le titre mondial en 2005 et 2006, avec Fernando Alonso.

La R23 a fait partie de cette grande aventure. Après une saison 2002 médiocre, Renault a mis au point cette monoplace qui a gagné en fiabilité par rapport à sa devancière la R202 et a permis à un jeune pilote prometteur, Fernando Alonso, de remporter sa première victoire en Grand Prix, qui est aussi la première de Renault depuis son retour en Formule 1.

La présente voiture est un « show car » réalisé sur la base de la R23-00, avec des pièces provenant de la gamme R23 et R24. Pour des raisons marketing, elle a été réalisée aux couleurs du Team Lotus des années 2010 (dont les monoplaces étaient dotées de moteurs Renault) et a été régulièrement exposée lors de divers événements.

Renault's engineers believed that the V10 represented a better compromise between the space required and potential power, and the future proved them right, as other manufacturers such as Honda or Ferrari followed suit. But Renault had taken a lead and took advantage of it this time to win six Constructors' World Championship titles between 1992 and 1997, five with the British team run by Frank Williams (Nigel Mansell, Damon Hill, Alain Prost and Jacques Villeneuve) and one with the Anglo-Italian Benetton team (Michael Schumacher).

Renault then took another break, leaving Mechachrome to supply engines to those teams who requested them, before diving back into Formula 1 when it bought the Benetton team in 2000 and became once again a team in its own right, with its own car and engine. First under the name Mild Seven Benetton Renault, and then Renault F1 Team from the 2002 season, Renault's colours

were once again seen flying high at Formula 1 tracks. With an engine developed under the direction of the famous Jean-Jacques His – undoubtedly one of the outstanding engine designers of his day, together with Bernard Dudot – the team once again won the world title in 2005 and 2006, with Fernando Alonso.

The R23 played its part in this glorious story. After a mediocre season in 2002, Renault developed the R23, which was more reliable than its predecessor, the R202, and allowed a promising young driver, Fernando Alonso, to win his first Grand Prix, which was also Renault's first victory since its return to Formula 1.

This car is a show car based on the R23-00, with parts taken from the R23 and R24 series. For marketing reasons, it was painted in Team Lotus colours from the 2010s (the Lotus single-seaters at the time used Renault engines) and has been regularly displayed at various events.



2003 RENAULT R23 F1 « 600 RACES » SHOW CAR

Véhicule d'exposition
Display vehicle

Châssis n° 003

30.000 - 60.000 €
Sans réserve / No reserve

- Intéressante évocation des Renault R23 et R24
- Superbe pièce d'exposition
- Fabrication de qualité par les ateliers de Renault Enstone

- *Attractive evocation of the Renault R23 and R24*
- *Superb display model*
- *Built to a high standard in Renault's Enstone workshops*

Après les années turbo en Formule 1, Renault est devenu « simple » motoriste en fournissant ses brillants moteurs V10 aux écuries qui le demandaient, ce qui a permis à Williams de s'adjuger cinq titres mondiaux et Benetton un. En 2000, le constructeur français a choisi de revenir en F1 avec une écurie en rachetant Benetton, puis sous le nom Renault F1 Team à partir de la saison 2002. La première voiture portant ces couleurs sera la R202, suivie en 2003 de la R23 qui va permettre à Fernando Alonso de remporter sa première victoire en Grand Prix, qui correspond aussi à la première victoire de Renault après son retour en Formule 1. Deux ans plus tard, Renault est couronné Champion du

Monde de Formule 1 avec le même Fernando Alonso, au volant de la monoplace Renault R25.

La voiture proposée ici est une évocation des R23 et R24, comportant des trains roulants, des éléments de freinage, mais dépourvue de mécanique. C'est un show car exceptionnel réalisé dans les ateliers Renault d'Enstone, en Angleterre, pour célébrer 600 courses du constructeur. Cette monoplace a été ensuite utilisée pour des besoins promotionnels et exposée lors d'événements particuliers. En bon état, elle peut constituer un élément décoratif original tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

After its turbo years in Formula 1, Renault became 'merely' an engine supplier, providing its brilliant V10 engines to those teams who requested them, enabling Williams to win five world titles and Benetton one. In 2000, the French manufacturer decided to return to F1 with its own team by taking over Benetton, then competing under the Renault F1 Team name from 2002 onwards. The first car to race in these colours was the R202, followed in 2003 by the R23, which gave Fernando Alonso his first victory in a Grand Prix, which was also Renault's first win after returning to Formula 1. Two years later, Renault won the

F1 World Championship, with Alonso driving the R25 single-seater.

The car offered here is an evocation of the R23 and R24, equipped with running gear and some brake components, but without an engine. It is an exceptional show car built in Renault's workshops in Enstone, in England, to celebrate the 600 races in which the manufacturer had competed. The car was subsequently used for promotional purposes and displayed at special events. In good condition, it would make an original decorative feature indoors or in the open air.



1996 DALLARA-RENAULT FORMULE 3 F396

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered
Châssis n° 003

- Voiture semblant complète et en bon état de conservation
- Très performante, moteur préparé par Sodemo
- Utilisée par Carlos Tavares à l'époque
- *Apparently complete car in well-preserved condition*
- *Very fast, engine prepared by Sodemo*
- *Driven in period by Carlos Tavares*



20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

1977 MARTINI MK20E FORMULE RENAULT

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° MK20E-003

- Authentique châssis Martini MK20E
- Base de restauration intéressante
- Une formule emblématique
- *Authentic Martini MK20E chassis*
- *Worthwhile basis for a restoration*
- *A legendary formula*

5.000 - 8.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2014 RENAULT FORMULE 3.5 MAQUETTE

Véhicule d'exposition
Display vehicle

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / No reserve

Née en 2005, la Formule Renault 3.5 faisait suite à l'Eurocup Formule Renault V6, elle est devenue la catégorie reine des World Series. Cette formule monotype faisait courir des monoplaces proches des F1 en matière d'aérodynamique et de technique de pilotage, et elle a d'ailleurs vu passer de très nombreux talents qui se sont ensuite distingués en Formule 1, comme Robert Kubica, Carlos Sainz Jr, Kevin Magnussen ou Heikki Kovalainen. Renault Sport en a organisé 11 saisons avant de se retirer en 2015.

Les voitures étaient équipées d'un moteur V8 ZYTEK-Renault de 3,4 litres, d'une puissance de 530 ch

- Maquette fidèle aux Formule Renault 3.5
- Tremplin vers la Formule 1
- Série ayant révélé de nombreux talents

- *Faithful display model of the Formula Renault 3.5*
- *A springboard to Formula 1*
- *A series which revealed many new talents*

et relié à une transmission à six rapports. Le règlement de la série permettait de maîtriser les coûts de fonctionnement, avec par exemple un quota de pneus limité par saison.

La monoplace de la collection est une maquette d'exposition, dépourvue de numéro de châssis, semblant conforme aux versions originales et en excellent état, mais dépourvue de mécanique. C'est une voiture qui comporte les attributs esthétiques et aérodynamiques d'une monoplace de haut niveau, et dont l'habitacle, semblant conforme à l'original, est une invitation à y prendre place pour s'imaginer sur la piste avec les meilleurs.

Created in 2005, the Formula Renault 3.5 followed the Formula Renault V6 Eurocup and became the top World Series formula. This single-make series featured single-seaters close to Formula 1 in terms of their aerodynamics and the driving techniques required, and many talented drivers passed through its ranks on their way to success in F1, including Robert Kubica, Carlos Sainz Jr, Kevin Magnussen and Heikki Kovalainen. Renault Sport ran 11 seasons of the series before withdrawing in 2015.

The cars were powered by a 3.4-litre ZYTEK-Renault V8 developing 530bhp, mated to a

six-speed gearbox. The regulations for the series allowed teams to limit the cost of taking part, with a quota of tyres each season, for example.

The car from the collection is a display model, with no chassis number, which appears to be faithful to the original versions and in excellent condition, but has no engine. It is a car which has all the aesthetic and aerodynamic attributes of a high-level single-seat racing car; its interior, which also appears true to the original, is an invitation to get behind the wheel and imagine yourself on track, alongside the very best drivers.



1995 BENETTON-RENAULT B195 SHOW CAR

Véhicule d'exposition
Display vehicle

Châssis n° 1199302
Moteur n° 90839

- Maquette fidèle à la Benetton B195
- Meilleure saison de Benetton en Formule 1
- Aux couleurs de Michael Schumacher, Champion du Monde 1995
- *Display model true to the Benetton B195*
- *Benetton's best season in Formula 1*
- *In the colours of Michael Schumacher, 1995 World Champion*



20.000 - 30.000 €
Sans réserve / No reserve

1995 FIOR FORMULE CAMPUS PROTOTYPE MODIFIÉE PAR RENAULT SPORT

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

- Fabrication Fior, simple et économique
- Prototype unique modifié par Renault Sport
- Semblant complète
- *Built by Fior, simple and economical*
- *Unique prototype, modified by Renault Sport*
- *Apparently complete*



10.000 - 15.000 €
Sans réserve / No reserve

1984 SPORTS RENAULT SCCA BARQUETTE

Voiture de compétition
Competition car

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

L'accord signé en 1979 entre Renault et AMC facilitait la commercialisation des Renault aux Etats-Unis : Renault 5 Le Car d'abord, puis Alliance et Encore, équivalents des Renault 9 et II. Pour accompagner ce développement, Renault a lancé en 1982 la Renault Cup, compétition monotype à base de Renault 5 Le Car. Avec la création de Renault-Jeep-Sport, la Renault Cup s'est ouverte aux Encore et Alliance et, dans la foulée, le constructeur a mis au point avec le Sports Car Club of America la Formule Sports Renault. Elle faisait courir des barquettes monoplaces dotées d'un châssis tubulaire qui recevait en position centrale un

- Rare barquette pour formule monotype américaine
- Bon état d'origine
- Une véritable petite barquette Can-Am

- *Rare sports racer built for US single-make series*
- *Good original condition*
- *A true mini Can-Am race car*

ensemble moteur-boîte de Renault Encore.

Peu coûteuse, cette formule qui adoptait la configuration d'une vraie voiture de compétition offrait aux pilotes un marchepied vers les formules plus étroites comme les courses IMSA, Can-Am ou Indy. Le coup d'envoi a été donné en juin 1984 en ouverture du Grand Prix de Formule 1 à Detroit et quelque 200 exemplaires ont été produits. La présente barquette, qui a fait l'objet d'une restauration de qualité par le passé, en fait partie. Elle nécessitera une révision avant de reprendre la piste, mais sera remarquée lors des journées circuits.

The agreement it signed in 1979 with AMC made it easier for Renault to sell its cars in the United States; first the Renault 5 Le Car, and then the Alliance and Encore, the equivalent of the 9 and II. To support this development, in 1982 Renault launched the Renault Cup, a single-make race series based on the 5 Le Car. When Renault-Jeep-Sport was created, the Renault Cup was extended to the Encore and Alliance, and in the wake of this, Renault set up the Renault Sports Formula in association with the Sports Car Club of America. This featured single-seat sports racers with a tubular

chassis and a centrally-mounted engine and gearbox assembly from the Renault Encore.

This low-cost race series, with cars in the same configuration as true competition cars, offered the drivers a stepping stone into higher-level series such as the IMSA, Can-Am or Indy races. The series kicked off in June 1984 as a support race for the Formula 1 Detroit Grand Prix, and about 200 cars were built. This particular car, which underwent a high-quality restoration in the past, is one of them. It will need to be serviced before being driven again, but will not go unnoticed at track days.



1993 FIOR ELECTROCAMPUS ÉLECTRIQUE PROTOTYPE

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

- Réalisation unique, présentée lors du GP de Monaco 1993
- Fabrication très soignée
- Témoin des expérimentations de propulsion électrique en compétition
- *One-off car, presented at the 1993 Monaco Grand Prix*
- *Meticulous construction*
- *A witness to Renault's experiments with electric power in competition*

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1983 RENAULT 5 GTL « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE

Carte grise française
French title
Châssis n° VF1*139700*D0056344

- Version spéciale Roland Garros, réalisée pour les 50 ans de la Renault 5
- Finition particulière, vide-poches en filet de tennis
- Homologuée pour rouler en France
- *Special Roland Garros version, produced for the 50th anniversary of the R5*
- *Special finish, storage compartments made from tennis nets*
- *Homologated for road use in France*

6.000 - 8.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1981 RENAULT 4 « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° VF1112800*06226184

- Restauration inspirée de la série limitée « Jogging »
- Conversion électrique par EV Europe
- Belle finition, avec grand toit ouvrant et intérieur cuir
- Immatriculable au Pays-Bas
- Restoration inspired by the limited-edition 'Jogging'*
- Electric conversion by EV Europe*
- Attractively finished, with large sunroof and leather interior*
- Can be registered in the Netherlands*

15.000 - 30.000 €
 Sans réserve / *No reserve*



C.1981 RENAULT 4 « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° VF1112800*06223138

- Restauration soignée par les équipes de la Collection
- Conversion électrique par EV Europe
- Immatriculable au Pays-Bas
- Meticulously restored by the staff at the Collection*
- Electric conversion by EV Europe*
- Can be registered in the Netherlands*

15.000 - 30.000 €
 Sans réserve / *No reserve*



1983 RENAULT 5 GTL « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE

Carte grise française
French title
 Châssis n° VF1*139700*D0018856

8.000 - 12.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Version spéciale Roland Garros, réalisée pour les 50 ans de la Renault 5
- Homologuée pour rouler en France avec le kit R-Fit
- Restauration et transformation de grande qualité
- *Special Roland Garros version, produced for the 50th anniversary of the R5*
- *Homologated for road use in France with the R-Fit kit*
- *High-quality restoration and conversion*

Quand la pratique du «rétrofit» a été autorisée en France, en 2020, Renault s'y est intéressé et s'est associé à R-Fit, pionnier en la matière, pour mettre au point des kits de transformation d'un modèle thermique en voiture électrique. Ce kit a été commercialisé par le Méhari Club de Cassis. Ces systèmes ont été ensuite homologués pour la route et l'un d'eux concerne la Renault 5 : affichant une puissance de 30 ch et conservant la boîte de vitesses, ils permettent une autonomie de 80 km.

En 2022, Renault a saisi une double occasion : son nouveau partenariat avec le tournoi de tennis de Roland Garros d'une part, et les 50 ans de la Renault 5 d'autre part, pour transformer quelques R5 GTL en voitures électriques et les utiliser comme navettes officielles, dans le but de transporter

jeunes et personnel d'organisation. L'aménagement intérieur a été confié au Design Renault qui a effectué un choix de tissus et de matières sans limite de coût.

Le présent exemplaire 5-portes, d'une teinte bleu foncé du meilleur chic, présente une sellerie orange unique couvrant les sièges « pétale », les moquettes, les contreportes et même les pare-soleil, avec un ciel de toit bleu foncé à motifs noirs. Une élégante bande multicolore habille le haut des contreportes. À l'extérieur, la carrosserie porte toutes les inscriptions officielles du tournoi et le capot recouvre un moteur électrique fonctionnel, surmonté d'une plaque portant la mention « Renault 5, 50 ». C'est une belle occasion d'acquérir une version rare, exclusive et séduisante de la célèbre Renault 5 qui plus est homologuée pour la route.

When EV 'retrofit' conversions were authorised in France, in 2020, Renault became interested and partnered with R-Fit, a pioneer in the field, to develop kits to convert an ICE model into an electric car. The kits were sold by the Méhari Club de Cassis and were subsequently homologated for use on the road. One of them was for the Renault 5: developing 30bhp and keeping the original gearbox, it offered a range of 80km.

In 2022, Renault seized a double opportunity – on the one hand, its new partnership with the Roland Garros tennis tournament, and on the other, the 50th anniversary of the Renault 5 – to convert a few R5 GTLs into electric cars for use as official shuttles to transport players and members of the organising staff.

The interior design was entrusted to Renault Design, who selected fabrics and materials regardless of cost.

This five-door example, finished in an extremely stylish dark blue, has a unique orange trim for the 'petal' seats, carpets, door cards and even the sun visors, with a dark blue headlining with a black pattern. An elegant multi-coloured stripe runs along the top of the door cards. Externally, the body carries all the official markings of the tournament, while under the bonnet sits a working electric motor, with a badge on top marked 'Renault 5, 50'. This is a great opportunity to acquire a version of the Renault 5 which is rare, exclusive and attractive, and, moreover, homologated for use on the road.





146

1992 RENAULT TWINGO I ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

Moulage en résine, traitement argenté, modèle unique

H. : 30 cm. (11 3/4 in.),
L. : 65 cm. (25 1/2 in.),
l. : 30 cm. (11 3/4 in.)

Caisse de transport:
H. : 41 cm. (16 in.), L. : 109 cm.
(43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*1/5th design scale model
Sold with shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



147

1992 RENAULT TWINGO I ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

Moulage en résine, traitement en vert mat, modèle unique

H. : 30 cm. (11 3/4 in.),
L. : 65 cm. (25 1/2 in.),
l. : 31 cm. (12 in.)

Caisse de transport:
H. : 41 cm. (16 in.), L. : 109 cm.
(43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*1/5th design scale model
Sold with shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



148

1992 RENAULT TWINGO I ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

Moulage en résine, traitement en blanc nacré, modèle unique

H. : 30 cm. (11 3/4 in.),
L. : 65 cm. (25 1/2 in.),
l. : 30 cm. (11 3/4 in.)

Caisse de transport:
H. : 41 cm. (16 in.), L. : 109 cm.
(43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*1/5th design scale model
Sold with shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



149

1992 RENAULT TWINGO I ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

Moulage en résine, traitement texture en relief, modèle unique

H. : 30 cm. (11 3/4 in.),
L. : 65 cm. (25 1/2 in.),
l. : 30 cm. (11 3/4 in.)

Caisse de transport : H. : 41 cm.
(16 in.), L. : 109 cm. (43 in.),
l. : 48 cm. (19 in.)

*1/5th design scale model
Sold with shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



150

1992 RENAULT TWINGO I ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

Moulage en résine, traitement doré, modèle unique

H. : 29 cm. (11 1/2 in.),
L. : 65 cm. (25 1/2 in.),
l. : 30 cm. (11 3/4 in.)

Caisse de transport :
H. : 41 cm. (16 in.), L. : 109 cm.
(43 in.), l. : 48 cm. (19 in.)

*1/5th design scale model
Sold with shipping box*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / *No reserve*



151

1992 RENAULT TWINGO I ◆

Maquette Design à l'échelle 1/5^{ème}

En résine et matériaux composites, teinte rouge nacré, série spéciale avec le bouclier ton caisse, première maquette Design juste avant la première commercialisation de Twingo. Rare exemplaire

H. : 30 cm. (11 3/4 in.), L. : 65 cm.
(25 1/2 in.), l. : 30 cm. (11 3/4 in.). Vendue sans caisse de transport

*1/5th design scale model
No shipping box*

2.000 - 3.000 €
Sans réserve / *No reserve*

1995 RENAULT TWINGO « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE Y2K PROTOTYPE

Prototype
Sans titre de circulation
*Unregistered
Prototype*

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / *No reserve*

Pour célébrer en 2023 les 30 ans de la Twingo, Renault a prévu plusieurs opérations, dont la réalisation de quelques showcars sur la base de Twingo converties à la traction électrique, grâce au système « rétrofit » mis au point par la société R-Fit. En remplacement de leur 4-cylindres thermique mais en gardant leur boîte de vitesses, ces voitures ont reçu un moteur électrique, des batteries et toutes les commandes inhérentes à ce type de fonctionnement. Il s'agit toutefois de prototypes qui ont fait l'objet d'une réception à titre isolé et qui ne sont aucunement immatriculables pour la route par un nouveau propriétaire.

- Modèle unique sur thème rétrofuturiste
- Combine originalité et fonctionnement « zéro émission »
- Réalisation extrêmement soignée, excellent état

- *Unique model with a retro-futuristic look*
- *Combines originality and zero-emission operation*
- *Built to a high standard, excellent condition*

Cette Twingo fait partie de ces réalisations spéciales. S'inspirant de la culture « boys band » des années 90 et 2000, elle reprend l'esthétique Y2K, appellation issue de l'acronyme « Year 2K », ou « Year 2000 », attribué au programmeur David Eddy en référence au bug de l'an 2000. Répondant à ce mouvement rétrofuturiste, cette Twingo adopte une dominante turquoise, des éléments translucides comme le soufflet de levier de vitesses, une typographie informatique pour les insignes Twingo, des sièges et contreportes au revêtement gris brillant évoquant une combinaison d'astronaute... Équipée d'un toit ouvrant transparent, cette Twingo prototype extrêmement originale se distingue de façon magistrale de tous les exemplaires de grande série.

To celebrate the 30th anniversary of the Twingo in 2023, Renault planned several operations, including the creation of a number of show cars based on Twinges converted to run on electric power, using the EV kit developed by R-Fit. These kept the original gearbox, but in place of the four-cylinder petrol engine, they were fitted with an electric motor, batteries and all the controls necessary for a set-up of this type. They are, however, prototypes which were granted individual vehicle approval and cannot in any way be registered for road use by a new owner.

This Twingo is one of these specially built vehicles. Inspired by the 'boy band' culture of the 1990s and 2000s, it applies the codes of the Y2K aesthetic, a name derived from the acronym for 'Year 2K' or 'Year 2000', attributed to the programmer David Eddy in reference to the year 2000 bug. In response to this retro-futuristic movement, this Twingo has a predominantly turquoise colour scheme, translucent elements such as the gear lever gaiter, computer typography for the Twingo logos, and seats and door cards covered in a shiny grey trim suggestive of a spacesuit ... Fitted with a transparent sunroof, this extremely original Twingo prototype stands out superbly from all the mass-produced examples.



1995 RENAULT TWINGO « RÉTROFIT » ÉLECTRIQUE GANGSTA CREW PROTOTYPE

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

- Présentation exclusive et très spectaculaire
- Habitat entièrement tendu de cuir rouge
- Modèle unique, spécial 30 ans du modèle
- *Exclusive and absolutely spectacular appearance*
- *Entire interior trimmed in red leather*
- *Unique 30th anniversary model*

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2001 RENAULT CLIO II PICK-UP 6 ROUES

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

- Prototype très original
- Pick-up Clio unique
- Look ravageur
- *Highly original prototype*
- *Unique Clio pick-up*
- *Stunning looks*

3.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1996 RENAULT SPIDER TROPHY

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

- Rare version Trophy du Spider Renault
- Machine de compétition emblématique de son époque
- Rare livrée Arlequin
- *Rare Trophy version of the Renault Spider*
- *An iconic competition car of its time*
- *Rare 'Harlequin' livery*

12.000 - 18.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2000 RENAULT SCÉNIC RX4 « TOUR DU MONDE »

Carte grise française
French title
Châssis n° VF1JAACOE21551159

- Témoin d'une très belle aventure
- Monospace tout-chemin intéressant et novateur
- Relativement bien préservé compte tenu de son histoire
- *Witness to a great adventure*
- *Interesting and innovative crossover model*
- *Relatively well preserved given its history*

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1984 RENAULT 25 V6

Sans titre de circulation
Unregistered

- Intéressante version V6 à injection
- Bien préservée d'origine
- Intéressante voiture d'exposition ou pour pièces
- *Interesting V6 Injection version*
- *Well preserved from new*
- *Interesting display car or for spare parts*

5.000 - 7.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1996 RENAULT TWINGO ÉLECTRIQUE

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

- Rare version électrique de la Twingo
- Réalisée dans le cadre du programme «Elégie»
- Utilisée en Italie à des fins promotionnelles
- *Rare electric version of the Twingo*
- *Produced as part of the 'Elégie' programme*
- *Used in Italy for promotional purposes*

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2007 RENAULT KANGOO COMPACT CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

- Exposée au Salon de Francfort 2007
- Concept car unique, particulièrement original
- Explore l'univers du roller
- *Displayed at the 2007 Frankfurt Motor Show*
- *Unique and particularly novel concept car*
- *Explores the world of rollerblading*

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2004 RENAULT MODUS CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

- Exposée au Salon de Genève 2004
- Concept car unique
- Finition spéciale, bel état
- *Displayed at the 2004 Geneva Motor Show*
- *Unique concept car*
- *Special finish, good condition*

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1997 RENAULT ESPACE III « VERT » HYBRIDE À TURBINE

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

- Prototype unique
- Technique particulièrement originale, hybride à turbine
- Bon état de préservation
- *Unique prototype*
- *Particularly innovative technology, turbine-electric hybrid*
- *Well-preserved condition*

5.000 - 7.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2001 RENAULT TRAFIC DATA SPACE CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

- Concept car unique
- Luxueux aménagement pour clientèle d'affaires
- Compartiment avant séparé
- *Unique concept car*
- *Luxuriously fitted out for business customers*
- *Separate front compartment*

3.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1995 RENAULT EVADO CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / No reserve

Avant l'arrivée des monospaces et SUV, les familles se tournaient généralement vers les carrosseries break pour pouvoir loger enfants et bagages. De pur utilitaire, le break est devenu un véhicule élégant et agréable à vivre, ce que traduit parfaitement ce concept car Evado présenté au Salon de Genève 1995.

Très spacieuse, l'Evado annonce le break Laguna commercialisé quelques mois plus tard sous l'appellation Nevada. Pour lui faire perdre son caractère strictement fonctionnel, les concepteurs ont travaillé sur une ligne élégante, avec à l'arrière une lunette englobant les feux et, à l'avant, une ligne fluide intégrant bouclier, phares et calandre. Les passagers bénéficient d'un vitrage électrochrome avec assombrissement progressif et réglable, ainsi que d'attentions

- Présentée au Salon de Genève 1995
- Concept car du break Laguna Nevada
- Réalisation créative et soignée
- Bon état de conservation

- Presented at the 1995 Geneva Motor Show
- Concept car for the Laguna Nevada estate
- Imaginatively and carefully executed
- Well-preserved condition

inédites sur ce genre de véhicule : à l'avant, un système de navigation Carminat ; au milieu pour les ados, une console pour l'écoute individuelle de CD ; à l'arrière pour les petits, un coffre à jouets intégré au plancher. La sellerie est en cuir et tissu, et les protections imitation bois qui courrent sur les flancs ne sont pas sans rappeler les «woodies» américains. Ainsi, le break devient avec l'Evado une auto de plaisir et de caractère !

Selon sa fiche de renseignement la voiture était déjà dans la collection et elle est équipée d'un moteur du type F3PD, de 1800 cm³.

S'agissant d'un concept-car, elle ne possède pas de numéro de châssis et ne peut pas être immatriculée pour la route mais le bel état de préservation de cette voiture rend hommage à son originalité et son élégance.

Before the advent of MPVs and SUVs, families generally turned to estate models to transport their children and luggage. The estate developed from a purely utilitarian vehicle into a stylish car that was pleasant to use, which is perfectly reflected in the Evado concept car, presented at the 1995 Geneva Motor Show.

The extremely spacious Evado prefigured the Laguna estate, which went on sale as the Nevada a few months later. In order to lose its strictly functional character, the designers gave the car a stylish appearance with a rear window incorporating the tail-lamps and, at the front, a smooth design integrating the bumper, headlamps and grille. The passengers were treated to electrochromic glass with progressive and adjustable tinting,

as well as features never seen before on this type of vehicle: in the front, a Carminat navigation system; in the middle row, a console for teenagers to listen to CDs individually; and for the kids in the back, a toybox built into the floor. The upholstery was in leather and cloth, while the fake wood protective strips along the sides of the car harked back to the American 'woodies'. With the Evado, the estate became a car of character, a car to enjoy!

According to its datasheet, the car was already in the collection and is fitted with an 1800cc type F3PD engine.

As a concept car, it does not have a chassis number and cannot be registered for use on the road, but its well-preserved condition is a fitting tribute to its originality and elegant design.





164

1985 RENAULT PROGRAMME V.I.R.A.G.E.S. RENAULT VE 10 CAMION PROTOTYPE ◆

Maquette d'exposition à l'échelle 1/10^{ème}

En résine, bois, matériaux composites, en deux parties, la cabine chauffeur détaillée

H. : 38 cm. (15 in.), L. : 153 cm. (60 1/4 in.),
l. : 22 cm. (8 3/4 in.). Vendu sans caisse de transport

*1985 Renault V.I.R.A.G.E.S, Renault VE 10 concept-truck
1/10th exhibition scale model*

800 - 1.200 €

Sans réserve / *No reserve*



165

1996 RENAULT ARÈS TRACTEUR ◆

Importante maquette d'exposition à l'échelle 1/5^{ème}

En fonte de métal, peint en couleurs, fixé sur une base

H. : 62 cm. (24 1/2 in.), L. : 92 cm. (36 1/4 in.),
l. : 50 cm. (19 3/4 in.). Vendu sans caisse de transport

*1996 Renault Arès tractor
1/5th exhibition scale model*

1.000 - 2.000 €

Sans réserve / *No reserve*



166

1998 RENAULT SCÉNIC I HYBRIDE PROTOTYPE ◆

Maquette d'exposition à l'échelle 1/5^{ème}

Étonnante maquette d'exposition (démonstrateur salon) en écorché, en matière transparente laissant apparaître le compartiment moteur, l'espace intérieur, marqué Renault Hybride Prototype

H. : 47 cm. (18 1/2 in.), L. : 120 cm. (47 1/4 in.),
l. : 56 cm. (22 in.)

Caisse de transport : 70 cm. (27 1/2 in.),
L. : 139 cm. (54 3/4 in.), l. : 66 cm. (26 in.)

Rare 1/5th cutaway exhibition scale model. Sold with shipping box

1.000 - 2.000 €

Sans réserve / *No reserve*



167

1990 SCÉNIC CONCEPT-CAR RENAULT DESIGN ◆

Maquette étude architecturale

Structure cage en métal, éléments et personnage en mousse, mobiles, concept-car sur le thème de l'invitation au voyage pour une famille du début du 21^{ème} siècle

H. : 36 cm. (14 1/4 in.), L. : 90 cm. (35 1/2 in.),
l. : 43 cm. (17 in.)

*1990 Scénic concept-car - Renault Design
Architectural study scale model*

800 - 1.200 €

Sans réserve / *No reserve*

2009 RENAULT FLUENCE Z.E. CONCEPT

Concept car
Sans titre de circulation
Concept car
Unregistered

- Exposé au Salon de Francfort 2009
- Concept car de la Fluence Z.E. de série
- Aménagement intérieur intéressant
- *Displayed at the 2009 Frankfurt Motor Show*
- *Concept car for the production Fluence Z.E.*
- *Attractive interior design*

5.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*



2000 RENAULT OPERANDI CONCEPT-VAN

Concept van
Sans titre de circulation
Concept van
Unregistered

- Intéressante étude d'un van utilitaire
- Aménagement intérieur original
- Concept-van très bien préservé
- *Interesting study for a goods van*
- *Novel interior design*
- *Very well preserved concept van*

1.000 - 3.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1955 RENAULT 1000 KG FOURGON VITRÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 2 221 473

- Préservation correcte, projet intéressant
- Grand classique des utilitaires Renault
- Carrosserie vitrée, 9 places à l'arrière
- *Decently preserved, worthwhile restoration project*
- *A classic Renault utility vehicle*
- *Body with side windows, 9 rear seats*

3.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1959 RENAULT FRÉGATE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 3207238

- Restauration ancienne de qualité à finir
- Ligne élégante, intérieur attrayant
- Première grande routière Renault d'après-guerre
- *High-quality older restoration, to be finished*
- *Elegant styling, attractive interior*
- *Renault's first large saloon after the war*

3.000 - 5.000 €
Sans réserve / *No reserve*



1937 RENAULT PRIMAQUATRE BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 793071

- Modèle intéressant type ACL2, moteur 2,2 litres
- Carrosserie saine, projet intéressant
- Mécanique à refaire complètement
- Interesting Type ACL2 model, 2.2-litre engine*
- Sound bodywork, a worthwhile project*
- Will require a complete mechanical rebuild*

400 - 800 €
Sans réserve / *No reserve*



1939 RENAULT NOVAQUATRE BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 929859

- Restauration ancienne à terminer
- Modèle type BDR2 robuste et endurant
- Facile à entretenir et utiliser
- Older restoration, to be completed*
- Sturdy and robust Type BDR2 model*
- Easy to use and maintain*

800 - 1.200 €
Sans réserve / *No reserve*



1948 RENAULT JUVAQUATRE BERLINE (TYPE BFK4)

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 1199302
 Moteur n° 90839

- Version intéressante de cette 6 CV Renault
- Carrosserie assez saine, beau projet
- Première Renault à caisse autoporteuse
- *Interesting version of this 6CV Renault*
- *Fairly sound bodywork, nice project*
- *The first Renault with a monocoque body*

300 - 600 €
 Sans réserve / *No reserve*



1929 RENAULT VIVASIX LIMOUSINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 413400

- Intéressant projet de restauration
- Modèle Type PG2 peu fréquent
- Dans la collection depuis 1969
- *Interesting restoration project*
- *Rare Type PG2 model*
- *Part of the collection since 1969*

1.000 - 1.200 €
 Sans réserve / *No reserve*



1989 CHAUSSON P.E.R.L.E CONCEPT CAR

Concept car
Sans titre de circulation
*Concept car
Unregistered*
4.000 - 8.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Concept car d'une grande originalité
- Démarche unique chez Chausson
- Exposé au Salon de Genève 1989

- *Highly original concept car*
- *Unique approach taken by Chausson*
- *Displayed at the 1989 Geneva Motor Show*



On connaît Chausson surtout pour ses fabrications de carrosseries, de radiateurs ou d'autobus. Mais avec le concept car P.E.R.L.E (Projet d'Études et de Recherches d'une Ligne Européenne), l'entreprise est sortie de ses habitudes pour explorer le domaine de la conception expérimentale, dans le but d'attirer l'attention des constructeurs et de décrocher de nouvelles commandes. Le lien avec Renault est celui de la mécanique, puisque cette voiture est équipée d'un 4-cylindres de Renault II, mais pour le reste la P.E.R.L.E a été entièrement conçue chez « Chausson Ingénierie Carrosserie Automobile » et la brochure de présentation met en avant les capacités techniques du groupe. D'abord présentée sous forme de maquette au Salon de Francfort 1987, elle est ensuite apparue au Salon de Genève 1989, complète avec sa mécanique et son aménagement intérieur.

Ce petit monospace se distingue en particulier par une forme profilée, un vaste pare-brise panoramique, une abondante surface vitrée, des portes coulissant vers l'avant et, à l'intérieur, un tableau de bord dans le prolongement de la console centrale et portant un volant monobranche.

Ce concept car, que l'on aperçoit brièvement dans «Jusqu'au bout du monde», film d'anticipation de Wim Wenders, n'a malheureusement pas sauvé Chausson dont la dernière usine a fermé en 2000, mais constitue un passionnant témoin des recherches de l'époque en matière de design. En état de conservation correct, il s'agit d'un prototype qui n'est pas en état de fonctionner et qui ne peut pas être immatriculé pour la route.

Chausson is best known as a manufacturer of vehicle bodies, radiators and buses. But with its P.E.R.L.E concept car (for 'Projet d'Études et de Recherches d'une Ligne Européenne'), the company went outside its usual areas of work to explore the field of experimental design, with the aim of attracting the attention of vehicle manufacturers and winning new business. The link to Renault was through its engine, as the car was equipped with a four-cylinder unit from the Renault II, but otherwise, the P.E.R.L.E was entirely developed by 'Chausson Ingénierie Carrosserie Automobile', and the brochure presenting it promoted the group's technical capabilities. Initially presented as a model at the 1987 Frankfurt Motor Show, it subsequently appeared at the Geneva Motor Show in 1989

complete with its engine and interior fittings.

The small people carrier stood out on account of its streamlined shape, with a huge panoramic windscreen, large glass area, side doors sliding towards the front, and, inside, a dashboard designed as an extension to the centre console and a single-spoke steering wheel.

This concept car, which briefly appeared in Wim Wender's science-fiction film Until the End of the World, was unfortunately not enough to save Chausson, whose last factory closed in 2000, but it is a fascinating testament to the research undertaken at the time in the field of design. In decent condition, it is a prototype that is not in running order and cannot be registered for use on the road.

1956 RENAULT FRÉGATE GRAND PAVOIS

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 2423718

- Rare version Grand Pavois
- État d'origine incomplet mais apparemment sain
- Accessoires originaux
- *Rare Grand Pavois version*
- *Incomplete original condition, but apparently sound*
- *Original accessories*

300 - 500 €

Sans réserve / *No reserve*



1998 RENAULT CLIO I ÉLECTRIQUE

Carte grise française
French title

Châssis n° VF1557W0017060005

- Modèle rare et intéressant
- Correctement préservée d'origine
- Témoin des premières tentatives de diffusion à grande échelle
- *Rare, interesting model*
- *Properly looked after from new*
- *One of the first attempts at the large-scale production of an EV*

3.000 - 5.000 €

Sans réserve / *No reserve*



179

1986 RENAULT 21 EX-LÉVY ET GOLIATH

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

- Construite pour le film *Lévy et Goliath*
- Apparence complètement farfelue
- Unique, sans équivalent
- *Built for the film Lévy and Goliath*
- *Utterly crazy appearance*
- *Unique, unlike anything else*

2.000 - 4.000 €
Sans réserve / No reserve



180

RENAULT TWINGO EN PELUCHE ♦

- Impressionnante peluche de Renault Twingo
- Modèle unique
- Quasiment à l'échelle 1
- *Impressive Renault Twingo plush*
- *Unique model*
- *Almost life-size*

1.000 - 2.000 €
Sans réserve / No reserve



**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 HIS MAJESTY THE KING
MAISON DE CHAMPAGNE
CHAMPAGNE BOLLINGER S.A.

CHAMPAGNE
BOLLINGER
MAISON FONDÉE EN 1829



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

B E N S O N & C H E R R Y

PRÊT-À-PORTE CRÉÉ PAR DES PASSIONNÉS, POUR DES PASSIONNÉS.



BENSONANDCHERRY.COM

ALBI - ARRAS - BASTIA - CALAIS - LA ROCHELLE - MAYOTTE - SAINT JEAN DE LUZ - TOULOUSE

ARTCURIAL

// Motorcars



© DPPI

1992 Ferrari F92A Formule 1 #136

Offerte à Jean Alesi en 1992 par la Scuderia
Exposée dans sa villa depuis plus de 30 ans
Dans son état d'origine, complète avec ses composants mécaniques et électroniques d'époque

Vente en préparation

AUTOMOBILE LEGENDS

The Peninsula Paris

Clôture du catalogue :

Fin décembre

En partenariat avec

Vente aux enchères :

Mardi 27 janvier 2026

The Peninsula Paris

Contact :

motorcars@artcurial.com

+33 (0)1 42 99 20 73

www.artcurial.com

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régi 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 assujetti aux obligations listées aux articles L.561-2 14^e et suivants du Code Monétaire et Financier relatifs à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme.

1. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description. Les véhicules d'occasion ne bénéficient pas de la garantie légale de conformité conformément à l'article L 217-2 du Code de la consommation.

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

g) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs. Une enchère est acceptée au regard des informations transmises par l'enchérisseur avant la vente. En conséquence, aucune modification du nom de l'adjudicataire ne pourra intervenir après la vente.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 48h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque. Le lot non adjugé pourra être vendu après la vente dans les conditions de la loi sous réserve que son prix soit d'au moins 1.500 euros.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

1) Lots en provenance de l'UE:

Automobilia (indiqués par un ♦):

- 27 % + TVA au taux en vigueur.

Automobiles de collection :

- De 1 à 900 000 € : 17 % + TVA au taux en vigueur.
- Au-delà de 900 001 € : 12 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE (indiqués par un O):

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 O):

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 rétrocédés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur.

L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours.

Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE – REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la 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 "adjudé" 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:

Automobilia (identified by an ♦):

- 27 % + current VAT.

Classic cars:

- From 1 to 900 000 euros: 17 % + 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 refund to the purchaser on presentation of a written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;

- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);

- By bank transfer;

- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.

In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced €60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bid vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount, and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsibility whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT – COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.

Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.

Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independent from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

ARTS DES XX^e & XXI^e SIÈCLES

Directrice du pôle,
Vice-présidente :
Isaure de Viel Castel

Art Contemporain Africain
Spécialiste :
Margot Denis-Lutard, 16 44

Art-Déco / Design
Directrice :
Sabrina Dolla, 16 40

Spécialiste :
Edouard Liron, 20 37
Administratrice senior :
Anne-Claire Drauge, 20 42
Administratrice :
Domitilla Giordano
Expert :
Justine Despretz
Consultants :
Design Italien :
Design Scandinave :
Aldric Speer

Bandes Dessinées
Expert : Éric Leroy
Administrateur junior :
Alexandre Dalle

Estampes & Multiples
Directrice : Karine Castagna
Administrateur - catalogueur :
Florent Sinnah, 16 54
Administrateur junior :
Alexandre Dalle

Impressionniste & Moderne
Directeur : Bruno Jaubert
Spécialiste :
Florent Wanecq
Catalogueurs
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero,
Louise Eber
Administratrice - catalogueur :
Élodie Landais, 20 84
Administratrice junior :
Alexandra Michel

Photographie
Catalogueur :
Sara Bekhessa, 20 25

Post-War & Contemporain
Directeur : Hugues Sébilleau
Spécialiste : Sophie Cariguel
Catalogueurs
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero
Louise Eber
Catalogueur :
Sara Bekhessa
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 senior :
Solen Carré
Expert Art de l'Islam :
Romain Pingannaud

Art d'Asie
Expert :
Qinghua Yin
Administratrice :
Shenying Chen, 20 32

Livres & Manuscrits
Directeur :
Frédéric Harnisch, 16 49
Administratrice :
Émeline Duprat, 16 58

Maitres anciens & du XIX^e siècle : Tableaux, dessins, sculptures, cadres anciens et de collection
Vice-président :
Matthieu Fournier, 20 26
Catalogueur :
Blanche Llaurens
Spécialiste :
Matthias Ambroselli
Administratrice senior :
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 Gouville Saint-Cyr
Contact :
Maxence Miglioretti, 20 02

Numismatique / Philatélie / Objets de curiosités & Histoire naturelle
Expert numismatique :
Cabinet Bourgey
Contact :
Juliette Leroy-Prost, 17 10

ARTCURIAL MOTORCARS

Automobiles de Collection
Président :
Matthieu Lamoure
Vice-président :
Pierre Novikoff
Spécialiste senior :
Antoine Mahé, 20 62
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
Administrateur junior :
Jeremy Carvalho
Consultant :
Frédéric Stoesser
motorcars@artcurial.com

Automobilia
Aéronautique, Marine
Président :
Matthieu Lamoure
Responsable :
Sophie Peyrache, 20 41

LUXE & ART DE VIVRE

Horlogerie de Collection
Directeur :
Romain Marsot
Expert : Geoffroy Ader
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 Debrel
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 senior :
Solen Carré
Consultant : Luc Dabadie
vins@artcurial.com

INVENTAIRES & COLLECTIONS

Vice-président :
Stéphane Aubert
Chargés d'inventaires,
Commissaires-priseurs :
Juliette Leroy-Prost, 17 10
Maxence Miglioretti, 20 02
Elisa Borsik, 20 18
Administrateurs :
Thomas Loiseaux, 16 55
Charline Monjanel, 20 33
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 Poulin
Florent Wanecq

FRANCE

Cannes - Alpes-Maritimes
Représentante :
Eléonore Dauzat
edauzat@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

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 :
initial(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 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
+86 137 01 37 58 11
lijiayi7@gmail.com

Italie
Directrice : Emilie Volka
Assistante :
Eleonora Ballista
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 :
Joëlle Iseli
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
Isaure de Viel Castel

ASSOCIÉS

Directeurs associés :
Stéphane Aubert
Olivier Berman
Sabrina Dolla
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure
Arnaud Oliveux
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 Fiquemont
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

Ordres d'achat, enchères par téléphone

Directrice :
Kristina Vrzests, 20 51
Adjointe de la Directrice :
Marie Auvard
Administratrice :
Maëlle Touminet
Administratrice junior :
Théo-Paul Boulanger
bids@artcurial.com

Comptabilité des ventes

Responsable :
Nathalie Higueral
Comptable des ventes confirmée :
Audrey Couturier
Comptables :
Chloé Catherine
Mathilde Desforges
Jessica Sellahanadi
Yugeyong Shon
20 71 ou 17 00
Gestionnaire de dossier :
Melanie Joly

Transport et douane

Responsable :
Marine Viet, 16 57
Adjointe :
Marine Renault, 17 01
Assistantes spécialisées :
Lou Dupont,
Inès Tekirdaglioglu
shipping@artcurial.com

Logistique et gestion des stocks

Directeur : Éric Pourchot
Responsables de stock :
Lionel Lavergne
Joël Laviolette
Vincent Mauriol
Lal Sellahanadi
Adjoint : Clovis Cano
Coordinatrices logistique :
Victoire de Latour
Magasiniers :
Denis Chevallier
Adrien da Costa
Isaac Dalle
Floriane Joffre
Brayan Monteiro
Jason Tilot

Marketing

Directrice :
Lorraine Calemand, 20 87
Chefs de projet :
Domitilla Corti, 01 42 25 64 38
Ariane Gilain, 16 52
Daphné Perret, 16 23
Responsable Studio Graphique :
Aline Meier, 20 88
Graphiste :
Rose de La Chapelle, 20 10
Graphiste junior :
Romane Marliot, 01 42 25 93 83

Responsable CRM :
Alexandra Cosson
Chargée CRM :
Géraldine de Mortemart, 20 43
Analyste CRM junior :
Colombine Santarelli

Relations Extérieures

Directrice :
Anne-Laure Guérin, 20 86
Attachée de presse :
Deborah Bensaid, 20 76
Community Manager :
Maria Franco Baqueiro, 20 82

Comptabilité générale

Responsable :
Sandra Margueritat Lefevre
Comptables :
Romane Herson
Jodie Hoang
Arméli Itoua
Aïcha Manet
Assistante de gestion :
Solène Sapience

Responsable administrative des ressources humaines :

Isabelle Chénais, 20 27
Assistante :
Amandine Le Monnier 20 79

Bureau d'accueil

Responsable accueil,
Clerc Live et PV : Denis Le Rue
Mizlie Bellevue
Théa Fayolle
Marie Peyroche

Services généraux

Responsable : Denis Le Rue

Service photographique des catalogues

Fanny Adler
Stéphanie Toussaint

Régisseur :

Mehdi Bouchekout

ORDRE D'ACHAT ABSENTEE BID FORM

THE RENAULT ICONS, Sélection provenant de la collection Renault
Vente n°6445
Dimanche 7 décembre 2025 - 13h
Usine Renault, Flins-sur-Seine, France

- Ordre d'achat / *Absentee bid*
 Ligne téléphonique / *Telephone*
 (Pour tout lot dont l'estimation est supérieure à 500 euros
For lots estimated from € 500 onwards)

Téléphone pendant la vente / *Phone at the time of the sale:*

Nom / *Name* : _____

Prénom / *First name* : _____

Société / *Compagny* : _____

Adresse / *Address* : _____

Téléphone / *Phone* : _____

Fax : _____

Email : _____

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, could you please provide an act of incorporation?*

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous.
 (les limites ne comprenant pas les frais légaux).

I have read the conditions of sale printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

<i>Lot</i>	<i>Description du lot / Lot description</i>	<i>Limite en euros / Max. euros price</i>
N°		€

Les ordres d'achat et les demandes d'enchères téléphoniques doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.
 Le service d'enchères téléphoniques est proposé pour les lots dont l'estimation basse est supérieure à 500€.

To allow time for processing, absentee bids and requests for telephone bidding should be received at least 24 hours before the sale begins. Telephone bidding is a service provided by Artcurial for lots with a low estimate above 500€.

À renvoyer / *Please mail to:*

Artcurial SAS
 7 rond-point des Champs-Élysées Marcel Dassault - 75008 Paris
 Fax: +33 (0)1 42 99 20 60
 bids@artcurial.com

Date et signature obligatoire / *Required dated signature*

ARTCURIAL

Crédits photographiques

Flora Ferreira
Alexis Ruben
Peter Singhof
Renault Communication
DPPI

Crédits vidéo

Ligne Blanche Productions

Infographiste

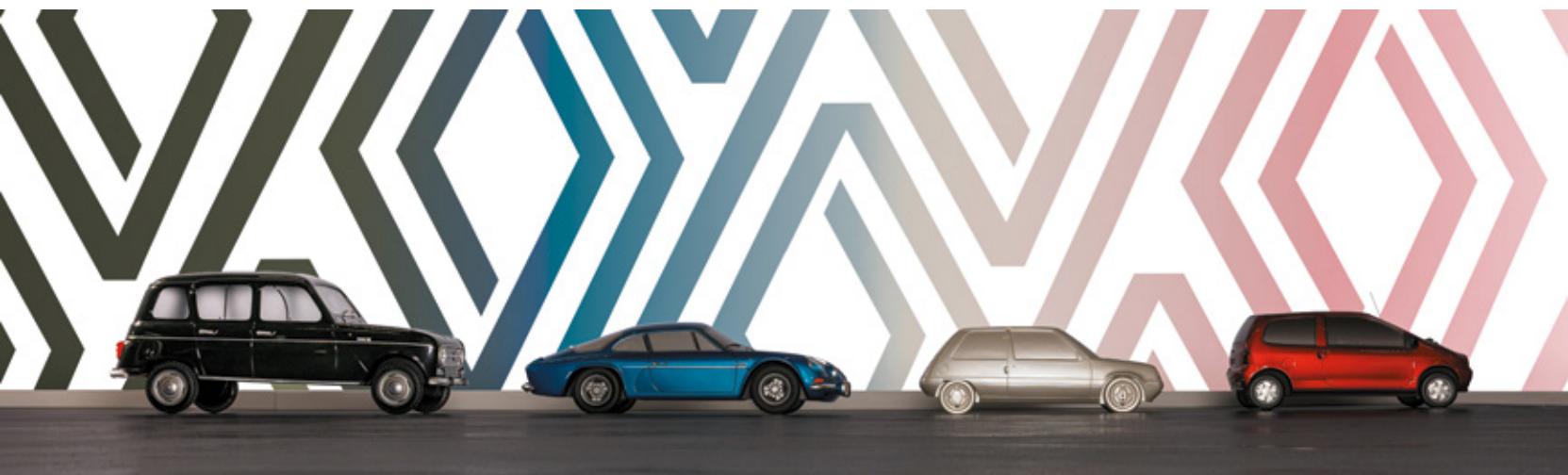
Horacio Cassinelli

Remerciements

Nicolas Berger
Raphaël Brunet
Adrien da Costa
Laurent Debailleul
Jonathan Kennard
Joël Laviotte
Antoinette Le Hardy
Anne Maignant
Elodie Otélé
Julian Parish
Olivier Pastre
Giacomo Rizotto
Garage Salignon
Philippe Schmidt
Damian Smith
Marion Thouroude
Gilles Vallerian

Artcurial adresse ses plus vifs remerciements
à l'ensemble de l'équipe de La Collection Renault
pour son aide et sa disponibilité :

Gilles Mériaadec
Philippe Cousseau
Jean-Louis Pichafroy
Eric Leroux
Christophe Mirot
Arnaud Picard
Tony Quiterio
Christophe Saffré
Cédric Coste
Dominique-w Jacson
Maxime Clément
Aristide Hoffner



En partenariat avec



THE RENAULT ICONS

*Sélection provenant
de la collection Renault*

Dimanche 7 décembre 2025 - 13h
artcurial.com



ARTCURIAL
// Motorcars A diamond-shaped logo consisting of four curved lines forming a stylized diamond shape, positioned to the right of the "ARTCURIAL" text.