

AUTOMOBILE LEGENDS

The Peninsula Paris

Mardi 27 janvier 2026 - 14h

The Peninsula Paris
19 Avenue Kléber
75116 Paris



ARTCURIAL

// Motorcars



AUTOMOBILE LEGENDS

The Peninsula Paris

Mardi 27 janvier 2026 - 14h

The Peninsula Paris
19 Avenue Kléber
75116 Paris



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

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

AUTOMOBILE LEGENDS

The Peninsula Paris

vente n°6446

EXPOSITION PUBLIQUE *PUBLIC VIEWING*

The Peninsula Paris
19 Avenue Kléber
75116 Paris

Samedi 24 janvier 2026
10h - 18h

Dimanche 25 janvier 2026
10h - 18h

Lundi 26 janvier 2026
9h - 18h

Mardi 27 janvier 2026
9h30 - 13h

Saturday 24 January 2026
10am - 6pm

Sunday 25 January 2026
10am - 6pm

Monday 26 January 2026
9am - 6pm

Tuesday 27 January 2026
9:30am - 1pm

VENTE AUX ENCHÈRES *AUCTION*

The Peninsula Paris
19 Avenue Kléber
75116 Paris

Mardi 27 janvier 2026 - 14h

Tuesday 27 January 2026 - 2pm

INFORMATIONS / *ENQUIRIES*

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

Commissaires-priseurs / *Auctioneers*

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

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

Consultants

Niklas Hannah
Frédéric Stoesser
Edward Fallon
Marion Thouroude
David Toledano

Racing, Flying & Yachting

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

Relations clients, administration *Client services, administration*

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

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

Comptabilité / *Accounting*

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

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

En partenariat avec / *In partnership with*



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

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION



Anne-Claire Mandine



Sandra Fournet

RACING, FLYING & YACHTING



Sophie Peyrache

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon



Marion Thouroude



David Toledano

DIVERS / DIVERS

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

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

FRAIS ACHETEURS / *BUYERS PREMIUM*

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

- Objets Automobilia, lots 1 à 5, désignés par un ◆ :
27 % + TVA au taux en vigueur (32,4 % TTC)
- Véhicules, lots 6 à 74 :
 - De 1 à 900 000 € : 16 % + TVA au taux en vigueur (19,2 % TTC)
 - Au-delà de 900 000 € : 12,5 % + TVA au taux en vigueur (15 % 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 1 to 5, designated by a ◆ :
27 % + current VAT (32,4% VAT included)
- Vehicles, lots 6 to 74:
 - From € 1 to € 900 000:
16 % + current VAT (19,2% VAT included)
 - Over € 900 000: 12,5% + current VAT (15% 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 véhicules seront rapatriés le soir de la vente dans un stockage sécurisé pour la somme de 580 € HT par voiture et 150 € HT par motocyclette et pourront être enlevés à partir du mercredi 28 janvier 2026 après règlement intégral. Les frais de stockage s'élèvent à 45 € HT par jour et par voiture et 25 € HT par jour et par motocyclette à partir du mercredi 28 janvier 2026. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

The vehicles will be shipped on the evening of the sale to a secured storage place for €580 + VAT per car and €150 + VAT per motorbike and can be collected from Wednesday 28 January 2026 after full payment. Storage cost will be charged at €45 + VAT per day per car and €25 + VAT per day per motorbike from Wednesday 28 January 2026. Payment by cheque, cash, credit card at collection or prior by bank transfer.

CONDITIONS SPÉCIALES / *SPECIAL CONDITIONS*

○ Lots en provenance hors UE :

Voitures de collection :

L'adjudication sera portée hors taxe. Une TVA au taux réduit de 5,5% s'applique sur l'adjudication et sur la commission de vente pour les ressortissants français. La TVA sur la commission de vente pourra être rétrocédée sur présentation d'un justificatif d'exportation hors UE ou justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans un état membre.

Voitures d'occasion :

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

Pour les ressortissants Européens et hors Union Européenne, le taux dépend du pays de destination. Il appartient à l'acheteur de consulter les autorités locales compétentes.

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

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

○ Lots from outside the EU:

Classic cars:

The hammer price is exclusive of tax. A reduced VAT rate of 5.5% (for a French buyer) applies to the hammer price and the sales commission. VAT on the sales commission may be refunded upon presentation of proof of export outside the EU or proof of an intra-community VAT number and a document proving delivery to a member state.

Modern motor cars:

In addition to the commissions and taxes specified in the general conditions of purchase, an additional import VAT will be charged (20% of the hammer price for a French buyer).

For European and non-European Union nationals, the rate depends on the country of destination. They will need to contact the relevant local authorities.

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

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

INDEX

A

1965 Abarth-Simca 2000 GT	56
1992 Alpine A 610 Olympique	18
1974 Alpine-Renault A110 1600 SC	19
1969 Aston Martin DBS Vantage	70
1989 Aston Martin Lagonda	73
2017 Aston Martin Vantage GT8 N°67/150	5
1993 Aston Martin Virage Volante Cabriolet	72
1963 Austin Cooper S Ex Bernard Cahier	8

B

1949 Bentley MKVI Drophead Coupé Park Ward	71
1957 Bentley S1 Continental Coupé Park Ward	69
1965 Bizzarrini 5300 GT Strada Alloy	53
1979 BMW 530 Production - Team JMS Racing	57
C.1990 Bugatti 35B Réplique Pur-Sang	12
1926 Bugatti Type 37	17
1931 Bugatti 51	65

C

1987 Citroën CX 25 Gti Turbo II	21
1964 Citroën DS 19 Le Dandy par Chapron	11
1973 Citroën DS 23ie Pallas	10
1972 Citroën SM	9
2025 Cybertruck Cyberbeast	40

D

1898 De Dion Bouton Tricycle	13
1970 De Tomaso Mangusta	51
1970 De Tomaso Pantera préparée Groupe 3	52

F

1988 Ferrari 328 GTS	45
1994 Ferrari 348 Spider ex-Jean Alesi	27
2001 Ferrari 360 Modena	24
1984 Ferrari 400i	28
1992 Ferrari F92A Formule 1 de Jean Alesi	25
1986 Ferrari Testarossa Monospecchio	46
2011 Fiat 695 Abarth Tributo Ferrari #1047 / 1199	55

G-H

1967 Ghia 450 SS Cabriolet	74
2013 Harley-Davidson Softail Slim	48
1998 Honda NSX-T 3.0i (NA1)	23

J

1962 Jaguar Type E Série 1 3.8L Semi-Lightweight	63
1965 Jaguar Type E Série 1 4.2L Roadster	16
1965 Jaguar Type E Série 1 4,2L Coupé	7
1958 Jaguar XK150 3.4L S Roadster	54

L

1947 Lancia Aprilia 2 ^e Série	43
1994 Lancia Delta Intégrale Evo 2	44
1983 Lancia LC2/83 Prototype	58
1996 Lamborghini Diablo SV-R	59
1958 Lamborghini Lamborhinetta	49
1965 Lamborghini 1 CTL « Ercolina »	36
1967 Lamborghini 400 GT 2+2	41
1967 Lamborghini Miura P400 « Prima Serie »	38
2008 Lamborghini Murciélago LP640	39
1957 Lamborghini Tracteur Agricole DL 30-N	37
1956 Lotus 11 Ex-Graham Hill	64

M

1975 Maserati Indy 4.9L America	50
1967 Maserati Mistral Spider 4L	42
2002/2003 McLaren MP4-17D/02	62
1959 Mercedes-Benz 190 SL avec hard-top	32
1956 Mercedes-Benz 300 SL « Gullwing »	33
1960 Mercedes-Benz 300 SL Roadster avec hard-top	34
1940 Mercedes-Benz 320 Cabriolet A	15

P

1927 Panhard & Levassor X49 20 cv Sport Torpédo	14
1955 Porsche 356 Pre-A Carrera 1500 GS Speedster	31
2006 Porsche Carrera GT	61
1972 Porsche 911 Carrera 2.7 RS	30
1992 Porsche 911 Carrera RS	60
1989 Porsche 911 Speedster 3.2 Turbolook	29
2018 Porsche 991 GT2 RS Weissach	68
2023 Porsche 992 GT3 RS	67

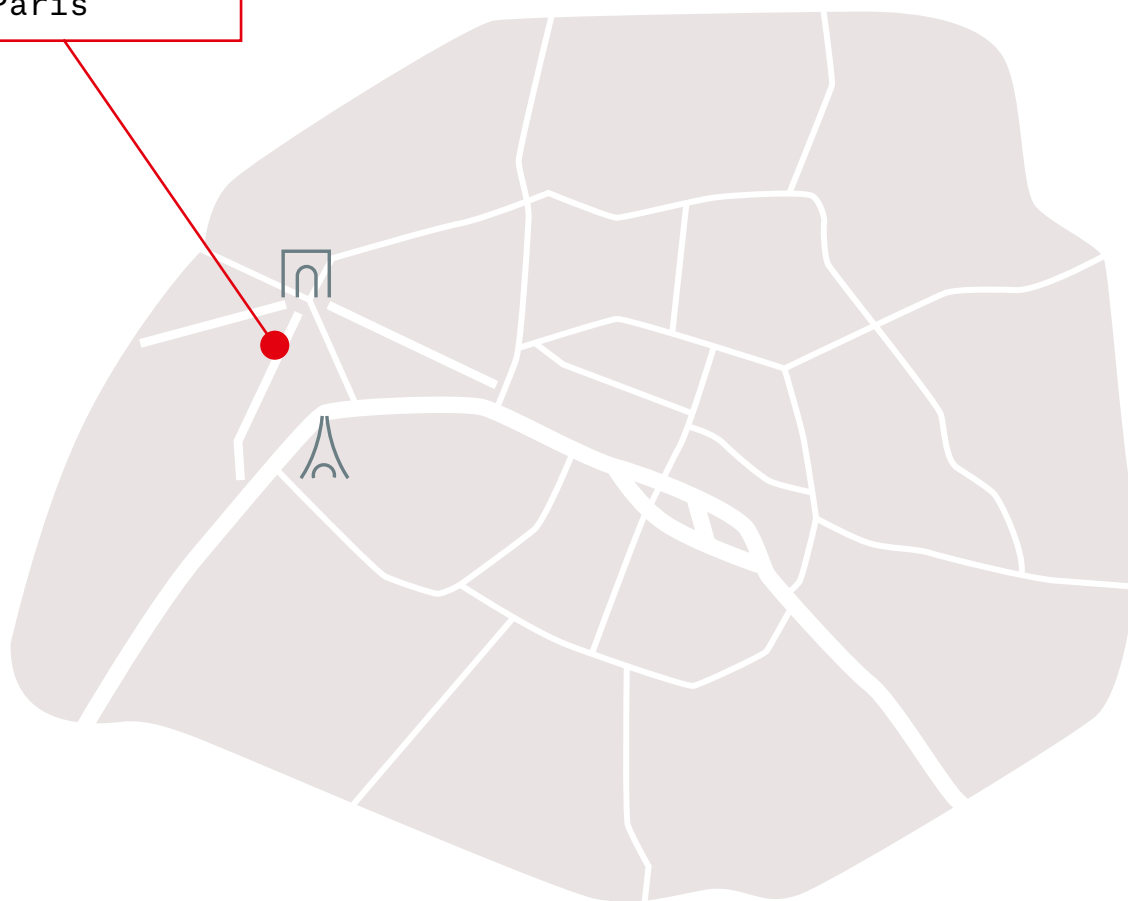
R-V

1968 Renault 4 Plein Air	6
1982 Renault 5 Turbo « 1 » Préparation Cévennes	20
1939 Talbot-Lago 4,5L monoplace décalée ex-Usine	66
2012 Triumph Bonneville T100 Ex-Johnny Hallyday	47
1989 Tyrrell 018 - Ford Cosworth DFR Formule 1	26
1993 Venturi 600 S-LM	22

PLAN

The Peninsula Paris

19 Avenue Kléber
75116 Paris

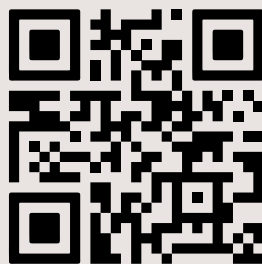


CATALOGUE EN LIGNE / *ONLINE CATALOGUE*

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

1962 RENÉ BONNET DU CRITÉRIUM DU JEUNE PILOTE ACO ◆

4.000 - 6.000 €

Sans réserve / No reserve

- Un des 13 exemplaires du critérium de l'ACO
- Depuis 47 ans dans la même famille
- Restaurée en 1978 chez Jean Rondeau
- Eligible au Little Big Mans

- One of 13 examples of the ACO's Criterium
- Owned by the same family for 47 years
- Restored in 1978 by Jean Rondeau
- Eligible for Little Big Mans



Créé en 1957 par le directeur général de l'ACO, le Critérium du Jeune Pilote était un dispositif ambulant destiné à former les enfants à la conduite et aux règles du code de la route. En 1962, les 6 voitures « Jeudi » furent remplacées par 13 René Bonnet qui feront le succès du Critérium durant de nombreuses années. L'exemplaire présenté est l'un d'eux, il a pu être acheté auprès d'un membre de l'ACO par son actuel propriétaire en 1978. Ce dernier était un ami de Jean Rondeau, pour qui il transportait ses bolides de courses. Le pilote sarthois lui avait alors proposé de restaurer la René Bonnet avant qu'il ne puisse l'offrir à ses

enfants pour Noël 78, ce qui fut fait dans les ateliers Rondeau, et explique que la voiture bénéficie d'une livrée « Otis » qui était le sponsor de l'écurie sarthoise à cette époque. Cette pièce de collection exceptionnelle est équipée d'un moteur Bernard W18 A qu'il conviendra de remettre en route. Une pédale de frein a été ajoutée lors de la restauration pour rendre la voiture plus maniable. Un temps exposée au Musée des 24 Heures du Mans, cette René Bonnet est évidemment éligible au Little Big Mans et fera autant le bonheur des collectionneurs que de leurs enfants.

Founded in 1957 by the managing director of the ACO, the "Young Driver Criterium" was a mobile initiative designed to educate children about driving and road safety regulations. In 1962, the six "Jeudi" cars were replaced by 13 René Bonnet cars, which ensured the success of the Criterium for many years. This particular model is one of them, purchased from an ACO member by its current owner in 1978. The latter was a friend of Jean Rondeau, for whom he transported his racing cars; the Sarthe driver offered the owner to restore this René Bonnet example

before gifting it to his children as a Christmas present in 1978, which was done in the Rondeau workshops. This explains why the car features an 'Otis' livery, as Otis was the sponsor of the Sarthe team at the time. This exceptional collector's item is fitted with a Bernard W18 A engine, which will need to be restarted. A brake pedal was added during the restoration to make the car easier to handle. Once exhibited at the 24 Hours of Le Mans Museum, this René Bonnet is naturally eligible for the Little Big Mans and will bring joy to collectors and their children alike.

MAQUETTE À L'ÉCHELLE 1/5 DE LA FIAT TURBINA PROTOTYPE ◆

Cette superbe maquette en aluminium coulé du prototype de la Fiat Turbina, qui explorait la voie des automobiles à turbine inspirées de l'aéronautique au milieu des années 50 est remarquable par ses dimensions : 87 × 32 × 25 cm. D'un poids d'environ 12 kg, elle constitue une pièce de design aussi majestueuse qu'harmonieuse dans ses proportions. En état d'origine, elle a visiblement été anciennement repeinte car l'on distingue la teinte rouge d'origine sous le noir, au niveau des flammes et de la partie supérieure à la ceinture de caisse. Dessous, l'on retrouve la mention « R » inscrite à la peinture rouge. Cette pièce rarissime, authentique et très décorative mérite un emplacement de choix au sein d'une collection sélective.



10.000 - 20.000 €
Sans réserve / No reserve

Exploring the possibility of turbine-powered cars inspired by aeronautics in the

mid-1950s, this superb cast aluminium model of the Fiat Turbina prototype is remarkable for its size: 87 × 32 × 25 cm.

Weighing approximately 12 kg, it is a design piece that is as majestic as it is harmonious in its proportions. In its original condition, it has clearly been repainted at some point, as the original red colour can be seen beneath the black paint on and around the flames and the upper part of the beltline.

Underneath, the letter 'R' is inscribed in red paint. This extremely rare, authentic and highly decorative piece deserves a place of prominence in a selective collection.

ÉTAU BUGATTI – PREMIÈRE SÉRIE ◆

C'est au cours des années 80 que cet étau a été déniché par le célèbre motoriste Bernard Pigelet, dans un dépôt de taxi voué à la destruction, non loin de son atelier situé au 52 rue Carnot à Levallois-Perret, fief de l'Automobile. Le spécialiste l'a restauré avec soin, repeint, rectifié les mors et l'a depuis conservé précieusement dans son atelier, sans s'en servir. Seule la butée en bronze entre l'étau et la manivelle a été remplacée mais la pièce d'origine est fournie avec l'étau. Il s'agit ici d'un rare et désirable modèle de la première série reconnaissable par son logo Bugatti moins en relief que sur les versions ultérieures. Le numéro 17 est frappé sur un des mors et anecdote significative : l'atelier de réparation officiel Bugatti se trouvait au 75 rue Carnot, à quelques pas du garage où il a été trouvé...



8.000 - 12.000 €
Sans réserve / No reserve

In the late 1980s, this particular etau Bugatti was discovered by the famous engine specialist Bernard Pigelet in a taxi depot about to close, just near its workshop 52, rue Carnot in Levallois Perret, stronghold of the automobile. The specialist carefully restored it, repainted it, adjusted the bits and preciousely stored it in his workshop, where it remained unused. Only the bronze stop between the bench vice and the crank handle was replaced, but the original part is supplied with the bench vice. This is a rare and desirable model from the first series, recognisable by its Bugatti logo, which is less prominent than on later versions. The number 17 is stamped on one of the bits and here's an interesting anecdote: the official Bugatti repair workshop was located at 75 Rue Carnot, only a few steps away from the workshop where it was found!

1995 MOTEUR PEUGEOT V10 TYPE A10 ♦

Numéro 10243

- V10 3.0L développant 750 chevaux
- Moteur rare et semblant complet
- Acheté directement à l'Aventure Peugeot
- Équipé de certains de ses périphériques
- Monté à l'époque sur les Jordan 195
- *V10 3.0L developing 750 hp*
- *Rare engine, seems to be complete*
- *Purchased directly from L'Aventure Peugeot*
- *Equipped with some of its peripherals*
- *Fitted at the time on Jordan 195s*

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / No reserve



1999 MOTEUR MOTEUR PEUGEOT A18 ♦

Numéro 07

- V10 3.0L développant 790 chevaux
- Acheté directement à l'aventure Peugeot
- Version équipant la Prost AP02
- Moteur maquette vide
- *3.0L V10 developing 790 hp*
- *Purchased directly from l'Aventure Peugeot*
- *Version fitted to the Prost AP02*
- *Empty display engine*

10.000 - 20.000 €
Sans réserve / No reserve



1968 RENAULT 4 PLEIN AIR

Carte grise française
French title

Châssis n° 4315890
Moteur n° 589574

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Même famille depuis l'origine
- Moins de 9 700 km d'origine !
- 5 000 € de révision récente

- *Owned by the same family since new*
- *Less than 9,700km from new!*
- *Recent service work for €5,000*



Présentée en mai 1968, la Renault 4 Plein Air est une petite voiture de plage pleine de charme. Dénuée de porte, avec une capote en guise de toit, elle était fabriquée par Sinpar. Si elle symbolise parfaitement l'insouciance de cette époque, la 4L Plein Air n'a pas connu le succès et sa production aurait été limitée entre 550 et 650 unités selon les sources.

C'est le père de l'actuelle propriétaire qui a fait l'acquisition de cet exemplaire en juillet 1968 en tant qu'agent Renault à Champigny. Ce dernier nous a confirmé que son plus long voyage avait été de descendre à Saint-Tropez, puis la voiture resta sur la Côte d'Azur en étant très peu utilisée. En 2006, elle fut immatriculée au nom de son épouse, tout en gardant son immatriculation d'origine, puis de sa fille en 2025.

Cette Plein Air a parcouru moins de 9 700 km depuis l'origine, et est dans un état d'origine remarquable, ayant juste reçu un voile de peinture dans sa teinte d'origine. Nous avons noté que le tachymètre ne fonctionnait plus, mais que le totalisateur était fonctionnel, corroboré par les relevés de contrôles techniques depuis 2006. En 2023, la voiture a bénéficié d'une importante révision mécanique et d'une remise en état du système de freinage. En 2025, les roulements et les rotules ont été remplacés. Accompagnée de son manuel de conduite et d'entretien, cette rarissime 4L Plein Air est certainement une des mieux préservées et moins kilométrées en circulation, une véritable perle rare.

Presented in May 1968, the Renault 4 Plein Air was a charming little beach car. With no doors and a simple hood by way of a roof, it was built by Sinpar. Although it was the perfect symbol of this carefree time, the Plein Air was not a success, with only 550–650 cars produced, according to various sources.

The current owner's father, a Renault dealer from Champigny, bought this example in July 1968. He confirmed that the longest journey it made was the drive down to Saint-Tropez, after which the car remained on the Côte d'Azur and was little used. In 2006, it was registered in his wife's name, retaining its original registration number, and then in his daughter's name in

2025. This Plein Air has covered less than 9,700km from new and is in remarkable original condition, with just a respray in its original colour. We noted that the speedometer is no longer working, although the odometer is still functioning, as is borne out by the records for its safety inspections since 2006. In 2023, the car was given a major mechanical service and the braking system was overhauled. In 2025, the ball joints and bearings were replaced. Sold with its owner's manual and service book, this extremely rare Renault 4 Plein Air is certainly one of the best-preserved and lowest-mileage examples on the road, a real gem of a car.

1965 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 4,2L COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 1E30430
Moteur n° 7E2132-9

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

• Coupé Série 1, une des versions les plus recherchées

• Bel état de préservation, travaux récents

• Moteur d'origine, intérieur superbe

• **Series 1 Coupé, one of the most sought-after versions**

• **Well-preserved condition, recent work**

• **Original engine, superb interior**



Achetée en 2007 par un collectionneur basé sur le bassin d'Arcachon à un spécialiste parisien réputé, cette belle Type E Série I venait probablement d'Arizona, ce qui explique qu'elle avait été bien préservée d'origine. Au début des années 2000 elle a été repeinte et son habitacle a bénéficié d'une réfection intégrale. Aujourd'hui très saine dans sa teinte rouge d'origine, elle présente des panneaux de carrosserie bien alignés, sans trace de corrosion, réhaussés par des jantes à rayons chromées. A l'intérieur, la sellerie en cuir beige légèrement patiné est en très bon état de présentation, de même que le tableau de bord et le volant bois. Dans son ensemble, le bel aménagement intérieur ne présente pas de défaut notable et constitue une véritable invitation au voyage. Le compteur est resté celui d'origine en miles.

Utilisée régulièrement et bénéficiant d'un entretien suivi, cette Type E est équipée de son moteur d'origine (numéros concordants), avec un collecteur d'échappement spécial et un ventilateur additionnel débrayable. Elle a fait l'objet en 2025 d'une importante révision dont le coût a totalisé 6 000 €, avec notamment des interventions sur l'embrayage et l'échappement, en plus des opérations habituelles de vidange des fluides et de vérifications. Il s'agit d'une des versions les plus recherchées de la Type E, sous sa forme la plus pure avec ses phares profilés. Dans son bel état de préservation, le coupé que nous présentons est un hommage à la qualité de ce modèle qui avait fait sensation lors de sa présentation en 1961 au Salon de Genève, annonçant un succès qui ne s'est jamais démenti.

Bought in 2007 by a collector based in the Arcachon Bay from a renowned Parisian specialist, this beautiful Series I E-Type probably came from Arizona, which would explain that it had been well preserved from new. At the start of the 2000s, it was repainted and the interior was completely restored. It is now in very sound condition, finished in its original shade of red with well-aligned body panels and no sign of corrosion, set off by chrome wire wheels. Inside, the lightly patinated beige leather upholstery is in excellent condition, as are the dashboard and wood-rimmed steering wheel. Altogether, the interior presents no significant faults and is truly an invitation to set off on a trip. The speedometer still reads in miles per hour.

Used and maintained regularly, this E-Type has its original (matching numbers) engine, with a special exhaust manifold and an additional, switchable fan. In 2025, it underwent a major service at a total cost of 6000 €, with work done on the clutch and exhaust, as well as the usual fluid changes and checks. This is one of the most sought-after versions of the E-Type, with the purest shape thanks to its streamlined headlamps. In well-preserved condition, the coupé we are presenting is a tribute to the quality of this model, which created a sensation when it was unveiled at the Geneva Motor Show in 1961, heralding a success which has never faltered.

1963 AUSTIN COOPER S EX BERNARD CAHIER

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° C-A2S7L-384241

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

- Deux participations à la Targa Florio avec Bernard Cahier !
- Une des Cooper S 1071 cm³ de développement de Downton Engineering
- Achetée directement à Henri Cahier en 2013

- *Two appearances in the Targa Florio with Bernard Cahier!*
- *One of the 1,071 cc Cooper S development cars from Downton Engineering*
- *Acquired directly from Henri Cahier*

Livrée par Downton Engineering au célèbre photographe de presse Bernard Cahier et au comte de Metternich pour participer à la Targa Florio 1962, cette Austin Mini y a été inscrite pour des raisons administratives sous le nom de Richmond, directeur de Downton Engineering, préparateur de voitures de sport et spécialiste à l'époque du moteur A-Series équipant l'Austin Seven Mini. Sous le numéro 106, la voiture n'a pas parcouru la distance lui permettant d'être classée à l'épreuve sicilienne mais l'année suivante, sous le numéro 154 et avec Bernard Cahier associé au pilote hollandais Rob Slotemaker, elle termine 25^{ème} au classement général. Elle revient ensuite chez Downton Engineering comme voiture de développement pour les premiers programme Cooper S. La caisse qui date de 1962 prend alors l'identité d'une Cooper S de 1963, comme le montre la copie de son

ancien titre de circulation anglais. Elle est ensuite repeinte dans une couleur plus foncée, et convertie en conduite à gauche, ce qui permettra à Bernard Cahier de l'utiliser plus facilement sur le continent. Elle lui est confiée sous forme d'un « prêt permanent » et il l'importe en France via les douanes d'Annecy en 1974 sans l'immatriculer à son nom. Fait exceptionnel, elle reste dans alors dans la famille Cahier jusqu'à sa vente à son actuel propriétaire un important collectionneur de voiture de course allemand.

Son appartenance historique ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs du modèle qui ne pourront qu'être séduits par son passé en course intéressant, son appartenance à un des premiers ateliers britanniques spécialisés dans ce modèle et son utilisation entre les mains d'un des plus célèbres photographes automobiles.

Delivered by Downton Engineering to renowned press photographer Bernard Cahier and Count Metternich in order to take part in the 1962 Targa Florio event, this Austin Mini was enrolled for administrative reasons under the name of Richmond, director of Downton Engineering, the company renowned for tuning sports cars and at that time, a specialist in the A-Series engine fitted to the Austin Seven Mini. Bearing the number 106, the car did not complete the distance required to be classified in the Sicilian race; but the following year, it finished 25th overall under the number 154, with Bernard Cahier and Dutch driver Rob Slotemaker. It then returned to Downton Engineering as a development car for the first Cooper S programmes. Dating from 1962, the bodywork took on the identity of a 1963 Cooper S,

as evidenced by a copy of its old British registration document. It was then repainted in a darker colour and converted to left-hand drive, which enabled Bernard Cahier to drive it with greater ease on the continent. It was entrusted to him as a 'permanent loan' and he imported it into France via Annecy customs in 1974 without registering it in his name. As exceptional as it may seem, it remained in the Cahier family until it was sold to its current owner, a major German racing car collector.

Its historic provenance is bound to attract the attention of enthusiasts of this model, who will be charmed by its fascinating racing history, its ownership by one of the first British specialists in this model and finally, having been driven by one of the most famous automotive photographers.



1972 CITROËN SM

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° OSB5531

60.000 - 80.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Restauration exceptionnelle

• Intérieur superbe d'époque

• Nombreuses pièces d'origine
neuves de stock

• **Exceptional restoration**

• **Superb period interior**

• **Very many new original parts
from old stock**



Sortie d'usine en 1972, cette SM « carburateurs » fut importée en Suède en 1977 par un habitant de Simrishamn. Elle changea de mains en 1989, puis, c'est en 2016 qu'elle a fait l'objet d'une restauration intégrale d'une qualité rare, par un spécialiste suédois des SM. Ce dernier est en effet parvenu à se procurer une coque nue neuve, ainsi que Citroën les proposait grâce à un stock non-utilisé après l'arrêt de la production. En accord avec les autorités suédoises, l'identité de OOSB5531 fut reportée sur cette nouvelle base. Ne lésinant sur aucun détail, le restaurateur utilisa des éléments de carrosserie neufs de stock d'époque, à l'exception du hayon arrière. La superbe teinte d'origine Vert des Tropiques (AC 525) fut appliquée, tandis qu'un somptueux intérieur en cuir « Tabac » en état d'origine était installé. Le moteur fut intégralement refait, avec pistons forgés haute compression

et distribution fiabilisée, la boîte de vitesses fut révisée et les engrenages de différentiel changés. Le système hydraulique, les trains roulants, ou encore la climatisation ont bénéficié des mêmes soins. La liste des pièces remplacées et des travaux figure dans le dossier et témoigne de la qualité de cette remise en état. Son actuel propriétaire, amateur exigeant, en a fait l'acquisition en 2023 et a depuis installé un allumage électronique ainsi qu'un alternateur moderne. Un rétroviseur côté passager a été ajouté pour davantage de sécurité et les carburateurs ont été nettoyés et réglés, en même temps que l'entretien mécanique habituel. Ce superbe exemplaire, dont le compteur était à 0 lors de sa sortie de restauration affiche aujourd'hui 3 998 km. Il attirera l'attention des connaisseurs les plus pointilleux.

This carburettor-engined SM left the factory in 1972 and was imported into Sweden in 1977 by a resident of Simrishamn. It changed hands in 1989 and in 2016 underwent a complete restoration to an unusually high standard by a Swedish SM specialist. He succeeded in obtaining a new bare shell, which Citroën offered from stock left over after production came to an end. With the approval of the Swedish authorities, the chassis ID OOSB5531 was transferred to the new bodyshell. The restorer paid attention to every detail, using new old stock body parts, with the exception of the tailgate. The body was painted in the magnificent original colour of 'Vert des Tropiques' (AC 525), and a sumptuous interior in tobacco-coloured leather fitted. The engine was completely rebuilt, with high-compression forged pistons

and more reliable timing gear; the gearbox was overhauled and the differential gears were replaced. The hydraulic system, running gear and air-conditioning all received the same attention. The list of work undertaken and the parts replaced is present in the history file and attests to the quality of the restoration. The car's current owner, a demanding enthusiast, bought the car in 2023 and has since fitted electronic ignition and a modern alternator. A passenger door mirror has been added for greater safety, while the carburettors have been cleaned and adjusted, in addition to the usual mechanical service work. This odometer of this superb example was reset to zero when the restoration was completed and is now reading 3,998 km. It is sure to attract the attention of the most fastidious connoisseurs.

1973 CITROËN DS 23ie PALLAS ○

Sans titre de circulation
A dédouaner dans l'UE
Unregistered
To be customs cleared in the EU
Châssis n° 01FG7771

50.000 - 80.000€
Sans réserve / **No reserve**

- Restauration de très haut niveau par Vincent Crescia, Garage du lac
- Plus de 160 000 francs suisses de travaux
- Version haut de gamme de la DS, la plus puissante et la plus confortable
- Modèle très recherché, boîte manuelle 5 rapports et climatisation

- *High quality restoration by Vincent Crescia. Garage du Lac*
- *Over 160,000 Swiss francs worth of work*
- *High-end version of the DS, the most powerful and comfortable*
- *Highly sought-after model, 5-speed manual gearbox and air conditioning*

Cette DS 23 à injection électronique est exceptionnelle par son état. En effet, elle a fait l'objet en 2015 d'une restauration par le meilleur spécialiste mondial des Citroën et en particulier des DS, Vincent Crescia, basé près de Neuchâtel, en Suisse. Connu pour sa méticulosité et le soin qu'il apporte aux détails, il a effectué une dépose complète de la carrosserie et de la mécanique, les a complètement restaurés avant de les remonter, comme en témoigne sa facture d'avril 2015. Totalisant 160 665 francs suisses, elle donne le détail des travaux effectués et nous invitons les acheteurs intéressés à en prendre connaissance, tant cette liste est impressionnante, rien n'ayant été

laissé au hasard. Dans sa teinte brun glacé d'origine et dotée de sa mécanique d'origine, cette voiture est aujourd'hui dans un état proche du neuf.

Livrée neuve en Italie puis importée en Suisse en 2011, elle n'a connu ensuite que deux propriétaires. Équipée d'une boîte manuelle à cinq rapports et d'un système de climatisation, elle présente des sièges en cuir biscuit de toute beauté. Il s'agit sans aucun doute d'une des plus belles DS 23ie Pallas en existence, et elle combine les qualités routières et le confort inégalé de ce haut de gamme Citroën avec une présentation sans reproche, ce qui ne saurait laisser insensibles les passionnés de ce modèle fascinant.

This DS 23 with electronic fuel injection is exceptional for its condition. In 2015, it had a restoration carried out by the world's leading Citroen specialist, (particularly in DS models) n Vincent Crescia, based near Neuchâtel, Switzerland. Known for his meticulousness and attention to detail, he completely dismantled the bodywork and engine; he then fully restored them before reassembling them, as evidenced by his invoice dated April 2015. Totalling 160,665 Swiss francs, it provides details of the work carried out and we encourage keen buyers to take a look, as the list is impressive and no stone was left unturned. In its

original glazed brown colour and with its original engine, this car is now in almost-new condition.

Delivered new in Italy and then imported to Switzerland in 2011, it has only known two owners. Fitted with a five-speed manual gearbox and air conditioning, it features stunning biscuit-coloured leather seats. This is undoubtedly one of the most beautiful DS 23ie Pallas models in existence, combining the driving qualities and unrivalled comfort of this high-end Citroen with an impeccable condition that is sure to impress enthusiasts of this fascinating model.



1964 CITROËN DS 19 LE DANDY PAR CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis n° 4294003
Moteur n° 0214006387

170.000 - 230.000 €

- Un des 22 Le Dandy produits dans cette configuration
- Historique documenté depuis l'origine
- Etat de préservation exceptionnel, 61 ans dans la même famille

- One of 22 Le Dandy examples produced in this configuration
- Documented history since new
- Exceptional original condition, 61 years in the same family



Ce coupé le Dandy est exceptionnel à plus d'un titre. Tout d'abord, cette version est rarissime puisqu'il s'agit d'un des 22 exemplaires produits sur la base DS 19 avec les ailes arrière dites « profilées ». En second lieu, il dispose d'un exceptionnel dossier historique allant des échanges entre Chapron et le concessionnaire qui avait accompagné son client au Salon de l'Auto 1964 pour en passer commande, à la fiche de construction Chapron, en passant par le barré-rouge, le manuel de bord, ou encore le dossier de factures, sans oublier

la copie de la première carte grise. Son premier propriétaire, habitant de Saint Raphaël, avait donc retenu un exemplaire avec pare-brise surbaissé, ailes profilées, dans une superbe teinte « bleu céleste » associée à un intérieur en cuir « Pullman » bordeaux. Une paire d'antibrouillards et un autoradio complétaient la commande. L'élégant coupé fut livré en décembre 1964, et on imagine aisément la fierté de son commanditaire paradant sur la Côte d'Azur. Ce dernier la conservera jusqu'en 1982 avant de la transmettre à son petit-fils qui va entreprendre

This Le Dandy coupe is exceptional in so many ways. Firstly, this version is extremely rare as it is one of only 22 examples produced on the DS 19 chassis with the so-called 'streamlined' rear wings. Secondly, it has an exceptional history file, ranging from correspondence between Chapron and the dealer who accompanied his customer to the 1964 Motor Show to place the order, to the Chapron build sheet, the red-crossed production sheet, the owner's manual, the invoice file and a copy of the

original registration document. Its first owner (a resident of Saint Raphaël) opted for a model with a lowered windscreen and streamlined wings, in a superb 'sky blue' colour combined with a burgundy 'Pullman' leather interior. A pair of fog lights and a car radio were also included in the order. The elegant coupe was delivered in December 1964 and one can easily imagine the pride of its owner as he paraded it along the French Riviera. The latter kept it until 1982 before passing it on to his grandson who had a



une remise en état, avec réfection de la peinture dans le respect de sa teinte d'origine. Le moteur d'origine fut révisé par la même occasion. Elle fut ensuite achetée par un collectionneur de Chapron en 2020 à qui l'actuel propriétaire, spécialiste renommé du modèle, a pu en faire l'acquisition il y a 2 ans. La voiture a alors bénéficié d'une révision générale pour lui assurer un fonctionnement optimal. Le dossier de factures depuis l'origine, les notes de service dans le livre de bord et les anciens contrôles techniques attestent des 105 700 km d'origine de cette pièce de collection remarquable. Avec sa carrosserie et sa plateforme dans un état d'origine rare, ce coupé le Dandy est un des plus authentiques et élégants en circulation. Connaisseurs ou simples esthètes sauront y reconnaître une voiture de grande qualité.

restoration carried out, including repainting it in its original colour. The original engine was also overhauled at the same time. It was then purchased by a Chapron collector in 2020, from whom the current owner (a renowned specialist in the model) was able to acquire it two years ago. The car then benefited from a full service to ensure it was in optimal working order. Original invoices, service notes in the logbook and old roadworthiness test certificates attest to the 105,700 km original mileage of this remarkable collector's item. With its bodywork and chassis in rare original condition, this Dandy coupe is one of the most authentic and elegant on the road. Enthusiasts and aesthetes alike will appreciate this high-quality car.



C.1990 BUGATTI 35B RÉPLIQUE PAR PUR SANG

Carte grise française
French title

250.000 - 350.000 €

- Carte grise française de Bugatti 35
- Superbe patine
- Performances de la version 2,3L à compresseur

- *French title as Bugatti Type 35*
- *Magnificent patina*
- *Performance of the 2.3-litre supercharged model*



« Palmarès du 24 janvier 1926 au 19 septembre 1926 - 503 victoires - Plus de 2 victoires par jour - 351 Premiers Prix - 47 Records » pouvait-on lire au catalogue Bugatti en 1926 ! Ce palmarès édifiant, et qui devait nettement s'amplifier dans les années à venir était en grande partie dû à ce que beaucoup considèrent comme LE chef d'œuvre d'Ettore Bugatti : le Type 35. La version 35B apparue l'année suivante se distinguait par son moteur 2.3L à compresseur : la 35 la plus puissante qui domina grand nombre de compétitions.

N'ayant pas les moyens de s'offrir ce graal, Jorge Anadon, un passionné argentin, créa sa propre réplique en construisant chaque pièce lui-même comme à l'époque. Devant l'engouement, il décida d'en construire d'autres et de les commercialiser sous le nom « Pur Sang ».

L'exemplaire présenté est l'une d'elles et fut importée par un membre délégué de la FFVE qui la conserva une quinzaine d'années en participant à de nombreux rallyes Bugatti. Le deuxième propriétaire la garda une dizaine d'années en profitant tout autant de son pur-sang

"Results from 24 January 1926 to 19 September 1926: 503 victories - More than 2 victories a day - 351 First Prizes - 47 Records", the Bugatti catalogue in 1926 proudly stated! This inspiring tally of results, which would grow still further in the years to come, was due in large part to what many consider to be the masterpiece produced by Ettore Bugatti: the Type 35. The 35B version, which appeared the following year, was noteworthy for its supercharged 2.3-litre engine: it was the most powerful 35 and dominated a huge number of competitive events.

Lacking the means to buy a real one, Jorge Anadon, an Argentinian enthusiast, created his own replica by making each part himself, as in period. Given the enthusiasm it met with, he decided to build more cars and sell them under the 'Pur Sang' name.

The example presented here is one of these cars and was imported by a delegate of the FFVE, who kept it for some 15 years and took part in numerous Bugatti rallies. Its second owner kept it for about 10 years, deriving just as much pleasure from his



si performant. Toutes ces années de rallyes et de courses historiques ont permis à cette 35B d'arborer une patine exceptionnelle avec le temps et les kilomètres, tout en gommant certains défauts de naissance. Cet exemplaire se distingue donc aujourd'hui nettement des réalisations Pur Sang récentes grâce à une trentaine d'années d'utilisation. En 2022, elle a bénéficié d'une révision complète avec changement des pneus, des liquides, de certaines durites. Également, le réglage moteur a été optimisé avec modification des gicleurs des carbus, des bougies, allumage révisé, l'embrayage fut

retendu. Depuis son achat en 2022, l'actuel propriétaire n'a parcouru que quelques kilomètres à son volant, mais prenait plaisir à la mettre en route chaque mois.

Livré avec sa carte grise française Bugatti 35T, ce bolide offrira à son futur propriétaire de véritables sensations fortes et lui permettra surtout de goûter au plaisir de la voiture de sport la plus célèbre d'avant-guerre, pour la fraction du prix d'une vraie, restant quasi introuvable !

powerful thoroughbred. All these years of rallies and historic races have given the 35B an exceptional patina, built up over time and many miles, whilst erasing some of the defects with which it was born. This example therefore clearly stands out from more recently built Pur Sang cars thanks to its thirty years of use. In 2022, it was given a full service, and the tyres, fluids and some of the hoses were replaced. The engine was also optimised, with changes to the carburettor jets and spark plugs; the ignition system was overhauled and the clutch

tension adjusted. Since buying the car in 2022, its current owner has only driven it a few miles, but has enjoyed starting it up each month.

Supplied with its French title as a Bugatti 35T, this racer will give its next owner some true thrills and, above all, let them enjoy the most famous pre-war sports car, for a fraction of the price of a real one, which is virtually impossible to find!

1898 DE DION BOUTON TRICYCLE

Sans titre de circulation
Unregistered

Cadre n° 1320
Moteur n° 254

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Même famille depuis l'origine !
- Exceptionnel état d'origine
- Modèle de la première génération

- *Same family since new!*
- *Exceptional original condition*
- *First-generation model*



C'est grâce à la conception d'un moteur monocylindre à combustion interne plus performant et de fiabilité égale à celui de Daimler-Benz que De Dion-Bouton pouvait prétendre au titre de plus grand fabricant d'automobiles au monde en 1900. Ce moteur, conçu quelques années plus tôt par M. Bouton, fut expérimenté dès 1895 sur un tricycle dont le succès fut tel, en compétition notamment, qu'il fut largement utilisé par d'autres constructeurs, et que le tricycle De Dion-Bouton fut produit de 1897 à 1901/1902, connaissant plusieurs évolutions. L'exemplaire présenté est remarquable à plus d'un titre, tout d'abord parce qu'il correspond aux premiers modèles produits avec son moteur frappé de la date 4.C.98 (1898), et qu'il en a gardé les spécificités. Ainsi, il dispose toujours de sa fourche plus fine que les exemplaires produits à partir du courant de l'année 1898, son pont sans carter, ou encore son carburateur

à l'échappement. Il est, en outre, équipé du réservoir optionnel sous la selle et d'un frein avant. Le moteur n'est pas bloqué, mais la partie gauche du guidon est manquante. Autre fait exceptionnel, il a été acheté neuf à Paris en 1898 par l'arrière-arrière-grand-père des actuels propriétaires. Il n'a jamais quitté la famille et nous l'avons retrouvé dans la propriété familiale du 16^{ème} arrondissement de Paris où il a passé toute sa vie ! Négociant en farine puis rentier, ce dernier était ami de Gustave Eiffel qui habitait en face de chez lui et du Prince Alexandre Napoléon... il en faut peu pour replonger dans l'atmosphère de cette époque de création foisonnante. Cette pièce historique exceptionnelle, mérite une place de choix parmi les plus belles collections.

Thanks to the design of a more powerful single-cylinder internal combustion engine that was as reliable as its Daimler-Benz counterpart, De Dion-Bouton was able to claim the title of the world's largest automobile manufacturer in 1900. Developed a few years earlier by Mr Bouton, this engine was tested in 1895 on a tricycle which proved so successful (particularly in motor sport) that it was widely used by other manufacturers. The De Dion-Bouton tricycle was produced between 1897 and 1901/1902, undergoing several evolutions. This particular model is remarkable in so many ways, first of all because it was one of the first models produced with its engine stamped with the date 4.C.98 (1898) and also because it retained specific characteristics. Consequently, it still has its fork (thinner than examples produced

from mid-1898 onwards), its axle without the housing and its wet carburettor. It is also fitted with the optional tank under the seat and a front brake. The engine is not seized but the left side of the handlebars is missing. Another exceptional characteristic is the fact that it was purchased new in Paris in 1898 by the great-great-grandfather of the current owners. It has never left the family and we uncovered it in their family home in the 16th district of Paris, where it has spent its entire existence! As a former flour merchant and later an annuitant, he was a friend of Gustave Eiffel (also his neighbour) and Prince Alexandre Napoleon... it doesn't take much to immerse oneself in the atmosphere of this era of creative abundance. This exceptional piece of history deserves a place of honour among the finest collections.

1927 PANHARD ET LEVASSOR X49 20 CV SPORT TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis n° 54177
Moteur n° 54177

60.000 - 90.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Moteur de près de 5 Litres

• Carrosserie d'origine

• Historique connu depuis l'origine

• *Engine of nearly 5 litres*

• *Original bodywork*

• *History known from new*



Produit de 1924 à 1927 à 242 exemplaires, le type X49, alias « 20 CV Sport » était un des châssis les plus raffinés de la gamme Panhard, et assurément le plus performant, avec son poids limité et son puissant moteur de près de 5 Litres. Il servit d'ailleurs de base à la voiture de records qui s'adjudgea plusieurs records du monde, notamment de vitesse, en 1925. On retrouve l'historique de l'exemplaire présenté dans Motor Sport de mai 1970 : importé neuf en Australie par M. Lock, il y reçut à l'arrivée son élégante et sportive carrosserie torpédo sport 2 portes réalisée par Victoria Carriage & Co. Il fut ensuite vendu à un ingénieur des chemins de fer de Newport qui le conserva de nombreuses années avant de le céder, après un dernier voyage de 1400 miles, à Murray Reiney qui l'importa en Angleterre et prit part à deux concours d'élégance. Des

photos d'époque montrent que cette 20 CV Sport a conservé sa carrosserie d'origine, et c'est ainsi qu'elle fut retrouvée par Jean-François Dumontant qui l'enregistra en France en 1985. Elle a rejoint la famille de son actuel propriétaire il y a 27 ans alors que le châssis, la carrosserie et la sellerie venaient d'être restaurés avec soin. En 2002, le régule d'embellage fut refait, puis en 2017/2018, le moteur fut intégralement démonté pour être révisé. Plus récemment, début 2025, l'embrayage a été révisé, mais demeure d'un maniement typique de cette époque. L'essai réalisé en compagnie du propriétaire a témoigné des performances et de la qualité de restauration de cette automobile rare, conforme à sa configuration d'origine ainsi qu'à l'historique exceptionnellement clair que les connaisseurs apprécieront.

With 242 examples built from 1924–1927, the type X49, or '20 CV Sport', was one of Panhard's most refined models and certainly the quickest, with its reduced weight and powerful engine of almost 5 litres. It served as the basis, moreover, for the record-breaking car which set several world speed records in 1925. The history of the car presented here is recounted in the May 1970 issue of Motor Sport: imported into Australia when it was new by a Mr. Lock, it was fitted on arrival with its elegant and sporty two-door 'torpedo sport' body by Victoria Carriage & Co. It was then sold to a railway engineer from Newport, who kept it for many years before selling it, after one last trip of 1400 miles, to Murray Reiney, who imported it into England and took part in two concours d'élégance. Photographs

from the period show that it had kept its original bodywork, and it was in this condition that it was found by Jean-François Dumontant, who registered it in France in 1985. It was acquired by its current owner's family 27 years ago, when the chassis, body and upholstery had just been carefully restored. In 2002, the anti-friction metal in the conrod assembly was refurbished, and then in 2017/18, the engine was completely stripped down to be overhauled. More recently, at the start of 2025, the clutch was overhauled, but its operation remains typical of the period. Our road test with the car's owner confirmed the performance and high-quality restoration of this rare motorcar, which is faithful to its original specification and to its exceptionally clear history, which connoisseurs will appreciate.

1940 MERCEDES-BENZ 320 CABRIOLET A

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 436545

275.000 - 325.000 €

- Restauration de très grande qualité
- Équipement de grand luxe, finition raffinée
- Moteur 6-cylindres souple et robuste
- Carrosserie désirable

- *Exceptional high-quality restoration*
- *Luxurious equipment, sophisticated finish*
- *Versatile and reliable 6-cylinder engine*
- *Highly desirable bodywork*



Sortie d'usine en 1940, cette Mercedes 320 est équipée de la carrosserie Cabriolet A (W12), la plus exclusive et la plus élégante disponible sur ce modèle, grâce à son arrière effilé qui la différencie du Cabriolet B, plus massif. Elle est animée par un 6-cylindres 3,2 litres dont la souplesse contribue à l'agrément de conduite de cette voiture connue pour sa robustesse et son confort.

La présente Mercedes 320 a fait l'objet d'une restauration complète qui a permis de lui rendre sa configuration d'origine. Sa peinture bleu épouse à merveille le gris de

la capote et de la sellerie, pour un ensemble du meilleur chic. Elle est équipée de son équipement d'époque dont un phare cyclope, deux petits phares de conduite associés aux rétroviseurs, des avertisseurs de pare-chocs... L'habitacle est de toute beauté, avec un tableau de bord comportant un volant blanc à cerclé-avertisseur et une planche de bois vernis portant une platine nacrée sur laquelle sont disposés trois instruments à fond blanc. Les sièges et contreportes en cuir sont complétés par des moquettes grises et un petit siège arrière disposé en travers et derrière

Manufactured in 1940, this Mercedes 320 is equipped with the Cabriolet A (W12) bodywork, the most exclusive and elegant version available for this model, thanks to its sleek rear end which sets it apart from the more massive Cabriolet B. It is powered by a 3.2-litre 6-cylinder engine of which its versatility further enhances the driving pleasure of this car known for its reliability and comfort.

This Mercedes 320 was completely restored to its original configuration. Its blue paint perfectly blends with the grey of the soft top and upholstery, creating

a truly elegant combination. It is equipped with its original equipment which includes a large headlight, two small driving lights combined with rear-view mirrors, bumper indicators, etc.

The interior is stunning, with a dashboard featuring a white steering wheel with centre horn and a varnished wood panel with a pearl-coloured plate on which three white-faced instruments are fitted. Leather seats and door panels are complemented by grey carpets and a small rear seat positioned across the back, behind which is the opening of the boot



lequel se trouve l'ouverture de coffre dissimulant deux valises bleu et gris sur mesure. Sous le capot, le moteur montre un même souci de qualité, dans le respect des composants d'époque. La qualité de la fabrication et de la restauration sont difficiles à égaler et rendent hommage à ce haut de gamme Mercedes.

Alliant élégance, raffinement, confort, agrément de conduite et robustesse, cette voiture est l'occasion d'acquiescer une des plus belles Mercedes 320 Cabriolet A disponibles sur le marché.

concealing two custom-made blue and grey suitcases. Under the bonnet, the engine demonstrates the same attention to quality, in line with the original components. Its manufacturing and restoration quality are hard to match and pay tribute to this high-end Mercedes.

Combining elegance, refinement, comfort, driving pleasure and durability, this car is an opportunity to acquire one of the finest Mercedes 320 Cabriolet A models available on the market.



1965 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 4.2L ROADSTER

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 1E12000
Moteur n° 7E6752-9

140.000 - 200.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Restaurée par le spécialiste
Richard Darnell

• Plus de 200 000 € dépensés

• Matching numbers

• *Restored by specialist
Richard Darnell*

• *More than €200,000 spent*

• *Matching numbers*



C'est en 2008 que le précédent propriétaire de cette Type E a rencontré Richard Darnell, expert californien reconnu pour ses restaurations « 100 points » de Jaguar Type E. Il l'a alors chargé de trouver une base saine, jamais démontée et matching numbers afin de servir de base à une restauration « concours ». Pour ce faire, il envoya sur place un autre ami, restaurateur allemand renommé du monde des Type E, et ils dénichèrent ensemble, dans la Nevada, le châssis 1E12000 que nous présentons. La voiture fut intégralement démontée et restaurée, dans le moindre détail, avec un soin particulier accordé aux ajustages de carrosserie. Au terme de 18 mois d'un travail rigoureux et de mise au point, la superbe Type E

toujours équipée de son moteur d'origine fut expédiée à Marseille au printemps 2011. Quelques mois plus tard, elle remporta haut la main un concours d'élégance à Cannes qui célébrait les 50 ans du modèle. La voiture fut ensuite envoyée à Cologne chez le spécialiste allemand qui avait participé à sa restauration afin d'adapter des freins Wilwood 4 pistons, des jantes en 8x15 (celles d'origine seront fournies), un échappement réalisé sur mesure afin d'optimiser la sonorité du 6 cylindres, ou encore adapter un volant de diamètre légèrement inférieur, le tout afin de parfaire l'agrément d'utilisation du magnifique roadster. C'est ce même spécialiste, attaché à la qualité de cette voiture, qui en a fait l'acquisition il y a un an et

It was in 2008 that the previous owner of this E-Type met Richard Darnell, a Californian specialist renowned for his Jaguar E-Type '100-point' restorations. He entrusted him with the task of finding a sound, un-stripped and matching-number chassis to use as the base for a 'concours' restoration. To achieve this, he sent another friend (a renowned E-Type German restoration specialist) to Nevada, where together they found the chassis 1E12000. The car was completely stripped down and restored, down to the smallest detail, with particular attention paid to the bodywork adjustments. After 18 months of rigorous work and fine-tuning, this superb E-Type

(still equipped with its original engine) was shipped to Marseille in the spring of 2011. A few months later, it won hands down a concours of elegance in Cannes, which celebrated the model's 50th anniversary. The car was then sent to Cologne to the German specialist who was involved in its restoration in order to fit Wilwood 4-piston brakes, 8x15 rims (the original ones will be supplied), a custom-made exhaust to optimise the sound of the 6-cylinder engine, as well as a slightly smaller diameter steering wheel; all with a view to perfect the driving experience of this magnificent roadster. Devoted to the quality of this car, it was this same specialist who purchased it a year and a



demi. Depuis sa restauration, elle n'a parcouru qu'un peu plus de 10 000 km, toujours par temps sec, et a été soigneusement conservée et entretenue. L'examen de celle-ci, y compris des soubassements, témoigne de la qualité exceptionnelle de cette réalisation, dont le coût est estimé par son ancien propriétaire à environ 220 000€. Les réalisations de Richard Darnell sont très recherchées et atteignent des sommets aux enchères, en particulier aux USA, elles sont introuvables en Europe. Cet exemplaire est une exceptionnelle occasion de satisfaire les collectionneurs les plus exigeants en la matière.

half ago. Since its restoration, it has travelled just over 10,000 km (always in dry weather) and was carefully preserved and serviced. An inspection of the vehicle (including the substructure) reveals the exceptional quality of this project, the cost of which is estimated by its former owner at around €220,000. Richard Darnell's creations are highly sought after and fetch high prices at auction (especially in the USA); they are also impossible to find in Europe. This example is an exceptional opportunity that will delight the most demanding collectors in this particular field.



1926 BUGATTI TYPE 37

Titre de circulation allemand
ancien

Period German title

Châssis n° 37201

Moteur n° 92

600.000 - 800.000 €

- Authentique Type 37
- Historique complet
- Moteur d'origine
- Restaurée en configuration
« Grand Prix »
- Accompagnée d'un rapport du
spécialiste Kees Jansen

- *Genuine Type 37*
- *Continuous history*
- *Original engine*
- *Restored to 'Grand Prix'
specification*
- *Sold with a report by the
specialist Kees Jansen*



Cette Bugatti Type 37, châssis n°37201 et moteur n°92, est sortie d'usine en août 1926 en version « Touriste » (cabriolet mieux équipé que la version course, avec éclairage, ailes et porte passager), avant d'être livrée le 10 septembre de la même année à l'agent Bugatti René Ring, de Strasbourg. Celui-ci avait passé commande trois jours plus tôt de ce

même modèle, pour 43 000 francs, et il a donc profité de cet exemplaire tout juste sorti de fabrication. Son premier propriétaire, M. Pierre Larrige, habitant la commune voisine de Sélestat, est venu sans tarder chercher la voiture en utilisant l'immatriculation provisoire 1641 WW5, valable du 10 au 15 septembre 1926.>>>

This Bugatti Type 37, chassis no. 37201 and engine no. 92, left the factory in August 1926 as a 'Touriste' model (a cabriolet which was better equipped than the racing version, with lights, wings and a passenger door), before being delivered on 10 September that year to the Bugatti dealer René Ring, in Strasbourg. Ring

had ordered the same model three days earlier, for 43,000 francs, and therefore took advantage of the availability of this example, which had just been built. Its first owner, Pierre Larrige, lived nearby in Sélestat and wasted no time before collecting the car, which he used with the temporary registration >>>



>>>Selon l'historique du spécialiste Kees Jansen d'où sont tirées les informations concernant cette voiture, il est probable qu'elle ait été accidentée en 1930. On la retrouve ensuite en Autriche où elle est immatriculée A 15-745 le 25 novembre 1932 au nom de Heinrich Opitz, un carrossier établi à Vienne. Elle est alors recarrossée, sans doute par lui, en cabriolet doté d'un auvent à deux galbes, d'ailes cycles très enveloppantes et de portes, tous les leviers de commande étant regroupés à l'intérieur. En 1946, elle reçoit l'immatriculation A 13-363, toujours au nom de Heinrich Opitz.

Il est probable qu'il soit décédé en 1952 car la voiture passe alors au nom de Magdalena Opitz, certainement son épouse ou sa fille. Celle-ci ne souhaite visiblement pas conserver la voiture car elle la dépose chez un ferrailleur d'où elle est sauvée en 1954 par Herbert Lackner, jeune ingénieur basé dans la commune de Krems, en Autriche. Il l'entrepose dans la remise de son voisin mais

celui-ci, ayant par la suite besoin de récupérer son abri, démonte la voiture, stocke les pièces mécaniques et se débarrasse de la carrosserie dans le Danube.

Rien ne se passe jusqu'à ce que Walter Ledl, propriétaire d'une Bugatti Grand Sport (n°40721) et demeurant à Vienne, n'ait besoin d'une pompe à eau pour sa voiture et récupère en 1958 toutes les pièces de la Bugatti 37. Ce rachat est mentionné à Hugh Conway en 1962 qui le rapporte dans son Bugatti

>>>number 1641 WW5, valid from 10-15 September 1926.

According to the history established by the specialist Kees Jansen, from which the information regarding the car has been taken, it was probably damaged in an accident in 1930. It was later to be found in Austria, where it was registered A 15-745 on 25 November 1932 in the name of Heinrich Opitz, a coachbuilder in Vienna. By then, it had been fitted with a new body,

no doubt by Opitz, a cabriolet with a scuttle with twin curves, substantial cycle wings, and doors, and all the control levers inside the car. In 1946, it was given the registration number A 13-363, still in the name of Heinrich Opitz.

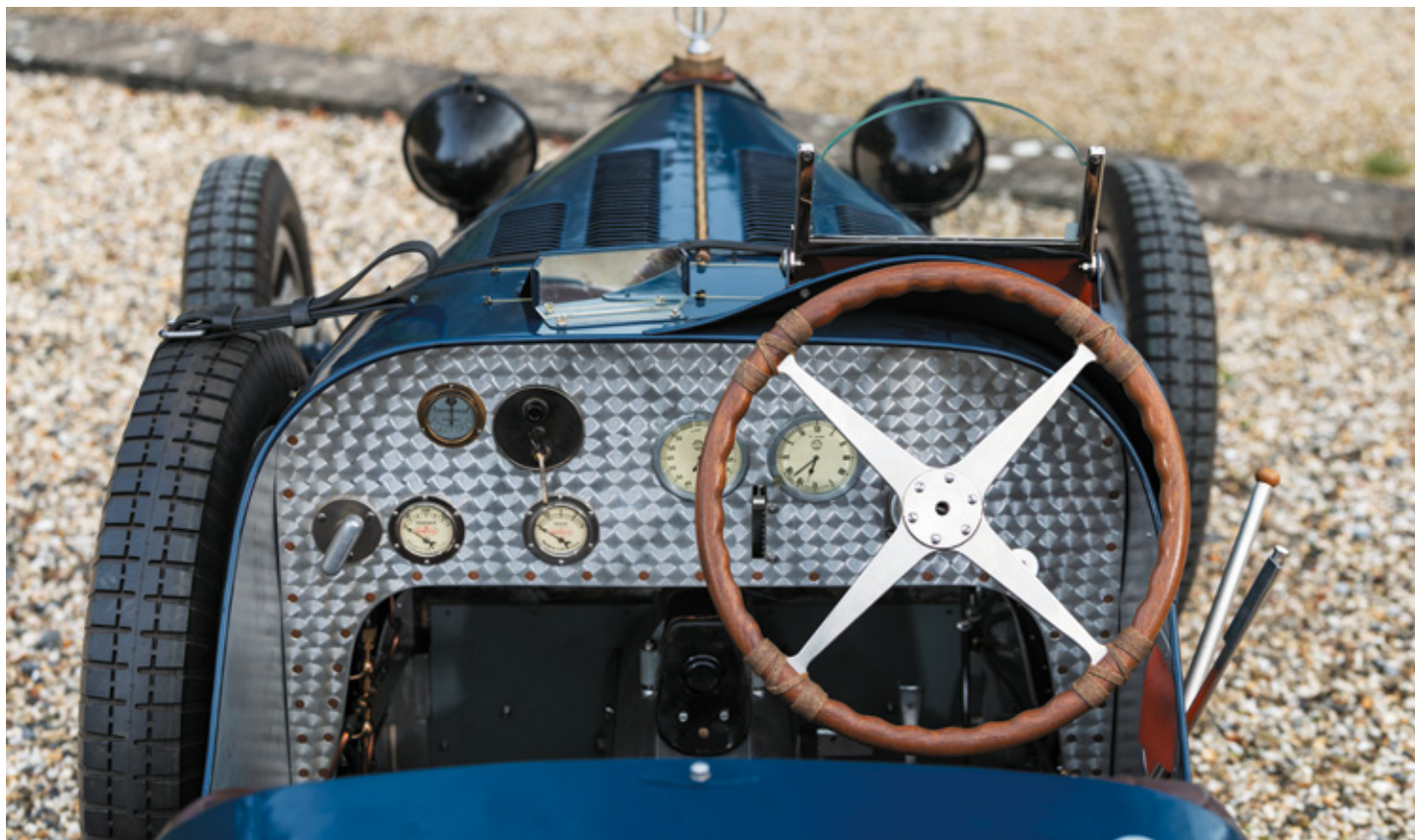
It is likely that he died in 1952, as the car was transferred into the name of Magdalena Opitz, no doubt his wife or daughter. She evidently did not wish to keep it, as she consigned it to a scrap merchant, from where it was salvaged in 1954 by Herbert Lackner, a young engineer, from Krems, in Austria. He stored it in a shed belonging to a neighbour, but, needing to reclaim the building, the neighbour later dismantled the car, put the mechanical components into storage and disposed of the body in the Danube.

Nothing happened until Walter Ledl, the owner of a Bugatti Grand Sport (chassis no. 40721),



This is most likely Herbert Lackner with the car after he saved it in 1954 from oblivion (Photo Helge Hauk) © DR





Register, puis à nouveau en 1973. Walter Ledl, après avoir récupéré la pompe à eau pour sa Grand Sport, garde les pièces mécaniques de la Type 37 pendant plus de 40 ans, jusqu'en 2003 où il les cède à René et Hans Winkler.

Les deux frères sont autrichiens mais Hans, restaurateur de voitures anciennes, a épousé une citoyenne britannique et s'est installé en Angleterre. Il rassemble de nombreuses pièces manquantes, anciennes ou refaites, mais ne termine pas la restauration. Le projet est inspecté à plusieurs reprises par

le spécialiste David Sewell : le 26 octobre 2009, le 4 juillet 2017 et le 4 mai 2018. Sewell mentionne plusieurs opérations effectuées, notamment : redressage du châssis sur le marbre du spécialiste Bugatti Malcolm Gentry ; radiateur restauré par Star Engineering ; présence de la plaque de châssis correcte « Molsheim-Alsace » rivée au pied de l'auvent ; fabrication d'un réservoir d'essence de 50 litres par Frank Underwood ; présence d'une carrosserie neuve réalisée par Ivan Dutton Ltd ; présence de deux couvercles de boîte de vitesses >>>

who lived in Vienna, needed a water pump for his car and acquired all the parts from the Bugatti 37 in 1958. This purchase was mentioned to Hugh Conway in 1962, who recorded it in his Bugatti Register, and again in 1973. After retrieving the water pump for his Grand Sport, Ledl kept all the mechanical components from the Type 37 for more than 40 years, until selling them in 2003 to René and Hans Winkler.

The two brothers were Austrian, but Hans, a classic car restorer,

had married a British woman and gone to live in England. He gathered several missing parts (both old and remanufactured), but did not complete the restoration. The project was inspected on several occasions by the specialist David Sewell: on 26 October 2009, 4 July 2017 and 4 May 2018. Sewell mentioned that several jobs had been carried out, including: realignment of the chassis by the Bugatti specialist Malcolm Gentry; restoration of the radiator by Star Engineering; fitment of the correct>>>



>>> tous deux numérotés 214, avec et sans entraînement de démarreur ; arbre de transmission Hardy Spicer de meilleure qualité ; phares Bosch restaurés comme les originaux ; instruments combinant anciens et nouveaux...

René Winkler finit par vendre la voiture en cours de restauration à Jaap Braam Ruben, qui sollicite le spécialiste hollandais Simon Klopper pour qu'il mène les travaux à leur terme. Il demande auparavant aux autorités hollandaises, très vigilantes à propos de la multiplication des répliques Bugatti, d'inspecter la voiture pour en constater l'authenticité.

Aujourd'hui, elle se présente sous la forme d'une Type 37 Grand Prix, plus légère et appréciée des amateurs que la version « Touriste » qu'elle était à l'origine. Très séduisante dans sa teinte bleu foncé rehaussée de ses jantes Bugatti en aluminium, très proche de l'allure de sa grande sœur la Type 35, son habitacle est typique des Bugatti de course dont elle comporte tous les attributs :

tableau de bord en alu bouchonné, mécanique apparente, commandes extérieures de boîte de vitesses et de frein, grand volant en bois à quatre branches en aluminium. Cette Bugatti Type 37 restaurée dans le respect de sa configuration technique d'origine est accompagnée de plusieurs documents dont des photos et un « Provenance Report » du spécialiste Kees Jansen. Elle a l'avantage d'un historique suivi depuis sa sortie d'usine, à l'exception de cinq ans entre 1926 et 1932. Dotée de plusieurs éléments d'origine dont son châssis et son moteur, elle fait partie des très rares Type 37 authentiques encore en circulation, ce qui la rend tout particulièrement désirable.

>>> *'Molsheim-Alsace' chassis plate, riveted to the base of the scuttle; fabrication of a 50-litre fuel tank by Frank Underwood; production of a new body by Ivan Dutton Ltd; fitment of two gearbox casings, both numbered 214, with and without the drive for the starter; installation of a higher-quality Hardy Spicer drive shaft; restoration of the Bosch headlamps to the original specification; fitment of a combination of new and old instruments...*

René Winkler ended up selling the car during its restoration to Jaap Braam Ruben, who turned to the Dutch specialist Simon Klopper to complete the work. He had previously asked the Dutch authorities, who were very wary of the proliferation of Bugatti replicas, to inspect the car and confirm its authenticity.

Today, the car is presented as a lighter Type 37 'Grand Prix' model, which enthusiasts prefer to the 'Touring' version it started out as. Attractively

finished in dark blue with Bugatti aluminium wheels, it looks very similar to the bigger-engined Type 35. Its interior is typical of the racing Bugattis, with which it shares all the characteristics: a machine-turned aluminium dashboard, the engine exposed to view, external controls for the gearbox and brakes, and a huge wooden steering wheel with four aluminium spokes. This Bugatti Type 37, which has been restored to its original technical specification, comes with numerous documents and photographs, including a 'Provenance Report' by the specialist Kees Jansen. It has the advantage of a continuous history since leaving the factory, with the exception of five years between 1926 and 1932. With several original elements, including its chassis and engine, it is among the few genuine Type 37 models still on the road, making it especially desirable.



1992 ALPINE A 610 OLYMPIQUE

Carte grise française
French title

Châssis n° VFAD503050085399
Moteur n° Z7X744 F000446

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Moins de 60.000 km d'origine
- La plus rare des A 610 :
seulement 2 exemplaires !
- Superbe état d'origine,
historique suivi

- *Less than 60,000 km since new*
- *The rarest of the A 610
models, only 2 examples!*
- *Superb original condition,
continuous history*



En 1992, la France reçoit les Jeux Olympiques d'Hiver à Albertville, un événement mythique auquel s'associe Renault en tant que partenaire officiel. L'occasion pour La Régie de produire des séries limitées de ses modèles les plus emblématiques : Clio, R19, R21, R25, Espace... Mais aussi, 2 exemplaires de l'Alpine A610, destinés au transport des VIP durant les JO, faisant de cette série limitée de l'A610 la plus rare de toutes, sur une production totale du modèle déjà confidentielle de 818 exemplaires.

Le modèle présenté a été vendu à Angers en tant qu'occasion récente à l'issue de l'épreuve sportive avant de connaître deux autres propriétaires dans l'Allier dont le dernier la prêtera à Renault Classic pour l'exposer au salon Retromobile en 2017. Son nombre de propriétaires très limité, son suivi régulier comme

en témoigne son carnet d'entretien d'origine, expliquent son superbe état d'origine (seul le masque avant a été repeint) et son faible kilométrage : seulement 59.132 km au moment de notre séance photos. La voiture est accompagnée de tous ses carnets, de ses doubles de clés et mêmes des pin's officiels des JO d'Albertville. De même, un badge signature de cette version spéciale est collé sur le coffre et comme le voulait la finition d'origine, elle est équipée d'un autoradio.

Voici une occasion unique d'acquérir l'automobile la plus exclusive de la marque Dieppoise, qui plus est dans cette configuration d'origine « Blanc Gardenia » / intérieur en cuir gris avec passes-pois bleu électrique, uniquement disponible sur ces deux seules unités !

In 1992, France hosted the Winter Olympics in Albertville, a momentous event of which Renault was an official partner. This provided an opportunity for La Régie to produce limited editions of its most iconic models: Clio, R19, R21, R25, Espace, etc. But also two examples of the Alpine A610, intended for transporting VIPs during the Olympic Games, making this limited edition of the A610 the rarest of all, out of a limited production run of just 818 units.

This particular model was sold in Angers as an almost-new car after the sporting event, before being owned by two other owners in the Allier region, the last of whom lent it to Renault Classic to be put on display at the Retromobile show in 2017.

Its extremely limited number of owners and regular servicing (as evidenced by its original service logbook) explain its superb original condition (only the front grille was repainted) and low mileage: just 59,132 km at the time of our photo shoot. The car comes with all its logbooks, spare keys and even official Albertville Olympic Games pins. There is also a signature badge for this special version affixed to the boot and, in line with the original finish, it is equipped with a car radio. This is a unique opportunity to acquire the most exclusive car from the Dieppe-based manufacturer, particularly in this original 'Blanc Gardenia' colour scheme with grey leather interior and electric blue piping, only available on these two examples!

1974 ALPINE-RENAULT A110 1600 SC DE JEAN-PIERRE JABOUILLE

Carte grise française
French title

Châssis n° 20339

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Provenance prestigieuse
- Restaurée et entretenue par Pierre Ferry
- Rare version 1600SC, la plus aboutie

- *Prestigious provenance*
- *Restored and serviced by Pierre Ferry*
- *Rare 1,600 cc version, the most advanced*



Voici une opportunité unique pour les collectionneurs sensibles à l'histoire du sport automobile. Nous avons le bonheur de présenter l'Alpine A110 1600 SC ayant été acquise par Jean-Pierre Jabouille dans les années 80 et mise en vente par son fils Victor. Pilote français légendaire, Jean-Pierre Jabouille dont le nom est synonyme d'excellence technique et de performance sur circuit a fait ses premières armes dans les courses nationales et européennes. Il rejoint Renault et devient un acteur clé du développement du moteur turbo en Formule 1 et en endurance, révolutionnant la discipline. Jabouille reste célèbre pour sa victoire historique au Grand Prix de France en 1979, ainsi que pour sa victoire

au Grand Prix d'Autriche en 1980, inscrivant son nom parmi les rares pilotes français à triompher en F1 à cette époque. Il paraît logique que le pilote français qui a triomphé sur Renault acquiert une légende des rallyes, la légendaire A110 dans sa version la plus aboutie, la 1600 SC. La voiture est envoyée chez son ami Pierre Ferry pour une restauration complète en 2010, avec réfection complète du moteur. Elle y sera entretenue régulièrement. Elle se présente aujourd'hui dans un superbe état aussi bien mécanique que cosmétique. La Berlinette proposée ici reflète l'esprit et la passion d'un pilote qui a marqué l'histoire du sport automobile français.

This is a unique opportunity for collectors who are keen on motorsport history. We are delighted to offer this Alpine A110 1600 SC, which was acquired by Jean-Pierre Jabouille in the 1980s and is now being sold by his son Victor. As a legendary French driver, Jean-Pierre Jabouille (known for his technical excellence and performance on the track) got his career started in national and European races. He joined Renault and became a key player in the development of the turbo engine in Formula 1 and endurance racing, revolutionising the sport. Jabouille remains famous for his historic victory at the French Grand Prix in 1979, as well as his victory at the Austrian

Grand Prix in 1980, placing his name among one of very few French drivers to triumph in F1 at that time. It seemed logical that the French driver who triumphed in a Renault would acquire a rally legend, the iconic A110 in its most advanced version, the 1600 SC. The car was sent to his friend Pierre Ferry for a full restoration in 2010, including a complete engine rebuild. It has been serviced regularly. The car is now in superb condition, both mechanically and aesthetically. This particular Berlinette example truly embodies the spirit and passion of a racing driver who had a significant impact on the history of French motorsport.

1982 RENAULT 5 TURBO « 1 » PRÉPARATION CÉVENNES

Carte grise française
French title

Numéro de série : B0000568
Numéro sur le tableau de bord :
443 sur 1718

120.000 - 160.000 €

- 16^{ème} au Tour de Corse 1984 avec Pascal Thomasse !
- Seulement 4 propriétaires
- Restauration par le pilote Michel Crespel qui travaillait déjà la voiture depuis 1985
- Remise dans sa configuration et livrée d'origine Budget

- 16th in the 1984 Tour de Corse with Pascal Thomasse!
- Only 4 owners
- Restored by racing driver Michel Crespel, who had been working on the car since 1985
- Rebuilt to its original specification and livery



Les Renault 5 turbo Cévennes allaient écumer les rallyes aux mains de pilotes privés de talent. Bien souvent, elles évolueront en copie de Tour de Corse (groupe B) voire de maxi et il est rare d'en croiser une en état initial de 1981/82...

LA R5 TURBO « CEVENNES »
CHASSIS B0000568

Celle-ci a été immatriculée le 31 mars 1982, sous le numéro 9972 RJ 50. Elle était destinée à Pascal Thomasse, un excellent pilote privé de la Manche qui fera toute l'aventure R5T, ayant ensuite une Tour de Corse puis finalement une des 10 Maxi 5 Turbo immatriculées, une ex Ragnotti!

Est-ce une des 8 « Cévennes » officielles montées de février à mars ? 4 points peuvent le laisser penser :

1/ elle était destinée à Thomasse, qui était un client qui avait des moyens et voulait une bonne auto

2/ elle a été livrée fin mars, dans la période de livraison des 8 dernières Cévennes

3/ comme les caisses Cévennes, B0000568 n'a semble-t-il jamais été blaksonnée, ce qui nous a été confirmé par Michel Crespel qui ne l'a jamais connue blaksonnée

4/ elle porte le coupe-circuit typique des berlinettes usine, que le service compétition de Dieppe et Renault Sport d'Anthony ont monté sur les Turbo de compétition jusqu'aux maxi, et justement les 20 « Cévennes » ont été montées à Dieppe.

En tout cas, Pascal Thomasse s'engage immédiatement en compétition avec sa Turbo : 3 épreuves en 1982, 12 en 1983 et 9 en 1984, avec comme résultats

The Renault 5 Turbo Cévennes were set to dominate rallying events in the hands of talented independent racing drivers. They were often upgraded to Tour de Corse (Group B) or even Maxi specifications and it is rare to find one in its original 1981/82 condition...

THE R5 TURBO 'CEVENNES'
CHASSIS B0000568

This one was first registered on the 31st of March 1982, bearing the number 9972 RJ 50. It was intended for Pascal Thomasse, an exceptional independent driver from La Manche who took part in the entire R5T adventure, subsequently owning a Tour de Corse and finally one of the 10 registered Maxi 5 Turbo examples, a former Ragnotti car!

Is this one of eight official 'Cévennes' examples built between February and March? Four things support this theory:

1/ It was intended for Thomasse, a wealthy customer who wanted a good car.

2/ It was delivered at the end of March, around the same time as the last eight Cévennes cars.

3/ Like the Cévennes cars, B0000568 was never, seems to never had been undercoated as confirmed by Michel Crespel who has always known the car without undercoat

4/ It has the typical circuit breaker found in factory berlinetta cars, which the Dieppe racing department and Anthony's Renault Sport fitted to Turbo racing cars, including the Maxi; and in fact, all 20 'Cévennes' examples were put together in Dieppe.



L'équipage Thomasse/Gorregues en route vers la 16^{ème} places du Tour de Corse 1984 © DR

8 premières places, 7 secondes et 3 troisièmes ! En 1984, il participe en Championnat du Monde au Tour de Corse qu'il terminera 16^{ème} au scratch, un beau résultat juste derrière Bartoli et sa grosse et bien nommée R5T « Tour de Corse ».

Il vend sa « Cévennes » en janvier 1985 au breton Daniel Dupas, elle est alors immatriculée 1470 RU 56. Pendant 4 saisons, Dupas fera 21 compétitions régionales, finissant souvent dans les 10 premiers. Au début des années 1990, il revend l'auto à son navigateur, Thierry Lepetit, qui ne l'engagera pas en course et la conservera dans l'état. Celui-ci la cède directement en 2003 à Michel Crespel, autre pilote bien connu dans le milieu des R5 Turbo, qui a d'ailleurs possédé une des 20 véritables « Tour de Corse », et qui entretenait déjà B0000568 pour Dupas au garage Richard de La Baule. Il l'immatricule 806 BMG 44 en 2005 et va reprendre la compétition début 2010 en la faisant évoluer jusqu'au profil groupe B Tour de Corse avec notamment le gros train avant, grosse mécanique avec le turbo à droite etc...et s'engager au Tour de Corse Historique (9^{ème} puis 7^{ème} en 2010 !), en Sardaigne, et 5 fois au Maroc Historique avec une 7^{ème} place en 2016 ! Pour cela un ski complet en kevlar sera fabriqué pour lui protéger les dessous qui sont restés indemnes.

Michel Crespel monte ensuite une nouvelle Renault 5 Tour de Corse qu'il fera courir à partir de 2018. Ayant conservé toutes les pièces d'origine de sa « petite » Cévennes, aussi bien en carrosserie qu'en mécanique, il décide en 2018



de la conserver et de la restaurer entièrement pour la remettre conforme au groupe 4 dans sa configuration du Tour de Corse 1984. Il était attaché à cette voiture car il avait préparé et suivie la voiture depuis 1985 à l'époque où elle courrait avec Daniel Dupas !

Avec cette voiture, Renault Sport avait atteint un équilibre qui convenait parfaitement à la plupart des amateurs qui, sans s'appeler Ragnotti et posséder les moyens des grandes écuries, pouvaient briller dans les épreuves nationales voire internationales : le passé sportif de B0000568 est là pour le prouver !

Gilles Vallerian
Historien automobile
Expert auprès de la CA d'Aix en Provence

Pour accéder à la description complète de ce lot, merci de vous reporter au catalogue internet.

Either way, Pascal Thomasse started racing his Turbo straight away: three races in 1982, twelve in 1983 and nine in 1984 - which resulted in 8 first places, 7 second places and 3 third places! In 1984, he took part in the World Championship at the Tour de Corse, finishing 16th overall, a strong result just behind Bartoli and his large and appropriately named R5T 'Tour de Corse'.

He sold his 'Cévennes' in January 1985 to Daniel Dupas from Brittany and it was then registered as 1470 RU 56. Over four racing seasons, Dupas took part in 21 regional racing events, often finishing in the top ten. In the early 1990s, he sold the car to his co-driver Thierry Lepetit, who decided not to race it and kept it in its original condition. In 2003, the latter sold it directly to Michel Crespel, another well-known driver in the R5 Turbo world, who also owned one of the 20 genuine 'Tour de Corse' cars and who was already servicing B0000568 for Dupas at the Richard garage in La Baule.

He registered it as 806 BMG 44 in 2005 and returned to racing in early 2010, upgrading the car to the Tour de Corse Group B specification, notably with a large front axle, a high performance engine with turbo fitted on the right side etc.... He entered the Tour de Corse Historique (9th and even 7th in 2010) in Sardinia and five times in the Morocco Historique, finishing 7th in 2016!

For this purpose, a full Kevlar skid plate was manufactured to protect the car underneath, which remained undamaged.

Michel Crespel then built a new Renault 5 Tour de Corse, in which he began racing in 2018.

Having preserved all original parts of his 'little' Cévennes (body and mechanical) he decided in 2018 to keep it and restore it completely, in order to bring it back into Group 4 in its 1984 Tour de Corse configuration. He was particularly fond of this car because he had prepared and serviced it since 1985, when it was raced by Daniel Dupas!

With this car, Renault Sport had achieved a balance that was perfectly suited to most enthusiasts who (without being called Ragnotti and not with the same resources as major racing teams) could shine in national and even international racing events: the racing track record of B0000568 is proof of this!

To have access to the full description of this lot, please check the online catalogue.

1987 CITROËN CX 25 GTI TURBO II

Carte grise française
French title

Châssis n° VF7MANK0003NK2889

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Deuxième main dont le premier jusqu'en 2017
- Seulement 80 500 km d'origine
- Livrée avec sa trousse d'origine contenant ses carnets (tamponnés) et livrets
- Equipée de toutes les options d'époque dont le rare toit ouvrant et la climatisation
- Entretien régulier chez Citroën et chez Daunat Classique

- *Second owner, first owner until 2017*
- *Only 80,500 km from new*
- *Delivered with its original kit containing its (stamped) logbooks and manuals*
- *Equipped with all original options, including the rare sunroof, leather interior and air conditioning*
- *Regularly serviced at Citroen and Daunat Classique*



Le propriétaire actuel de cette CX, Matthieu Lamoure, est né à Brive-la-Gaillarde, en Corrèze. Alors lorsqu'il voit le 17 mai 1995 le nouveau Président Jacques Chirac, fraîchement élu, corrézien lui aussi, traverser Paris dans sa CX GTI Turbo II, il se met en tête de rechercher un exemplaire en s'imposant quatre critères : 1/ Première main avec ses carnets 2/ Moins de 100 000 km 3/ Equipée du cuir et d'un toit ouvrant. C'est après une bonne 10^{ème} d'années de recherches qu'en 2017, en arrivant au Salon Epoqu'auto un jour de montage, il aperçoit de loin une CX avec un toit ouvrant. S'approchant avec hâte, il découvre cet exemplaire répondant à l'ensemble de ses critères... Achat immédiat ! Ce jour-là, cette superbe CX n'avait que 70 000 km d'origine. Elle en a aujourd'hui 10 500 de plus après avoir servi pendant huit ans à des vacances familiales ou déplacements divers.

Achetée neuve à la concession Citroën de Saint-Etienne par son premier propriétaire et immatriculée à son nom le 20 octobre 1987, elle bénéficiera d'un entretien rigoureux dans les ateliers de la marque comme l'indique son carnet d'entretien. Elle est donc acquise en 2017 par celui qui dirige Artcurial Motorcars et immatriculée en 2018. Déjà très bien équipée de série, elle est dotée de toutes les options : la climatisation, parfaitement fonctionnelle, le rarissime toit ouvrant avec la garniture type aéronautique qui court de manière centrale sur le ciel de toit jusqu'aux places arrière, la sellerie en cuir noir avec passepoil rouge, un autoradio-cassette placé d'origine entre les deux sièges, l'ABS et la peinture argent métallisé. Il est bon de préciser que ce modèle était richement équipé à l'époque avec fermeture centralisée, 4 vitres électriques dont celle, automatique, du conducteur et les rétroviseurs à réglage électrique. Elle est livrée avec sa trousse d'origine Citroën contenant les manuels, et carnets d'entretien ainsi que les factures d'entretien dont la dernière réalisée chez Daumat Classique pour un montant de 3 500 €. Seront joints également les brochures publicitaires d'époque. Cette CX GTI Turbo II est aujourd'hui dans un état optimal, incluant l'état de



présentation spectaculaire de la baie moteur, de la carrosserie et de l'intérieur. En prendre le volant est un pur plaisir avec un turbo qui vous propulse immédiatement vers des accélérations puissantes, ce qui peut surprendre les autres conducteurs de berlines sportives actuelles ! Les CX GTI Turbo II n'ont été construites qu'à 5 000 exemplaires sur le million de CX construites entre 1974 et 1989. Alors, avoir la chance d'en trouver une avec l'ensemble des options d'époque, avec seulement deux propriétaires, dont le premier pendant 30 ans, encore accompagnée de ses livrets et carnets d'origine, reste quasi-impossible aujourd'hui.

The current owner of this superb CX, Matthieu Lamoure, was born in Brive-la-Gaillarde, in Corrèze. So, when he saw the freshly elected President Jacques Chirac (also from Corrèze) driving through Paris in his CX GTI Turbo II on the 17th May 1995, he decided to search for one himself by following four criteria: 1/ First owner with logbooks 2/ Less than 100,000 km 3/ Equipped with leather and a sunroof. It was after a good ten years of searching that in 2017, arriving at the Epoquauto show on a day when it was being set up, he spotted the roof of a CX with a sunroof from a distance. He hurried over and discovered that this car met all

his criteria... victory! He bought it immediately! On that day, this superb CX had only 70,000 km on the clock. It now has 10,000 more after being used several times over eight years for family holidays and various trips.

Purchased new from the Citroën dealership in Saint-Etienne by its first owner and registered in his name on the 20th October 1987, it was rigorously serviced at the brand's workshops, as indicated in its service logbook. It was then acquired in 2017 by its current owner and registered in 2018. Already highly well-equipped as standard, it features four of the five available options: fully functional air conditioning, the extremely rare sunroof with aeronautical-style trim running centrally from the roof lining to the rear seats, black leather upholstery in immaculate condition, an original cassette radio positioned between the two seats, ABS and metallic paint. It comes with its original Citroën kit containing manuals, service logbooks and servicing invoices, the last of which was carried out at Daumat Classique for €3,500. Advertising brochures from that era will also be included. This CX GTI Turbo II is in optimal condition, with a spectacular presentation of the engine bay, bodywork, and interior. Driving it is pure pleasure, with a turbo that immediately propels you towards powerful acceleration, which may surprise other drivers of today's sports saloons cars! Only 5,000 CX GTI Turbo II examples were built out of the million CXs manufactured between 1974 and 1989. So, finding one with all the original options, only two previous owners (the first of whom owned it for 30 years), with a low mileage, and still accompanied by its original manuals and logbooks, is virtually impossible today.

1993 VENTURI 600 S-LM

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n°
VK8 CLM 611 93 CE 0003

380.000 - 460.000 €

- Voiture d'usine, ultime évolution en compétition de Venturi
- Engagée aux 24 Heures du Mans 1993 et 1995
- Éligible à de nombreuses courses historiques dont les Endurance Racing Legends by Peter Auto et Le Mans Classic
- Belle présentation, mécanique et cosmétique

- *Factory car, Venturi's ultimate racing evolution*
- *Raced in the 1993 and 1995 Le Mans 24 Hours*
- *Eligible to race in numerous historic events, including Endurance Racing Legends by Peter Auto and Le Mans Classic*
- *Beautiful condition, both mechanically and aesthetically*



Sortie d'usine en 1993, cette Venturi est la première 500 LM produite, modèle issu de la 400 GT de route pour disputer les compétitions GT. Utilisée par l'usine comme voiture de développement sous l'autorité du pilote d'essai Jean-Philippe Vittecoq, elle est engagée aux 24 Heures du Mans 1993 sous le numéro 56 et la livrée bleu, rose et blanc de FreeSoft. Entre les mains des pilotes Costas Los, Johannes Badrutt et Claude Brana, elle signe le 41^e temps aux essais (17^e des GT) mais, malgré cette bonne performance, elle est impliquée dès le premier tour dans une collision qui la force à revenir au stand. Une heure et demie plus tard, un tête-à-queue

entraîne des dommages à l'arrière et un nouvel arrêt au stand, avant que toutes les chances de la voiture ne s'envolent avec une sortie de piste de Brana au 80^e tour.

Cette Venturi dotée d'un V6 de 3 litres double turbo de 600 ch a été alors complètement reconstruite à l'usine pour participer au championnat BPR (Barth, Peter, Ratel) 1994 avec Stéphane Ratel et, le 29 mai 1994, ses fiches d'engagement l'indiquent comme inscrite aux 1000 Km de Paris par l'Agusta Racing Team sous les spécifications 600 LM. Elle est contrainte à l'abandon à mi-course à cause de problèmes de boîte de vitesses, même si la saison verra les

Manufactured in 1993, this Venturi was the first 500 LM produced, a model derived from the 400 GT road car to race in GT motor sport events. Used by the factory as a development car under the direction of test driver Jean-Philippe Vittecoq, it competed in the 1993 24 Hours of Le Mans bearing the number 56 and sporting FreeSoft's blue, pink and white livery. In the hands of drivers Costas Los, Johannes Badrutt and Claude Brana, it set the 41st fastest time in practice (17th among the GT cars) but despite this good performance, it was involved in a collision on the first lap that forced it to return to the pits. An hour

and a half later, a spin caused damage to the rear and led to another pit stop, before the car's chances were gone for good when Brana spun off the track on lap 80. Fitted with a 3-litre twin-turbo V6 engine producing 600 hp, this Venturi was then fully rebuilt at the factory to race in the BPR championship (Barth, Peter, Ratel) in 1994 with Stéphane Ratel; and on the 29th May 1994, its racing entry forms indicate that it was entered in the 1,000 km of Paris by the Agusta Racing Team with 600 LM specifications. It was forced to retire halfway through the race due to gearbox issues, despite Venturi winning four races that



La Venturi de la vente aux 24 Heures du Mans 1993 © DPPI



La Venturi de la vente aux 24 Heures du Mans 1993 © DPPI



La Venturi de la vente aux 24 Heures du Mans 1993 © DPPI

Venturi remporter quatre victoires. En 1995, au sein de l'équipe d'usine Venturi Team Lécuyer, elle bénéficie des dernières évolutions de la 600 SLM et prend l'appellation 600 LM-S. Elle dispute les épreuves BPR du Paul Ricard, de Monza et Jarama avec les pilotes Emmanuel Clérico, Laurent Lécuyer et Bernard Chauvin. Elle prend également le départ des 24 Heures du Mans mais, suite à un incendie au 130^e tour, ne termine pas la course.

Plus tard retirée de la compétition moderne, cette Venturi réapparaît en 2017 dans sa version de 1996 à l'épreuve Global Endurance Legends du Grand Prix de l'Age d'Or. En 2019, elle fait l'objet

d'une restauration complète par Ferry Development, recevant à cette occasion un nouveau boîtier électronique. Achetée en 2023 par son actuel propriétaire, cette « F40 LM française » se présente dans sa configuration 600 S-LM, la plus aboutie de ce modèle et son ultime développement pour la compétition. Prête à poursuivre sa carrière et éligible au GT Classic by HWM, aux Master Endurance Legends (y compris USA), aux Endurance Racing Legends by Peter Auto et au Mans Classic, elle témoigne magnifiquement de la tentative de la marque française Venturi de se battre en catégorie GT au plus haut niveau.

season. In 1995 and as part of the Venturi Team Lécuyer factory team, it benefited from the 600 SLM's latest developments and was renamed the 600 LM-S. It raced in BPR events at Paul Ricard, Monza and Jarama with drivers Emmanuel Clérico, Laurent Lécuyer and Bernard Chauvin. It also competed in the 24 Hours of Le Mans but did not finish the race due to a fire incident on lap 130.

Later withdrawn from modern racing events, this Venturi reappeared in 2017 in its 1996 version at the Global Endurance Legends event during the Grand Prix de l'Age d'Or. In 2019, it was fully restored by Ferry

Development and was fitted with a new electronic transmission. Purchased in 2023 by its current owner, this particular 'French F40 LM' is presented in its 600 S-LM configurations, the most advanced version of this model and its ultimate development for racing. Ready to resume its racing career and eligible for the GT Classic by HWM, the Master Endurance Legends (including the USA), the Endurance Racing Legends by Peter Auto and the Le Mans Classic event, this car perfectly illustrates the attempt from French manufacturer Venturi to compete at the highest level in the GT class.

1998 HONDA NSX-T 3.0I (NAI)

Carte grise française
French title

Châssis n° T500040

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Même famille depuis l'origine
- Boîte mécanique, rare version Targa
- Coloris rare : « Vert Charlotte »
- 69 000 km d'origine, carnet d'entretien

- *Owned by the same family since new*
- *Manual gearbox, rare Targa version*
- *Rarely-seen colour: "Charlotte Green"*
- *69,000km from new, service book*



Commercialisée à partir de 1990 par Honda, la NSX est une véritable supercar, vitrine du savoir-faire maison et utilisant toutes les technologies alors en pointe. Son V6 3.0L placé en position centrale arrière développe 274 cv à 7300 tr/min, permettant le 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes et 270 km/h en pointe. Belle, performante, fiable et confortable, elle aura cependant une carrière discrète notamment en Europe et plus rares encore sont les exemplaires équipés du toit amovible « Targa » à l'image de l'exemplaire présenté. Celui-ci est en effet exceptionnel, puisqu'il a été vendu neuf en octobre 1998 par l'agent Honda de Vernier en Suisse au père de l'actuel propriétaire. Rare version

Targa, elle dispose de la désirable boîte de vitesses mécanique et d'une enviable teinte « Vert Charlotte ». La belle NSX fut ensuite immatriculée en France en 2001, et régulièrement utilisée, ainsi qu'en témoigne le carnet d'entretien tamponné jusqu'en 2016 à 64 606 km. En 2021, la voiture affichait 67 784 km contre un peu plus de 68 500 aujourd'hui. Elle vient de bénéficier de la vidange avec remplacement des filtres et d'une remise en état de la direction assistée. En état d'origine, cette NSX-T européenne offre des spécifications rares et recherchées, son historique limpide et son faible kilométrage achèveront de convaincre les initiés.

Launched by Honda in 1990, the NSX was a genuine supercar, a showcase for the company's know-how which deployed all the latest technology. Its rear mid-mounted 3.0-litre V6 engine developed 274bhp at 7300rpm, enabling it to go from 0-100kph in less than 6 seconds and reach a top of speed of 270kph. Despite being good-looking, fast, reliable and comfortable, it had a modest career, especially in Europe, and cars equipped with the removable Targa top, like the model presented here, are even rarer. This example is truly exceptional, as it was sold new in October 1998 by the Honda dealer in Vernier, in Switzerland, to the current owner's father.

A rare Targa model, it has the sought-after manual gearbox and desirable 'Charlotte Green' paintwork. This lovely NSX was then registered in France in 2001 and driven regularly, as can be seen from the service book, which is stamped up to 64,606km in 2016. In 2021, the odometer was reading 67,784km and is now showing just over 68,500km. An oil change has just been carried out and the filters replaced, together with an overhaul of the power steering. In original condition, this European NSX-T has a rare and sought-after specification, while its clear history and low mileage will ultimately win over those in the know.

2001 FERRARI 360 MODENA

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFYR51B000125546

90.000 - 110.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Rare version boîte manuelle
- Carnets, trousse à outils
- Entretien suivi
- Bel état de conservation général

- *Rare manual gearbox version*
- *Logbooks, tool kit*
- *Regular servicing*
- *Beautiful overall condition*



Comme nous l'apprend son carnet d'entretien, Cette Modena est sortie d'usine dans sa belle teinte Rossa Corsa avec un intérieur en cuir beige et fut livrée par le concessionnaire Ferrari de Milan Rossocorsa à son premier propriétaire italien le 29 août 2001. On peut également suivre son historique et l'évolution de son kilométrage. En 2003 à 10 730 km, puis en 2005, alors qu'elle avait 14 200 km, elle fut révisée par Rossocorsa. La voiture fut révisée en 2010 chez Pellin Racing à Crémone alors qu'elle avait 35 543 km. Puis en 2015, par un spécialiste allemand, alors qu'elle affichait 46 447 km et qu'elle appartenait à un propriétaire germanique. La voiture est arrivée en France en 2020 et en 2023 elle a été révisée chez Modena Sport SA garage officiel de Toulouse alors qu'elle avait 53 733 km.

Cette voiture bien suivie présente l'avantage d'être équipée d'origine de la boîte mécanique, option qui est particulièrement recherchée par les amateurs. Elle appartient aujourd'hui à un collectionneur bordelais particulièrement pointilleux. En effet, ce dernier participant à des courses de yachting a fait preuve de la même exigence pour l'entretien et la présentation de sa Ferrari que pour son voilier, ce qui explique son superbe état général.

Affichant moins de 56 800 km, cette Modena est vendue avec ses carnets, sa trousse à outils ainsi que son kit de gonflage. Elle est équipée des belles jantes de la Challenge. Avec le son enchanteur de son silencieux d'échappement Tubi style, elle est particulièrement grisante à conduire avec sa boîte mécanique.

As indicated in its service logbook, this Modena left the factory in its beautiful Rossa Corsa colour with a beige leather interior and was delivered by the Milan Rossocorsa Ferrari dealership to its first Italian owner on the 29th August 2001. Its history and mileage are also documented; it was serviced by Rossocorsa at 10,730 km in 2003 and also at 14,200 km in 2005. Its servicing was then entrusted to Pellin Racing in Cremona in 2010 when its mileage reached 35,543 km. Another service was carried out at 46,447 km in 2015 by a German specialist, when the car was in the hands of a German owner. The car arrived in France in 2020 and in 2023, it was serviced at Modena Sport SA (official workshop in Toulouse) when it had 53,733 km on the clock.

This meticulously serviced car also has the advantage of being equipped with its original manual gearbox, an option that is highly sought after by enthusiasts. It now belongs to a particularly discerning collector in Bordeaux. Indeed, this collector (a keen yacht racing enthusiast) has been just as meticulous about the servicing and presentation of his Ferrari than he has been with his sailing boat, which perfectly explains its superb overall condition.

With a mileage of less than 56,800 km, this Modena is sold with its logbooks, tool kit and inflation kit. It is also equipped with beautiful rims from the Challenge version. With the captivating sound of its Tubi-style exhaust silencer, it is incredibly exhilarating to drive it with the manual gearbox.



JEAN ALESI

*La passion du pilotage
A passion for driving*

Jean Alesi a fait vibrer le cœur des amateurs de Formule 1 pendant plus de 10 ans. Modeste et très attachant, il a défendu avec panache les couleurs des constructeurs pour lesquels il a couru et, aujourd'hui, il reste impliqué dans le sport automobile.

Plus de 200 Grands Prix, 13 saisons de Formule 1, 32 podiums, 48 ans de compétition automobile... des chiffres qui traduisent une passion chevillée au corps, une implication comme le sport automobile en connaît peu. Jean Alesi, c'est aussi un style, une attaque permanente, un pilotage démonstratif et généreux. Généreux comme son sourire, son accent méridional et comme les vignes qu'il cultive dans le sud de la France et qui produisent un des meilleurs Côtes du Rhône. Pilote et vigneron : deux des plus beaux métiers du monde... Jean Alesi, c'est enfin une popularité hors norme auprès des amateurs de sport automobile, par son naturel et sa sincérité.

Jean Alesi set the pulses of Formula 1 enthusiasts racing for more than ten years. Modest and very likeable, he flew the flag of the constructors for whom he drove with panache and is still involved in motorsport today.

More than 200 Grands Prix, 13 seasons in Formula 1, 32 podiums, 48 years in competitive motorsport ... These figures convey the passion running through his veins and an involvement in motorsport like few others. Jean Alesi also represents a certain style, always on the attack, a demonstrative and full-bodied way of driving. As full-bodied as his smile, his southern accent or the vineyards he tends in the south of France to produce one of the best Côtes du Rhône. A racing driver and a winegrower: two of the finest occupations in the world ... Last but not least, Jean Alesi is also exceptionally popular with motorsport enthusiasts, for his sincerity and natural manner.



© Bernard Asset

Natif d'Avignon, Jean Alesi se prénomme initialement Giovanni car ses parents sont italiens. Il a de qui tenir puisque son père, qui a ouvert un atelier de carrosserie, est lui-même passionné d'automobile, au point de lui fabriquer un kart alors qu'il n'a que 10 ans. En 1983, à 19 ans, il se lance dans la Coupe R5 Alpine Turbo où son audace impressionne la presse et, après une déconvenue lors du Volant Elf où la victoire lui est injustement refusée, il décide avec l'aide de son père de courir en Formule Renault, puis en Formule 3. Sillonnant les circuits avec camion et caravane dans la plus pure tradition des pilotes privés, il obtient en 1986 des résultats (7 podiums et deux victoires) qui le font remarquer par Oreca qui l'engage en 1987.

Dans cette équipe plus structurée, Jean peut exprimer son talent et remporte le Championnat de France de Formule 3 au volant d'une Dallara-Alfa Romeo décorée par le peintre Victor Vasarely. C'est aussi à cette époque qu'il adopte, pour son casque, le thème de celui d'Elio de Angelis dont il est fan. Choqué par le décès de son idole en 1986 au Paul Ricard, « j'ai décidé de peindre mon casque comme le sien, » rappelle-t-il, « de manière que le pilote ne soit jamais mort et continue à courir. » Signe supplémentaire de sa générosité.

En 1988, la suite logique est la Formule 3000 où malheureusement sa Reynard-Cosworth ne lui permet pas de contrer une concurrence très relevée, mais tout change en 1989, année-charnière pour le pilote provençal. Ayant intégré le team Jordan, il bénéficie d'une meilleure Reynard-Mugen avec laquelle il explose les compteurs, signe trois victoires et remporte le titre de Champion International. Cette même année, il prend part à quelques épreuves d'endurance dont les 24 Heures du Mans (Porsche 962 C, abandon) et Laguna Seca en IMSA>>>

A native of Avignon, Alesi was originally called Giovanni, as his parents were Italian. His passion ran in the family, as his father, who ran a body shop, was himself a car enthusiast, going so far as to build his son a kart when he was just 10 years old. In 1983, aged 19, he entered the Renault 5 Alpine Turbo Cup, where journalists were impressed by his boldness, and after a disappointment in the Volant Elf championship, in which he was unfairly denied victory, he decided with the help of his father to compete in Formula Renault and then Formula 3. Travelling from circuit to circuit with his truck and caravan, in the best tradition of privateer drivers, his results in 1986 (seven podiums and two wins) brought him to the attention of Oreca, who took him on in 1987.

In this more structured team, Alesi was able to express his talent and won the French Formula 3 Championship, driving a Dallara-Alfa Romeo with a livery by the painter Victor Vasarely. It was also at this time that he adopted the motif of Elio de Angelis, of whom he was a fan, for his helmet. Shocked by the death of his idol at Paul Ricard in 1986, he recalled: "I decided to paint my helmet like his, so that the driver would live on and continue to race." Another sign of his generous nature.

In 1988, Formula 3000 was the logical next step, but unfortunately, his Reynard-Cosworth did not allow him to fight off very strong competition. Everything changed, however, in 1989, a pivotal year for the driver from Provence. Having joined the Jordan team, he had a much better Reynard-Mugen, with which he set new records and won three races and the International Championship. >>>

>>> (Ferrari F40) où il mène six tours devant des pilotes beaucoup plus expérimentés avant de terminer troisième.

Et surtout il a l'occasion de prendre un volant de Formule 1. En juillet, lors du Grand Prix de France au Castellet, Ken Tyrrell, pour des raisons d'incompatibilité de sponsors, doit remplacer son pilote Michele Alboreto et se tourne vers ceux de Formule 3000 où il recrute Alesi pour l'épreuve. Un moment deuxième derrière Prost (futur vainqueur) celui-ci, au volant de la Tyrrell 018 (châssis 02), termine quatrième avec une maîtrise impeccable, ce qui déchaîne le public français et décide Tyrrell à signer avec lui un contrat de 18 mois : tout en allant au bout de sa saison de F3000, le pilote français intègre ainsi le grand cirque de la Formule 1.

La saison 1990 confirme son brio, avec en particulier deux morceaux de bravoure : d'abord au Grand Prix des États-Unis où il mène pendant 35 tours et s'offre de luxe de repasser Senna quand celui-ci prend la tête, pour finalement terminer deuxième. Ensuite en mai à Monaco, où il décroche la deuxième place derrière Senna après avoir résisté aux assauts de Berger. Avec ces brillants résultats plusieurs équipes le courtisent, dont Williams, mais il opte finalement pour Ferrari où il rejoint Alain Prost. C'est un choix de cœur, celui de ses origines italiennes, et les tifosi vont lui réserver toute leur ferveur.

La marque de Maranello n'est toutefois pas au mieux de sa forme et, si Alesi se lance à corps perdu dans la bataille, ses résultats ne sont pas à la mesure de son talent et il termine septième au Championnat du Monde 1991. Pour la saison suivante, Prost quitte Ferrari et, malgré une voiture imparfaite à la fiabilité incertaine, Alesi reste un concurrent sérieux et termine deux fois troisième, en Espagne et au Canada, avec la satisfaction de prendre part au 500^{ème} Grand Prix de Ferrari, en août en Hongrie. Son coéquipier Ivan Capelli ne parvient pas à se hisser à sa hauteur et doit quitter l'équipe Ferrari avant la fin de la saison.

En 1993, une troisième place pour Alesi à Monaco et l'arrivée de Jean Todt à mi-saison à la tête de la Scuderia redonnent espoir aux passionnés, espoir confirmé en septembre lors du Grand Prix d'Italie à Monza : Alesi signe le troisième temps aux essais, derrière Prost et Hill, et décroche la deuxième place à l'arrivée devant les tifosi aux anges. Sa Ferrari progresse avec la 412 T et, malgré un accident qui le prive de deux épreuves, la saison 1994 lui offre quatre podiums, dont une deuxième place au Grand Prix d'Angleterre et le meilleur temps aux essais à Monza. C'est en 1995 que la consécration arrive enfin et, le 11 juin, jour de son 31^{ème} anniversaire, après avoir passé en début d'épreuve son coéquipier Gerhard Berger, il franchit en tête la ligne d'arrivée du Grand Prix du Canada, à Montréal, submergé par l'émotion. Une deuxième place un mois plus tard à Silverstone et sa cinquième place au championnat confirment sa forme intacte, mais l'arrivée pour la saison 1996 de Michael Schumacher à la Scuderia lui fait rejoindre les rangs de Benetton. Au sein de l'équipe du flamboyant Flavio Briatore, il décroche plusieurs bons résultats qui lui permettent d'obtenir à deux reprises son meilleur classement au Championnat du Monde, quatrième. Il ne retrouvera jamais ce niveau, que ce soit chez Sauber en 1998 et 1999, Prost Grand Prix en 2000 ou Jordan en 2001, sa dernière saison de Formule 1.

Mais avec une telle passion, Alesi ne peut raccrocher

>>> *The same year, he competed in a few endurance races, including the 24 Hours of Le Mans (Porsche 962 C, DNF) and Laguna Seca in the IMSA Championship (Ferrari F40), where he led for six laps ahead of far more experienced drivers, before finishing third.*

And above all, he had the opportunity to get behind the wheel of a Formula 1 car: In July, at the French Grand Prix at Le Castellet, Ken Tyrrell – faced with issues of incompatible sponsors – needed to replace his driver Michele Alboreto and turned to Formula 3000, where he recruited Alesi for the race. Briefly second behind Prost (who went on to win), Alesi, driving the Tyrrell 018 (chassis 02), finished fourth, demonstrating a perfect command of the car: his performance wowed the French public and convinced Tyrrell to sign a contract with him for 18 months. While he saw out the season in F3000, the French driver had joined the great circus that was Formula 1.

The 1990 season confirmed his brilliance, with two particularly outstanding performances: the first at the United States Grand Prix, where he led for 35 laps and treated himself to re-passing Senna after the Brazilian had taken the lead, before ultimately finishing second. Then at Monaco in May, where he finished second behind Senna after fighting off Berger. With these brilliant results, he was courted by several teams, including Williams, but in the end he chose Ferrari, where he joined Alain Prost. It was a choice made from the heart, from his Italian roots, and the tifosi welcomed him with all their passion.

Ferrari was not, however, in the best of shape, and although Alesi threw himself into the fight, his results failed to match his ability and he finished seventh in the 1991 World Championship. For the following season, Prost left Ferrari and, despite having an imperfect and sometimes unreliable car, Alesi remained a serious contender: he finished third on two occasions, in Spain and Canada, and had the satisfaction of competing in Ferrari's 500th Grand Prix, in Hungary in August. His team-mate Ivan Capelli was unable to reach his level and had to leave Maranello before the end of the season.

In 1993, Alesi's third place in Monaco and the arrival in mid-season of Jean Todt as the head of the Scuderia gave the fans fresh hope, a hope confirmed in September at the Italian Grand Prix at Monza: Alesi posted the third-fastest time in qualifying and finished the race in second place, to the delight of the tifosi. With the 412T, his Ferrari improved, and despite an accident which kept him away from two races, he mounted the podium four times in 1994, with second place at the British Grand Prix and the best time in qualifying at Monza. It was in 1995 that he finally reaped the ultimate reward, when, on 11 June, the day of his 31st birthday, after overtaking his team-mate Gerhard Berger at the start of the race, he was first over the finish line at the Canadian Grand Prix, overcome by emotion. A second place at Silverstone a month later and fifth place in the Championship confirmed that he was still on form, but the arrival of Michael Schumacher at Ferrari for the 1996 season made him move to Benetton. As part of the team led



le casque et il participe de 2002 à 2006 au championnat DTM allemand, dans l'équipe Mercedes, puis s'engage en Speedcars Series, une série stock-car monotype au Moyen-Orient et en Asie qui, tout en attirant de nombreux anciens pilotes de F1, n'a lieu qu'en 2008 et 2009. Il prend ensuite en 2010, avec AF Corse, le volant d'une Ferrari F430 aux Le Mans Series et, en équipe avec Giancarlo Fisichella et Toni Vilander, il termine deuxième du championnat GT2 avec une quatrième place aux 24 Heures du Mans.

Il reste une épreuve légendaire qu'il n'a jamais disputée, un rêve pour tout pilote professionnel : les 500 Miles d'Indianapolis. Il s'y engage en 2012 mais sa Lotus, trop peu puissante, ne lui permet pas de terminer la course. A la fin de l'année, il annonce dans une interview qu'il arrête la compétition. Au moins derrière un volant car, depuis, il ne cesse de poursuivre ses activités dans le domaine du sport automobile : commentateur télévisé, Ambassadeur de la Formule 1, créateur de la Jean Alesi eSports Academy, Président du Circuit Paul Ricard et, par ce biais, très impliqué dans l'organisation du Grand Prix de France Historique dont la prochaine édition est prévue les 8-10 mai 2026.

Il n'est donc pas près de disparaître du paysage automobile, pour le plus grand bonheur de ses fans !

by the flamboyant Flavio Briatore, he achieved several good results, twice earning him fourth place, his best-ever ranking, in the World Championship. He would never reach the same level again, whether with Sauber in 1998 and 1999, Prost Grand Prix in 2000 or Jordan in 2001, his last season in Formula 1.

But with a passion like this, Alesi could not simply hang up his helmet, and from 2002–2006, he competed in the German DTM Championship, in the Mercedes team, before entering the Speedcar Series, a single-make stock car series in the Middle East and Asia: although this attracted several former F1 drivers, it was only held in 2008 and 2009. Then, in 2010, with AF Corse, he got behind the wheel of a Ferrari F430 in the Le Mans Series and, teamed up with Giancarlo Fisichella and Toni Vilander, he finished second in the GT2 Championship and took fourth place at the 24 Hours of Le Mans.

There remained one legendary race in which he had never competed, a dream for every professional driver: the Indianapolis 500. He entered in 2012 but his Lotus, which was underpowered, failed to finish the race. In an interview at the end of the year, he announced his retirement from competition. Or at least, from behind the wheel, as since then he has continued his activities in motorsport: as a TV commentator, F1 Ambassador, creator of the Jean Alesi eSports Academy and President of the Circuit Paul Ricard, in which capacity he is heavily involved in the organisation of the Grand Prix de France Historique, the next edition of which is scheduled for 8–10 May 2026.

He is therefore not about to disappear from the automotive scene, much to the delight of his fans!

INTERVIEW

Jean Alesi

« *Le châssis était très avant-gardiste* »

“The chassis was very advanced”



© Bernard Asset



© Bernard Asset

Il n'y a pas mieux placé que Jean Alesi, propriétaire et pilote Ferrari sur cette F92A lors du Championnat du Monde 1992, pour répondre à quelques questions à ce sujet.

La Ferrari F92 a rencontré des difficultés de mise au point et a été très critiquée pour son châssis, mais vous semblez dire que le problème venait plutôt du moteur ?

— Oui, tout à fait. Chez Ferrari, le V12 était sacré et on ne pouvait pas en dire du mal, mais nous avions un problème de « blow-by » qui entraînait une consommation d'huile excessive. Donc un réservoir d'huile supplémentaire avait été ajouté et, environ à mi-course, on me présentait un panneau « P-ON » et je pressais sur un bouton qui déclenchait un apport d'huile vers le moteur. En plus, pour remédier à ce problème, le régime moteur était volontairement limité, ce qui ne favorisait pas la puissance. Le châssis était au contraire très avant-gardiste, avec une voiture très bien équilibrée.

La restructuration de Ferrari qui avait lieu à l'époque a-t-elle généré la conception de la voiture ?

— Non, je ne pense pas, même s'il est vrai que c'était une période agitée chez Ferrari. En cinq ans, j'ai eu quatre « team principal » différents ! Quand vous pensez que,

même après l'arrivée de Jean Todt qui a apporté de la stabilité, il a fallu attendre encore cinq ans pour que Ferrari remporte le Championnat du Monde. Il faut une équipe stable pour réussir.

Y a-t-il une pression particulière à être dans l'équipe Ferrari ?

— Oui évidemment. Ce n'est pas une équipe comme les autres, il y a les tifosi... En général, les fans ne s'intéressent pas à une écurie, mais à un pilote. Si celui-ci change d'équipe, ses fans le suivent dans la nouvelle. Avec Ferrari c'est l'inverse : regardez par exemple, quand Michael (Schumacher) était chez Benetton, les Italiens le détestaient, et ils se sont mis à l'adorer quand il est entré chez Ferrari. C'est la seule équipe à générer une telle ferveur, donc bien sûr il y a une pression quand vous êtes à l'intérieur.

Pendant la saison 92, vous avez fait quelques belles courses, comme en Espagne ou en France sous la pluie. Pourquoi n'avez pas pu réitérer ?

— Nous manquions vraiment de puissance et de fiabilité pour être réguliers. Mais sous la pluie le châssis était vraiment bien et j'ai toujours aimé piloter sur piste humide, cela me correspondait bien.

No one is better qualified than Jean Alesi - owner and Ferrari driver of this F92A during the 1992 World Championship - to offer insight into this story.

The Ferrari F92 met with some difficulties during its development and its chassis was heavily criticised, but you seem to be saying that in fact the problem was with the engine?

— Yes, exactly. At Ferrari, the V12 was sacred and you couldn't say anything bad about it, but we had a 'blow-by' problem which resulted in excessive oil consumption. An additional oil tank was therefore fitted and, about halfway through the race, the team showed me a 'P-ON' sign and I pressed a button which supplied extra oil to the engine. In addition, to deal with this problem, the engine speed was deliberately limited, which did its power output no favours. The chassis, on the other hand, was very advanced, and the car was extremely well balanced.

Did the restructuring of Ferrari that took place at the time hinder the design of the car?

— No, I don't think so, although it's true it was an unsettled period at Ferrari. In five years, I had four different team principals!

When you think that, even after Jean Todt arrived, bringing some stability, it would be another five years before Ferrari won the World Championship ... You need a stable team to succeed.

Was there particular pressure being part of the Ferrari team?

— Yes, of course. It's not a team like the others, you have the tifosi ... In general, fans aren't interested in a team, but in a driver. If the driver changes teams, his fans follow him to the new one. With Ferrari, it's the other way round: take Michael [Schumacher], for example: when he was at Benetton, the Italians hated him, but they started to love him when he joined Ferrari. It's the only team which produces so much passion, so of course there's pressure when you're on the inside.

During the 1992 season, you had some good races, like those in Spain or in France in the rain. Why weren't you able to repeat these results?

— We really didn't have the power or reliability to perform consistently. But in the rain, the chassis was really good and I've always liked driving on a wet track, it suits me very well.



© Bernard Asset

Y a-t-il un pilote qui vous a particulièrement marqué, à cette époque ?

— Comme on dit, il y avait du beau monde à ce moment-là et ça « chiffonnait » pas mal ! Alain (Prost) était un mythe pour moi, il y avait Senna et Mansell, de superbes attaquants. De mon côté, j'étais un peu occupé à conduire, mais être avec eux était un honneur.

Avez-vous gardé d'autres monoplaces de Formule 1 de votre époque ?

— Oui, j'ai encore ma Tyrrell, celle de 1990, de ma bagarre avec Senna. Avec le départ de la Ferrari, je vais pouvoir la ressortir de la remise où elle se trouvait pour l'exposer chez moi dans un endroit un peu plus glorieux, qui correspond mieux à ce qu'elle est !

Ressentez-vous une proximité avec Maurice Trintignant, qui était lui aussi de la région d'Avignon ?

— Oui bien sûr ! Je le connaissais comme icône de la course et un jour nous nous sommes rencontrés à l'Automobile-Club d'Avignon. Il m'a invité chez lui et, quand je suis arrivé, j'ai découvert son jardin un peu en désordre. Alors je lui ai dit : « Maurice, je reviens demain avec le coupe-fil. » Et je suis effectivement revenu pour tondre les herbes hautes ! A l'époque je courais en

Formule 3 et nous sommes bien sûr restés proches. Il me donnait des conseils, me disait « Fais attention ! » et il était tout excité quand j'ai progressé jusqu'à la Formule 1.

Et vous êtes vigneron, comme lui.

— Oui, mais pour moi c'est un peu un hasard. Il y avait une maison que je souhaitais acheter, et elle avait des vignes. Ce n'était pas pour cela qu'elle me plaisait, mais je me suis pris au jeu et me suis impliqué dans la production. (Aujourd'hui, le Clos Jean Alesi produit un excellent Côtes du Rhône à base de cépages Syrah, Grenache et Mourvèdre).

Vous vous occupez aujourd'hui du Grand Prix de France Historique. Que souhaitez-vous transmettre aux jeunes générations ?

— Je suis aujourd'hui Président du Circuit Paul Ricard, donc très impliqué dans l'organisation et l'année prochaine, j'aimerais faire venir les trois pilotes français actuels de Formule 1, Esteban Ocon, Pierre Gasly, Isack Hadjar, et les mettre au milieu de l'histoire, au milieu des voitures qui vont de la Ferrari de Jacky Ickx à celles de Lauda, les McLaren d'Alain et toutes celles qui ont marqué l'histoire. J'aimerais que toutes ces générations s'entremêlent.



© Bernard Asset

Is there a driver who particularly impressed you in those days?

— *As they say, there were some big names around at the time, and there were some almighty scraps! Alain [Prost] was a legend for me, and then you had Senna and Mansell, who were superb attacking drivers. For my part, I was a bit busy driving, but it was an honour to be with them.*

Have you kept any other Formula 1 cars from your era?

— *Yes, I still have my Tyrrell, from 1990, the one I fought Senna with. With the Ferrari going, I'll be able to take it out of the shed it's in now and put it on display at my home in a rather more illustrious setting, which will be better suited to it!*

Do you feel close to Maurice Trintignant, who, like you, was also from the Avignon area?

— *Yes, of course! I knew him as an icon in motor racing, and one day we met at the Automobile-Club d'Avignon. He invited me to his home, and when I arrived, I found his garden in a bit of a mess. So I said to him: "Maurice, I'll come back tomorrow with a strimmer." And back I came, to cut the long grass!" At the time, I was competing in Formula 3 and*

we naturally remained very close. He gave me advice, told me: "Be careful", and was really excited when I got as far as Formula 1.

And you're a winegrower, like him.

— *Yes, but in my case, it's rather by chance. There was a house I wanted to buy, and it had a vineyard. That wasn't why I liked the house, but I really got into it and became involved in the winemaking. [Today, the Clos Jean Alesi produces an excellent Côtes du Rhône made from the Syrah, Grenache and Mourvèdre grape varieties].*

Today, you are responsible for the Grand Prix de France Historique. What would you like to pass on to the younger generations?

— *Today, I am the President of the Circuit Paul Ricard, so I am very involved in the organisation, and next year I would like to get the three French drivers currently in Formula 1, Esteban Ocon, Pierre Gasly and Isack Hadjar, to come here, and to put them centre stage, in the midst of the cars from Jacky Ickx's Ferrari to those Lauda drove, Alain's McLarens and all the cars which left their mark on history. I'd like to see all these generations coming together.*

1992 FERRARI F92A FORMULE I DE JEAN ALESI

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 136

3.000.000 - 5.000.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Offerte à Jean Alesi par la Scuderia à la fin de la saison 1992
- Exposée dans sa villa depuis plus de 30 ans
- A participé à sept Grand Prix en 1992, dont cinq avec Jean Alesi
- 4^e au Grand Prix d'Australie, 5^e au Grand Prix d'Allemagne
- Complète et entièrement d'origine
- La plus belle des provenances : celle d'un pilote Ferrari adulé

- *Given to Jean Alesi by Scuderia at the end of the 1992 season*
- *Displayed in his villa for over 30 years*
- *Competed in seven Grand Prix in 1992, including five with Jean Alesi*
- *4th in the Australian Grand Prix, 5th in the German Grand Prix*
- *Complete and entirely original*
- *The finest provenance: owned by a beloved Ferrari driver*



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

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

« La voiture était révisée, j'ai fait deux tours sur le circuit de Fiorano puis suis rentré au stand, les pneus ont été changés et j'ai installé la voiture dans le camion, moteur encore chaud, » raconte Jean Alesi. « Une fois arrivé chez moi, je l'ai déchargée et mise en exposition. Depuis, elle n'a plus bougé. » Ainsi, après avoir terminé

la saison, cette monoplace Ferrari F92A est passée directement du service compétition au pilote qui l'avait utilisée sur plusieurs Grands Prix, et elle est ensuite restée pendant 30 ans telle quelle, immobile, sans aucune intervention extérieure ni modification. Combien de monoplaces de Formule 1 peuvent prétendre à un tel sort ? >>>

"The car had been serviced, I did two laps of the track at Fiorano and then came back into the pits, the tyres were changed and I loaded the car into the truck, with the engine still warm", Jean Alesi recounted. "Once I got home, I unloaded it and put it on display. Since then, it hasn't moved." And so, after finishing

the season, this Ferrari F92A single-seater went straight from the competition department to the driver who had competed with it in several Grands Prix, and remained like this for 30 years, without moving and with no work done on it or changes made to it. How many Formula 1 cars can claim such a destiny?>>>





>>> Quel meilleur gage d'authenticité et d'intégrité à tous points de vue, mécanique et esthétique ? Cette situation à elle seule rend cette voiture tout à fait exceptionnelle. Elle l'est également par son pedigree : la marque la plus prestigieuse de la Formule 1 et un des pilotes français les plus populaires et les plus talentueux de son époque.

Si la nouvelle monoplace Ferrari de la saison 1992, remplaçante de l'ancienne 643, est alors désignée F92A, c'est pour souligner qu'elle correspond à une nouvelle phase de la Scuderia. C'est ce que souhaite Luca di Montezemolo, directeur général de Ferrari depuis l'hiver précédent, qui se lance dans une restructuration de la maison de Maranello pour faire oublier la médiocre saison précédente. Il rappelle Harvey Postlethwaite à la direction technique pour épauler Jean-Claude Migeot aux châssis (ils ont déjà travaillé ensemble chez Ferrari puis Tyrrell) et Claudio Lombardi aux moteurs, alors que Steve Nichols, qui a participé à la conception de la F92, quitte la Scuderia. Di Montezemolo fait également venir Niki Lauda en renfort, comme conseiller.

La F92 voit donc le jour dans un contexte mouvementé, ce qui ne l'empêche pas d'être particulièrement novatrice, à une époque où la

maîtrise de l'aérodynamique et de l'effet de sol sont aussi importants que la puissance des moteurs. Avec une structure en fibre de carbone, elle présente un nez surélevé et surtout un système de double fond plat avec deux pontons légèrement écartés de la coque, à la façon des tuyères d'un avion de chasse. Elle reçoit une nouvelle suspension avant à simple ressort-amortisseur et, à l'arrière, un des tout derniers moteurs V12 installés dans une monoplace Ferrari puisqu'il laissera place trois ans plus tard à un V10. Doté de cinq soupapes et de deux injecteurs par cylindre, il développe près de 750 ch à 14 800 tr/mn dans un bruit propre à faire frissonner le plus blasé des amateurs ! Il est relié à une boîte de vitesses longitudinale, remplacée en fin de saison par une version transversale. Sa forme fuselée en fait une des monoplaces les plus élégantes de la grille.

Au point de vue pilotes, à côté de Jean Alesi qui reste fidèle à la Scuderia, le départ d'Alain Prost laisse une place occupée par Ivan Capelli, qui vient de March et de la Scuderia Italia.

La saison est placée sous la domination des Williams-Renault et de Nigel Mansell, futur Champion du Monde, et dans ce contexte la monoplace Ferrari F92 va >>>

>>> *What better guarantee can there be of its authenticity and integrity in every respect, both mechanically and aesthetically? These circumstances alone make this car altogether exceptional. But so too does its pedigree: the most prestigious brand in Formula 1 and one of the most popular and gifted French drivers of his time.*

Ferrari's new racing car for the 1992 season, the successor to the 643, was named the F92A to emphasize that it marked a new phase for the Scuderia. This was the wish of Luca di Montezemolo, Ferrari's managing director since the previous winter, who set about restructuring the company to forget its previous mediocre season. He brought Harvey Postlethwaite back as technical director to support Jean-Claude Migeot, who was in charge of the chassis (they had already worked together at Ferrari and then at Tyrrell), and Claudio Lombardi, who was responsible for the engines. Steve Nichols, meanwhile, who had contributed to the development of the F92, left the Scuderia. Di Montezemolo also brought in Niki Lauda as an additional adviser.

It was therefore against this eventful backdrop that the F92

emerged, which did not prevent it from being particularly innovative, at a time when aerodynamics and ground effect were just as important as the power produced by the engines. With a carbon-fibre structure, it had a raised nose and, above all, a "double-flat bottom" floor with two side pods slightly offset from the bodyshell, in the manner of the nozzles of a fighter jet. It was fitted with a new front suspension with a single spring/shock absorber and, at the rear, one of the last V12 engines to power a Ferrari single-seater, as it would be replaced three years later by a V10. With five valves and two injectors per cylinder, it developed nearly 750bhp at 14,800rpm, producing a sound guaranteed to thrill the most blasé of enthusiasts! This was mated to a longitudinally-mounted gearbox, replaced at the end of the season by a transverse unit. Its streamlined shape made it one of the most elegant cars on the grid.

As far as the drivers were concerned, alongside Jean Alesi – who remained faithful to the Scuderia – the departure of Alain Prost left a place for Ivan Capelli, who came from March and the Scuderia Italia.>>>





>>>connaître une année mitigée : sa conception aérodynamique génère un effet de sol important, mais qui semble difficile à régler pour une stabilité idéale. Côté moteur, le V12 semble plus puissant que le V8 Cosworth, mais moins que le V10 Renault qui équipe les Williams et, de plus, il souffre de problèmes de lubrification qui en altèrent la fiabilité et provoquent de nombreux abandons. Pourtant, Alesi réalisera quelques belles performances, notamment sous la pluie où ce châssis est particulièrement à l'aise, et signera deux troisièmes places en Espagne et au Canada.

La F92A, châssis 136, que nous proposons ici apparaît début juillet au Grand Prix de France. Elle est confiée à Jean Alesi qui signe le sixième temps sur les 25 partants. Le Grand Prix est perturbé par la pluie et un carambolage, ce qui provoque un deuxième départ. Ces conditions spéciales conviennent bien au pilote français qui se retrouve troisième au 43^{ème} tour et poursuit

en slicks alors que la pluie revient. Il s'arrête tout de même pour repasser en pneus pluie mais perd du temps au stand d'où il repart quatrième, le couteau entre les dents à la poursuite de Martin Brundle (Benetton). Malheureusement son moteur rend l'âme au 62^{ème} tour, sur les 69 de l'épreuve, mais ses performances lui valent le troisième meilleur temps en course, derrière les Williams.

Cette voiture, châssis n°136, réapparaît une semaine plus tard à Silverstone et Alesi se qualifie avec le huitième temps. Cette fois, c'est une explosion de l'extincteur de la voiture qui le force à abandonner. Fin juillet, c'est à Hockenheim que l'on retrouve cette F92A avec laquelle Alesi signe le cinquième temps aux essais. Parti sur des gommes dures, il connaît une course régulière qui lui permet de terminer cinquième, dans les points, résultat qui a de quoi redonner le moral à l'équipe.

Cette voiture est à nouveau utilisée par Alesi fin août à Spa pour le GP de Belgique où il décroche le >>>

>>>*The season was dominated by the Williams-Renaults and by the future World Champion Nigel Mansell, and in this context Ferrari's F92 had a mixed year: its aerodynamic design generated significant ground effect, but appeared difficult to adjust to optimise the car's stability. The V12 engine meanwhile was apparently more powerful than the Cosworth V8, but less so than the Renault V10 fitted to the Williams, and, in addition, it suffered from lubrication problems which affected its reliability and resulted in several retirements. Alesi nonetheless achieved some good results, especially in the wet, where the chassis was particularly at ease, and finished third in Spain and Canada.*

The F92A, chassis no. 136, which we are offering today, appeared at the beginning of July at the French Grand Prix. It was assigned to Jean Alesi, who

posted the sixth-fastest time out of the 25 cars that started. The Grand Prix was disrupted by the rain and a pile-up, resulting in a re-start. These unusual conditions suited the French driver well, with the result that he was in third place on the 43rd lap and was still on slicks when the rain returned. He nonetheless stopped to switch to wet tyres, but lost time in the pits and rejoined the race in fourth place, with the bit between his teeth in pursuit of Martin Brundle (Benetton). Unfortunately, his engine gave up the ghost on the 62nd of the 69 laps, but his performance earned him the third-fastest time of the race, behind the Williams.

This car, chassis no. 136, showed up a week later at Silverstone, and Alesi qualified in eighth place. This time, it was the explosion of the car's fire extinguisher that forced him to retire. At the end of July, the F92A would be seen again>>>



GP du Brésil, 1992, Jean Alesi au volant de F92A #136 © Archives DPPI



GP du Brésil, 1992, Jean Alesi au volant de F92A #136 © Archives DPPI



GP de Belgique, 1992, Jean Alesi au volant de F92A #136 © Archives DPPI

DATA	26-7-92	PISTA	Monza
EVENTO	18th	SCOTTO DA	Uchi
PILOTA	Alesi	TELENO	136 137
MOTORE	107 111	CAMINO	22 34
SET-UP			
SHEET			
ANTERIORE		POSTERIORE	
FRONT	26812 691 max	max	max
AMORTIZANTI	C9 480	C10	
CASCI	5.90		
CONVERGENZA	0	0	
CAMBER EX	2° 30'	45'	
CAMBER EN	3° 30'	45'	
REIFORMAZIONE	18° (12)	18° 45'	
MOLLE	R=68.7	R=123	
BASCHI ANTICIPI	25.5		
TAMPONI	34.4 (+6)	34.4 (+6)	
DISTANZI			
ALTEZZE	30	46	
BENZINA PART.	125 kg		
RAPPORTI	1/4 5/5 2/6 1/2 3/4 1/2 4/6 1/2 5/7 1/2 6/8 1/2 7/9 1/2 8/10 1/2 9/11 1/2 10/12 1/2		
ALTRI LAVORI			

Ferrari		Ferrari	
DATA	26-7-92	DATA	26-7-92
PISTA	Monza	PISTA	Monza
EVENTO	18th	EVENTO	18th
PILOTA	Alesi	PILOTA	Alesi
MOTORE	107 111	MOTORE	107 111
SET-UP		SET-UP	
SHEET		SHEET	
ANTERIORE		ANTERIORE	
POSTERIORE		POSTERIORE	
FRONT	26812 691 max	FRONT	26812 691 max
AMORTIZANTI	C9 480	AMORTIZANTI	C9 480
CASCI	5.90	CASCI	5.90
CONVERGENZA	0	CONVERGENZA	0
CAMBER EX	2° 30'	CAMBER EX	2° 30'
CAMBER EN	3° 30'	CAMBER EN	3° 30'
REIFORMAZIONE	18° (12)	REIFORMAZIONE	18° (12)
MOLLE	R=68.7	MOLLE	R=68.7
BASCHI ANTICIPI	25.5	BASCHI ANTICIPI	25.5
TAMPONI	34.4 (+6)	TAMPONI	34.4 (+6)
DISTANZI		DISTANZI	
ALTEZZE	30	ALTEZZE	30
BENZINA PART.	125 kg	BENZINA PART.	125 kg
RAPPORTI	1/4 5/5 2/6 1/2 3/4 1/2 4/6 1/2 5/7 1/2 6/8 1/2 7/9 1/2 8/10 1/2 9/11 1/2 10/12 1/2	RAPPORTI	1/4 5/5 2/6 1/2 3/4 1/2 4/6 1/2 5/7 1/2 6/8 1/2 7/9 1/2 8/10 1/2 9/11 1/2 10/12 1/2
ALTRI LAVORI		ALTRI LAVORI	

Ferrari		Ferrari	
DATA	26-7-92	DATA	26-7-92
PISTA	Monza	PISTA	Monza
EVENTO	18th	EVENTO	18th
PILOTA	Alesi	PILOTA	Alesi
MOTORE	107 111	MOTORE	107 111
SET-UP		SET-UP	
SHEET		SHEET	
ANTERIORE		ANTERIORE	
POSTERIORE		POSTERIORE	
FRONT	26812 691 max	FRONT	26812 691 max
AMORTIZANTI	C9 480	AMORTIZANTI	C9 480
CASCI	5.90	CASCI	5.90
CONVERGENZA	0	CONVERGENZA	0
CAMBER EX	2° 30'	CAMBER EX	2° 30'
CAMBER EN	3° 30'	CAMBER EN	3° 30'
REIFORMAZIONE	18° (12)	REIFORMAZIONE	18° (12)
MOLLE	R=68.7	MOLLE	R=68.7
BASCHI ANTICIPI	25.5	BASCHI ANTICIPI	25.5
TAMPONI	34.4 (+6)	TAMPONI	34.4 (+6)
DISTANZI		DISTANZI	
ALTEZZE	30	ALTEZZE	30
BENZINA PART.	125 kg	BENZINA PART.	125 kg
RAPPORTI	1/4 5/5 2/6 1/2 3/4 1/2 4/6 1/2 5/7 1/2 6/8 1/2 7/9 1/2 8/10 1/2 9/11 1/2 10/12 1/2	RAPPORTI	1/4 5/5 2/6 1/2 3/4 1/2 4/6 1/2 5/7 1/2 6/8 1/2 7/9 1/2 8/10 1/2 9/11 1/2 10/12 1/2
ALTRI LAVORI		ALTRI LAVORI	

Seront livrés au prochain propriétaire les annotations d'époque de la Scuderia Ferrari prises pendant les cinq Grand Prix avec lesquels Jean Alesi a roulé avec le châssis 136. Il s'agit de documents exceptionnels et uniques.

The period annotations from Scuderia Ferrari, taken during the five Grands Prix in which Jean Alesi drove chassis 136, will be delivered to the next owner. These are exceptional and unique documents.



>>>cinquième temps aux essais mais, au terme d'un duel avec Mansell au huitième tour, il sort de piste et abandonne.

C'est ensuite à Ivan Capelli que cette F92A est confiée, pour deux Grands Prix qui se déroulent en septembre et se soldent par deux abandons : à Monza où il est septième aux essais, et à Estoril où son seizième temps ne plaide guère en sa faveur : c'est son tout dernier Grand Prix chez Ferrari.

Mais ce n'est pas le dernier mot de cette voiture, qui prend part avec Alesi au Grand Prix qui clôt la saison, en novembre en Australie. Il se qualifie avec le sixième temps et, ayant la chance que sa monture ne le laisse pas tomber, il passe quatrième la ligne d'arrivée.

À l'issue de ce championnat 1992, cette monoplace F92A n°136 est offerte à Jean Alesi directement par Ferrari. Elle fait l'objet d'une révision complète, couvre deux tours du circuit Ferrari de Fiorano, puis rejoint la salle de sport de la villa du pilote, près d'Avignon, d'où elle n'a plus bougé depuis. L'essence qu'il reste dans son réservoir est donc celle mise à Fiorano en 1992 et l'air dans ses pneus date de la même année ! Cette monoplace est parfaitement complète et intouchée, telle que Jean Alesi l'a reçue en 1992, en cadeau de la Scuderia.

« Cette Ferrari F92A représente un morceau de ma vie, » précise Jean Alesi, « un symbole de ma passion pour Ferrari et de l'époque où tout était fait pour aller vite.

>>> *at Hockenheim, and Alesi posted the fifth-fastest time in qualifying with it. Starting on hard tyres, he had a consistent race, finishing fifth and in the points, which boosted the team's morale.*

At the end of August, the car was used again by Alesi at Spa, for the Belgian Grand Prix, where he qualified in fifth place, but after a duel with Mansell on the eighth lap, he ran off the track and had to retire.

The F92A was then assigned to Ivan Capelli for two Grands Prix in September, both of which ended with retirements. At Monza, he had been seventh in testing, and then sixteenth at Estoril, a result which scarcely argued in his

favour: it would be Capelli's final Grand Prix for Ferrari.

But it was not the end of the story for the car, which Alesi drove in the final Grand Prix of the season, in November in Australia. He qualified with the sixth-fastest time, and, fortunate that the car did not let him down, crossed the finish line in fourth place.

At the end of the 1992 Championship, Alesi was given this F92A, chassis no. 136, directly by Ferrari. It was given a full service and covered two laps of Ferrari's test track at Fiorano, and then took its place in the gym at the driver's villa, near Avignon, which it has never left. The petrol in its tank is that put into it at Fiorano in 1992, and the air in its



J'espère qu'entre les mains d'un vrai passionné, elle retrouvera la piste. Elle sera quoi qu'il en soit toujours la bienvenue au Circuit Paul Ricard [dont Alesi est aujourd'hui président], ce qui me permettra de la revoir, cette fois en pleine action ! »

A propos des monoplaces de Formule 1 ayant terminé une saison, Colin Chapman disait « elles ne sont plus bonnes qu'à jeter avec les corn flakes ». Et souvent en effet, les voitures étaient démantelées, moteur d'un côté, transmission d'un autre, caisse oubliée, à moins qu'elles ne passent de mains en mains en perdant leur intégrité. C'est ce qui fait de cette voiture une véritable exception : complète avec sa mécanique, son électronique entièrement d'origine, elle se

présente telle qu'elle était à l'issue de la saison. Provenant de l'écurie de course la plus légendaire de la Formule 1, pilotée par un des meilleurs pilotes de sa génération, elle offre une provenance, une authenticité et un pedigree qui en font un objet inestimable.

tyres dates back to the same year! This racing car is complete and untouched in every respect, just as it was when Alesi received it as a gift from the Scuderia in 1992.

"This Ferrari F92A represents a part of my life", Alesi told us, "a symbol of my passion for Ferrari and for that period when everything was done to go fast. I hope that in the hands of a true enthusiast, it will return to the track. In any event, it will always be welcome at the Circuit Paul Ricard [of which Alesi is now president], which will let me see it again, and this time back in action!"

Speaking of Formula 1 cars which had finished a season, Colin Chapman said, "They're only fit to throw out with the cornflakes". Often indeed, the cars were dismantled, with their engines set to one side and their transmissions to the other, their bodies forgotten, unless they changed hands and lost their integrity. This is what makes this car a genuine exception: complete with its engine and entirely original electronic equipment, it is exactly as it was at the end of the season. Originally from the most iconic racing team in Formula 1 and driven by one of the best drivers of his generation, it has a provenance, an authenticity and a pedigree that make it a priceless item.

1989 TYRRELL 018 - FORD COSWORTH DFR FORMULE 1

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 02

700.000 - 900.000 €

- La première monoplace de F1 de Jean Alesi ! 4^{ème} au Castellet pour son 1^{er} GP !
- Conçue par Harvey Postlethwaite et Jean-Claude Migeot
- Tyrrell, une des équipes privées les plus renommées de l'histoire de la F1
- Pilotée en début de saison par Michele Alboreto, 3^{ème} au GP du Mexique
- Remise en état sans considération de coût par Front Row Racing

- *The first F1 car driven by Jean Alesi! 4th at Le Castellet in his first GP!*
- *Designed by Harvey Postlethwaite and Jean-Claude Migeot*
- *Tyrrell, one of the most famous private teams in the history of F1*
- *Driven at the start of the season by Michele Alboreto, 3rd at the Mexican GP*
- *Restored regardless of cost by Front Row Racing*



Ken Tyrrell est contrarié : il vient de décrocher avec le cigarettier Camel un sponsoring dont il a désespérément besoin, mais son pilote Michele Alboreto refuse d'abandonner son propre contrat personnel avec Marlboro. Alors, juste avant le Grand Prix de France, début juillet 1989 sur le circuit Paul Ricard, le pilote italien quitte l'équipe britannique. Pour combler en urgence cette absence imprévue, Tyrrell se tourne vers le vivier de

la Formule 3000 et choisit celui qui domine alors la discipline : Jean Alesi. Mais celui-ci n'a jamais pris le volant d'une Formule 1 et l'équipe est un peu préoccupée ; avant les essais Jean-Claude Migeot, un des concepteurs de la Tyrrell 018 (et français, ce qui facilite la communication) dit à Jean : « Demain tu peux te qualifier, mais si tu n'y parviens pas, ne t'en fais pas, cela viendra... » Inquiétude injustifiée : Alesi signe le 16^{ème} >>>

Ken Tyrrell was annoyed: he had just agreed a desperately needed sponsorship deal with the cigarette company Camel, but his driver Michele Alboreto refused to give up his personal contract with Marlboro. Just before the French Grand Prix, at the Circuit Paul Ricard at the start of July, the Italian driver therefore left the British team. To fill this unforeseen gap as quickly as possible, Tyrrell turned to the pool

of talent in Formula 3000 and chose the driver then dominating the category: Jean Alesi. But Alesi had never driven an F1 car and the team was somewhat preoccupied. Before the start of testing, Jean-Claude Migeot, one of the designers of the Tyrrell 018 (and French, which made communicating easier) said to him: "Tomorrow, you may qualify, but if you don't manage to, don't worry, it'll come ...>>>





>>>temps, ce qui le place en milieu de grille. Une position qui lui permet d'éviter de justesse le carambolage spectaculaire qui se produit au départ du Grand Prix, avant le premier virage, et qui impose un deuxième départ. Jean le réussit parfaitement et s'inscrit au début de l'épreuve dans les 10 premiers. À mi-course, on le retrouve... deuxième ! Certes il doit encore s'arrêter au stand pour changer de pneus, mais c'est une position incroyable pour un tout premier Grand Prix ! « Je me sentais si bien dans la voiture, » dira-t-il après, « que je n'avais pas envie de m'arrêter. » Il le fait tout de même et perd quelques places avant de reprendre la piste, mais il franchit quatrième la ligne d'arrivée, derrière Prost (McLaren-Honda), Mansell (Ferrari) et Patrese (Williams-Renault). Un résultat inespéré qui fait dire à la presse anglaise : « A star is born ! »

La voiture de cet exploit mythique est celle qui est proposée ici, le châssis n°02 de la Tyrrell O18. Venus de chez Ferrari, Harvey Postlethwaite et Jean-Claude Migeot en ont assuré la conception et ont choisi la simplicité car l'équipe Tyrrell manque à l'époque de moyens pour développer une machine

sophistiquée. Ils innovent toutefois avec une suspension avant par simple ressort-amortisseur dissimulé dans une pointe avant très effilée, qui contribue à la grande finesse de la voiture. Le moteur est un V8 Ford-Cosworth DFR 3,5 litres, mécanique éprouvée et appréciée de Tyrrell qui n'a jamais aimé les moteurs turbo des années 80. L'équipe fait courir deux pilotes, Michele Alboreto et Jonathan Palmer, qui se partagent les deux premières Tyrrell O18 : châssis n°01 pour l'Anglais, et n°02 pour l'Italien.

La voiture fait sa première apparition à San Marin : Alboreto échoue à se qualifier mais Palmer termine sixième. Avec le châssis n°02, le pilote italien prend sa revanche à Monaco où il se classe cinquième, avant une belle troisième place au Grand Prix du Mexique. Il se plaint de la suspension avant, qui rend pour lui la voiture "trop réactive", mais Postlethwaite trouve le moyen de la régler plus finement et c'est malheureusement pour lui quand elle atteint une bonne mise au point qu'Alboreto quitte l'équipe et laisse son baquet à Jean Alesi. La voiture convient parfaitement au Français : « Elle était comme un gant, » a-t-il déclaré à Autosport en avril 2025.

>>> "He needn't have worried: Alesi posted the 16th-fastest time, putting him in the middle of the grid. A position which enabled him to narrowly avoid the spectacular pile-up at the start of the Grand Prix, before the first corner, which resulted in a restart. Alesi handled this perfectly and was in the first ten drivers at the start of the race. Halfway through, he was ... second! Admittedly, he still needed to stop in the pits for a change of tyres, but it was an amazing achievement for his very first Grand Prix! "I felt so good in the car", he said afterwards, "that I didn't want to stop." He did, however, come into the pits and lost a few places before going back on track, but he crossed the finish line in fourth place, behind Prost (McLaren-Honda), Mansell (Ferrari) and Patrese (Williams-Renault). An unexpected result which made the English press exclaim: "A star is born !"

The car that pulled off this legendary feat is the one offered for sale today, the Tyrrell O18 chassis no. 2. Harvey Postlethwaite and Jean-Claude Migeot had joined Tyrrell from Ferrari and were responsible for its design; they

opted for simplicity as at the time the team lacked the resources to develop a more sophisticated car. They nonetheless broke new ground with a front suspension design using a single shock absorber/spring unit mounted in a very streamlined nose cone, which contributed to the car's sleek lines. The engine was a 3.5-litre Ford-Cosworth DFR V8, a tried and tested unit well regarded by Tyrrell, who had never liked the turbo engines of the 1980s. The team competed with two drivers, Michele Alboreto and Jonathan Palmer, who shared the first two Tyrrell O18s: chassis no. 01 for the British driver and no. 2 for the Italian.

The car made its debut at San Marino: Alboreto failed to qualify, but Palmer finished sixth. With chassis no. 2, the Italian driver took his revenge at Monaco, where he finished fifth, before an excellent third place in the Mexican Grand Prix. He complained about the front suspension, which he found made the car "overly responsive", but Postlethwaite was able to set it up more precisely. Unfortunately for him, it was just when he



7 mai 1989, GP de Monaco, Michele Alboreto sur la Tyrrell 018 #02
© Bernard Asset

« Elle avait un train avant très positif et elle était très précise en virage. Si vous aviez suffisamment confiance pour entrer en courbe avec beaucoup d'énergie, alors vous pouviez aller très vite. C'était mon style de pilotage. »

Après le Grand Prix de France, le jeune pilote avignonnais poursuit sur sa lancée avec une dixième et une neuvième place respectivement en Allemagne et en Hongrie, mais il ne peut participer aux Grands Prix de Belgique et du Portugal qui se déroulent en même temps que des épreuves de F3000, championnat qu'il s'est engagé auprès d'Eddie Jordan à terminer. Il est remplacé pour l'occasion par Johnny Herbert qui ne brille guère, alors qu'Alesi termine la saison avec Tyrrell en beauté avec une cinquième place à Monza, suivie en Espagne d'une quatrième place mais, s'il utilise aux essais le châssis n°02, c'est avec le n°05 qu'il dispute l'épreuve espagnole.

Grâce à ces résultats inattendus, Alesi se classe neuvième au Championnat du Monde, alors qu'il n'a disputé que six Grands Prix sur les 16 de la saison. Et pour Tyrrell, c'est une cinquième place au classement constructeur, son meilleur résultat depuis 1979. La Tyrrell 018 n°02 y est bien sûr pour beaucoup, et elle est réutilisée l'année suivante où elle est confiée au pilote japonais Satoru Nakajima pour les deux premières épreuves de l'année, en attendant l'arrivée de la Tyrrell 019.

Après être passé dans les mains de plusieurs collectionneurs de Formule 1, cette voiture était conservée de façon statique, et n'avait pas été redémarrée depuis sa carrière en course, quand un amateur anglais en fit l'acquisition. Ce dernier étant un Gentleman driver de premier plan, il la confie à Front Row Racing pour une restauration sans limite de coût. Le moteur Cosworth 3,5 litres DFR à gestion électronique Motec est neuf, la boîte est refaite, de même que le système électrique, la suspension >>>



9 juillet 1989, GP de France, Jean Alesi sur la Tyrrell 018 #02
© Bernard Asset



9 juillet 1989, GP de France, Jean Alesi sur la Tyrrell 018 #02
© Bernard Asset

had found the right settings that Alboreto left the team, giving up his seat to Jean Alesi. The car perfectly suited the French driver: "It fitted me like a glove", he told Autosport in April 2025. "The front suspension was very positive and it was very precise in the corners. If you had enough confidence to turn into the corner really hard, you could go very fast. It was my style of driving."

After the French Grand Prix, the young driver from Avignon continued to forge ahead, taking tenth place in Germany and then ninth in Hungary, but he was unable to take part in the Belgian and Portuguese Grands Prix which were held at the same time as the races in the F3000 championship, which he had promised Eddie Jordan he would complete. Alesi was replaced for the occasion by Johnny Herbert, whose performance was unexceptional, whereas Alesi had a brilliant finish to the season

with Tyrrell, with fifth place at Monza, followed by fourth place in Spain, although he used chassis no. 02 in testing there, but took part in the actual race with chassis no. 05.

Thanks to these unexpected results, Alesi ranked ninth in the World Championship, even though he had only competed in six of the 16 Grands Prix that season. Tyrrell meanwhile finished fifth in the Constructors' Championship, its best result since 1979. The Tyrrell 018 chassis no. 02 naturally played a big part in this, and it saw service again the following year, when it was used by the Japanese driver Satoru Nakajima for the first two races of the season, while awaiting the arrival of the Tyrrell 019.

After being owned by several collectors of Formula 1 cars, the Tyrrell was kept without being driven and had not been started up since the end of its racing

>>>et le réservoir de carburant. Depuis, elle a pris part à plusieurs événements historiques dont le Festival of Speed de Goodwood et, en avril 2025, le Grand Prix de France Historique, sur le circuit Paul Ricard. A cette occasion, Jean Alesi (actuel président du circuit) en a repris le volant pour une démonstration particulièrement émouvante.

Aujourd'hui gérée par un spécialiste anglais particulièrement reconnu, cette voiture est vendue avec l'équipement qui lui permet de fonctionner et un ensemble de pièces de rechange utiles. Elle est accompagnée d'un certificat d'authenticité de Tyrrell et de documents historiques.

Il s'agit d'une monoplace conçue par les meilleurs ingénieurs, au sein d'une des équipes les plus réputées de l'histoire de la Formule 1, et qui a vu les débuts d'un des pilotes français

les plus populaires : beaucoup de superlatifs mérités !

« Ce sport serait mille fois meilleur, » affirmait Jackie Stewart à la fin de son livre sur Tyrrell, « si les Ken Tyrrell y étaient plus nombreux. » Cette voiture exceptionnelle est à l'image de celui que l'on appelait « Uncle Ken » : simple, authentique, directe et efficace. Elle aura évidemment les honneurs de tout événement historique accueillant les F1 de cette époque.

career, when it was acquired by an English enthusiast. A prominent gentleman driver, he sent the car to Front Row Racing to be restored regardless of cost. The 3.5-litre Cosworth DFR with its Motec electronic management system was replaced by a new engine, while the gearbox, electrical system, suspension and fuel tank were all rebuilt. Since then, the car has taken part in several historic events, including the Festival of Speed at Goodwood and, in April 2025, the Grand Prix de France Historique at the Circuit Paul Ricard. On this occasion, Jean Alesi (the current President of the Circuit) got behind the wheel again for a particularly moving demonstration.

Looked after today by a particularly well regarded English specialist, the car will be

sold with the equipment needed to run it and a set of useful spare parts. It comes with a certificate of authenticity from Tyrrell and various historical documents.

A racing car designed by the best engineers in one of the most renowned teams in the history of Formula 1, it witnessed the debut of one of the most popular French drivers: it takes many well-deserved superlatives to describe it!

"This sport would be a thousand times better", Jackie Stewart declared at the end of his book on Tyrrell, "if there were more Ken Tyrrells." This exceptional car is a reflection of the man known as 'Uncle Ken': simple, genuine, direct and effective. It will naturally be honoured at any historic event open to F1 cars from this period.





9 juillet 1989, GP de France, Jean Alesi sur la Tyrrell 018 #02
© Bernard Asset



10 septembre 1989, GP d'Italie, Jean Alesi sur #02
en route vers une 5^{ème} place © Bernard Asset

Palmarès

Saison 1989

- 7 mai, GP de Monaco, Michele Alboreto, essais 12^{ème}, course 5^{ème}
- 28 mai, GP du Mexique, Michele Alboreto, essais 7^{ème}, course 3^{ème}
- 4 juin, GP des États-Unis, Phoenix, Michele Alboreto, essais 9^{ème}, course abandon (boîte de vitesses)
- 18 juin, GP du Canada, Montréal, Michele Alboreto, essais 20^{ème}, course abandon (système électrique)
- 9 juillet, GP de France, Le Castellet, Jean Alesi, essais 16^{ème}, course 4^{ème}
- 16 juillet, GP d'Angleterre, Silverstone, Jean Alesi, essais 22^{ème}, course abandon (sortie de route)
- 30 juillet, GP d'Allemagne, Hockenheim, Jean Alesi, essais 10^{ème}, course 10^{ème}

- 13 août, GP de Hongrie, Hungaroring, Jean Alesi, essais 11^{ème}, course 9^{ème}
- 27 août, GP de Belgique, Spa-Francorchamps, Johnny Herbert, essais 16^{ème}, course abandon (sortie de route)
- 10 septembre, GP d'Italie, Monza, Jean Alesi, essais 10^{ème}, course 5^{ème}
- 24 septembre, GP du Portugal, Estoril, Johnny Herbert, ne se qualifie pas
- 1^{er} octobre, GP d'Espagne, Jerez, Jean Alesi, essais 9^{ème}, course 4^{ème} (sur châssis n°5 après tête-à-queue au warm-up)

Saison 1990

- 11 mars, GP des États-Unis, Phoenix, Satoru Nakajima, essais 11^{ème}, course 6^{ème}
- 25 mars, GP du Brésil, Interlagos, Satoru Nakajima, essais 19^{ème}, course 8^{ème}

Results in competition

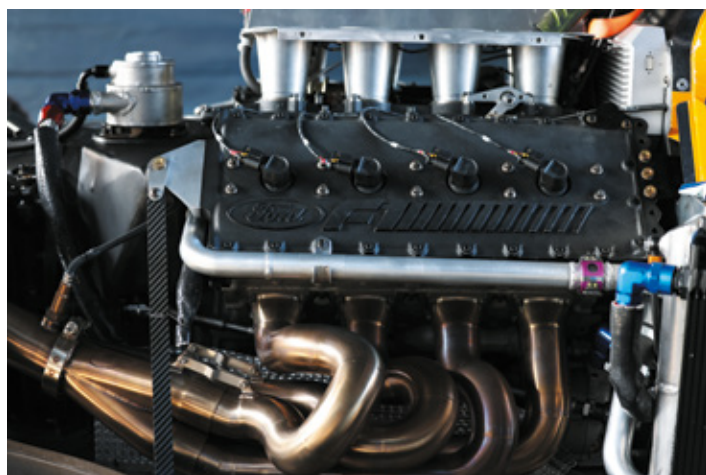
1989 season

- 7 May, Monaco GP, Michele Alboreto: qualifying 12th, race 5th
- 28 May, Mexican GP, Michele Alboreto: qualifying 7th, race 3rd
- 4 June, United States GP, Phoenix, Michele Alboreto: qualifying 9th, race DNF (gearbox)
- 18 June, Canadian GP, Montreal, Michele Alboreto: qualifying 20th, race DNF (electrical system)
- 9 July, French GP, Le Castellet, Jean Alesi: qualifying 16th, race 4th
- 16 July, British GP, Silverstone, Jean Alesi: qualifying 22nd, race DNF (ran off the track)
- 30 July, German GP, Hockenheim, Jean Alesi: qualifying 10th, race 10th

- 13 August, Hungarian GP, Hungaroring, Jean Alesi: qualifying 11th, race 9th
- 27 August, Belgian GP, Spa-Francorchamps, Johnny Herbert: qualifying 16th, race DNF (ran off the track)
- 10 September, Italian GP, Monza, Jean Alesi: qualifying 10th, race 5th
- 24 September, Portuguese GP, Estoril, Johnny Herbert, failed to qualify
- 1 October, Spanish GP, Jerez, Jean Alesi: qualifying 9th, race 4th (with chassis no. 05, following a spin during warm-up)

1990 season

- 11 March, United States GP, Phoenix, Satoru Nakajima: qualifying 11th, race 6th
- 25 March, Brazilian GP, Interlagos, Satoru Nakajima: qualifying 19th, race 8th





SOUS LE SOLEIL DE BIOT
Under the sun of Biot

Lots 27 à 29

1994 FERRARI 348 SPIDER EX-JEAN ALESI

Carte grise française
French title

Châssis n° 99230
Moteur n° 36694

100.000 - 150.000 €

- Ex-Jean Alesi, deuxième main
- 35 920 km, entretien scrupuleux
- Modèle emblématique des années 90

- *Ex-Jean Alesi, 2 owners from new*
- *35,920 km, meticulously serviced*
- *Iconic model of the 1990s*



Arrivée en 1991 au sein de la Scuderia Ferrari, Jean Alesi reçoit cette Ferrari 348 Spider en 1994, année où il remporte 4 podiums au cours de la saison, au volant de sa 412 T1, dont une 2^e place au GP d'Angleterre. Elle lui sera livrée le 3 juin 1994 par Ferrari Nyon et il la conservera jusqu'en 2015, date à laquelle le propriétaire actuel, un fêru de la marque au Cheval Cabré, en fait l'acquisition, via un intermédiaire. Garée au chaud dans le garage de sa propriété au-dessus d'Antibes au milieu des Daytona, 812 GTS, 275 et autres Dino, la 348 Spider participe régulièrement à des sorties du Club. Son carnet atteste d'un entretien scrupuleux avec le dernier gros service réalisé par Ferrari Cavallari à Monaco le 16 février

2024 (à 35 600 km) pour presque 10 000€ avec remplacement du kit distribution, de tous les filtres, des bougies, des courroies accessoires, des joints spi d'arbre à cames...

L'intérieur en cuir noir est splendide, sans trace d'usure. Avec sa silhouette immédiatement reconnaissable avec ses célèbres prises d'air latérales striées inspirées de la Testarossa, cette belle 348 affiche aujourd'hui 35 920 km (au jour des photographies) et sera livrée avec l'ensemble de sa documentation dans sa trousse en cuir traditionnelle et son carnet d'entretien au nom de Jean Alesi, ce qui lui offre une provenance exceptionnelle et unique.

Jean Alesi joined Scuderia Ferrari in 1991 and received this Ferrari 348 Spider in 1994, the year in which he achieved four podium finishes during the season at the wheel of his 412 T1, including second place at the British Grand Prix. It was delivered to him on the 3rd June 1994 by Ferrari Nyon and he kept it until 2015, when the current owner, a fan of the Prancing Horse, acquired it through a broker. Stored away in the garage of his property above Antibes, alongside cars such as Daytona, 812 GTS, 275 and other Dino models, the 348 Spider regularly attends Club outings. Its logbook attests to meticulous servicing, with the last major service

carried out by Ferrari Cavallari in Monaco on the 16th February 2024 (at 35,600 km) for almost €10,000, including replacement of the timing kit, all filters, spark plugs, accessory belts, camshaft oil seals, etc.

The black leather interior is magnificent, with no signs of wear. With its instantly recognisable silhouette and famous Testarossa-inspired ribbed side air intakes, this beautiful 348 currently has 35,920 km on the clock (at the time of photography) and will be delivered with all its documentation in its traditional leather case and service logbook in the name of Jean Alesi, giving it an exceptional and unique provenance.

1984 FERRARI 400i

Carte grise française
French title

Châssis n° 47149

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

- Rare version boîte mécanique
- Sublime combinaison de couleurs
- Nombreux travaux en 2013 et 2024
- Moins de 30 000km

- *Rare manual gearbox version*
- *Outstanding colour combination*
- *Extensive work carried out in 2013 and 2024*
- *Less than 30, 000 km*



Produite à 421 exemplaires entre 1979 et 1984, la 400i, équipée de la boîte de vitesses mécanique est une voiture rare et désirable. Elle est vendue neuve en Italie dans sa rarissime combinaison de couleurs bleu ciel (Celeste), l'intérieur étant tendu de cuir bleu marine (sièges et tableau de bord) avec des moquettes couleur caisse. Cela lui confère une élégance et une singularité des plus appréciables. Information intéressante, le tarif neuf de la 400i était à l'époque de 310 000 FF contre 330 000 FF pour une Ferrari 512BB! Evidemment le V12 placé à l'avant est un véritable régal et sa conduite est des plus agréables. Le couple de la 400 lui confère un confort exceptionnel de pilotage et ses quatre vraies places permettent

d'emmener une famille entière à près de 250 km/h (sur circuit bien sûr!). En 2013, de très importants travaux ont été réalisés par le concessionnaire Ferrari Rossocorsa de Milan (facture fournie). C'est cette année-là que le propriétaire actuel en fait l'acquisition et entre au Ferrari Club 400. Régulièrement entretenue, dont la dernière révision complète date de 2024 chez Ferrari Monaco, cette belle 400 participe aux rallyes organisés régulièrement par le Club. Accompagnée de sa trousse à outils, de son dossier de factures et de son manuel du conducteur, cette 400i, avec sa ligne pure, est une incontournable des années 80 dont l'intérêt en collection ne fait que croître.

With 421 units produced between 1979 and 1984 and equipped with a manual transmission, the 400i is rare and highly sought-after. It is sold new in Italy in a rare sky blue colour combination, with the upholstery in navy blue leather (seats and dashboard) and body-coloured carpets making it the pinnacle of elegance and uniqueness. Interesting information: the price of a new 400i was once 310,000 FF against 330,000 FF for a Ferrari 512 BB! Naturally, the V12 towards the front is a real treat and does offer a fun driving experience. The torque of the 400 guarantees exceptional driving comfort and its four seats make it possible to bring an entire family

along for a ride at nearly 250 km/h (on the track, of course!). The Ferrari Rossocorsa dealership in Milan carried out major work in 2013 (invoice provided). It was in the same year the current owner got his hands on it before joining the Ferrari Club 400, hosted by a well-known French journalist who is an avid fan of the model. Regularly maintained, with its most recent full service carried out in 2024 at Ferrari Monaco, this beautiful 400 regularly takes part in rallies organized by the Club. Accompanied by its toolkit, invoices and driver's manual, this 400i boasting a sleek design is a classic of the 1980s that is gaining increasing attention among collectors.

1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBOLOOK 3.2L

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ91ZKS173785

140.000 - 180.000€

• Moins de 23 860 miles depuis l'origine

• Provenant d'une importante collection

• Livré avec de multiples options

• *Less than 23,860 miles since new*

• *From a major collection*

• *Delivered with multiple options*



Le Speedster 911 est la version ultime de la Carrera 3.2 L, puisqu'il n'est produit qu'en 1989, avant le lancement en 1990 de la troisième génération de la fameuse Porsche à moteur arrière. Il présente une personnalité affirmée, dans la lignée des premiers Speedster 356. Le tableau de bord est identique à celui de la Carrera, mais le Speedster est équipé d'un pare-brise bas et d'une capote plus légère, sans doublure, qui disparaît sous un carénage à double bossage. La présente version Turbo-Look reprend les ailes larges et une partie des suspensions de la 911 Turbo. Le Speedster a fait l'objet d'une production volontairement limitée à un peu plus de 2 000 exemplaires, et il est donc particulièrement rare et exclusif.

Aujourd'hui de teinte « Guards red », ce beau Speedster est vendu neuf de couleur Linen Grey Metallic

par le concessionnaire Porsche de Tampa en Floride le avec plusieurs options dont les sièges sport électriques, un levier de vitesses court et d'un différentiel autobloquant. La radio Blaupunkt est d'origine et la voiture totalise 23 860 miles (environ 38 400 km). La voiture est garée au milieu de multiples modèles Ferrari dans la propriété du collectionneur et propriétaire actuel qui en a fait l'acquisition en 2006. Depuis, elle est régulièrement entretenue chez Porsche Antibes, les dernières révisions complètes datant de septembre 2023 et juin 2024. Ce Speedster est accompagné de son carnet d'entretien tamponné, son manuel d'utilisation et de sa trousse à outils. Il s'agit d'un superbe exemplaire toujours choyé et ayant été régulièrement utilisé pour des sorties clubs et balades diverses sous le soleil de la Côte d'Azur.

The 911 Speedster is the ultimate version of the Carrera 3.2 L, as it was only produced in 1989, before the launch of the third generation of the famous rear-engined Porsche in 1990. It has a strong personality, in line with the first 356 Speedsters. The dashboard is identical to the Carrera one, but the Speedster is equipped with a low windscreen and a lighter, unlined soft top that disappears under a double-humped fairing. This particular Turbo-Look version features wide wings and some of the suspension components of the 911 Turbo. Production of the Speedster was deliberately limited to just over 2,000 examples, making it particularly rare and exclusive.

Now painted in Guards Red colour, this beautiful Speedster was sold new in Linen Grey

Metallic by the Porsche dealership in Tampa (Florida) with numerous options, including electric sports seats, a short gear lever and a limited-slip differential. The Blaupunkt radio is original and the car has now a mileage of 23,860 miles (around 38,400 km). The car is parked among several Ferrari models on the property of the collector and current owner, who purchased it in 2006. Since then, it has been regularly serviced at Porsche Antibes, with the last full services dating from September 2023 and June 2024. This Speedster comes with its stamped service logbook, user manual and tool kit. It is a superb example that has always been looked after and regularly used for club meetings and various outings under the Côte d'Azur sun.

1972 PORSCHE 911 CARRERA 2,7L RS

Carte grise française
French title

Châssis n° 3600074
Moteur n° 6630086

400.000 - 600.000 €

- Moteur d'origine, couleurs d'origine
- Historique suivi et documenté
- Ex-Collection W
- L'un des 100 premiers châssis construits

- *Original engine and colours*
- *Continuous, well-documented history*
- *Ex-W Collection*
- *One of the first 100 chassis built*



Cette superbe Porsche 2.7 RS a été acquise par son actuel propriétaire lors de la vente exceptionnelle de la Collection W par Artcurial Motorcars à Monaco en 2024. Collectionneur émérite, Staffan Wittmark a eu un coup de cœur pour cette voiture particulièrement intéressante :

une des toutes premières Porsche 2.7 RS produites. Proche de son état d'origine, elle a passé la majeure partie de son existence en Suède où elle a été importée en 1975 après avoir été vendue neuve à Ratingen, en Allemagne, par l'intermédiaire du garage Porsche Jacob Fleischhauer, de Cologne. Livrée d'origine>>>

This superb Porsche 2.7 RS was bought by its current owner at the exceptional sale by auction of the W Collection by Artcurial Motorcars in Monaco in 2024. A distinguished collector, Staffan Wittmark, fell for this particularly interesting car, one of the very first Porsche 2.7 RS built. Close

to its original condition, it has spent most of its life in Sweden, where it was imported in 1975 after being sold new at Ratingen, in Germany, through the Porsche garage Jacob Fleischhauer, in Cologne. It was originally supplied in 'Grand Prix' white with red wheels and seats>>>



>>> de couleur blanc « Grand Prix » avec jantes rouges et sièges en similicuir et velours Perlon (code intérieur I2), elle bénéficiait des options sièges sport (code 409), projecteurs H3 longue portée (code 432), haut-parleurs et antenne (code 440), et ceintures de sécurité trois points (code 549). C'est la configuration qui est encore la sienne aujourd'hui.

Elle est accompagnée de sa pochette d'origine contenant le manuel d'utilisateur et le carnet d'entretien tamponné à plusieurs reprises jusqu'à 1977, ainsi que la carte de référence des clés. Un dossier de factures permet de retracer la vie de cette voiture en Suède, et ses différents propriétaires. On peut noter que le 3^{ème} était Lars Widenborg, préparateur et restaurateur connu, qui a probablement participé à des courses historiques dans les années 80 avec la voiture.

Tous ces éléments font de cette Porsche Carrera 2.7 RS une exception, et c'est bien ce qui a séduit Staffan Wittmark quand il l'a découverte en 2009 dans le garage Porsche de Haninge. Conscient de son historique, il en a fait l'acquisition et a engagé de nombreux frais pour qu'elle reste fonctionnelle, comme en témoigne un ensemble de factures totalisant plus de 20 000 €.

Aujourd'hui, cette Porsche Carrera 2.7 RS montre une rare authenticité avec sa peinture légèrement passée, ses phares longue-portée, ses jantes Fuchs rouges d'origine et sa trousse à outils dans son coffre avant. L'aménagement intérieur est en grande partie d'origine, comme les

contreportes et le tableau de bord. Les sièges semblent avoir été refaits, de même que le gainage du volant.

Son actuel propriétaire, passionné exigeant, a, dès son achat, confié la voiture aux mains expertes du garage Sampaio Automobiles près du Mans afin de procéder à une révision poussée, comme l'atteste la dernière facture de plus de 4.000 €. Il s'est également chargé d'immatriculer la voiture en France avant de finalement se décider à s'en séparer, n'en ayant pas un usage suffisamment important.

Rappelons que, conçue pour obtenir l'homologation en Groupe 4, la Carrera RS 2.7 bénéficiait de nombreux allègements, d'un moteur 210 ch et d'attributs aérodynamiques dont le fameux aileron arrière en « queue de canard ». Son succès a dépassé les espérances du constructeur puisque les 500 exemplaires requis ont été atteints dès la fin du Salon de Paris 1972 où elle était dévoilée. En tout, la production a dépassé 1 500 unités, et ce modèle va évoluer en fonction des nouveautés et des règlements, entretenant une tradition de « compétition-client » dont peu de marques peuvent se prévaloir. C'est sans doute une des raisons du succès actuel du constructeur.

Etant le 74^{ème} châssis de 2.7 RS produit, magnifiquement authentique et affichant un historique suivi et documenté, cette Porsche 911 Carrera RS constitue l'opportunité exceptionnelle d'acquiescer un exemplaire qui a gardé toute son intégrité d'une des Porsche les plus emblématiques de l'histoire de la marque.

>>> *finished in leatherette and Perlon velour (interior code I2); it had the options of sports seats (code 409), H3 long-range driving lamps (code 432), loudspeakers and an aerial (code 440), and three-point seat belts (code 549). It remains in this specification today.*

It comes with its original wallet containing the owner's manual and service book, with several stamps up to 1977, as well as the reference card for the keys. The car's life in Sweden and its different owners can be retraced from a file of invoices. It may be noted that its third owner was Lars Widenborg, a well-known race car preparer and restorer, who probably competed in historic races with the car in the 1980s.

All these factors make this Porsche Carrera 2.7 RS exceptional and naturally attracted Staffan Wittmark when he came across the car at the Porsche garage in Haninge. Aware of the car's history, he bought it and spent a considerable amount to keep the car running, as can be seen from a set of invoices for more than 20,000 €.

Today, this Porsche Carrera 2.7 RS displays a rare authenticity, with its slightly faded paint, long-range driving lamps, original red Fuchs wheels and its tool kit in the front compartment. The interior fittings are largely original, as are the door cards and dashboard. The seats appear to have been retrimmed, as does the steering wheel rim.

As soon as he bought the car, its current owner, a demanding enthusiast, sent it to Sampaio Automobiles near Le Mans for an extensive service, as can be seen from the last bill for more than 4,000 €. He also took care of registering the car in France before finally deciding to sell it, as he did not have enough use for it.

It is worth repeating that the Carrera 2.7 RS was designed to be homologated in Group 4 and therefore benefitted from several weight-saving measures, a 210bhp engine and aerodynamic features including the famous 'ducktail' spoiler at the rear. Its success exceeded its manufacturer's expectations since the total of 500 examples required had been reached by the end of the 1972 Paris Motor Show, at which it was unveiled. Altogether, more than 1500 cars were built, and the model evolved in response to innovations and regulations, maintaining a tradition of 'customer competition' models to which few makes can lay claim. It is undoubtedly one of the reasons for Porsche's current success.

As the 74th 2.7 RS built, splendidly authentic and with a continuous and well-documented history, this Porsche 911 Carrera RS represents an exceptional opportunity to acquire an example which has retained the integrity of one of the most iconic Porsches in the company's history.





1955 PORSCHE 356 PRE-A CARRERA 1500 GS SPEEDSTER

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 81079
Moteur Type 547/1

700.000 - 900.000 €

- Modèle extrêmement rare et performant, 15 exemplaires produits en 1955
- Carrière en course SCCA aux États-Unis importante
- Historique suivi, important dossier
- Restaurée dans le respect de ses spécifications d'époque
- A participé au Mille Miglia Storica 2020 et 2025 inscrite au Mille Miglia Register

- *Extremely rare and quick model, 15 cars built in 1955*
- *Extensive SCCA racing history in the USA*
- *Continuous history, substantial file*
- *Restored in accordance with its period specification*
- *Entered in the 2020 and 2025 Mille Miglia, and entered in the Mille Miglia register*



Cette Porsche 356 correspond à une déclinaison particulièrement rare. La version Speedster « de base » est déjà, en soi, très exclusive : apparue en 1954 pour répondre à la demande américaine, elle était plus basse, plus légère, plus dépouillée et plus sportive que la 356 standard, si bien qu'elle s'est rapidement imposée sur les circuits, en particulier sur la

scène californienne et son climat ensoleillé. Pour aller plus loin, Porsche a décidé d'équiper ce modèle de la version issue de la compétition du 4-cylindres à plat refroidi par air, mise au point par Ernst Fuhrmann avec une distribution à quatre arbres en tête et une alimentation par deux carburateurs. >>>

This Porsche 356 is an especially rare version. The 'basic' Speedster was already highly exclusive: introduced in 1954 to meet the demands of American customers, it was stripped out and was lower, lighter and sportier than the standard 356, with the result that it quickly made a name for itself on track,

especially in California with its sunny climate. To go further, Porsche decided to equip this model with the competition-based version of the air-cooled flat-four: developed by Ernst Fuhrmann, this had four overhead camshafts and twin carburetors. This Type 547/1 engine reputedly developed 110bhp, enabling the >>>



>>>Ce moteur Type 547 était réputé développer 110 ch, ce qui permettait à cette machine légère de dépasser 190 km/h. Dénommée Carrera en hommage au succès de Porsche à la Carrera Panamericana, elle faisait évidemment merveille sur les circuits, sa maniabilité ayant peu d'équivalent. Inutile de dire que ce modèle rare et performant représente une des Porsche 356 les plus recherchées.

La Pre-A Carrera 1500 GS Speedster présentée est une des premières du genre et fait partie des 15 exemplaires qui auraient été produits en 1955. Selon sa fiche Kardex de fabrication (disponible dans le dossier), elle a été transférée, terminée, du carrossier Reutter à Porsche en novembre 1955. De couleur blanche avec intérieur en cuir noir, elle était prête à l'expédition le 4 janvier 1956 et a été envoyée aux États-Unis au célèbre importateur Max Hoffman, de New York. Il l'a probablement utilisée quelque temps à des fins d'exposition avant de la céder à Sweeney British Cars qui l'a vendue à son premier propriétaire, le baron von Hermann, aristocrate allemand résidant en Californie. Ce dernier étant apparemment distributeur Volkswagen, c'est ce statut qui lui a permis de recevoir ce modèle qui n'était alors pas disponible auprès du grand public.

Von Hermann a ensuite utilisé cette Porsche Carrera pour courir et, curieusement, il s'inscrivait sous

son nom anglicisé, « Daniel W. Herman ». Il a pris part à plusieurs épreuves du Sports Car Club of America (SCCA), décrochant en mai 1957 une deuxième place à Novice Cotati, après d'excellents résultats à Buchanan Field et Salt Lake. En 1957, le célèbre pilote Skip Hudson a remporté avec cette voiture la victoire à Arcata Main, puis à Palm Springs et Laguna Seca, et Hermann a continué à courir avec sa Porsche jusqu'à ce qu'il s'en sépare en 1960.

Elle a ensuite connu plusieurs propriétaires californiens dont un, Louis Lavato, en a fait l'acquisition probablement en 1970 et a échangé une correspondance avec Porsche AG (dans le dossier). Cette voiture a été plus tard entreposée quelques années avant d'être achetée par Wayne Baker, historien reconnu de la marque, qui l'a gardée jusqu'au début des années 2000. C'est sans doute lui qui a trouvé le moteur de remplacement Type 547/1, correct d'époque et qui équipe encore la voiture aujourd'hui. Elle est ensuite passée entre les mains de deux autres propriétaires aux États-Unis (dont le premier a réalisé une restauration discrète, comme en témoignent les factures du dossier) avant de rejoindre en 2012 l'actuel propriétaire. Elle est alors revenue en Europe où elle a été restaurée avec grand soin entre 2019 et 2021. Le dossier comporte des factures de Boxer Motor & Klassische Automobile GmbH, de Dotternhausen, et>>>

>>>*lightweight machine to exceed 190kph. Named the Carrera as a tribute to Porsche's success in the Carrera Panamericana, it naturally worked a treat on track, where its agile handling was virtually unrivalled. Needless to say, this rare and quick model is one of the most sought-after Porsche 356s.*

The Pre-A Carrera 1500 GS Speedster presented here is one of the first of its kind and among the 15 examples believed to have been built in 1955. According to its Kardex production card (available in the history file), it was transferred, completed, from the coachbuilder Reutter to Porsche in November 1955. Finished in white with a black leather interior, it was ready to be shipped on 4 January 1956 and was sent to the United States to the famous importer Max Hoffman, in New York. Hoffman probably used it for display purposes for a time before selling it to Sweeney British Cars, who in turn sold it to its first owner, Baron von Hermann, a German aristocrat living in California. Von Hermann was apparently a Volkswagen distributor, a fact which enabled him to take delivery of this model before it was available to the general public.

He then used the Carrera in competition and, curiously, entered races using an Anglicised

version of his name, 'Daniel W. Herman'. He competed in several races run by the Sports Car Club of America (SCCA), taking second place at Novice Cotati in May 1957, after achieving excellent results at Buchanan Field and Salt Lake. In 1957, the famous racing driver Skip Hudson took this car to victory at Arcata Main, and then at Palm Springs and Laguna Seca, while Herman continued to race with his Porsche until he sold it in 1960.

After this, it had several Californian owners, one of whom, Louis Lavato, probably bought it in 1970 and entered into correspondence with Porsche AG (present in the history file). The car was later laid up for a few years before it was bought by Wayne Baker, a recognized Porsche historian, who kept it until the start of the 2000s. It was no doubt Baker who found the replacement Type 547/1 engine, which is correct for the period and is still fitted to the car today. It then moved on to two other owners in the States (the first of whom carried out an unobtrusive restoration, as can be seen from the invoices on file), before being acquired by its current owner in 2012. It then returned to Europe, where it was meticulously restored between 2019 and 2021. The history file includes invoices from Boxer>>>





>>> d'Autowerkstatt Ludescher, à Mackenbeuren, en Allemagne dans le Bade-Wurtemberg. Un total de 55 000 € a été dépensé par le propriétaire et, une fois la voiture complètement rénovée, il a pu prendre part en 2020 aux Mille Miglia historiques.

Aujourd'hui en excellent état et conforme aux spécifications du modèle, cette 356 Pre-A 1500 GS Carrera Speedster est accompagnée d'une copie de sa fiche Kardex, d'un certificat délivré en 1992 par Porsche Cars North America, d'une fiche technique préparée par la Karosserie Reutter, de courriers d'époque de Porsche AG, d'un volumineux dossier de factures et d'une carte d'identité FIVA émise en décembre 2023.

Éligible aux événements, courses, rallyes et concours les plus prestigieux du monde de la collection, cette voiture à l'historique suivi et à l'authenticité indiscutable constituera un ajout de choix à toute collection de passionné.

>>> *Motor & Klassiche Automobile GmbH, in Dotternhausen, and the Autowerkstatt Ludescher, at Mackenbeuren, in the German state of Baden-Württemberg. The owner spent a total of 55,000 € and once the car had been completely restored, he was able to take part in the 2020 Mille Miglia.*

In excellent condition today and to the correct specification for the model, this 356 Pre-A 1500 GS Carrera Speedster comes with a copy of its Kardex data card, a certificate delivered in 1992 by Porsche Cars North America, a technical datasheet prepared by the Karosserie Reutter, period correspondence with Porsche AG, a substantial file of invoices and a FIVA ID card issued in December 2023.

Eligible for the most prestigious events, races, rallies and concours in the world of classic cars, this car with its continuous history and unquestionable authenticity will make a fine addition to any enthusiast's collection.





1959 MERCEDES-BENZ 190 SL AVEC HARD-TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 121040109500769

100.000 - 150.000 €

- Vendue neuve en France, 3^{ème} main
- Etat d'origine fabuleux, hard-top dans sa caisse d'origine
- Carnets, outils, documentation d'époque présents

- Sold new in France, 3 owners from new
- Fabulous original condition, hard top in its original crate
- Logbooks, tools, original documentation included



Cette 190 SL est tout simplement une des plus originales en circulation. Son état de conservation remarquable est lié à son historique limpide : vendue neuve en France, elle fut commandée par Monsieur Laboudi de Cahors, de couleur noire avec intérieur en cuir beige, un 3^{ème} siège optionnel et un hard-top qui lui fut livré dans une caisse en bois. Immatriculée le 16 avril 1959, elle fut utilisée avec grand soin puis vendue

à un ami résidant également dans Lot en 1982. Elle sera conservée dans la même famille jusqu'en 2016, lorsque l'actuel propriétaire a pu en faire l'acquisition aux enchères. Fin connaisseur, il avait été séduit par l'état de préservation exceptionnel de la voiture, dont la carrosserie est en grande partie en peinture d'origine. La sellerie est également d'origine, affichant une patine remarquable et seule la capote assortie a

This 190 SL is simply one of the most original examples in existence. Its exceptionally well-preserved condition is the result of a flawless history: sold new in France, it was ordered by Mr. Laboudi of Cahors in black with beige leather interior, an optional 3rd seat and a hard top delivered in a wooden crate. First registered on the 16th April 1959, it was used with great care before being sold to

a friend in 1982 who also resided in the Lot region. It remained in the hands of the same family until 2016, when the current owner acquired it at auction. As a genuine enthusiast, he was captivated by the car's exceptional original condition, with much of the bodywork retaining its original paint. The upholstery is also original and displays a remarkable patina; the matching



été restaurée. Régulièrement entretenue, elle est en excellent état de fonctionnement et totalise moins de 80 800 km d'origine. Témoins du grand soin dont elle a bénéficié durant plus de 65 ans, elle est toujours accompagnée de son hard-top à petite lunette dans sa caisse de livraison d'origine, de ses manuels incluant le carnet d'entretien complété jusqu'en 1982, du barré rouge original au nom du 1^{er}

propriétaire, ou encore de sa trousse à outils d'origine, sans compter le cric et sa manivelle. Nous n'avons jamais rencontré une 190 SL dans un tel état de préservation, il s'agit d'un exemplaire unique à l'histoire limpide et documenté, une véritable pièce de musée prête à prendre la route.

soft top was also restored. Regularly serviced, the car is in excellent working order and has an original mileage of less than 80,800 km. Bearing witness to the meticulous care it has received for more than 65 years, this example still includes its hard top (with the small rear window) in its original delivery crate, its owner's manuals including the service logbook completed up to

1982, the original red-crossed production sheet bearing the name of the first owner and its original tool kit; not to mention the jack and its crank. We have never encountered such a well-preserved 190 SL. This is a unique example with a clear and documented history, a true museum piece ready to be driven.

1956 MERCEDES-BENZ 300 SL « GULLWING »

Carte grise française French title

Châssis n° 198040-6500019
Moteur NSL n° 198980-6500030
Boîte de vitesses n° 924
Essieu arrière n° 417
Direction n° 027
Essieu avant gauche n° 027
Essieu avant droit n° 027

Chassis n° 198040-6500019
Engine (NSL) n° 198980-6500030
Gearbox n° 924
Rear axle n° 417
Steering n° 027
Left front axle n° 027
Right front axle n° 027

2.000.000 - 5.000.000 €
Sans réserve / No reserve

- Histoire, configuration et état d'origine exceptionnels
- Livrée avec toutes les options sport d'époque
- 100% des numéros conformes à sa sortie d'usine
- En 1^{ère} peinture
- Moteur NSL, jantes Rudge, amortisseurs et ressorts sport
- Une des 106 livrées en « Graphitgrau »
- Une des 30 livrées neuves en France (Paris)
- Livrée neuve à un industriel parisien et Champion Olympique
- Même propriétaire de 1961 à 2014 (53 ans)
- Expertise complète réalisée en déc. 2025 par le spécialiste Dipl.-Ing. Klaus Kukuk

- *Exceptional history, specification and original condition*
- *Supplied with all the sports options available at the time*
- *100% of numbers as when it left the factory*
- *First paint*
- *NSL engine, Rudge wheels, sports springs and shock absorbers*
- *One of 106 cars supplied in 'Graphitgrau'*
- *One of 30 cars delivered new in France (Paris)*
- *Supplied new to a Parisian industrialist and Olympic champion*
- *In the same ownership from 1961 to 2014 (53 years)*
- *Complete evaluation carried out in December 2025 by the specialist Dipl.-Ing. Klaus Kukuk*



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

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



Il existe, dans une vie, des histoires qui semblent écrites par le hasard lui-même. Des concours de circonstances si improbables qu'ils prennent, avec le temps, l'allure d'une légende.

Celle-ci est l'histoire de la découverte d'un trésor automobile.

Le 26 janvier 1956, sort des chaînes de production de Stuttgart une Mercedes-Benz 300 SL, châssis n° 198040-6500019. Dès sa naissance, cette voiture n'est pas une 300 SL ordinaire. Elle est commandée avec des spécifications exceptionnelles et rarissimes, réunissant la totalité des options sport disponibles au catalogue de l'époque. Plus rare encore, elle fait partie des seulement 106 exemplaires livrés dans la teinte « Graphitgrau » (référence DB 190), associée à un intérieur en cuir naturel (Naturfarbe 1068).

Les options, telles qu'elles figurent sur le bon de sortie d'usine, témoignent de l'exigence de son premier propriétaire :

- Moteur avec pièces spéciales pour conduite sportive SA 10013 (moteur NSL)
- Amortisseurs et ressorts pour conduite sportive SA 10009/1
- Jantes à disque avec boulons de roues centraux SA 935-198 (jantes Rudge)
- Jeu de bagages 2 pièces en cuir 1068 SA
- Colonne de direction allongée SA 944-198
- Rapport de pont arrière 1 : 3,42
- Phares Sealed Beam
- SA 100 %
- Sans sièges séparés
- Feu antibrouillard arrière BA 55105
- Produits anticorrosion et matériaux d'insonorisation fournis

Cette 300 SL est l'une des seulement 30 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing livrées neuves en France. Elle est commandée par l'importateur Mercedes-Benz Paris,



le garage Royal-Elysées, dirigé par le célèbre Charles Delecroix, pour le compte de son premier propriétaire.

Cet homme de goût n'est autre que Claude Foussier, industriel brillant et sportif d'exception. Il réside à l'époque dans l'un des chefs-d'œuvre de l'architecture Art Déco parisienne : les prestigieux immeubles de luxe construits par Jean Walter en 1931, porte de la Muette, au 2 boulevard Suchet, Paris 16. Un détail qui, on le verra, prendra une dimension presque mystique.

Né à Paris le 19 avril 1925, Claude Foussier mènera une carrière professionnelle remarquable : dirigeant de Pernod-Ricard, PDG de la Société Parisienne de Boissons Gazeuses (SPBG) et importateur européen de Coca-Cola. Mais sa vie ne se résume pas aux affaires. Il nourrit une passion dévorante pour le tir sportif.

Mesurant 1,89 m pour 99 kg, il pratique le skeet olympique au plus haut niveau. Il participe aux Jeux Olympiques de Rome en 1960 et de Tokyo en 1964, devient sextuple Champion d'Europe par équipes entre 1956 et 1962, Vice-Champion d'Europe individuel en 1958 à Turin, 1960 à Barcelone et 1961 à Budapest, et remporte la Coupe des Nations à Madrid.>>>

Sometimes, during your life, you come across stories that seem to have been written by chance itself. A combination of circumstances so unlikely that over time they pass into legend.

This is the story of the discovery of an automotive treasure.

On 26 January 1956, a Mercedes-Benz 300 SL, chassis no. 198040-6500019, left the production lines in Stuttgart. From the outset, this was no ordinary 300 SL. It was ordered in an exceptional and extremely rare specification, with all the sports options available in the catalogue at the time. Rarer still, it was one of only 106 examples supplied with 'Graphitgrau' paintwork (code DB 190), combined with a Natural leather interior (Naturfarbe 1068).

The options, as listed on the factory inspection sheet, demonstrate the exacting requirements of its first owner:

- NSL engine with special parts for performance driving SA 10013
- Shock absorbers and absorbers for performance driving SA 10009/1
- Centre-lock Rudge disc wheels SA 935-198
- Two-piece fitted leather luggage set 1068 SA

• Lengthened steering column SA 944-198

- Rear axle ratio 3.42:1
- Sealed-beam headlamps
- SA 100%
- Without separate seats
- Rear fog lamp BA 55105
- Supplied with rust protection and soundproofing materials

This example is one of only 30 Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing' models delivered new in France. It was ordered by the Mercedes-Benz importer in Paris, the Royal-Elysées garage, directed by the famous Charles Delecroix, on behalf of its first owner.

This man of taste was none other than Claude Foussier, an outstanding industrialist and exceptional sportsman. At the time, he lived in one of the masterpieces of Art Deco architecture in Paris: the prestigious luxury apartment buildings designed by Jean Walter in 1931 at the Porte de la Muette, at 2 boulevard Suchet in the 16th arrondissement of Paris. A detail, which, as we will see, would take on an almost mystical dimension.

Born in Paris on 19 April 1925, Claude Foussier had a remarkable professional career: he was the director of Pernod-Ricard, CEO of the Société Parisienne de Boissons Gazeuses (SPBG) and the European importer of Coca-Cola. But his life was not limited to his business interests. He had a consuming passion for the sport of shooting.

1.89m (74in) tall and weighing 99kg (218lb), he competed in Olympic clay-pigeon shooting at the highest level. He took part in the Olympic Games at Rome in 1960 and at Tokyo in 1964, was European team champion six times between 1956 and 1962, individual runner-up in the European Championships in 1958 at Turin, in 1960>>>





>>>Sa carrière institutionnelle est tout aussi impressionnante : Président fondateur de la Fédération Française de Tir en 1965, Président de l'Académie des Sports, Chef de mission française aux Jeux Olympiques d'hiver de Grenoble 1968 et Sapporo 1972, membre de l'Ordre Olympique en 1993, et enfin Commandeur de la Légion d'honneur, décoré à Londres le 13 décembre 2010.

Cet homme à la stature impressionnante est également un véritable passionné d'automobiles, et surtout de voitures de caractère. Une anecdote illustre parfaitement son tempérament : septembre 1960, passant devant une vitrine parisienne, il aperçoit une Ferrari 250 SWB Berlinetta #2283GT. Coup de foudre immédiat. Il entre, commande la voiture, et la personnalise à l'extrême.

Compte tenu de sa carrure, il exige un siège abaissé et une colonne de direction rallongée de 5 cm. Il se rend même à Modène pour

travailler directement avec Sergio Pininfarina. Il demande six conduits de refroidissement supplémentaires, deux conduits inspirés des 250 GT Tour de France, un moteur plus puissant destiné à la course, un différentiel spécifique, et choisit une livrée Verde Pimlico, traversée de trois bandes noires longitudinales. Rien n'est laissé au hasard : Claude Foussier ne conçoit pas la voiture « de monsieur tout-le-monde ».

Il n'est donc guère étonnant que quelques années auparavant, en 1955, il choisisse la toute nouvelle Mercedes-Benz 300 SL Gullwing et la commande avec l'intégralité des options sport disponibles. Cette Mercedes précède donc la fameuse Ferrari 250 dans son garage.

Il en prend livraison début janvier 1956, chez Royal-Elysées, et l'immatricule à son adresse du 2 boulevard Suchet. La voiture est conservée dans le garage de l'immeuble jusqu'au 28 mars 1961, date à laquelle il la cède à Roger Loyet, ancien pilote >>>

>>> *at Barcelona and in 1961 at Budapest, as well as winning the Coupe des Nations in Madrid.*

His institutional career was equally impressive: Founder and President of the French Shooting Federation in 1965, President of the French Sports Academy, head of the French delegation to the Winter Olympics at Grenoble in 1968 and at Sapporo in 1972, a member of the Olympic Order in 1993 and, finally, Commander of the French Legion of Honour, awarded to him in London on 13 December 2010.

A man of imposing stature, he was also a true car enthusiast, with a love above all of cars of character. One story perfectly illustrates his personality: in September 1960, walking past a showroom window in Paris, he noticed a Ferrari 250 SWB Berlinetta, no. 2283GT. It was love at first sight. He went into the showroom, ordered the car and had it tailored to his exact specification.

Given his build, he requested that the seat be lowered and the steering column lengthened by 5cm (2in). He even went to Modena to work directly with Sergio Pininfarina. He asked for six additional cooling ducts, two ducts inspired by the 250 GT Tour de France, a more powerful racing-spec engine and a special differential, and chose a paint scheme in Verde Pimlico with three black stripes running the length of the car. Nothing was left to chance: Claude Foussier was not designing a car for the man in the street.

It is hardly surprising therefore that, a few years earlier, in 1955, he chose the all-new Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing' and ordered it with all the sports options available. The Mercedes thus occupied his garage before the famous Ferrari 250.

He took delivery of the car from Royal-Elysées at the beginning of January 1956 and registered >>>





>>>devenu marchand réputé à Paris, dont la clientèle compte Johnny Hallyday, Alain Delon ou Jean-Paul Belmondo.

Roger Loyet ne la conserve que deux mois avant de la revendre à Jean Piger, autre industriel parisien. Ce dernier l'immatricule à son nom le 31 mai 1961, tout en conservant le premier numéro d'immatriculation.

Le 27 novembre 1984, Jean Piger s'installe dans son Château de Margeaix et fait modifier l'adresse de la carte grise. La voiture reçoit le numéro 2823 HR 43, mais les plaques d'origine ne seront jamais changées. Amateur éclairé, il gare la 300 SL dans les communs du château, aux côtés d'une Ferrari 500 Mondial, d'une Bugatti 57 Atalante, d'une Ferrari BB 512 et d'une Jaguar Type E achetée neuve.

Une vignette de circulation de 1993, encore collée sur le pare-brise, atteste que la voiture roulait encore cette année-là.

En 2014, Jean Piger, fort caractère qui avait toujours fermement refusé toute sollicitation d'achat, décide

Typ 300 SL Sportwagen-Coupé, links 51 447				766 716
Ig. Nr.	A. Nr. 766 716	Fg. Nr.	198 040-65 00019	
Kfz. Br. Nr.		M. Nr.	198 980-65 00030	
Nat.	Ut.-Export	A. Nr.	A 198 040-55 00039 *	
Besteller	Fa. Merc.-Benz Paris/Frankreich		fertig	26. Jan. 1956
			abgeliefert	26.1.1956
Lackierung	graphitgrau 190			
Polsterung	Leder naturfarben 1068			
100 000 Wagenkarte 405 0.1 10/1955				

finalement de vendre la 300 SL. Le jour du chargement, la voiture n'a pas tourné depuis onze ans. Elle est recouverte d'une épaisse poussière, pneus à plat. Pourtant, il suffit de six bougies neuves, d'une batterie et d'un peu d'essence pour la démarrer et la charger sur le plateau de l'acheteur, direction l'Allemagne. La transaction est réalisée par l'entremise d'un marchand de la Côte d'Azur bien connu.

Son nouveau propriétaire, collectionneur très discret, la descend par ascenseur dans son sous-sol, sans la nettoyer, sans y toucher, et la place sous cloche plastique, protégée du

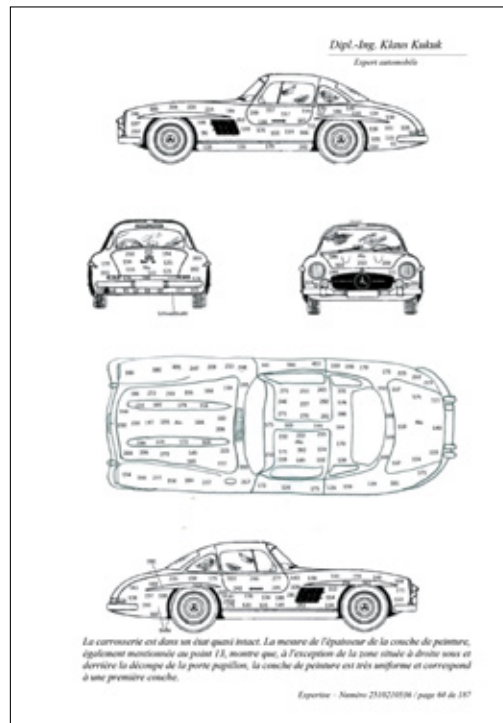
>>>it at his address at 2 boulevard Suchet. It was kept in the garage of the apartment building until 28 March 1961, when he sold it to Roger Loyet, a former racing driver who had become a renowned car dealer in Paris, with Johnny Hallyday, Alain Delon and Jean-Paul Belmondo among his clients.

Loyet kept it for only two months before selling it to Jean Piger, another Parisian industrialist. Piger registered it in his name on 31 May 1961, retaining its original registration number.

On 27 November 1984, Piger took up residence in his Château de Margeaix and had the address changed on the car's registration papers. It was given the registration number 2823 HR 43, but the original plates were never replaced. A knowledgeable enthusiast, he kept the 300 SL in the outbuildings at the château, alongside a Ferrari 500 Mondial, a Bugatti 57 Atalante, a Ferrari BB 512 and an E-Type Jaguar he had bought new. A tax sticker from 1993, which remains on the windscreen, confirms that the car was still on the road that year.

In 2014, Piger, a strong personality who had always refused any offers to buy it, finally decided to sell the 300 SL. On the day it was collected, the car had not run for 11 years. It was covered in a thick layer of dust and the tyres were flat. Despite this, it needed only six new spark plugs, a battery and a bit of fuel to start it up and load it onto the buyer's trailer, to head off to Germany.

3 Mercedes-Benz Typ 300 SL Coupe Lackierung graphitgrau 19a B2 Polierung Leder naturfarben 1068 Armierungstuch creme L 2 Ausstattung normal Benzin 5 l/h Räder 5 X 15 genietet Kps Scheinwerfer sealed beam Scheinwerfer AV00 Blinkanlage Winker Batterie 12 Hopp Getriebe 924 Venturtrieb 027 11. 027 re. Hinterräder 417 Lenkung 027 Lenkverstell AD 27 Türschloß 2 Handschloss D 065 Handschloss 106 Tachometerblock Instrumente VDO km-Zahl 105 Sonderausstattung: Sonderpolierung Radio-Becker-Le Mans n. Ad. Reims und Hirschmann Antenne SA 55041/1 Motor mit Sonderteilen für sportliches Fahren SA 10018 Stoßdämpfer und Federn für sportliches Fahren SA 10005/1 Scheinwerfer mit Rudge-Maben SA 935-198 Kofferrucksack 2-teilig Leder 1068 SA 55008/2 verlängerte Lenksäule SA 944-198 Hinterachsübertragung 1:3,42 (Kn) sealed beam Scheinwerfer SA 10030 mit getrenntem S. audilicht SA 55105 Winkelmesser und Ausrichtungsgeräte lose mitschleppen SA 10108 1 kg Lack		Ersatzteile U. Lieferchein Nr. 51447 vorgeschriebene Rechnung Feuersicherung Nachlassung Ut.-Export Verweise Käufer Fa. Mercedes-Benz Paris/Frankreich Lager-Nr. 766 716 Kenn-Nr. 198040-6500019 Fahrg-Nr. 198080-6500030 Motor-Nr. 198090-6500059 Aufbau-Nr. Version 26.1.1956 Versandort per Bahn 1. Wegg. DB 195 047 Fahrzeugart Eintragung
an Werk - frei dt. Grenze / Abh. dt. Suchet Sonderpolierung Radio-Becker-Le Mans n. Ad. Reims und Hirschmann Antenne SA 55041/1 Motor mit Sonderteilen für sportliches Fahren SA 10018 Stoßdämpfer und Federn für sportliches Fahren SA 10005/1 Scheinwerfer mit Rudge-Maben SA 935-198 Kofferrucksack 2-teilig Leder 1068 SA 55008/2 verlängerte Lenksäule SA 944-198 Hinterachsübertragung 1:3,42 (Kn) sealed beam Scheinwerfer SA 10030 mit getrenntem S. audilicht SA 55105 Winkelmesser und Ausrichtungsgeräte lose mitschleppen SA 10108 1 kg Lack		
Kontrolle - Abfertigungsbüro 26.1.1956 DI/S... Stab. Gebot Typ KK. Ust. Betrag 27 janvier 2026 - 14h		



Extrait du rapport d'expertise établi par Klaus Kukuk, décembre 2025
 Excerpt from the expert report established by Klaus Kukuk, December 2025 © DR

temps, telle une œuvre d'art.

Deux ans plus tard, un grand collectionneur parisien, passionné de Mercedes, se rend chez lui pour acquérir une 300 SL Roadster. L'affaire conclue, l'Allemand lui révèle un secret qu'il ne montre à personne. Il ouvre la cloche : apparaît alors notre 300 SL Gullwing, intacte, poussiéreuse, bouleversante d'authenticité. Le coup de foudre est instantané et la proposition d'achat est immédiate. Le refus aussi.

Un an passe. L'appel en provenance de l'Allemagne arrive enfin. La belle endormie change de main, revient alors à Paris, et rejoint le garage du propriétaire actuel, abritant plusieurs Mercedes Black Series et une Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, elle aussi livrée neuve à Paris. Le nouveau propriétaire n'y touche pas. Il se contente de la contempler chaque jour.

Et c'est là que l'histoire devient légendaire et unique : les recherches récentes auprès de la préfecture révèlent que Claude Foussier, premier propriétaire, résidait au

2 boulevard Suchet. Coïncidence surréaliste... figurez-vous que cette adresse est la même que le domicile du propriétaire actuel, et que le garage dans lequel la voiture dort aujourd'hui est le même que celui de 1956 ! Quelle probabilité y avait-il pour que la voiture se retrouve à la même adresse, 70 ans plus tard, que celle de son premier propriétaire ? !

Le spécialiste Dipl.-Ing. Klaus Kukuk a réalisé une expertise extrêmement poussée de la voiture avec mesures de l'épaisseur de la peinture et relevé précis de l'ensemble des numéros internes. Le résultat est époustoufflant : mis à part une peinture un peu plus épaisse sur la carrosserie arrière à droite sous le pare-chocs et une retouche sous la porte passager, l'ensemble du véhicule a conservé sa peinture d'origine de sortie d'usine. Les numéros internes et les numéros cachés, sur les éléments de carrosserie comme les éléments mécaniques sont totalement conformes à 100%, même ceux gravés sur les clefs ! >>>

The sale was handled by a well-known dealer on the Côte d'Azur.

Its new owner, a very discreet collector, took the car down in the lift to his basement, without cleaning or touching it, and put it inside a plastic storage bubble, protected from the passage of time, like a work of art.

Two years later, a leading Parisian collector and Mercedes enthusiast visited him to buy a 300 SL Roadster. When the deal was done, the German revealed a secret he had never shown anyone. He opened the bubble, and there was the 300 SL 'Gullwing': untouched, dusty and movingly authentic. It was love at first sight, and the Parisian collector offered to buy it straightaway. But straightaway too, the owner refused.

A year went by. Finally, the call came from Germany. The sleeping beauty changed hands and returned to Paris, taking its place in its current owner's garage, alongside several Mercedes Black

Series and a Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet which had also been supplied new in Paris. The new owner did not touch the car: He was content just to look at it each day.

And this is where the story takes a unique and legendary turn: recent research with the city authorities have shown that Claude Foussier, the first owner, lived at 2 boulevard Suchet. A surreal coincidence ... the same address, believe it or not, as the current owner's home, and today the car lies at rest in the same garage as in 1956! What is the probability of the car ending up at the same address, 70 years later, as that of its first owner? !

The specialist Dipl.-Ing. Klaus Kukuk carried out an extremely detailed assessment of the car, including measuring the paint thickness and precisely noting all the internal numbers. The results are staggering: apart from slightly thicker paint on the right rear section of the body below the bumper and a touch-up below >>>





>>> Evidemment, l'expertise est disponible sur demande pour toute personne intéressée.

Jamais démontée, jamais restaurée, toujours dans sa première peinture, cette Mercedes-Benz 300 SL Gullwing, dotée des plus rares options de l'époque incluant son moteur NSL, matching numbers bien évidemment, restée 53 ans entre les mains de son deuxième propriétaire, est proposée dans son état d'origine absolu, avec 34 000 km, sa valise d'origine (une ayant été égarée au cours de son histoire), sa trousse à outils Mercedes-Benz, sa pièce en aluminium sur-mesure destinée à l'équilibrage des roues (première fois que nous en voyons une livrée avec une 300 SL), son intérieur en cuir naturel patiné, jamais nettoyé, jamais touché, doté d'un manomètre de température extérieur jamais vu sur ce modèle, faisant face au passager, sa toute première plaque d'immatriculation avec son numéro de 1956 jamais changée, et surtout sa poussière, cette poussière qui l'a protégée de toute altération.

Il est bon de rappeler les chiffres de production : les 300 SL livrées neuves avec un moteur pour conduite sportive, ce fameux moteur NSL qui délivre environ 20 chevaux de plus, ne sont sorties qu'à environ

250 exemplaires (incluant les 29 Mercedes 300 SL en aluminium). 170 exemplaires sur ces 250 sont sortis avec le moteur NSL et les jantes Rudge. Et on ne compte qu'une petite centaine sorties avec le NSL, les Rudge et les amortisseurs et ressorts sport, sans parler des autres options. Cela fait donc un des, environ, 60 exemplaires construits dans cette configuration identique à celle des 29 modèles en aluminium.

Son état général étant exceptionnellement sain, sa sellerie encore ferme, sans altération, le futur propriétaire aura le choix : révéler l'éclat intact de sa première peinture et de son intérieur ou préserver ce témoignage unique du temps, cette pièce d'histoire introuvable dans cet état, certainement la dernière 300 SL Gullwing 100% d'origine même encore équipé de son plancher de protection jamais démonté (sauf la partie avant pour les vidanges).

Quoi qu'il décide, toutes les portes des plus grands concours d'élégance du monde s'ouvriront à lui, dans la catégorie la plus convoitée : la « Preservation Class », où cette automobile extraordinaire possède toutes les qualités pour triompher. D'ores et déjà, la voiture et son futur propriétaire seront invités au prochain Concours d'Élégance de Chantilly.

>>>the passenger door, the entire car has kept its original paint from when it left the factory. The internal numbers and the hidden numbers on the body panels as well as the mechanical components are completely and 100% in accordance with the original numbers, even those engraved on the keys! Naturally, this evaluation report is available on request to any interested parties.

Never stripped down, never restored, still with its original paintwork, this Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing', equipped with rare period options including its NSL engine, and naturally 'matching numbers', which spent 53 years with its second owner, is offered in absolutely original condition after 34,000km. It is sold with one of the original fitted suitcases (the other having been lost during the car's lifetime), its Mercedes-Benz tool kit and a specially-made aluminium part to balance the wheels (the first we have seen supplied with a 300 SL). It comes too with its patinated Natural leather interior, never touched or cleaned, complete with an exterior temperature gauge in front of the passenger (again something we have never

seen on this model), its very first numberplate with the number from 1956 which has never been changed, and, above all, its layer of dust, that dust which has protected it from any degradation.

It is worth recalling the production figures: only 250 or so examples of the 300 SL were supplied new with an engine for performance driving, the famous NSL engine developing an extra 20bhp, this figure including the 29 aluminium-bodied 300 SLs. 170 of these 250 cars left the factory with the NSL engine and Rudge wheels. And a mere hundred or so had the NSL engine, Rudge wheels and sports springs and shock absorbers, not to mention the other options. This therefore makes this car one of about 60 built to this specification, which was identical to the 29 aluminium-bodied models.

Its overall condition is exceptionally sound, the seats are still firm without signs of deterioration, giving its new owner the choice: to reveal the undamaged sheen of its original paintwork and interior, or to preserve this unique witness to the passage of time, this piece of history which is impossible to find in this condition. It is certainly





Rappelons que, avec son châssis tubulaire, son six-cylindres 3L et première voiture de série équipée de l'injection, ses freins ailetés Alfin, ses roues indépendantes et sa carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est issue de la compétition automobile. Les portes « Gullwing », qui vont susciter sa célébrité, son succès et lui permettre de traverser l'histoire sans prendre une ride, ne sont pas un subterfuge esthétique mais une nécessité due à la forme du châssis qui monte sur les côtés pour une rigidité optimale. Ces caractéristiques faisaient de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route où elle dépassait 230 km/h et passait de 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes.

Cette Mercedes 300 SL en particulier, châssis 198040-6500019, est unique par la poésie de son histoire, la singularité de son état d'origine et la richesse absolue de sa configuration et de ses équipements sportifs d'usine. Une pépite, un trésor introuvable.

the last 100% original 300 SL 'Gullwing', which is even still equipped with the protective floor pan that has never been removed (except for the front section for oil changes).

Whatever he or she decides, the gates of the world's greatest concours d'élégance will open for it, in the most sought-after category, the 'Preservation Class', where this extraordinary car has all the qualities needed to win. We can already state that the car and its new owner will be invited to the next Concours d'Elégance at Chantilly.

It should not be forgotten that, with its tubular chassis, 3-litre six-cylinder engine (it was the first production car to have fuel injection), finned Alfin brakes, independent suspension and

streamlined body, the Mercedes 300 SL had its origins in racing. The 'Gullwing' doors – which would make the car so successful and famous, and enable it to grow old without a wrinkle – were not just for show, but a necessity, given the structure of the chassis, which extended up the sides to maximise its strength. These characteristics made the 300 SL absolutely dominant on the road, where it topped 230kph and could get from 0–100kph in under 9 seconds.

This Mercedes 300 SL in particular, chassis no. 198040-6500019, is unique because of its poetic history, its remarkable original condition, lavish specification and wealth of factory performance parts. It is a gem, a treasure nowhere to be found.

1960 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER AVEC HARD-TOP

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 198042 10 002678
Moteur n° 198980-10-002741

1.200.000 - 1.400.000 €

- Restauration de très haute qualité
- Matching numbers (châssis, moteur, boîte de vitesses, pont et demi-essieux avant)
- Présentation magnifique, sortie d'usine avec son hard-top bi-tons
- Un seul propriétaire pendant les 30 premières années
- Dernière immatriculation à son nom

- *Restored to a very high standard*
- *Matching numbers (chassis, engine, gearbox, rear axle and front stub axles)*
- *Magnificently presented, with its two-tone hardtop as it left the factory*
- *Only one owner for its first 30 years*
- *Last registered in his name*



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

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

Présenté au Salon de Genève, en mars 1957, le nouveau 300 SL roadster remplace le coupé « papillon » dont la production s'arrête en début d'année. En fait, le roadster représente l'aboutissement de la carrière de la 300 SL, le compromis idéal entre un pedigree sportif et le raffinement que peut attendre la clientèle de voitures de ce prix. Elle atteint 240 km/h et peut

parfaitement entreprendre un voyage longue distance sans fatigue, dans une ambiance opulente, ou se rendre à l'opéra avec des occupantes en robe du soir. Fabriquée avec beaucoup de soin, son comportement présente une grande sécurité grâce notamment à sa suspension arrière modifiée et, à partir de 1961, à ses nouveaux freins à disque. D'ailleurs, le roadster va connaître une >>>

Presented at the Geneva Motor Show in March 1957, the new 300 SL roadster replaced the 'Gulkeing' coupé, production of which ended at the beginning of the year. The roadster represented the culmination of the 300 SL's career, the ideal compromise between a sporting pedigree and the refinement customers expected from cars at this price.

It could reach 240kph and was perfectly suited for undertaking long journeys without fatigue, surrounded by luxury, or to go to the opera in evening dress. Built with the utmost care, its handling was very safe, thanks to its modified rear suspension and, from 1961, new disc brakes. The roadster would, moreover, enjoy a longer career than the coupé>>>





>>>carrière plus longue que celle du coupé et ne disparaîtra du catalogue qu'en 1963. Il ne sera jamais remplacé: la 230 SL qui lui succèdera n'offre évidemment pas la même lignée sportive. Le roadster Mercedes 300 SL représente donc un des modèles les plus emblématiques et les plus prestigieux de la marque à l'étoile, un jalon dans l'histoire de la doyenne des constructeurs automobiles, un croisement entre les deux caractéristiques symbolisant cette marque : le sport et le luxe.

Selon sa fiche d'information usine, cette Mercedes 300 SL sort de l'usine le 7 octobre 1960 avant de recevoir le 10 octobre sa première immatriculation N-JP347 au nom de la société Herrmann, basée à Nuremberg et dont l'activité était « Fabrik für Elektrotechnik ». Cette voiture se distingue alors des autres grâce à des spécificités de coloris rares : carrosserie noire (« Schwarz 40 ») avec un intérieur en cuir gris perle, une capote noire et elle est livrée avec l'option hard-top en deux-tons comme l'indique son Fahrzeug-Daten. Il semble qu'à la fin des années 70, la voiture est retirée de la circulation, car son certificat d'immatriculation est annulé en mars 1979 avec la mention « Länger als 1 Jahr aus dem Verkehr » (« depuis plus d'un an hors circulation »). Cette 300 SL est réimmatriculée le 14 mai 1982 sous le numéro N-TC254, toujours au nom de la société Herrmann. Elle est donc restée au moins jusqu'à cette date enregistrée au même nom, et probablement plus longtemps encore.

Ce superbe roadster fait l'objet d'une restauration de très grande qualité, dans les années 2010, et



très certainement chez Kienle ou un restaurateur ayant la même qualité de travail, comme en témoigne une expertise réalisée en mars 2018 par Christian Kramer, expert auprès de la FIVA. Ce document attribué à cette 300 SL Roadster, qui affichait alors 3 011 km, la note « 1- » (« un moins »), toute proche du maximum de « 1 » (le minimum étant « 5 »). Cette expertise souligne le remarquable état de cette voiture, qui est équipée de ses composants d'origine : moteur, boîte de vitesses, pont arrière, boîtier de direction, demi-essieux avant à numéros concordants. La restauration est parfaitement bien préservée, avec une peinture sans défaut dans sa teinte noire d'origine, des chromes superbes et une sellerie magnifique en cuir beige, dans le respect de l'aménagement d'époque avec des instruments et des commandes en très bon état de fonctionnement. Le propriétaire roule avec tous les trois mois en parcourant une cinquantaine de kilomètres. Etant très précautionneux, il la fait réviser régulièrement. La dernière grosse révision avec changement de tous

>>> and was only dropped from the range in 1963. It would never be replaced: the 230 SL which succeeded it could not lay claim to the same sporting lineage. The Mercedes 300 SL roadster is therefore one of the most iconic and prestigious models to have borne the three-pointed star. A milestone in the history of the oldest car maker of all, it marks the intersection of the two characteristics that symbolise the company: sport and luxury.

According to its factory build sheet, this Mercedes 300 SL left the factory on 7 October 1960 and was first registered on 10 October, with the number N-JP347, in the name of the Herrmann company, an electrical engineering concern in Nuremberg. It stood out from the other models on account of its unusual colour scheme: it had black paintwork ('Schwarz 40') with an interior in pearl grey leather and a black hood. It was delivered with the optional two-tone hardtop, as is noted in its Fahrzeug-Daten. It appears that at the end of the 1970s, the

car was taken off the road, as its registration certificate was cancelled in March 1979 with the comment "Länger als 1 Jahr aus dem Verkehr" (off the road for more than a year). It was re-registered on 14 May 1982 with the number N-TC254, still in the name of the Herrmann company. It therefore remained registered in this name until at least this date, and probably much longer.

This superb roadster received a very high-quality restoration in the 2010s, undoubtedly carried out by Kienle or another restoration firm working to the same standards, as can be seen from a valuation report produced in March 2018 by Christian Kramer, a FIVA expert. This report gave the 300 SL Roadster – which had 3,011km on the clock at the time – a rating of '1-' (one minus), very close to the highest possible score of '1' (the lowest being '5'). The report emphasised the remarkable condition of the car, which still has its original components: the engine, gearbox, rear axle, steering box and front stub axles with matching numbers. The restoration has been perfectly preserved, with faultless paintwork in its original shade of black, superb chromework and magnificent beige leather upholstery, respecting how it was fitted out when new and with instruments and controls which operate extremely well. Its owner drove the car every three months for about 50 kilometres. Very careful by nature, he had it regularly serviced. The last major service, at which all the fluids were changed, the brakes

les fluides, révision des freins et changement des pneus vient d'être réalisée chez HK Engineering. Les travaux de remise en état n'ont manifestement rien laissé au hasard et le compartiment moteur et le coffre offrent eux aussi une présentation irréprochable.

Depuis 2018, cette voiture a très peu roulé car au moment où l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, elle n'affichait que 3 021 km. Par la suite et jusqu'à aujourd'hui, elle n'a parcouru que quelques 500 km de plus. Le roadster sera livrée avec sa trousse à outils et son cric d'origine.

Il s'agit donc d'un exemplaire exceptionnel d'une des voitures de sport les plus prestigieuses, les plus performantes et les plus emblématiques des années 50 et du début des années 60. Sous sa forme roadster, elle combine la noblesse de sa mécanique avec le plaisir d'une conduite décontractée quand le soleil permet de baisser la capote et de mieux entendre le feulement du 6-cylindres en ligne issu de la compétition. Et en hiver, son hard-top bicolore d'origine permet de s'isoler du froid : le meilleur des deux mondes !

overhauled and the tyres replaced, has just been carried out by HK Engineering. The restoration work plainly left nothing to chance, and the engine bay and boot are also immaculate.

Since 2018, the car has been driven very little, as when the current owner bought it, the odometer was reading only 3021km. Since then, it has covered only another 500km. The roadster will be sold with its original tool kit and jack.

This is therefore an exceptional example of one of the fastest, most prestigious and most iconic sports cars of the 1950s and early 1960s. In roadster form, it combines its majestic engine with the pleasures of a relaxed drive when the sun lets you drop the hood, the better to hear the growl of its in-line six with its origins in competition. And in winter, its original two-tone hardtop protects you from the cold: the best of both worlds!



2017 ASTON MARTIN VANTAGE GT8 N°67/150 ▲

Carte grise française
French title

Châssis n° #SCFGBBKL9HGC21440

160.000 - 220.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Rare version boîte mécanique
- La plus puissante et légère Vantage V8
- Série limitée à 150 exemplaires
- Etat neuf, 300 km, carnet, accessoires et configuration exclusive

- *Rare manuel gearbox version*
- *The most powerful and lightweight Vantage V8*
- *Limited series of 150 examples*
- *New condition, 300 km, logbook, accessories and exclusive configuration*



Inspirée de la Vantage GT2 puis GTE, versions de compétition développées par Aston Martin Racing pour participer au Championnat du monde d'endurance, l'Aston Martin Vantage GT8 est la déclinaison « civile » la plus radicale de la famille V8 Vantage. Le moteur V8 4.7L issu de la V8 Vantage S y développe 10 chevaux de plus que dans cette dernière, soit 446 chevaux au total, mais surtout une cure d'amaigrissement lui a permis de perdre 100 kilos par rapport à la Vantage. Le châssis a été affûté en vue d'un usage piste. Le kit aérodynamique est quant à lui aussi dérivé de la GTE engagée en endurance, avec une lame avant proéminente et des jupes latérales

larges, ainsi qu'un aileron arrière massif et un diffuseur de grande taille. La finition intérieure complète en alcantara et fibre de carbone jusqu'aux panneaux de portières parfait la présentation ultra sportive de la voiture. Disponible en boîte de vitesses manuelle à 6 rapports ou automatique « Sportshift » 7 vitesses, l'Aston Martin Vantage GT8 était une série spéciale dont la production s'est limitée à 150 unités, toutes transmissions confondues, renforçant l'exclusivité de cet athlète anglaise.

L'exemplaire proposé à la vente porte le numéro 67 sur la série de 150 produits. Il s'agit d'une désirable version en boîte de vitesses manuelle. Sa configuration est à la fois éclatante

Inspired by the Vantage GT2 and the GTE (racing versions developed by Aston Martin Racing to compete in the World Endurance Championship), the Aston Martin Vantage GT8 is the most radical 'civilian' version of the V8 Vantage family. The 4.7L V8 engine from the V8 Vantage S develops 10 more horsepower than the latter, totalling 446 horsepower; but more importantly, a weight-loss programme has enabled it to shed 100 kilograms compared to the Vantage. The chassis was optimised for track use. The aerodynamic kit is also derived from the GTE endurance racing car, with a prominent front

spoiler and wide side panels, as well as a massive rear wing and a large diffuser. The interior finish in Alcantara and carbon fibre (including door panels) complements the car's ultra-sporty look. Available with a 6-speed manual gearbox or 7-speed 'Sportshift' automatic transmission, the Aston Martin Vantage GT8 was a special edition model limited to 150 examples in total (all transmissions combined), which reinforces the exclusivity of this British athlete.

This particular example bears the number 67 in a series of 150 produced. This is a desirable manual gearbox version. Its configuration is both stunning



et sportive : « Rosso Corsa » avec étriers de freins noirs et jantes assorties, optionnelles à 7 branches, App Tech en magnésium 19 pouces, associés à un intérieur cuir noir avec surpiqures noires et rouges, mêlant alcantara et fibres de carbone. Il s'agit ainsi très probablement de la seule dans cette configuration originale. Livrée neuve par Aston Martin Luxembourg à son premier propriétaire le 7 mars 2017, la voiture a été acquise par son deuxième propriétaire en 2019. A l'instar de son prédécesseur, conscient de la rareté et du caractère exceptionnel de la voiture, il a préféré la conserver précieusement dans sa collection plutôt que dans l'utiliser, que ce soit sur route ou sur circuit.

Acquise par le troisième et actuel propriétaire pour compléter sa collection exceptionnelle, elle ne totalise que 300 km depuis sa sortie d'usine. A tel point que les plastiques de protection sur les seuils de porte sont encore présents. La voiture est évidemment accompagnée de son carnet, de ses doubles de clé, ainsi que de sa housse dans son sac de stockage de la marque et de la trousse de premiers secours. Cette Aston Martin Vantage GT8 est donc un exemplaire tout à fait exceptionnel d'un véhicule rare et exclusif dès sa sortie d'usine, qui a déjà tout d'un futur collector.

and sporty: 'Rosso Corsa' with black brake callipers and matching optional 7-spoke 19-inch magnesium App Tech wheels, combined with a black leather interior with black and red stitching, mixing Alcantara and carbon fibre. It therefore seems to be the only one in this original configuration. Delivered new by Aston Martin Luxembourg to its first owner on the 7th March 2017, the car was acquired by its second owner in 2019. Like its predecessor, aware of the rarity and exceptional nature of the car, he preferred to preserve it in his collection instead of using it, either on the road or on the track.

Acquired by the third and current owner to complete his exceptional collection, it only has a mileage of 300 km since leaving the factory. So much so that the protective plastic covers on the door sills are still intact. The car naturally includes its logbook, spare keys, cover in its branded storage bag and first aid kit. This Aston Martin Vantage GT8 is therefore a truly exceptional example of a rare and exclusive vehicle straight from the factory, already set to become a future collector's item.

1965 LAMBORGHINI I CTL « ERCOLINA »

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 16950

30.000 - 50.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Un des 10 exemplaires produit
- Rare engin à chenilles doté d'un kit trois roues, certificat FLC
- Restauration de qualité dans le respect de l'origine
- Témoigne de l'inventivité de Lamborghini avant la production de supercars

- One of only 10 examples built
- Rare tracked vehicle equipped with a three-wheel kit, FLC certificate
- High-quality restoration in keeping with the original
- Demonstrates Lamborghini's inventiveness prior to the production of supercars

Ce tracteur à chenilles est particulièrement intéressant car il ferait partie d'une dizaine de prototypes produits avec un kit à trois roues lui permettant de circuler sur route sans que ses chenilles n'abîment la chaussée. Une roue tirée amovible était installée à l'avant alors que, à l'arrière, deux jantes de grande taille chaussées de pneus à sculptures venaient se fixer sur le moyeu des roues dentées entraînant les chenilles. Cet engin étroit témoigne de la capacité du futur constructeur de supercars à explorer des voies originales dans le domaine agricole par lequel Ferruccio Lamborghini a commencé après-guerre son activité pour devenir le troisième constructeur de tracteurs d'Italie. Ce modèle rare est

équipé d'un moteur Lamborghini bicylindre diesel à injection refroidi par air, de 1,5 litre et 26 ch, relié à une boîte avec réducteur totalisant à 6 rapports avant et 2 arrière. Il a fait l'objet d'une restauration complète dans ses couleurs d'origine pour un coût de quelque 35 850 €, et il est accompagné d'un certificat d'authenticité de la société qui a repris les droits sur « Ferruccio Lamborghini Cento » (FLC) et qui répertorie les tracteurs existants.

Pièce rare, originale et de présentation impeccable, ce chenillard rappelle la première activité de la marque de supercars et mérite, à ce titre, l'attention des collectionneurs qui apprécieront de l'exposer à côté d'une Lamborghini ou de toute autre machine de sport.

This tracked Lamborghini is particularly interesting as it is one of around ten prototypes produced with a three-wheel kit enabling it to travel on roads without its tracks damaging the pavement. A removable wheel was installed at the front, while at the rear, two large rims fitted with treaded tires were attached to the hub of the sprockets driving the tracks. This narrow vehicle demonstrates the future supercar manufacturer's ability to explore original avenues in the agricultural sector, where Ferruccio Lamborghini began his business after the war, becoming Italy's third largest tractor manufacturer. This rare model is equipped with a 1.5-liter, 26 hp, air-cooled, twin-cylinder

Lamborghini diesel injection engine, connected to a gearbox with a reduction gear totaling 6 forward and 2 reverse gears. It has been completely restored to its original colors at a cost of around €35,850 and comes with a certificate of authenticity from the company that acquired the rights to "Ferruccio Lamborghini Cento" and which lists the existing tractors.

A rare, original piece in impeccable condition, this tracked vehicle recalls the supercar brand's early days and, as such, deserves the attention of collectors who will enjoy displaying it alongside a Lamborghini or any other sports car.



1957 LAMBORGHINI TRACTEUR AGRICOLE DL 30-N

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 153030

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

- Restauration extrêmement soignée
- Moteur d'origine, couleurs d'origine
- Modèle rare, certification (FLC)

- *Extremely careful restoration*
- *Original engine, original colors*
- *Rare model, certification (FLC)*

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

Ce modèle DL 30-N est un des premiers tracteurs Lamborghini équipés d'un moteur de la marque, un bicylindre diesel à injection Bosch et refroidissement liquide de 31 ch relié à une boîte avec réducteur à 5 rapports avant. Doté de son moteur

d'origine, il se présente dans ses teintes caractéristiques, rouge et gris, en superbe état grâce à une restauration extrêmement soignée. Particulièrement rare dans cette version N à blocage de différentiel (seuls 28 exemplaires seraient encore en existence), il est accompagné d'un certificat d'authenticité de la société qui a repris les droits sur « Ferruccio Lamborghini Cento » correspondant aux trois lettres FLC du logo triangulaire initial créé en 1948, et qui répertorie les tracteurs existants.

Grâce à sa présentation dans le respect de l'origine, il s'agit d'un exemplaire particulièrement séduisant de l'étonnant passé agricole d'une des marques de voitures de sport les plus célèbres et les plus performantes du monde.

Although Lamborghini is known for its supercars, Ferruccio Lamborghini started out manufacturing tractors. Using decommissioned military equipment, he built his own agricultural machinery, which quickly became a success due to high post-war demand. Taking advantage of subsidies granted to farmers for the purchase of Italian-made equipment, Lamborghini expanded its range and grew into an industrial-scale operation, becoming the country's third-largest tractor manufacturer.

This DL 30-N model is one of the first Lamborghini tractors equipped with a Lamborghini engine, a 31 hp Bosch liquid-cooled twin-cylinder diesel engine

connected to a gearbox with a 5-speed forward reduction gear. Featuring its original engine, it comes in its characteristic red and gray colors and is in superb condition thanks to an extremely careful restoration. Particularly rare in this N version with differential lock (only 28 examples are believed to still exist), it comes with a certificate of authenticity from the company FLC in the original triangular logo created in 1948, which lists the existing Lamborghini tractors.

Thanks to its presentation, which respects its origins, this is a particularly attractive example of the surprising history of one of the world's most famous and successful sports car brands: Lamborghini.



1967 LAMBORGHINI MIURA P400 « PRIMA SERIE » ★

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 3087
Moteur n° 1253
Production n° 48
Bertone n° 48

1.600.000 - 2.000.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Rarissime "Prima Serie", la plus rare et la plus légère des Miura
- Matching numbers
- Entièrement matching numbers
- Importants travaux de restauration dans ses couleurs d'origine
- Etat irréprochable, joli dossier bien documenté

- *Extremely rare "Prima Serie", the rarest and lightest of Miura models*
- *Matching numbers*
- *Full matching numbers*
- *Major restoration work in its original colours*
- *Immaculate condition, nice file with original documentation*



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

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

Selon le « Certificate of Vehicle Original Configuration » délivré par Automobili Lamborghini S.p.A. le 3 août 2016, cette voiture est sortie d'usine de couleur « Rosso Miura » avec une sellerie « Senape » (moutarde), ce qui correspond à sa

configuration actuelle. Ce certificat indique également qu'elle était dotée du moteur n°1253, qui l'équipe encore aujourd'hui. Elle fait partie des 270 Miura P400 produites entre 1966 et 1969, et d'environ 125 exemplaires « Prima Serie » >>>

According to the 'Certificate of Vehicle Original Configuration' issued by Automobili Lamborghini S.p.A. on the 3rd of August 2016, this car came out of the factory in 'Rosso Miura' with 'Senape' (mustard) upholstery, which

matches its current configuration. This certificate also indicates that it was fitted with engine no. 1253, which is still the one it has today. It is one of 270 Miura P400 examples manufactured between 1966 and 1969 and one of >>>



>>> qui présentaient la finesse et la pureté des premières versions et qui recevaient une une carrosserie en aluminium plus fine, et bien plus légère (250 kg en moins que toutes les autres Miura) ce qui en fait la Miura la plus performante poids/puissance.

Cette Miura a été livrée neuve au garage Foitek, de Zürich, qui appartenait à l'ancien pilote suisse Karl Foitek, et elle aurait été quelques mois plus tard exposée au Salon de Genève 1968. En 1976, elle a traversé l'Atlantique pour rejoindre la demeure de John A. Andrews, de Reston en Virginie, qui l'a lui-même cédée en 1989 à M. Prevosti, collectionneur italien qui l'a fait revenir dans son pays où elle est restée en sa possession jusqu'en 2007, date à laquelle il céda une partie de sa collection aux enchères à Londres. A cette époque, elle avait fait l'objet d'une restauration complète dans sa peinture d'origine, l'intérieur étant refait lui aussi dans le respect de sa présentation d'époque. Acquise pendant la vente en 2007 par un amateur allemand, ce dernier confia la voiture au garage Sport & Race Cars de Peter Rosenmayer, près de Stuttgart, pour qu'il effectue une remise en état complète du moteur et de la boîte de vitesses, en conformité avec la configuration d'origine. Les factures correspondantes figurent au dossier et totalisent plus de 100 000 € de travaux. Après sa restauration en 2013, M. James Weddle, originaire du Missouri, achète la voiture et l'emmène au 50^e anniversaire de la Miura à Pebble

Beach en 2016, où elle est certifiée par Lamborghini Polo Storico (document au dossier).

À cette occasion, les numéros d'identification du véhicule ont été confirmés.

C'est en 2013 qu'elle a été achetée par l'actuel propriétaire, important collectionneur allemand passionné de la marque Lamborghini, qui a fait faire une réfection cosmétique pour que la voiture soit parfaite, ce qu'elle est en effet aujourd'hui. La peinture est de toute beauté et elle présente ses jantes et bas de caisse dorés, comme à l'origine. D'ailleurs, la Miura personnelle de Ferruccio Lamborghini arborait ces caractéristiques avec les jantes dorées. Elle est équipée à l'arrière de jantes de Miura SV, qui offrent l'avantage esthétique de mieux remplir les passages de roues, mais les roues d'origine seront livrées avec la voiture. Les ouvrants, portes droite et gauche, le capot arrière ainsi que chaque ailette et le capot avant, arborent le même et numéro correct de production 48. Cela montre l'authenticité de cette Miura de toute première série. Elle est en outre accompagnée d'un dossier historique comprenant de nombreuses factures de restauration, pièces et entretien, des photos de restauration, divers documents d'immatriculation anciens, un certificat de contrôle technique TÜV valable jusqu'en décembre 2027, les certificats mentionnés plus haut, une attestation de Lamborghini Polo Storico et de la documentation sur la marque.>>>

>>>around 125 'Prima Serie' examples that featured the elegance and purity of early versions, with thinner and therefore lighter aluminium bodywork (250 kg lighter than all the Miuras), which makes it the most performance-oriented Miura in terms of power-to-weight ratio.

This Miura was delivered new to the Foitek garage in Zurich (owned by former Swiss racing driver Karl Foitek) and was reportedly exhibited a few months later at the 1968 Geneva Motor Show. In 1976, it crossed the Atlantic to join the collection of John A. Andrews of Reston (Virginia) who sold it in 1989 to Mr Prevosti, an important Italian collector who brought it back to his country, where it remained in his possession until 2007 when he sold part of his collection at auction in London. At that time, it was completely restored to its original colour scheme and the interior was also redone according to its original specification. In 2007, it was acquired by a German enthusiast who entrusted it to Peter Rosenmayer's Sport & Race Cars garage near Stuttgart for a complete overhaul of the engine and gearbox, in accordance with the original configuration. Invoices for this work are included in the file and total more than €100,000.

After its restoration in 2013, Mr James Weddle from Missouri

bought the car and took it to the Miura 50th Anniversary at Pebble Beach in 2016 where it was certified by Lamborghini Polo Storico (document in the file). There, the vehicle identification number were confirmed.

It was purchased in 2013 by its current owner (a major German collector and Lamborghini enthusiast), who had it cosmetically restored to perfection, which is exactly how it looks today. The paintwork is stunning and features gold wheel rims and underbody panels, as per the original. In fact, Ferruccio Lamborghini's personal Miura had these features with gold rims. It is equipped with Miura SV wheels at the rear, which offer the aesthetic advantage of a better fit around the wheel arches, although original wheels will also be supplied with the car. Right and left doors, the rear bonnet, each wing and the front bonnet bear the same correct production number 48. These details demonstrate the authenticity of this Miura from the very first series. It also comes with a history file including numerous restoration, parts and servicing invoices, restoration photos, various old registration documents, a TÜV roadworthiness certificate valid until December 2027, certificates mentioned above, a Lamborghini Polo Storico certificate and documentation about the brand.>>>

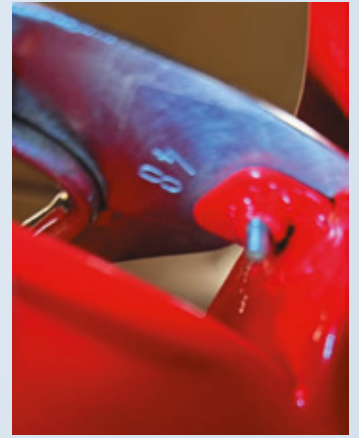




>>> La Miura est devenue une icône historique en révolutionnant le monde des voitures de sport par son architecture avant-gardiste, et en remettant en cause les certitudes de Ferrari, jusque-là maître incontesté de ce secteur de marché. La présente « Prima Serie », version rare et recherchée, correspond exactement au premier modèle que le monde a découvert avec des yeux stupéfaits, dans la pureté du tout premier dessin de Marcello Gandini. En plus d'avoir été probablement exposée au Salon de Genève, elle se présente dans un état irréprochable, avec tous ses numéros d'origine, qui fait honneur à son importance historique, ce qui lui permettra de se démarquer lors des concours, événements historiques les plus en vue et lors du 60^e anniversaire du modèle cette année !

>>> *The Miura became a legendary icon, revolutionising the world of sports cars with its groundbreaking design and questioning the supremacy of Ferrari, who had been the unrivalled market leader until then. This rare and sought-after 'Prima Serie' model is identical to the first model that stunned the world when it was first launched, featuring Marcello Gandini's original design in all its purity. As well as having probably been exhibited at the Geneva Motor Show, it is also in immaculate condition and includes its original numbers, which reflects its historical importance and will make it stand out at the most prestigious concours, classic car events and of course to the 60th Anniversary in 2026!*





2008 LAMBORGHINI MURCIÉLAGO LP640

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° ZHWBE37S09LA03413

350.000 - 400.000 €

- Modèle LP 640 abouti
- Améliorée avec une boîte manuelle à 6 rapports fabriquée par OEM
- Livrée neuve en Belgique, carnet d'entretien
- Seulement 48 000 km d'origine, bel état de préservation
- Révision récente, pneus neufs

- Well-developed LP 640 model
- Upgraded to OEM specification 6-speed manual gearbox
- Delivered new in Belgium, service history
- Mileage of only 48,000 km, well-preserved condition
- Recently serviced, new tyres

Livrée neuve à Bruxelles (Belgique), cette Lamborghini Murciélago est actuellement immatriculée en Suède et n'affiche que 48 000 km d'origine. C'est un exemplaire bien préservé de ce fer de lance de la marque italienne dont l'appellation LP640 correspondait à la position « Longitudinale Posteriore » (longitudinale arrière) du moteur V12 atmosphérique et à sa puissance de 640 ch. La présente voiture est née avec une transmission automatique robotisée, mais elle a été par la suite modifiée avec soin avec l'adaptation d'une boîte manuelle à 6 rapports qui était également disponible sur ce modèle à l'époque.

Elle rejoint ainsi les quelques 88 exemplaires de LP640 équipée d'origine de cette transmission très appréciée des puristes car elle permet une conduite plus engagée et riche en sensations. Par ailleurs, comme nous pouvons le constater sur son carnet d'entretien, elle a bénéficié d'un entretien régulier, d'abord chez Lamborghini Bruxelles puis chez le garage Exco.Auto B.V basé au Pays-Bas. La révision la plus récente a eu lieu chez ce dernier en novembre 2024 et le dernier contrôle technique date du 28 août 2025.

Delivered new in Brussels (Belgium), this Lamborghini Murciélago is currently registered in Sweden and only has a mileage of 48,000 km. This is a well-preserved example of the Italian brand's flagship model, which was named LP640 in reference to the 'Longitudinale Posteriore' (longitudinal rear) position of the naturally aspirated V12 engine and its 640 hp performance. This car was originally fitted with a robotic automatic transmission but was later carefully modified

with the adaptation of a 6-speed manual gearbox, which was also available on this model at the time. It is now one of around 88 LP640 examples originally equipped with this transmission, highly appreciated by purists who enjoy a more dynamic and exciting driving experience. Furthermore, as we can see from its service logbook, it has been regularly serviced, first at Lamborghini Brussels and then at the Exco.Auto B.V garage based in the Netherlands. The most recent service was carried out at the latter in November 2024 and the last MOT was done on the 28th August 2025. In preparation for the sale,





En préparation de la vente, elle a reçu chez Lamborghini Stockholm un jeu de pneus neufs et conformes à l'origine pour un coût de quelque 6 000 €.

Dévoilée en 2006, la Murciélago LP640 constituait une évolution importante de la gamme Lamborghini. Sous la forme spectaculaire signée Luc Donckerwolke, elle accélérât de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et atteignait 340 km/h en pointe.

Dernière Lamborghini V12 avant la génération Aventador, la Murciélago combine des performances extrêmement élevées avec un mode de conduite traditionnel et des sensations pures. L'exemplaire que nous proposons, dans sa teinte *Nero Pegaso* avec ses inserts intérieurs *Piano black* est en état de préservation rare et doté récemment de la désirable boîte mécanique. Il fait honneur à ces qualités exceptionnelles.



it has been fitted with a new set of tyres at Lamborghini Stockholm, in line with original specifications and at a cost of around €6,000.

Launched in 2006, the Murciélago LP640 was a significant evolution in the Lamborghini range. With its spectacular design by Luc Donckerwolke, it accelerated from 0 to 100 km/h in 3.4 seconds and reached a top speed of 340 km/h.

As the last Lamborghini V12 model before the Aventador generation, the Murciélago combines extremely high performance with traditional driving characteristics and pure driving pleasure. In rare original condition and recently fitted with the desirable manual gearbox, this particular example, spectacular in his Nero Pegaso colour, with its Piano black interior inserts is a fine representation of these exceptional qualities.

2025 CYBERTRUCK CYBERBEAST LIMITED EDITION « FOUNDATION SERIES » ★

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 7G2CEHEE4RA019855

150.000 - 200.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Introuvable en Europe
- Un des 400 exemplaires dans cette version
- Toutes options incluant la conduite autonome
- Allure et performances hors du commun, 845 ch, 930 Nm !
- « Construit pour toutes planètes »
- « Sold out » à l'usine

- *Impossible to find in Europe*
- *One of only 400 examples in this version*
- *Fully optioned including self-driving*
- *Extraordinary style and performance, 845 hp, 930 Nm!*
- *No longer available from the factory*
- *"Built for any planet"*

Présenté en 2019 à Los Angeles par Elon Musk et commercialisé à partir d'octobre 2023, le Cybertruck électrique revendiquait une forme agressive faite de surfaces planes et d'arêtes vives. Le propriétaire actuel, amoureux de la Lamborghini Countach, a d'ailleurs eu un coup de foudre pour le modèle, retrouvant un peu du design futuriste de l'italienne dans ce bolide hors-normes. Pour cette raison, il décide d'en acquérir deux exemplaires neufs aux États-Unis, de les importer et de les adapter, c'est-à-dire de l'équiper de joints en caoutchouc qui camouflent les parties saillantes de la carrosserie. Il est à noter que le modèle n'est pas homologué en Europe. Son propriétaire actuel roule néanmoins avec, avec des plaques de professionnel. Le Cybertruck était disponible en différentes versions

de puissance et d'autonomie, le plus rare étant la version CyberBeast présentée ici, développant 845ch. et produit en version limitée à 400 exemplaires pour les visionnaires et collectionneurs du futur !

Le CyberBeast présenté ici, immatriculé le 1er mars 2025 en Californie, est une version « Foundation » toutes options, dotée d'un moteur électrique sur l'essieu avant et deux sur l'essieu arrière. Totalisant quelques 857 ch, ses trois moteurs lui permettent de passer de 0 à 100 km/h en 2,7 secondes, contre 3,9 secondes pour la version Cybertruck normale avec ses deux moteurs électriques. Avec ses quatre roues motrices et sa direction intégrale, ce CyberBeast n'a que 2 327 km depuis sa sortie d'usine (kilométrage relevé lors la séance photo) ; il est donc dans un état

Launched in Los Angeles in 2019 by Elon Musk and available for purchase from October 2023, the electric Cybertruck featured an aggressive design with flat surfaces and sharp edges. The current owner (a fan of the Lamborghini Countach) fell in love with this model at first sight, being reminded of the futuristic design of the Italian car in this extraordinary vehicle. This is why he decided to purchase two new examples in the United States, import them and adapt them (i.e. fit them with rubber seals to cover the bodywork's protruding parts). It should be noted that the model is not approved for use in Europe. Its current owner drives it nonetheless, with trade number plates. The Cybertruck was available in different engine

power and drive range versions, the rarest being this particular CyberBeast version, with 845 hp and a limited production run of just 400 examples for collectors of the future!

Registered on the 1st March 2025 in California, this particular CyberBeast example is the fully-loaded "Foundation" version, fitted with one electric motor on the front axle and two on the rear axle. Producing a total of 857 hp, its three engines enable the vehicle to go from 0 to 100 km/h in 2.7 seconds, compared to 3.9 seconds for the standard Cybertruck version with its two electric motors. With four-wheel drive and integral steering, this CyberBeast has only clocked up 2,327 km since leaving the factory (mileage recorded during





neuf. De plus, il est vendu avec un Cyberquad/Cyberbaby. Introuvable en Europe et offrant une allure et des performances hors du commun, ce Cybertruck accompagné de son Cyberquad ne manquera pas de séduire les amateurs d'engins inhabituels, ne serait-ce que pour l'exposer dans une collection car son design, dérangeant pour certains, futuriste et novateur pour d'autres, ne laisse personne indifférent.

C'est exceptionnel de voir un CyberBeast et de surcroît un modèle si rare et limité sur le territoire européen. Il n'est d'ailleurs plus disponible à l'usine puisque les 400 exemplaires ont trouvé preneur.

the photo shoot) and is therefore in like-new condition. Furthermore, it comes with a Cyberquad/Cyberbaby. Impossible to find in Europe and offering unparalleled style and performance, this Cybertruck and its Cyberbaby will undoubtedly appeal to enthusiasts of unusual vehicles, if only to display it in a collection, as its design (disturbing to some, futuristic and innovative to others) leaves no one indifferent. It is truly exceptional to see a CyberBeast, let alone such a rare and limited edition model on European soil and sold out at the factory.



1967 LAMBORGHINI 400 GT 2+2 PAR TOURING

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 1240
Moteur n° 1385
Carrosserie Superleggera n° 23957

300.000 - 350.000 €

• Provenant d'une très grande collection belge

• Superbe intérieur beige d'origine

• Vendue neuve à Rome

• Matching numbers

• From a major Belgian collection

• Superb beige interior since new

• Sold new in Rome

• Matching numbers



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

En 1965, le modèle a évolué en 400 GT, puis en 1966 en 400 GT 2+2 qui, plus spacieuse, accueillait deux petites places à l'arrière. À l'avant, les phares ovales laissaient place à

des doubles optiques rondes et les modifications par rapport à la 350 GT portaient sur un abaissement du plancher, une légère réhausse du pavillon et une modification de la suspension arrière pour dégager de la place dans l'habitacle, plus spacieux. De plus, son moteur est passé à 4 litres sur la 400 GT et développait désormais 320 ch, ce qui en faisait une des machines les plus puissantes de sa catégorie. Avec ses quatre freins à disque, sa suspension triangulée et sa boîte Lamborghini à 5 rapports remplaçant la précédente ZF, elle ne craignait aucune rivale et pouvait filer à 250 km/h.

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

The Lamborghini 400 GT 2+2 was the ultimate evolution of the first Lamborghini to be marketed. It followed on from the 350 GT unveiled at the 1964 Geneva Motor Show, for which Ferruccio Lamborghini had called on the best Italian engineers and specialists to design it. The fiery manufacturer, known until then for his modern tractor factory, wanted to compete with Ferrari and gave himself the means to do so. The result was a car as elegant as it was brilliant, thanks to the four-ACT V12 engine with six Weber carburetors designed by Giotto Bizzarrini, a former Ferrari engineer who had worked on the 250 GTO, among other models.

In 1965, the model evolved into the 400 GT, then in 1966 into the 400 GT 2+2, which was more spacious and had two small

seats in the rear. At the front, oval headlights were replaced by twin round headlights and changes from the 350 GT included a lower floor, a slightly raised roof and a modified rear suspension to create more space in the more spacious interior. Additionally, the engine was increased to 4 litres on the 400 GT and therefore developed 320 hp, making it one of the most powerful machines in its class. With its four disc brakes, double wishbone suspension and Lamborghini 5-speed gearbox replacing the previous ZF, it had no rivals and could reach a top speed of 250 km/h. In a 1986 article, Autoweek magazine stated: "at the time it was manufactured, the 400 GT 2+2 was perhaps the best GT in the world." In total, only 247 examples of the 400 GT 2+2 were produced. This particular car was



La voiture de la vente a été livrée à Rome à son premier propriétaire, un certain Giuseppe Caldarone. Elle est dans sa teinte noire. Elle traverse ensuite l'Atlantique pour rejoindre la collection de Thomas John Harper dans le Massachussets. Il la conservera jusqu'en 1989, date à laquelle le négociant Steven Tillack en fait l'acquisition. C'est lors d'un voyage aux Etats-Unis que son propriétaire précédent, un très grand collectionneur et entrepreneur belge l'acquiert et la rapatrie au sein de son garage. La voiture est alors prise en main par son atelier, révisée et mise au point. C'est sa succession qui la propose à la vente. Il s'agit d'un très bel exemplaire, jamais malmené, dans sa configuration d'origine qui mérite de rejoindre une autre belle collection.

delivered new in Rome to its first owner, Giuseppe Caldarone. It is in its original black colour. It then crossed the Atlantic to become part of Thomas John Harper's collection in Massachusetts. He kept it until 1989, when dealer Steven Tillack acquired it. It was during a trip to the United States that its former owner (a major Belgian collector and entrepreneur) acquired it and brought it back to his garage. The car was then entrusted to his workshop, where it was serviced and tuned up. His succession is now offering it for sale. This is a stunning example which has never been mistreated, in its original configuration and deserving of a place in another distinguished collection.



1967 MASERATI MISTRAL SPIDER 4L PAR FRUA

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° AM109SA1.667
Moteur n° AM109SA1.667

300.000 - 350.000 €

- Un des 40 exemplaires construits
- Vendue neuve en France par Thépenier
- Mistral la plus exclusive et la plus rare
- Numéros de moteur/ châssis correspondants

- One of 40 cars built
- Sold new in France by Thépenier
- The rarest and most exclusive Mistral
- Matching chassis and engine numbers



Au début des années 1950, Maserati n'est encore qu'un constructeur à la production confidentielle, dont les voitures de sport sont raffinées et performantes, mais un peu trop exigeantes pour la clientèle aisée qui est en train de naître avec le renouveau d'après-guerre. Elle a besoin de voitures qui ont certes de l'allure et qui peuvent rouler vite, mais qui soient en même temps confortables et sûres. La tâche de mettre au point un tel modèle va revenir à Giulio Alfieri, brillant ingénieur qui entre chez Maserati en 1953. Quatre ans plus tard, le stand Maserati du Salon de Genève expose un beau prototype de 3500 GT, carrossé en coupé par Touring.

Après avoir présenté en 1962 la Sebring, Maserati dévoile l'année suivante celle qui va définitivement remplacer la 3500 GT : c'est la Mistral, élégamment dessinée par Frua. Sa forme fluide et d'un chic discret comporte une vitre arrière galbée faisant office de hayon, formule originale pour l'époque. Elle sera disponible en versions 3,7 litres et 4 litres, cette dernière ayant été produite à seulement 40 exemplaires, ce qui en fait une automobile rarissime. Elle était vendue en France pour 74 000 FF, plus chère donc qu'une Aston DB4 GT, une Ferrari 250 GT châssis court et quasiment le double d'une Jaguar Type E !

At the start of the 1950s, Maserati was still building cars in limited numbers. Its sports cars were refined and fast, but a little too demanding for the affluent customers who were emerging as the economy recovered after the war. They were looking for models which were fast and looked good, but were also safe and comfortable. The job of developing such a car fell to Giulio Alfieri, the brilliant engineer who had joined Maserati in 1953. Four years later, on its stand at the Geneva Motor Show, Maserati displayed a beautiful prototype of the 3500 GT, with a coupé body by Touring. After presenting the Sebring the previous

year, in 1963 Maserati took the covers off the definitive successor to the 3500 GT: the Mistral, elegantly styled by Frua. Its sophisticated, flowing shape incorporated a curved rear window which doubled as a tailgate, an original concept at the time. It was available in 3.7 and 4-litre versions, with just 40 examples of the latter produced, making it an extremely rare car. It was sold in France for 74,000 FF, more than the price of an Aston Martin DB4 GT or a Ferrari 250 GT SWB and virtually twice that of a Jaguar E-Type!

This example was invoiced by the factory to the Établissements Thépenier, the Maserati importer



L'exemplaire présenté est facturé par l'usine aux Etablissements Thépenier, importateur Maserati à Saint-Cloud (Paris) le 13 mars 1967 et livrée à son premier propriétaire aux Ets. J. Levy, fabricants de produits métallurgiques à Montbéliard. Les échanges de l'époque, portés au dossier de la voiture, racontent que le hard-top commandé en option, avait été posé par l'usine alors que sa peinture n'était pas encore sèche ! De là, une correspondance est entamée entre le PDG des Ets. Levy et l'importateur, avec différents travaux réalisés pour corriger les défauts.

La voiture revient ensuite dans la région parisienne, Paris d'abord et dans les Yvelines ensuite. Elle

entre ensuite dans la collection d'une personnalité belge bien connue qui la conserve jusqu'à présent. La voiture est dans sa teinte d'origine 'Blu Sera' de sortie d'usine, la sellerie est de couleur noire. La voiture a bénéficié d'une grosse révision dernièrement dans les ateliers de l'actuel propriétaire et se trouve dans un très bel état de conservation. Seules 40 exemplaires de Spider équipées du moteur 4L sont sorties de l'usine, ce qui en fait la meilleure et la plus aboutie des Mistral, sans compter qu'elle est la plus rare et la plus recherchée. Celle-ci de surcroît, vendue neuve en France, est une merveilleuse opportunité pour tout amateur d'italiennes exclusives.

at Saint-Cloud (Paris) on 13 March 1967 and delivered to its first owner at the Ets. J. Levy, a manufacturer of metal products at Montbéliard. Correspondence from the time, included in the car's history file, relate that the optional hardtop was fitted by the factory before the paint was dry! This led to further exchanges between the CEO of the Ets. J. Levy and the importer, and various jobs were undertaken to correct these faults.

The car then returned to the Paris area, first to Paris itself and after this to the Yvelines. It subsequently joined the collection of a well-known Belgian personality, who has owned the car until now.

It is finished in its original colour of 'Blu Sera', as it left the factory, with black upholstery. The car recently underwent a major service in its current owner's workshop and is in very well preserved condition. Only 40 examples of the Spider with the 4-litre engine were built, making this the ultimate version of the Mistral, not to mention the rarest and most sought after. This example, moreover, which was sold new in France, represents a marvellous opportunity for any lover of exclusive Italian sports cars.

1947 LANCIA APRILIA 2^E SÉRIE

Titre de circulation belge en cours

Belgian title in process

Châssis n° 43824246

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Restauration intégrale chez Touring

• Provenant d'une très importante collection belge

• Le haut de gamme Lancia à l'époque

• Sans montant central

• *Full restoration at Touring*

• *From a major Belgian collection*

• *The top-of-the-range Lancia of that era*

• *No central pillar*



Voici une véritable icône de l'automobile italienne d'après-guerre : la Lancia Aprilia construite entre 1937 et 1949, un modèle conçu par le célèbre ingénieur Vittorio Jano et reconnu pour son avance technologique exceptionnelle pour l'époque.

Sous son capot, cette Aprilia est équipée d'un moteur 4 cylindres en V à double arbre à cames en tête, développant environ 48 chevaux dans sa version de série, offrant une souplesse et une fiabilité remarquables pour une voiture de cette période. Ce moteur, associé à une suspension avant indépendante et un châssis monocoque innovant, confère à l'Aprilia une tenue de route exceptionnelle, très stable et agile, bien supérieure aux standards des années 1940.

La voiture présentée est sortie d'usine le 26 septembre 1947. On

ne connaît pas beaucoup de détail quant à son histoire. En revanche, la voiture a été acquise par une grande famille industrielle belge, passionnée d'automobiles, d'histoire et de design. Cette voiture avec ce dessin si emblématique et original ne pouvait échapper à la curiosité de ce collectionneur. Elle est envoyée à la Carrosserie Touring dont ils sont propriétaires, pour une restauration jusqu'au moindre boulon. Tout est intégralement refait par l'atelier italien sans limite de coût. Sa combinaison de couleurs des plus agréables est bien celle d'origine, telle que sortie d'usine, carrosserie gris clair, intérieur en tissu gris. Depuis sa restauration, la voiture a rejoint la collection en Belgique et vient de bénéficier d'une révision. Il s'agit d'une opportunité rare que de pouvoir acquérir ce type de modèle dans un tel état.

Here is a true icon of post-war Italian motoring: the Lancia Aprilia, built between 1937 and 1949, a model designed by the famous engineer Vittorio Jano and renowned for its exceptional advanced technology at that time.

Under the bonnet, this Aprilia is fitted with a 4-cylinder in V engine with double overhead camshafts, producing around 48 horsepower in its standard version and offering remarkable smoothness and reliability for a car of this period. Combined with an independent front suspension and an innovative monocoque chassis, this engine gave the Aprilia exceptional road handling, with remarkable stability and agility that far exceeded the standards of the 1940s. This particular car left the factory on the 26th September

1947. Not much is known about its history. However, the car was acquired by a prominent Belgian industrial family with a passion for cars, history and design. With its iconic and original design, this car could not escape the curiosity of this collector. It was sent to Carrosserie Touring (which they owned) for a full restoration, down to the smallest bolt. Everything was completely redone by the Italian workshop regardless of cost. Its most pleasing colour combination is the original one, as it left the factory, with light grey bodywork and grey fabric interior. Since its restoration, the car has become part of the collection in Belgium and recently had a service carried out. It is a rare opportunity to acquire this type of model in such good condition.

1994 LANCIA DELTA INTÉGRALE EVO 2, SÉRIE LIMITÉE « GIALLO GINESTRA »

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° ZLA831AB0*00583923

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Série limitée à 220 exemplaires
- Sellerie cuir avec surpiques optionnelle
- 53 335 km au compteur, grande révision fin 2025

- *Limited series of 220 examples*
- *Leather upholstery with optional topstitching*
- *Mileage of 53,335 km, major service at the end of 2025*



D'origine italienne, cette Lancia aurait été achetée en 2002 pour un dirigeant des Établissements Pozzi, puis cédée à un collectionneur parisien avant d'être achetée aux enchères en 2015 par son actuel possesseur. Il s'agit d'une rare série limitée « Giallo Ginestra » (jaune genêt) de l'ultime évolution, aussi appelée Evo 2 de la Lancia Delta Intégrale. Cette série spéciale lancée en novembre 1993 fut limitée à 220 exemplaires seulement.

Elle est en bel état et comporte une sellerie correspondant à une commande spéciale, avec sièges Recaro en cuir et surpiqûres jaunes au lieu de l'alcantara habituel. Lancia avait confirmé cette spécificité au précédent propriétaire, de même

que l'authenticité de la voiture. Les fonds de compteur beige diffèrent également de ceux de cette série, le volant Sparco est un accessoire et un manomètre de pression de turbo plus précis a été installé discrètement au-dessus de l'autoradio. Le précédent propriétaire avait remplacé le turbo et la boîte de vitesses en échange standard. Affichant 52 000 km en 2015, contre 53 335 à ce jour, elle vient de bénéficier de la grande révision incluant le remplacement de la distribution chez le spécialiste Ferrari l'Officina, en Belgique. Authentique collector, cette Delta allie la rareté aux performances brutes du modèle, magnifiquement soulignées par la vivacité de sa teinte.

Originally from Italy, this Lancia was reportedly purchased in 2002 for a senior executive of Etablissements Pozzi, then sold to a Parisian collector, before being acquired at auction by its current owner in 2015. It is a rare "Giallo Ginestra" (broom yellow) of the final evolution, also known as the Evo 2 of the Lancia Delta Intégrale. Launched in November 1993, this special edition was limited to only 220 examples.

It is in good condition and features a special custom-made upholstery, with Recaro leather seats and yellow stitching instead of the usual Alcantara. Lancia confirmed this specification to the previous owner, as well as the

authenticity of the car. The beige instrument panel also differs from those in this series, the Sparco steering wheel is an accessory and a more accurate turbo pressure gauge has been discreetly fitted above the car radio. The previous owner replaced the turbo and gearbox as part of a standard exchange. With 52,000 km on the clock in 2015, compared to 53,335 to date, it just had a major service carried out, including replacement of the timing belt at the Ferrari l'Officina specialist in Belgium. As a true collector's item, this Delta combines rarity with the raw performance of the model, beautifully highlighted by its vibrant colour.

1988 FERRARI 328 GTS ▲

Carte grise française
French title

Châssis n° 77131

150.000 - 200.000 €

- 3 790 km d'origine
- Propriété d'un père et son fils depuis l'origine
- Livrée neuve par Pozzi à Paris
- Sort de révision complète

- 3,790 km from new
- Owned by a father and his son since new
- Delivered new by Pozzi in Paris
- Recently fully serviced

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

Ajoutés à un comportement sain et sportif, la 328 connaîtra ainsi un fort succès avec une production de près de 7500 exemplaires. Nous vous présentons, ici, la plus désirable version de 328, la GTS avec son toit amovible, dans sa teinte d'origine : Rosso Corsa. Mais ce qui est exceptionnel est son histoire. Elle est acquise auprès de l'importateur Charles Pozzi SA à Levallois-Perret, à côté de Paris en 1988 par le père

de l'actuel propriétaire. Son fils en hérite il y a quelques années mais ne roulera pas avec. C'est pourquoi le kilométrage est si bas...moins de 4 000 km depuis sa sortie d'usine. Elle bénéficie tout récemment d'une révision complète avec changement de courroies chez le spécialiste DMotorsport à Darois où elle est stockée depuis. Elle se présente dans un état proche du neuf, avec des cuirs sans aucune griffure ni pli. Elle sera évidemment livrée avec ses carnets et livrets complets. Bref, il s'agit d'une opportunité exceptionnelle et rare que de trouver encore en 2026 un tel modèle dans un si bel état, avec un si faible kilométrage d'origine et quasi de première main.

Launched at the 1985 Frankfurt Motor Show as a rear mid-engine berlinetta, the 328 replaced the 308 in the Ferrari range. The model was an improvement on its predecessor in every respect: a 270 hp V8 engine, more streamlined design and an enhanced interior finish.

Combined with healthy and sporty performance, the 328 was a huge success and almost 7,500 examples were produced. This particular model is the most desirable version of the 328, namely the GTS with its removable roof and in its original colour: Rosso Corsa. But what makes it truly exceptional is its history. It was acquired from the importer Charles Pozzi SA in

Levallois-Perret (near Paris) in 1988 by the father of the current owner. His son inherited it a few years ago but has never driven it. This is why the mileage is so low... less than 4,000 km since it left the factory. It recently had a full service with a belt replacement at DMotorsport in Darois, where it has been stored ever since. It is in almost-new condition, with leather upholstery showing no signs of scratches or creases. Naturally, it will be delivered with its complete logbooks and manuals. In summary, this is an exceptional and rare opportunity to find such a model in this excellent condition in 2026, with such low original mileage and almost first-hand ownership.





1986 FERRARI TESTAROSSA MONOSPECCHIO

Titre de circulation anglais +
certificat de dédouanement pour
l'UE

**British title + EU customs
clearance certificate**

Châssis n° ZFFTA17B000063459
Moteur n° 063459

270.000 - 320.000 €

- Moteur d'origine
- Carnets d'entretien et
trousse à outils
- Historique documenté, dossier
de suivi d'entretien
- Couleur d'origine rarissime
Argento Ferro 101/C

- *Original engine*
- *Service logbooks and tool kit*
- *Documented history, servicing
records*
- *Extremely rare original
colour Argento Ferro 101/C*



Selon son carnet d'entretien, cette voiture a été vendue le 20 mai 1986 par l'intermédiaire de Symbol Car, à Turin, qui a également assuré ses deux premières révisions. Elle connaît ensuite différents propriétaires en Italie avant d'être vendue en 2013 à un passionné anglais travaillant à Hong-Kong et qui la fait venir en Angleterre. En 2023, elle est exportée vers la Suisse et son dossier historique comporte un grand nombre de factures traduisant un entretien suivi. Une grande révision a eu lieu mi-2025 pour un total de près de 17 000 €. Le compteur affichait alors 47 489 km.

Il s'agit d'une désirable version « Monospecchio », à un seul rétroviseur, qui fait donc partie des premiers modèles produits. Dotée de son châssis et de son moteur d'origine, sa documentation historique comprend un certificat de l'Automotoclub Storico Italiano (ASI), délivré en 2009 sous le numéro 279696, ainsi que l'historique des propriétaires italiens fourni par l'Automobile Club d'Italia.

En plus de ce passé bien documenté, cette Ferrari Testarossa présente une combinaison de couleur exceptionnelle, dans sa teinte extérieure Argento Ferro 101/C

According to its service logbook, this car was sold on the 20th May 1986 through Symbol Car in Turin, who also carried out its first two services. It then had various owners in Italy before being sold in 2013 to an English enthusiast working in Hong Kong, who had it shipped to England. In 2023, it was exported to Switzerland and its history file contains a large number of invoices showing that it was regularly serviced. A major service was carried out in mid-2025 at a total cost of almost €17,000. It had a mileage of 47,489 km at that time.

This is a desirable 'Monospecchio' version with a single rear-view mirror, making it one of the first models produced. Equipped with its original chassis and engine, its historical documentation includes a certificate from the Automotoclub Storico Italiano (ASI), issued in 2009 under number 279696, as well as the history of Italian owners provided by the Automobile Club d'Italia.

In addition to its well-documented history, this Ferrari Testarossa features an exceptional colour combination, with its



d'une grande élégance. L'habitacle est très bien préservé avec des sièges en cuir noir à peine patinés et un tableau de bord agrémenté d'un autoradio Pioneer.

Avec sa ligne Pininfarina très originale et son moteur 12-cylindres à plat de 5L et 390 ch, cette voiture ayant un kilométrage raisonnable représente sans doute un des plus beaux exemplaires du genre et permettra à son nouveau propriétaire de profiter pleinement des qualités exceptionnelles de celle qui était alors le haut de gamme Ferrari.

elegant Argento Ferro 101/C exterior. The interior is very well preserved with its slightly patinated black leather seats and a dashboard featuring a Pioneer car radio.

With its highly original Pininfarina design and its 5-litre flat-12 engine producing 390 hp, this car has a reasonable mileage and is undoubtedly one of the finest examples of its kind and will enable its new owner to fully enjoy the exceptional qualities of what was then Ferrari's top-of-the-range model.



2012 TRIUMPH BONNEVILLE T100 EX-JOHNNY HALLYDAY

Carte grise française
French title

Châssis n° SMTTJ9157GC537050
Moteur n° 7538176

40.000 - 100.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Achetée neuve par Johnny Hallyday
- Aperçue dans le film « Salaud, on t'aime » de Claude Lelouch
- Une des rares Triumph ayant appartenu à Johnny
- Spécificités sur-mesure pour le chanteur

- Purchased new by Johnny Hallyday
- Featured in the "Salaud, on t'aime" movie by Claude Lelouch
- One of the very few Triumph models that belonged to Johnny
- Bespoke features for the singer



La Triumph Bonneville T100 est une moto classique britannique avec un look rétro inspiré des années 1960. Elle est équipée d'un moteur bicylindre en ligne de 865 cm³ qui délivre environ 67 chevaux. La T100 est une moto facile à conduire et polyvalente, adaptée à la conduite urbaine comme à la conduite sur de longues distances.

C'est en 2012 que Johnny Hallyday rend visite au concessionnaire Harley-Davidson et Triumph de Saint-Cloud, son ami Pierre-Yves Rousset, et lui commande cette Triumph pour se déplacer lors du tournage du film de Claude Lelouch « Salaud, on t'aime ». Le chanteur et comédien demandera un guidon spécial, le même que celui qui équipait la Bonneville de sa jeunesse et la voulait noire intégralement. C'est en effet dans la commune de Praz-sur-Arly, village de Haute-Savoie, que Johnny utilisera cette moto pour se déplacer du 13 au 18 janvier et du 4 au 28 juillet 2013. On aperçoit

d'ailleurs la Triumph dans le film. En 2014, Johnny revient chez son ami et concessionnaire en constatant qu'elle manquait un peu de puissance et remarque une Harley-Davidson Slim. Il l'achète immédiatement en faisant reprendre sa Triumph. La Harley est celle de la vente et prend la suite de la T100 dans l'histoire des motos de Johnny. Depuis, elle n'a jamais bougé de la concession de Saint-Cloud. Elle se trouve dans un état prête à rouler, avec quelques milliers de kilomètres seulement au compteur.

Les Triumph ayant appartenu à Johnny sont très largement moins nombreuses que les Harley. Pour tous les passionnés de motos anglaises et fans du chanteur et comédien, il s'agit donc d'une opportunité rarissime, quasi-unique.

The Triumph Bonneville T100 is a classic British motorcycle with a retro look inspired by the 1960s. It is fitted with an inline twin-cylinder 865 cc engine that delivers around 67 horsepower. The T100 is a user-friendly and versatile motorcycle, suitable for both urban and long-distance rides.

In 2012, Johnny Hallyday visited the Harley-Davidson and Triumph dealership in Saint-Cloud, owned by his friend Pierre-Yves Rousset; while he was there, he ordered this Triumph, so he could move around during the filming of Claude Lelouch's film 'Salaud, on t'aime' (We Love You, You Bastard). The singer and actor requested a special handlebar, the same as the one he had on his Bonneville when he was younger; he also wanted it to be completely black. Johnny used this motorcycle to get around in the village of Praz-sur-Arly

in Haute-Savoie between the 13th and 18th of January and between the 4th and 28th of July 2013. The Triumph can also be seen in the film. In 2014, Johnny returned to his friend and dealer (noticing that his bike was lacking a little bit of power) and spotted a Harley-Davidson Slim. He purchased the latter immediately and traded in his Triumph. The Harley is the one included in this auction sale and is the successor to the T100 in the history of Johnny's motorcycles. Since then, it has never left the dealership in Saint-Cloud. It is in ready-to-ride condition, with only a few thousand kilometres on the clock.

There are far fewer Triumph examples that belonged to Johnny than Harley ones. For all enthusiasts of British motorcycles and fans of the singer and actor, this is therefore a very rare, almost once-in-a-lifetime opportunity.

2013 HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL SLIM EX-JOHNNY HALLYDAY

Carte grise française
French title

Châssis n° 5HD1JRV6EB011256

40.000 - 100.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Achetée neuve par Johnny Hallyday
- Equipée spécialement pour la star
- 9880 km d'origine, état impeccable

- *Purchased new by Johnny Hallyday*
- *Specially equipped for the star*
- *9,880 km since new, immaculate condition*



Comme un point étape sur la route de Paris à sa Villa de Marnes-la-Coquette, Johnny Hallyday aimait s'arrêter à la concession Harley-Davidson de Saint-Cloud. Il aimait passer du temps à regarder les motos, essayer les blousons et discuter avec le patron, Pierre-Yves Rousset. C'est en 2013 que Johnny ramène sa Triumph Bonneville T100 qu'il jugeait manquer de puissance pour tomber amoureux d'une Softail Slim toute neuve de 1750 cm³. Johnny voulait une moto dans les tons de gris et noir, un échappement spécial « qui fait du bruit » et un guidon particulier. En attendant sa livraison, la moto reçoit un guidon ape-hanger dans un premier temps, puis l'actuel dans un deuxième temps, un pot KessTech permettant de changer la sonorité, une selle à l'ancienne, un forcwinder et quelques accessoires en plus. Johnny aimait tellement

cette moto qu'il tentera de l'exporter dans sa villa de Los Angeles ; sans succès, elle restera bloquée en douane aux États-Unis pendant quatre mois avant finalement de revenir dans sa villa de Marnes. Il l'utilisera régulièrement, y compris pour faire la une de Paris-Match en novembre 2014 avec sa femme Laeticia. La moto sera conservée dans sa propriété de Marnes-la-Coquette, puis offerte à Daniel Dos Reis, son coach sportif et proche. Mais Daniel n'ayant pas loisir de rouler avec la moto, la redonne au concessionnaire. Cette superbe Harley-Davidson n'a que 9880 km depuis sa sortie d'usine et se trouve dans un état exceptionnel. La provenance et l'histoire de cette moto en font un monument...comme l'était son premier propriétaire qui nous manque tant.

As a pit stop on the road from Paris to his villa in Marnes-la-Coquette, French rockstar Johnny Hallyday enjoyed stopping at the Harley-Davidson dealership in Saint-Cloud. He liked spending time looking at motorcycles, trying on jackets and chatting with the owner, Pierre-Yves Rousset. In 2013, Johnny traded in his Triumph Bonneville T100 (which he felt lacked power) and fell in love with a brand new 1,750cc Softail Slim. Johnny wanted a motorcycle in grey and black, a special exhaust 'that makes noise' and a unique handlebar. While waiting for delivery, the bike was first fitted with ape-hanger handlebars (followed by the current ones), a KessTech exhaust to enhance the sound, an old-style seat, a force winder and a few other accessories. Johnny

was so fond of this motorcycle that he attempted to export it to his villa in Los Angeles; however, it was held up at customs in the United States for four months before finally returning to his villa in Marnes. He used it regularly, including for the cover of Paris-Match in November 2014 with his wife Laeticia. The motorbike was kept at his property in Marnes-la-Coquette; then, it was given to Daniel Dos Reis, his sports coach and close friend. However, since Daniel did not have the time to ride the motorbike, he returned it to the dealership. This superb Harley-Davidson has only travelled 9,880 km since leaving the factory and is in exceptional condition. The provenance and history of this motorcycle make it a legend. Just like its first owner.

1958 LAMBORGHINI LAMBORGHINETTA

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 2166/A

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Restauration de belle qualité

• Moteur et couleurs d'origine

• Belle pièce du patrimoine
Lamborghini

• *High-quality restoration*

• *Original engine and colors*

• *A fine example of Lamborghini
heritage*

Avant de produire des supercars, Lamborghini était connu en Italie pour les tracteurs dont Ferruccio Lamborghini avait commencé la production au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale en utilisant des équipements militaires réformés, jusqu'à devenir le troisième constructeur du pays dans ce domaine.

Le présent Lamborghinetta est sorti d'usine en 1958 dans la livrée bleu et orange caractéristique de la marque, équipé d'un moteur conçu par Lamborghini, un bicylindre diesel à injection de 1,4 litre refroidi par air, développant 21 ch et relié à une boîte de vitesses avec réducteur totalisant 6 rapports avant et 2 arrière. Il est accompagné d'un

deuxième siège pouvant accueillir un passager et a bénéficié d'une restauration de grande qualité dans sa teinte d'origine et avec son moteur d'origine. Dans son dossier figure un certificat d'authenticité de la société qui a repris les droits sur « Ferruccio Lamborghini Cento » (FLC) et répertorie les tracteurs existants.

Faisant partie d'un nombre de survivants estimé à 320 exemplaires, il s'agit d'une très belle pièce du patrimoine Lamborghini, une des rares marques ayant exploré les deux extrêmes de la locomotion, du plus lent au plus rapide. Ce tracteur sera donc tout autant à sa place dans une collection de matériel agricole que parmi un ensemble de voitures de sport.

Before producing supercars, Lamborghini was known in Italy for the tractors that Ferruccio Lamborghini began manufacturing after World War II using decommissioned military equipment, eventually becoming the country's third largest manufacturer in this field.

This Lamborghinetta left the factory in 1958 in the brand's characteristic blue and orange livery, equipped with a Lamborghini-designed 1.4-liter air-cooled twin-cylinder diesel injection engine developing 21 hp and connected to a gearbox with a reduction gear totaling 6 forward and 2 reverse gears. It has a second seat for a passenger

and has been beautifully restored to its original color and with its original engine. Its file includes a certificate of authenticity from FLC and lists the existing tractors.

One of an estimated 320 surviving examples, this is a beautiful piece of Lamborghini heritage, one of the few brands to have explored both extremes of locomotion, from the slowest to the fastest. This tractor would therefore be equally at home in a collection of agricultural equipment.



1975 MASERATI INDY 4,9L AMERICA

Carte grise française
French title

Châssis n° AM116492174

70.000 - 100.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Vendue neuve en France

• Plus de 160 000 € de restauration

• Seulement 300 exemplaires en 4.9L

• **Sold new in France**

• **Over €160,000 spent on restoration**

• **Only 300 examples in 4.9L version**



Cette Maserati Indy est une rare et intéressante version 4.9L dont la production fut limitée à 300 exemplaires. Vendue neuve en France par l'importateur parisien Thépenier, elle fut délivrée le 7 octobre 1975 à M. Saglia qui avait fait reprendre son Indy 4.7 pour s'offrir cet exemplaire associant le rouge pour la carrosserie à une sellerie en cuir noir, et un autoradio Blaupunkt optionnel. La voiture semble avoir passé sa vie en région parisienne, étant même un temps la propriété d'un chanteur au début des années 90. Son actuel propriétaire, collectionneur exigeant, lui a fait bénéficier d'une importante restauration réalisée entre 2016 et 2024 par Racelab, dont le montant total dépasse 160 000€. La carrosserie a été intégralement restaurée et repeinte,

les soubassements ont été traités, y compris les corps creux. Le moteur ainsi que la transmission ont été remis en état, tout comme les trains roulants. Le système de refroidissement a été amélioré au même titre que la climatisation et le système de freinage a été remis à neuf. Seule la sellerie en cuir noir, patinée, a volontairement été préservée. La voiture a parcouru 2 500 km depuis cette restauration extensive pour en parfaire le fonctionnement. Un rapport d'expertise de novembre 2024 soulignait « un travail remarquable » et un « fonctionnement irréprochable ». Version la plus puissante et la plus aboutie des Indy, cette 4.9 française d'origine et restaurée à grand frais fera le bonheur de son futur propriétaire.

This Maserati Indy is a rare and interesting 4.9L version, of which only 300 examples were produced. Sold new in France by the Parisian importer Thépenier, it was delivered on the 7th October 1975 to Mr Saglia, who had exchanged his Indy 4.7 to buy this example, which combines a red bodywork with black leather upholstery and an optional Blaupunkt car radio. The car seems to have spent its life in the Paris region, even belonging to a singer in the early 1990s. As a meticulous collector, its current owner had it extensively restored between 2016 and 2024 by Racelab, at a total cost of over €160,000. The bodywork was fully restored and repainted, as well as the underbody which

was treated, including the hollow sections. The engine and transmission were overhauled, as well as the running gear. The cooling system was enhanced, as was the air conditioning and the braking system which have been completely redone. Only the patinated black leather upholstery has been intentionally preserved. The car has travelled 2,500 km since this extensive restoration in order to optimize its performance. An inspection report from November 2024 emphasised its 'remarkable workmanship' and 'flawless performance'. As the most powerful and most accomplished version of the Indy, this original French 4.9 example (restored at great expense!) will undoubtedly delight its future owner.

1970 DE TOMASO MANGUSTA

Carte grise française
French title

Châssis n° 8MA1276

260.000 - 360.000 €

- Version européenne
- Près de 200 000 € de restauration et améliorations
- État exceptionnel
- Seulement 401 exemplaires produits

- *European version*
- *Almost €200,000 spent on restoration and upgrades*
- *Exceptionnal condition*
- *Only 401 examples manufactured*



Ainsi que le confirme sa fiche d'assemblage d'usine, cette Mangusta fut vendue neuve en Europe à un certain M. Schultz en 1971, puis après un passage à l'usine pour une révision en janvier 1972, détaillée dans le dossier, elle fut vendue en Suède en 1975 où elle est restée jusqu'au milieu des années 2010. En 2014, son actuel propriétaire, fin connaisseur et collectionneur de De Tomaso, a pu en faire l'acquisition. Il s'est ensuite lancé dans une restauration intégrale de haut niveau en y apportant les modifications permettant de corriger les défauts d'origine de la voiture et l'adapter à la circulation moderne. Première étape qui transfigure le comportement de la voiture : le

moteur Ford V8 en fonte initialement monté (livré avec la voiture dans un souci d'originalité) a été remplacé par un V8 Ford équivalent mais en aluminium, conçu sur mesure par un ancien motoriste d'Oreca. La puissance passe de 306 cv et 40 Nm à 431 cv et 57 Nm. Ainsi parée, la voiture ne pèse qu'environ 1100 Kg tout en améliorant la répartition des masses d'origine. Si l'aluminium permet un meilleur refroidissement, le soin du détail s'est poursuivi avec un traitement céramique haut de gamme des échappements afin de limiter le rayonnement de la chaleur. La voiture s'en trouve profondément améliorée, devenant la plus performante de sa catégorie de

As stated on its factory production sheet, this Mangusta was sold new in Europe to a Mr. Schultz in 1971. After going back to the factory for a service in January 1972 (as indicated in the file), it was sold in Sweden in 1975, where it remained until the mid-2010s. In 2014, its current owner (a connoisseur and collector of De Tomaso cars) was able to acquire it. He then proceeded to carry out a full and high-quality restoration, making modifications to correct the car's original defects and adapt it to modern driving conditions. With the aim of transforming the car's performance, the first

step was to remove the original matching-numbers Ford V8 302 engine (and keep it alongside the car) and then replace it with an equivalent Ford V8 with an aluminium block, custom-designed by a former Oreca engine specialist. The power output increased from 306 to 431 hp and enabled a weight reduction of around 100 kg, while correcting the original weight distribution imbalance and improving heat dissipation. The car was greatly enhanced, becoming the most powerful in its class at the time. Attention to detail continued with high-end ceramic treatment of the exhausts to limit heat



l'époque. Le confort profite aussi de perfectionnements avec une isolation thermique/phonique moderne et une climatisation puissante installée. Le tout est réalisé dans le strict respect de l'aspect d'origine faisant de l'auto aussi bien un exemplaire de concours d'élégance qu'une super car aboutie. La carrosserie a été restaurée par Concept et Restauration Bonnefoy, dont on ne présente plus la qualité du travail, et a reçu sa superbe et rare teinte conforme aux coloris proposés pour le modèle. Les trains roulants ont été restaurés, et la sellerie refaite en conservant des parties originales pour le charme de leur patine. Un important dossier de factures accompagne

ce superbe exemplaire, qui est certainement un des plus beaux, et assurément un des plus performants disponibles sur le marché, grâce au recours des meilleurs spécialistes en France et à une connaissance pointue du modèle. Sa facilité et son confort d'utilisation cachent un comportement bestial, il s'agit à proprement parler de l'aboutissement du projet de De Tomaso et Giugiaro : le dessin sublime de la Mangusta associé à une mécanique performante, un châssis équilibré, et un confort renforcé à bord. Une synthèse que vous ne trouverez qu'avec cet exemplaire.

radiation, as well as modern thermal insulation to make the interior more comfortable. More efficient air conditioning was fitted, while keeping the original look of the engine bay. The bodywork was restored by Concept et Restauration Bonnefoy, whose quality of work needs no introduction; it was painted in a 'marrone' colour, in accordance with the colours offered for this model. The running gear was restored and the upholstery was redone while preserving components that could be saved in order to maintain a certain patina. An extensive file of invoices is included with

this superb example, which is certainly one of the most beautiful and undoubtedly one of the best performing models available on the market, thanks to the contribution of France's leading specialists and their in-depth knowledge of the model. Its user-friendliness and comfort conceal its beastly performance. Strictly speaking, this is the culmination of De Tomaso and Giugiaro's project: the Magusta's sublime design, combined with high-performance engineering, a balanced chassis and superior comfort on board. A synthesis that you will only find in this example.

1970 DE TOMASO PANTERA PRÉPARÉE GROUPE 3

Carte grise française
French title

Châssis n° THPNLE01421

150.000 - 200.000 €

- Nombreuses pièces de Groupe 3 usine
- Préparée par des spécialistes renommés
- PTH en cours de validité, éligible au Tour Auto

- Numerous factory Group 3 parts
- Prepared by renowned specialists
- Valid PTH, eligible for Tour Auto



Cette élégante De Tomaso Pantera première série a été achetée en 2012 en Belgique par son actuel propriétaire alors qu'elle avait été importée des USA. Collectionneur exigeant, celui-ci a souhaité en faire une voiture performante pour une utilisation mixte circuit/rallye en lui faisant bénéficier d'une préparation soignée en Groupe 3. Ainsi, grâce aux conseils de Santiago De Tomaso, fils du constructeur, de pièces de groupe 3 usine introuvables et de sous-traitants du meilleur niveau, est née cette bête de course, capable d'abattre un tour du circuit de Magny Cours Club en 1'22 avec des pneus homologués route selon la relevés de temps pris lors des essais de mise au point!

Un important dossier de factures témoigne de l'étendue des travaux, incluant la remise en état de la carrosserie et l'installation d'un arceau par Vaison Sport dans le respect des règles FIA. La mécanique a bénéficié d'un soin particulier, en partant d'un bloc 351 Cleveland préparé par Guy Trigaux, ancien chef d'atelier de l'importateur De Tomaso en Belgique et coureur en Pantera Groupe 4. L'objectif, atteint avec 436 cv et plus de 50 N.m, était d'obtenir un moteur fiable offrant puissance et allonge, tout en pouvant tenir le ralenti dans un village par forte chaleur. L'habitacle a été aménagé en conséquence, associant habilement une partie de l'instrumentation d'époque avec des instruments de mesures modernes plus précis, et un système d'intercom.

This De Tomaso Pantera was purchased in 2012 in Belgium by its current owner after being imported from the USA. As a discerning collector, he wanted to transform it into a high-performance car for a mix of circuit/rally use by having it meticulously prepared for Group 3. Thanks to the advice of Santiago De Tomaso (son of the manufacturer), rare factory Group 3 parts and top-level third-party specialists, this racing beast was born; and according to the owner, this car was capable of completing a lap of the Magny Cours circuit in 1'22 with road tyres! A large file of invoices bears witness to the extent of the work, including the restoration of the bodywork and

the installation of a FIA-approved roll cage by Vaison Sport. Particular attention was paid to the engine, starting with a 351 Cleveland block prepared by Guy Trigaux, the former workshop manager for the De Tomaso importer in Belgium and Pantera Group 4 racing driver. Achieved with 436 hp and over 50 N.m, the objective was to produce a reliable engine offering power and torque, while being able to idle in high temperatures in a village. The interior was fitted accordingly, skilfully combining some of the original instrumentation with more accurate modern measuring equipment and an intercom system.



Accompagnée de son PTH valide jusqu'en décembre 2026, cette Pantera qui a pris part au Tour Auto 2017 est éligible dans de nombreuses compétitions, elle a bénéficié chez Racelab d'un suivi détaillé dans plusieurs factures jusqu'en 2021. Le soin dont elle a bénéficié pour sa préparation en font une concurrente redoutable, la somme cumulée des travaux de restauration et d'améliorations au gré des essais dépasse amplement la valeur de la voiture, sachez profiter du fruit de ce travail étalé sur une dizaine d'années.

Accompanied by its PTH valid until December 2026, this Pantera (which took part in the 2017 Tour Auto) is eligible for numerous racing events and benefited from detailed maintenance at Racelab, as evidenced by several invoices dating up to 2021. The careful preparation it benefited from makes it an incredible competitor. The cumulative cost of the restoration and improvements made during testing exceeds the value of the car itself. Take advantage of the work that has been carried out over the last ten years.



1965 BIZZARRINI 5300 GT STRADA ALLOY

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° IA3*0242

1.300.000 - 2.000.000 €

- Une des approximativement 19 Bizzarrini équipée d'origine avec une carrosserie BBM en aluminium
- Préparation Corsa et engagé par l'usine aux 500 km du Mugello en 1967
- Histoire limpide, même propriétaire depuis 1983
- Voiture incroyablement préservée et documentée

- *One of approximately 19 Bizzarrini originally fitted with a BBM aluminium body*
- *'Corsa' preparation and entered by the factory in the 1967 Mugello 500 km road race*
- *Continuous history from 1966 until now, same ownership since 1983*
- *Incredibly well-preserved and documented car*



Cette voiture est l'avant-dernière des 19 Bizzarrini 5300 GT en aluminium réalisées par l'atelier BBM à Modène, choisi par Giotto Bizzarrini quand le carrossier de départ, Drogo, avait augmenté ses prix. Elle en est sortie en 1965 (la fabrication de carrosseries BBM a cessé à l'automne de cette même année) et elle est restée à l'usine

Bizzarrini pour des travaux de développement, sous l'autorité du préparateur Signor Profumo. Elle a alors été équipée d'une rampe de quatre carburateurs Weber, d'une direction à crémaillère identique à celle de la P538 de compétition et rapport final plus court, de 3,54. La suspension a été modifiée avec un système de réglage du pont >>>

This car is the last but one of the 19 aluminium-bodied Bizzarrini 5300 GTs built by BBM in Modena, chosen by Giotto Bizzarrini when his original coachbuilder, Drogo, increased his prices. It was completed in 1965 (production of the BBM bodies ended in the autumn of that year) and it remained at the Bizzarrini

factory for development and preparation work under the supervision of Signor Profumo. It was fitted with a set of four Weber carburetors, rack and pinion steering identical to that on the P538 racing model and a shorter 3.54:1 final drive ratio. The suspension was modified with an adjustment system for the >>>





>>>De Dion et le remplacement des bagues en caoutchouc par des bagues en bronze. Des orifices d'allègement sont visibles et la voiture a reçu à l'arrière des jantes plus larges, de 9,5 pouces (comme sur la P538), ce qui a nécessité des extensions d'ailes : cette modification est visible sur les photos prises de cette voiture, à partir de 1967 sur le circuit du Mugello où l'aluminium est encore nu, avant peinture.

Cette voiture a été initialement utilisée par Giotto Bizzarrini, sans doute sur des plaques « Prova », avant d'être immatriculée en avril 1966 sous le numéro LI 84127 au nom de la société CMC Vignone Lichio (comme en témoigne la Carta di circolazione), à la même adresse que celle de l'usine Bizzarrini à Livourne, via Filippo Venuti. Il s'agissait d'une des sociétés de Giotto Bizzarrini qui a continué à utiliser cette voiture. En 1966 et 1967, alors qu'elle était encore dans une configuration très proche de la Strada, elle court en course de côte avec les pilotes Franco Failli et Gian Carlo Naddeo.

La carrière en course de cette voiture prend une autre dimension lorsqu'elle est engagée par l'usine aux 500 Km du Mugello 1967, course sur route comme l'était la Targa Florio. Nous détenons en effet la fiche d'engagement de la voiture où elle apparaît comme « Prototipi Bizzarrini S.p.A » : il s'agit bien d'un engagement de la voiture par l'usine. Et, alors qu'il faisait extrêmement chaud (44°), des mesures ont été prises avant la course pour le refroidissement du moteur et des freins : installation d'écopages supplémentaires et aménagement d'une prise d'air horizontale sur le

capot. C'est la seule Bizzarrini ou Iso A3C comportant cette fente additionnelle et, comme le montrent les photos d'époque, cette voiture présente quelques bosses mais n'a jamais été accidentée : elle est aujourd'hui dotée de sa carrosserie d'origine, ce qui est exceptionnel, et présente encore ces modifications.

Après ses premières années d'évolutions pour courir avec l'usine, cette voiture est vendue le 3 septembre 1968 à son premier propriétaire privé, Aldo Manna, de Savigliano (près de Cuneo) et immatriculée CN 185025. Elle est utilisée sur route et cédée le 15 janvier 1977 à Giovanni Giordanengo, de Boves di Cuneo, qui lui-même la revend trois mois plus tard à M. J. S., en Suède. Des photos de la voiture dans un paysage enneigé, prises en 1977 quand son propriétaire en prend livraison, font partie du dossier. Niklas Hannah, consultant suédois d'Artcurial, se souvient avoir vu cette voiture en 1978 dans un atelier du centre de Stockholm, après son arrivée d'Italie. La voiture, qui avait encore les ailes élargies, les jantes de plus gros diamètre, et des ouvertures spéciales sur la carrosserie, va être préparée pour courir par son propriétaire suédois qui nous a confirmé qu'il avait ajouté un aileron à l'avant et à l'arrière ainsi qu'un arceau et un moteur Chevrolet 350. A la suite de cette préparation, elle est utilisée en 1981 dans une course historique sur le circuit de Falkenberg, entre les mains du pilote professionnel Rune Tobiasson qui termine devant David Piper et sa Ferrari P3. Après la course, la Bizzarrini est acquise par son propriétaire actuel en 1983 qui

>>>De Dion rear axle and the rubber bushings were replaced by bronze items. Openings were cut into the body to reduce its weight, and the car was fitted with wider (9.5in) rear wheels, making it necessary to extend the wheel arches: this modification can be seen in photographs of the car taken at the Mugello circuit from 1967 onwards, where the aluminium is still bare, prior to being painted. Campagnolo brakes were also fitted.

The car was used at first by Giotto Bizzarrini, probably with 'Prova' plates, before being registered in April 1966 with the number LI 84127 in the name of the company CMC Vignone Lichio (as is corroborated by the Carta di circolazione), at the same address as the Bizzarrini factory on the via Filippo Venuti in Livorno. This was one of Giotto Bizzarrini's companies and he therefore continued to use the car.

In 1966 and 1967, when its specification was still very close to the 'Strada' model, it was entered in hill climbs with the drivers Franco Failli and Gian Carlo Naddeo. The racing career of this car took on a whole new dimension when it was entered by the factory in the 1967 Mugello 500 km road race, a race similar to the Targa Florio. We have the car's entry sheet, where it is entered by 'Prototipi Bizzarrini S.p.A': this clearly shows that the car was entered by the factory. And, because of the extremely hot weather (44°C), and special measures were taken to cool the engine and brakes: additional

scoops were fitted pre-race, together with a horizontal air intake on the bonnet. This is the only Bizzarrini or Iso A3C with this additional vent. As can be seen from the photographs taken in period, it has a few dents but has never been involved in an accident; it still has its original body, complete with these modifications.

After its early development years, racing for the factory, this car was sold on 3 September 1968 to its first private owner by Prototipi Bizzarrini S.p.A. to Aldo Manna from Savigliano (near Cuneo) and registered as CN 185025. It was driven on the road and sold on 15 January 1977 to Giovanni Giordanengo, from Boves di Cuneo, who in turn sold it three months later to M. J. S., in Sweden. Photographs of the car in a snow-covered landscape, taken in 1977 when its owner took delivery of it, are included in its history file, and Niklas Hannah, a specialist at Artcurial, recalls seeing the car in 1978 at a workshop in central Stockholm, after it had arrived from Italy. The car, which still had its extended wheel arches, wider wheels and the special openings let into the body, was there to be prepared for competition use by its Swedish owner, who confirmed that he later added front and rear spoilers, a roll bar and a Chevrolet 350 engine. Following this work, it took part in 1981 in a historic race at the Falkenberg circuit, driven by the professional racing driver Rune Tobiasson, who finished in front of David Piper



23rd July 1967 - Coppa Emilio Materazzi, Mugello 500kms road race, Driver GianCarlo Naddeo © DR



11/09/1966, Coppa dell Cimino Hillclimb, Viterbo, Driven by Franco Failli, 1st in Class © DR



23/07/1967 - Coppa Emilio Materazzi, Mugello 500kms road race, mechanics working on the car in heat (44 C°), Weber set up and recent wheel-arch extension are clearly visible ©DR



#0266 and #0242 in the factory, summer 1967, after the Mugello race as the third bonnet slit is on the car by now. Webers carburettors can be clearly seen on 0242 © DR



Falkenberg circuit, Summer 1981, with driver Rune Tobiasson, 2nd overall behind David Piper's's Ferrari P3 © DR

en effectue l'importation officielle et paye les droits de douane en novembre 1986. Collectionneur de Bizzarrini et spécialiste de la marque, il souhaitait utiliser cette voiture pour la compétition historique mais n'a pu réaliser ce vœu. Quelques travaux ont été effectués, comme le démontage des deux réservoirs latéraux pour des raisons de sécurité, ce qui a laissé la place à des échappements latéraux. Le capot n'est pas articulé à l'avant comme sur les Bizzarrini standard et se lève d'une pièce. Par ailleurs, cette voiture n'a jamais été immatriculée en Suède et porte encore ses plaques de Cuneo.

Le propriétaire suédois, un passionné qui a participé à de nombreuses compétitions historiques en particulier avec une Ginetta, avait l'intention de restaurer cette voiture qu'il a conservée avec soin. C'est chez lui que l'équipe d'Artcurial l'a découverte il y a 15 ans mais aujourd'hui, prenant de l'âge et n'ayant plus la possibilité de mener à bien la remise en état envisagée, le propriétaire a décidé de s'en séparer. Cette Bizzarrini a pu être remise en route en 2025 par notre équipe technique et se présente en état de fonctionnement. >>>

and his Ferrari P3. After the race, the car was bought by its current owner in 1983, who officially imported the car and paid the customs duties in November 1986. A Bizzarrini collector and specialist in the marque, he wanted to use the car in historic racing events, but was unable to fulfil this wish. Some jobs were carried out, including removing the twin fuel tanks on each side for safety reasons, making way for a pair of side-mounted exhausts. Unlike standard Bizzarrinis, the bonnet is not front-hinged and

lifts up in one piece. The car has never been registered in Sweden and still has its number plates from Cuneo.

Its Swedish owner, an enthusiast who has competed in many historic races, in particular with a Ginetta, intended to restore the car, and looked after it carefully. The Artcurial team discovered the car at his home 15 years ago but today, growing older and no longer able to carry out the restoration he had envisaged, he has decided to part with it. Our technical staff were >>>



>>>Elle nécessitera néanmoins une révision sérieuse avant de pouvoir être utilisée normalement.

Elle est aujourd'hui dans un état remarquablement préservé. Certaines pièces d'origine qui avaient été démontées par l'actuel propriétaire seront à récupérer auprès de ce dernier. La voiture est accompagnée de son dossier historique comportant notamment son *Libretto* italien original d'époque, ce qui est exceptionnel. Les Bizzarrini/Iso A3C à carrosserie aluminium authentiques sont extrêmement rares. Le fait que cet exemplaire ait été préparée pour participer à des courses importantes à l'époque la rend encore plus désirable, sans parler de son histoire limpide depuis le début. Il n'y aurait aujourd'hui que deux exemplaires de Corsa encore en existence avec leur carrosserie d'origine. Sur les quelques neuf autres voitures

produites et préparées par l'usine, plusieurs ont en effet été accidentées ou recarrossées. Exceptionnelle par sa provenance, l'exclusivité de sa carrosserie aluminium originale, son authenticité indiscutable, son histoire limpide et son état de conservation, cette Bizzarrini est éligible aux plus prestigieux événements historiques, qu'il s'agisse d'épreuves sur circuit ou de concours d'élégance.

Palmarès

- Avril 1966, course de côte de Montefiascone, pilote Franco Failli
- Septembre 1966, course de côte de Coppa Cimino, pilote Franco Failli
- 1967, circuit de Monza
- 23 juillet 1967, 500 Km du Mugello, 42^{ème} au classement général, cinquième de catégorie, pilote Gian Carlo Naddeo

>>>able to start up the car in 2025 and it is in running order, but it will need a thorough overhaul before being used as normal. It is in remarkably well-preserved condition. Some original spare parts which were removed by the current owner will have to be collected from the latter. It comes with its history file, including, exceptionally, its original Italian Libretto from the period.

Genuine aluminium-bodied Bizzarrini/Iso A3Cs are extremely rare, and the fact that this car was prepared for racing in period makes it even more desirable. It is believed that only two 'Corsa' models remain in existence today with their original bodywork. Of the nine other cars built and prepared by the factory, several were damaged in accidents or rebodied. With its exceptional

provenance, history and condition, this Bizzarrini is eligible for the most prestigious historic events, whether races on track or concours d'élégance. Exceptional in terms of its provenance, the exclusivity of its original aluminium bodywork, its indisputable authenticity, its clear history and its state of preservation, this Bizzarrini is eligible for the most prestigious historic events, whether circuit races or concours d'élégance .

Results in competition

- April 1966, Montefiascone hill climb, driver Franco Failli
- September 1966, Coppa Cimino hill climb, driver Franco Failli
- 1967, Monza Circuit
- 23 July 1967, Mugello 500 Km, 42nd overall, fifth in class, driver Gian Carlo Naddeo.



1958 JAGUAR XK150 3,4L S ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° T831358DN
Moteur n° VS-1409-9

90.000 - 130.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Seulement 846 exemplaires
- Matching numbers
- Près de 47.000 € de factures récentes

- Only 846 examples produced
- Matching numbers
- Recent invoices of almost €47,000

Seul un S barré sur le haut des portes distingue extérieurement l'XK150 S des autres versions. Cette discrétion apparente abrite pourtant une mécanique nettement plus pointue, délivrant 250cv SAE dans la version 3.4L grâce à la fameuse culasse « straight port », alimentée par trois SU HD8. Seuls 846 roadsters 3.4S conduits à gauche seront produits et celui que nous présentons est l'un d'eux. Vendu neuf le 30 septembre 1958 à un habitant d'Hollywood en Californie, il était à l'origine « Costwold blue » avec intérieur bleu ciel et capote assortie. Collectionneur exigeant, son actuel propriétaire l'a déniché en 2015 chez Thiesen en Allemagne, après une recherche active. La voiture avait été restaurée dans son actuelle configuration, et, chose importante, elle était toujours équipée de son moteur 3.4S d'origine, ainsi que de

la boîte avec overdrive. En 2019, 4 jantes neuves, chaussées de pneus neufs furent montées en même temps qu'une révision générale effectuée au célèbre Atelier Harper. C'est ce spécialiste renommé qui s'est chargé de la réfection complète du moteur en 2024 et à l'occasion le système de freinage a été refait, avec adoption d'étriers plus performants par sécurité. Les trains roulants furent révisés et réglés à la même occasion et le total des travaux avoisine les 42.000 €. L'essai réalisé a donné toute satisfaction et le rodage moteur sera à achever. Rare, performant et recherché, ce beau roadster mérite de rejoindre une collection sélective.

Only an "S" badge on top of the doors distinguishes the XK150 S from other versions externally. Although, this apparent distinction conceals a significantly more sophisticated engine, producing 250 hp SAE in the 3.4 L version thanks to the renowned "straight port" cylinder head, powered by three SU HD8 carburetors. Only 846 left-hand drive 3.4S roadster examples were produced and this particular example is one of them. Sold new on the 30th September 1958 to a resident of Hollywood (California), it was originally in Costwold blue colour with a sky-blue interior and matching soft top.

As a discerning collector, its current owner discovered it in 2015 at Thiesen in Germany after actively searching for one. The car was restored to its current

configuration and crucially, still retained its original 3.4S engine and overdrive gearbox. In 2019, four new wheels with new tyres were fitted, along with a complete overhaul carried out at the renowned Harper workshop. This respected specialist undertook a full engine rebuild in 2024, as well as the braking system which was redone (with the adoption of higher-performance callipers for safety purposes). The suspension and running gear were also redone and adjusted at the same time. The total cost of this work is approximately €42,000. The test drive proved entirely satisfactory, with the engine running-in period still to be completed. Rare, high-performing and highly sought-after, this beautiful roadster deserves a place in a select collection.



2011 FIAT 695 ABARTH TRIBUTO FERRARI #1047 / 1199

Carte grise française
French title
 Châssis n° ZFA31200000782735
 30.000 - 50.000 €
 Sans réserve / **No reserve**

- Même famille depuis l'origine
- Moins de 11 000 km d'origine
- Entretien effectué en 2024

- Same family since new
- Original mileage of less than 11,000 km
- Serviced in 2024

Véritable hommage à la marque au cheval cabré, la 695 Abarth Tributo Ferrari est un véritable collector qui bénéficiait d'une puissance de 180cv, soit 45 de plus que la version normale, de freins améliorés, de suspensions retravaillées, et d'une boîte de vitesses robotisée avec commandes au volant. Esthétiquement, ses attributs aérodynamiques sont exacerbés, les coques de rétroviseurs sont en carbone et les jantes de 17" inspirée de Ferrari. A bord, l'ambiance est également tournée vers Maranello avec des sièges baquets en cuir et carbone et une instrumentation spécifique. L'exemplaire présenté porte le numéro 1047 sur une série limitée à 1199 exemplaires dans la fameuse teinte « Rosso Corsa », ainsi que le rappelle une plaque fixée dans l'habitacle. Immatriculé le

23 novembre 2011, cet exemplaire a été vendu neuf en France au beau-père de l'actuel propriétaire qui lui a transmis le véhicule en 2018. Utilisé avec parcimonie et toujours garé au sec, il a bénéficié d'un entretien régulier justifié par un dossier de factures incluant le remplacement de la courroie de distribution en novembre 2020 à 10 027 km, puis une révision en septembre 2024 à 10 856 km. La voiture totalise aujourd'hui moins de 11 000 km d'origine et affiche un état de préservation en adéquation avec ce faible kilométrage ; elle dispose de ses carnets, du double des clés et même des trousses à outils au marquage spécifique. Déjà recherché, ce véritable collector l'est plus encore avec un historique aussi limpide et si peu kilométré, n'attendez pas davantage !

As an authentic tribute to the Prancing Horse brand, the 695 Abarth Tributo Ferrari is a genuine collector's car which boasted 180 hp (45 more than the standard version), upgraded brakes, enhanced suspensions and a robotised gearbox with paddle shifts on the steering wheel. Aesthetically, its aerodynamic features were enhanced: carbon fibre mirror caps and 17" Ferrari-inspired wheels. As for the interior, the atmosphere is also reminiscent of Maranello and features leather and carbon fibre bucket seats, as well as specific instrumentation. This particular example bears the number 1047 (out of a limited series of 1,199 units), finished in the famous "Rosso Corsa" colour, as indicated by the plate fitted inside the car.

First registered on the 23rd November 2011, this example was sold new in France to the current owner's father-in-law who passed it on to him in 2018. The car was barely driven, always stored in a dry garage and regularly serviced; the latter is documented by a file of invoices which includes the replacement of the timing belt in November 2020 at 10,027 km, followed by a service in September 2024 at 10,856 km. The car now has a mileage of less than 11,000 original kilometres and is in excellent original condition, consistent with its low mileage. It comes with its original logbooks, two sets of keys and even the tool kits with their specific markings. Already highly sought-after, this authentic piece of collection is even more desirable with such a clear history and exceptionally low mileage. Do not miss this opportunity!



1965 ABARTH-SIMCA 2000 GT

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 136/0118

150.000 - 200.000 €

- Rarissime, moins de 50 exemplaires produits (et une dizaine à nez long)
- Voiture probablement d'usine à l'origine
- Un des derniers exemplaires construits
- Provenant d'une importante collection d'Abarth allemande

- Extremely rare, less than 50 examples produced (and around 10 with a long nose)
- Probably a works car when new
- One of the last examples built
- From a major German Abarth collection



Comme nous l'apprend une copie de son Cronologico italien d'origine, cette voiture a été immatriculée le 26 juin 1965 sous le numéro TO 721276 et au nom de « S.p.A Abarth », Corso Marche à Turin, ce qui laisse supposer qu'il s'agit d'une voiture d'usine. C'est une des dernières Abarth-Simca 2000 GT fabriquées et elle est équipée du nez long à capot intégral dont seuls seraient dotés une dizaine d'exemplaires sur les moins de 50 produits, selon l'ouvrage « The Italian Car Registry » de John de Boer, 1994.

Les Abarth-Simca engagées en 1965 par l'usine sont rares et il est possible que cette voiture soit celle utilisée le 4 juillet par Herbert Demetz dans la course de côte de Bolzano qu'il remporte devant une

autre voiture d'usine, immatriculée TO 705732. Elle pourrait également être celle de Demetz à la course d'Ollon-Villars, un mois plus tard en Suisse, et celle de Jochen Rindt lors de la course sur l'aéroport de Kranebitten qu'il gagne en octobre 1965 près d'Innsbruck.

Par la suite, cette voiture est exportée aux États-Unis et on la retrouve chez Steven T. Knee, grand spécialiste Abarth basé au Nouveau Mexique, qui tenait le registre historique américain à cette époque. Il l'immatricule à son nom et la garde jusqu'en 1994. Elle passe ensuite entre les mains d'un certain M. Schoen avant d'être achetée par un grand amateur Belge qui la rapatrie en Europe. Ce dernier la vend ensuite à un

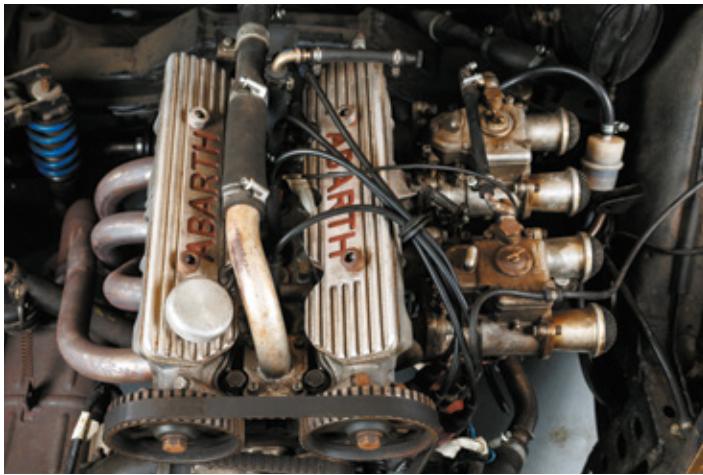
As we can see from a copy of its original Italian Cronologico, this car was registered on the 26th of June 1965 bearing the number TO 721276 and in the name of 'S.p.A Abarth', Corso Marche in Turin, which suggests that it is a factory car. It is one of the last Abarth-Simca 2000 GT cars manufactured and is fitted with a long nose featuring an integral bonnet, of which only about ten of the less than 50 produced are believed to have been fitted, according to John de Boer's 1994 book 'The Italian Car Registry'.

Factory-built Abarth-Simca cars competing in 1965 are rare and it is possible that this car was the one driven by Herbert Demetz on the 4th of July in the Bolzano

hill climb, which he won ahead of another factory car, registered TO 705732.

It could also be Demetz's car in the Ollon-Villars race a month later in Switzerland, and Jochen Rindt's car in the race at Kranebitten Airport, which he won in October 1965 near Innsbruck.

The car was then exported to the United States and ended up with Steven T. Knee, a leading Abarth specialist based in New Mexico, who held the American historical register at the time. He registered it in his name and kept it until 1994. It then passed into the hands of a certain Mr Schoen before being purchased by a Belgian enthusiast who brought



spécialiste belge d'Abarth et, c'est auprès de lui que l'actuel propriétaire allemand, un des plus importants collectionneurs d'Abarth en Europe, en fait l'acquisition dans les années 2000. La voiture était alors conduite à droite, mais on pouvait voir qu'elle avait encore du côté gauche un repose pied, et des traces de l'installation d'un volant au préalable. Notre collectionneur fit remettre le volant du côté gauche, comme à l'origine, par le spécialiste qui lui avait vendu la voiture.

Affichant la patine d'une restauration ancienne, cette Abarth-Simca 2000 GT est actuellement dotée d'un moteur de Fiat 132 doté de couvre-culasse Abarth, à la place du 4-cylindres d'origine qui souffrait d'une grande fragilité. Rare et originale, cette voiture sportive et élégante constitue la monture idéale pour les rassemblements historiques, rallies ou concours les plus variés.

it back to Europe. The latter then sold it to a Belgian Abarth specialist, from whom the current German owner, one of the most important Abarth collectors in Europe, acquired it in the 2000s. The car was then right-hand drive, but you could see that it still had a footrest on the left side and evidence of a steering wheel having been installed previously. Our collector had the steering wheel put back on the left, as it was originally, by the specialist who sold him the car.

Showcasing the patina of an old restoration, this Abarth-Simca 2000 GT is currently fitted with a Fiat 132 engine with Abarth cylinder head covers, replacing the original 4-cylinder engine, which was very fragile. Rare and original, this sporty and elegant car is the ideal vehicle for a wide variety of historic events, rallies and concours.



1979 BMW 530 PRODUCTION - TEAM JMS RACING

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

80.000 - 120.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• 2^{ème} du Championnat de France 1980

• Restauration complète documentée

• Pilotée par C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R. Metge, J.L. Schlesser

• 2nd in the 1980 French Championship

• Complete documented restoration

• Driven by C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R. Metge, J.L. Schlesser



Lancé en 1976 à l'initiative du pilote Claude Ballot Lena, et de Daniel Boutonnet, alors journaliste pour l'Equipe, le Championnat de France des voitures de production visait à attirer des pilotes renommés sur les circuits de l'hexagone. Cette formule offrait un compromis entre spectacle, variété de plateau, performances et coût de revient qui lui assura un écho considérable auprès des médias et du public. Ainsi, les plus grands pilotes français, y compris les vedettes de F1, firent des incursions dans ce championnat de premier plan.

L'exemplaire présenté en est une parfaite illustration, puisque plusieurs grands noms du sport automobile se succédèrent à son volant, tels, C. Ballot Lena, J.C. Andruet, R. Metge ou encore J.L. Schlesser. Elle participa à trois reprises aux 24 Heures de Spa entre 1979 et 1981, remportant la troisième place en

1980, sous les couleurs du sponsor Iso Roulement. La même année, elle terminait deuxième du Championnat de France de Production aux mains de son pilote, Claude Ballot Lena. Pour les années 1981 et 82, la voiture passait aux couleurs Marlboro et le détail de ses résultats est disponible au dossier. Elle a ensuite poursuivi sa carrière en course de côte avec Didier Claudon. Son précédent propriétaire, amateur de voitures de compétition, a acheté cet exemplaire et s'est lancé en 2016 dans une restauration complète, avec l'aide de José Rocher qui avait à l'époque conçu la voiture. La carrosserie a été entièrement mise à nu et remise aux couleurs d'origine de l'année 1980. Un arceau sur mesure, aux normes actuelles FIA, a été réalisé. La mécanique, un 2.8L préparé par Luigi, a été entièrement reconstruite et adopte une alimentation par 3 carburateurs Weber de 48, pour une puissance

Launched in 1976 following an initiative from Claude Ballot Lena, experienced endurance racing driver and at the time journalist at l'Equipe, the French Touring Car Championship was designed to attract renowned drivers on racing circuits across France. This formula offered a good compromise between entertainment, diversity on the grid, performances and costs, which was very well received by the media and the general public. As a result, the greatest French drivers including F1 stars made their way into this well-respected championship.

This specific machine is a perfect example of the latter, since several great names in motor sport had the chance to drive it, such as C. Ballot Lena, J. C. Andruet, R. Metge or J. L. Schlesser. It also took part in the 24 Hours of Spa

three times between 1979 and 1981, with a 3rd place podium in 1980 under the ISO Roulement sponsor livery. It took second place in the French Touring Car Championship the same year with Claude Ballot Lena at the wheel. The car was changed into a Marlboro livery in 1981 and 1982, with details of the results available in the file. Its career then carried on into hill climbing events with Didier Claudon.

As a racing car enthusiast himself, the previous owner bought the car and carried out a complete restoration in 2016 with the help of Jose Rocher who designed it at the time. The bodywork was entirely stripped down and restored to its original 1980 colours. A customised FIA approved roll bar was made. The 2.8L engine prepared by Luigi was completely rebuilt



En plein championnat de France © DR



© DR

estimée à environ 280 cv. Bien évidemment, la boîte de vitesses, le pont, les suspensions, les trains roulants ou encore les gros freins ont été remis à neuf. Cette restauration complète achevée en 2020, dont témoigne un dossier de factures et de photos, a été menée avec grand soin. Acquisée à Rétromobile en 2020 par un pilote qui a finalement fait le choix de se concentrer sur les rallyes, elle n'a pas été engagée en compétition et n'a que peu roulé depuis sa remise en état. Il reviendra donc à son nouveau propriétaire, après une révision d'usage, de profiter des performances exceptionnelles qu'offre cette voiture de course authentique et emblématique.

and is now fueled by 3 Weber 48 carburetors with an estimated power of 280hp. The 3L engine prepared by Danielson, which was fitted into the car for various events, will be included in the sale and will have to be fully restored. Naturally, the gearbox, the axle, suspensions, the running gear and even the big brakes have been refurbished. As evidenced by a folder of invoices and pictures, this complete restoration, finished in 2020, has been done to the highest standard. Acquired at Rétromobile in 2020 by a pilot who ultimately decided to focus on rallies, it has not been entered in any competitions and has seen little use since its restoration. It will therefore be up to its new owner, after a routine service, to enjoy the exceptional performance offered by this authentic and emblematic racing car.



© DR

1983 LANCIA LC2/83 PROTOTYPE

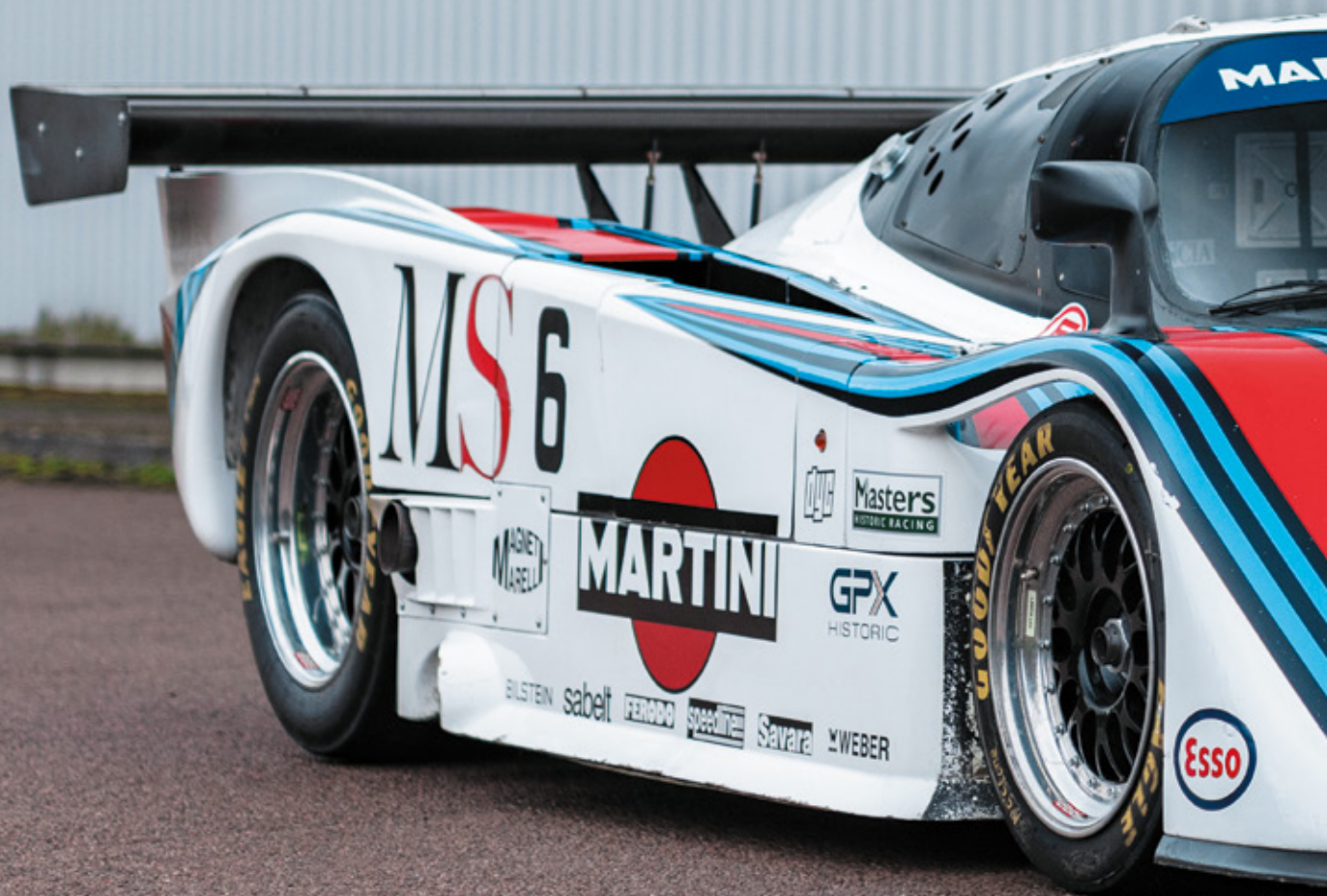
Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 0001

1.800.000 - 2.400.000 €

- Une des quatre Lancia LC2 Groupe C, entièrement restaurée
- La première construite
- Une des voitures les plus brillantes de son époque
- Éligible dans toutes les grandes compétitions historiques accueillant les Groupe C
- Une des voitures les plus mythiques de Groupe C

- *One of the four Lancia LC2 Group C cars, completely restored*
- *The first LC2 built*
- *One of the most brilliant cars of its time*
- *Eligible for all the major historic events open to Group C cars*
- *One of the most iconic cars in Group C*



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

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

La voiture que nous proposons est exceptionnelle, car il s'agit de la première Lancia LC2 produite, elle-même étant la seule véritable voiture de Groupe C italienne. Après la barquette LCI, voiture de transition issue de la Beta Montecarlo et ayant obtenu d'excellents résultats en 1982 en Groupe 6, Lancia décide de mettre au point un prototype répondant aux exigences du Groupe

C, fermé et conforme aux limites de consommation. La LC2 qui voit le jour est dotée d'une structure complexe en alliage léger conçue et fabriquée par Dallara, habillée d'une carrosserie en Kevlar et fibre de verre dont l'aérodynamique fait l'objet d'études poussées pour optimiser l'effet de sol. Et surtout le moteur, qui change complètement du 4-cylindres 2 litres de la LCI, est emprunté>>>

The car we are offering for sale is exceptional, as it is the first Lancia LC2 built, itself the only true Italian Group C car. After the open-cockpit LCI sports car, a transitional model developed from the Beta Montecarlo which achieved excellent results in Group 6 in 1982, Lancia decided to develop a prototype that met the requirements for Group C, with

closed bodywork and respecting the limits on fuel consumption. The LC2 that emerged had a complex light-alloy structure designed and built by Dallara, fitted with Kevlar and carbon-fibre bodywork, the aerodynamics of which had been extensively studied to optimise the ground effect. Above all, its engine marked a radical departure from the 2-litre 4-cylinder fitted to >>>



>>> à la Ferrari 308 GTBi Quattrovalvole (la voiture s'est d'ailleurs appelée « Ferrari-Lancia » au tout début de sa carrière). Il est modifié par Abarth qui en réduit la cylindrée à 2,6 litres tout en l'équipant de deux compresseurs KKK, ce qui permet de faire passer la puissance à 700 ch à 9 000 tr/min. La cylindrée montera par la suite à 3 litres et la puissance à 800 ch, plus que les redoutables Porsche 956. Ainsi la Lancia LC2, avec sa célèbre livrée Martini Racing à bandes rouges et bleues, est à la fois légère et puissante, ce qui en fait une des voitures les plus rapides du plateau, comme en témoignent les 398 km/h atteints en 1985 sur la ligne droite de Hunaudières, alors dénuée de chicanes. Malheureusement, la LC2 souffre de problèmes de fiabilité qui l'empêchent d'obtenir les résultats qui soient à la hauteur de ses qualités. Lancia la confie aux meilleurs pilotes d'endurance, comme Alessandro Nannini, Ricardo Patrese, Piercarlo Ghinzani, Michele Alboreto, Teo Fabi, Mauro Baldi, Andreas de Cesaris ou des Français comme Jean-Claude Andruet et Henri Pescarolo et elle va tout de même signer trois victoires au cours de sa

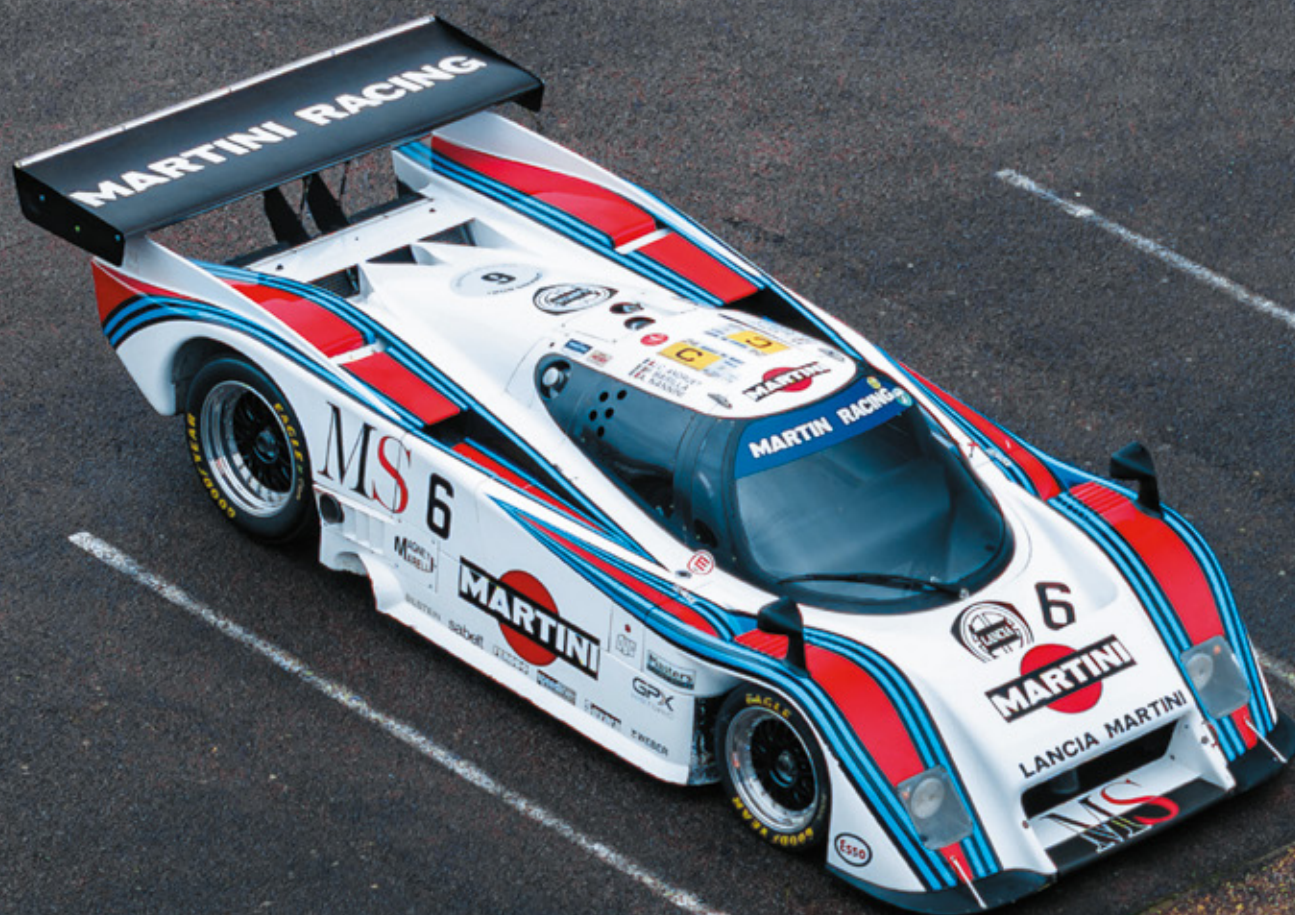
carrière en Groupe C, en 1983 à Imola, en 1984 à Kyalami et en 1985 à Spa-Francorchamps.

La première apparition de la LC2 en compétition a lieu en avril 1983 aux 1000 Km de Monza, avec une neuvième place pour Patrese et Alboreto. Les 24 Heures du Mans se soldent par des abandons malgré un deuxième temps aux essais et les meilleurs résultats de la saison sont une victoire en octobre à Imola et une deuxième place au Mugello et à Kyalami. L'année suivante, La LC2 obtient une troisième place encourageante à la première manche à Monza, suivie d'une autre troisième place au Nürburgring mais il faut attendre la fin de la saison pour un doublé à Kyalami. Les 24 Heures du Mans témoignent d'un progrès par rapport à 1983 avec pour la LC2 de Wollek et Nannini une pole-position et un record du tour en course dont elle occupe la tête au petit matin avant de souffrir de problèmes de boîte qui la relèguent en huitième position. Mais au moins est-elle présente à l'arrivée. Dernière saison officielle complète de la LC2, 1985 est encore sous la domination des Porsche : en plus d'une victoire à Spa, les Lancia remportent trois>>>

>>> the LC1 and was taken from the Ferrari 308 GTBi Quattrovalvole (indeed, the car was known as the 'Ferrari-Lancia' at the start of its career). It was modified by Abarth, who reduced its displacement to 2.6 litres and fitted two KKK turbochargers, raising the power output to 700bhp at 9000rpm. This was later increased to 3 litres, to produce 800bhp, more than the formidable Porsche 956s. In its famous Martini Racing colours with red and blue stripes, the Lancia LC2 was both light and powerful, making it one of the fastest cars on the grid, as could be seen from the 398kph (247mph) it reached in 1985 on the Hunaudières straight, which had no chicanes at the time. Unfortunately, the LC2 suffered from reliability issues which prevented it from obtaining results to match its qualities. Lancia entrusted the car to the top endurance drivers, including Alessandro Nannini, Ricardo Patrese, Piercarlo Ghinzani, Michele Alboreto, Teo Fabi, Mauro Baldi and Andreas de Cesaris, as well as the French drivers

Jean-Claude Andruet and Henri Pescarolo, and it nonetheless won three races during its career in Group C: at Imola in 1983, at Kyalami in 1984 and at Spa-Francorchamps in 1985.

The LC2 made its competition debut in April 1983 at the 1000 Kilometres of Monza, with ninth place for Patrese and Alboreto. The 24 Hours of Le Mans ended with the LC2s retiring, despite posting the second-fastest time in qualifying, and their best results during the season were a win at Imola in October and second places at Mugello and Kyalami. The following year, the LC2 achieved an encouraging third place in the first round at Monza, followed by a further third place at the Nürburgring, but it would be the end of the season before Lancia took the first two places at Kyalami. At the 24 Hours of Le Mans Lancia made progress compared to 1983, with Wollek and Nannini's LC2 starting on pole and setting a lap record during the race, which it led in the early hours of the morning, before suffering from gearbox problems which relegated it to eighth place. But at least it >>>





La Lancia LC2/0001 aux 24 Heures du Mans 1983 © DPPI



La Lancia LC2/0001 aux 24 Heures du Mans 1983 © DPPI

>>> troisièmes places (Monza, Silverstone et Brands Hatch) et les 24 Heures du Mans voient deux LC2 à l'arrivée, sixième (Wollek-Nannini-Cesario) et septième (Pescarolo-Baldi).

En fait, ce prototype n'a pas pu bénéficier de la mise au point qu'il nécessitait pour vaincre ses problèmes de fiabilité, mais il reste un des plus brillants et des plus fascinants de son époque.

La voiture que nous proposons est le tout premier châssis LC2 produit, sur les sept exemplaires d'usine fabriqués. Elle a participé aux essais des 1000 Km de Monza en avril 1983 mais, sortie de la piste par Ghinzani suite à un éclatement de pneu, elle n'a pas pris part à la course. On l'a revue ensuite en juin aux 24 Heures du Mans, entre les mains d'Alessandro Nannini, Jean-Claude Andruet et Paolo Barilla, avec pour mission aux essais non pas de chercher le meilleur temps, mais d'effectuer des tests d'endurance. Pendant la course, elle a été contrainte à l'abandon à la treizième heure à cause d'une

défaillance de turbo.

Après sa carrière en compétition, cette voiture a fait partie de la collection de Yoshijuki Hayashi. Elle a bénéficié d'une restauration complète et se présente en superbe état, avec sa carrosserie fluide autour d'une structure sophistiquée, son habitacle digne d'un avion de chasse, son impressionnant moteur double turbo, ses célèbres couleurs Martini, son numéro 6 du Mans 1983 et le nom des pilotes de cette même épreuve. Accompagnée d'un certificat d'authenticité de Lancia Classiche, elle est prête à prendre part aux épreuves ouvertes au Groupe C, sachant qu'elle est éligible en particulier au Mans Classic, au Group C Racing by Peter Auto, au Gulf Historic, aux Masters Endurance Legends USA, au Daytona Classic 24 Hours by HSR, à la Rolex Monterey Motorsports Reunion et au Sebring 12 Hour by HSR. Un crack test complet de la voiture, daté de février 2025, vient d'être réalisé par ITC. Cette voiture, prête à courir et qui sera vendue avec un set de roues slick, constitue l'occasion

>>> made it over the finish line! 1985 was the last full official season for the LC2 and was again dominated by Porsche, but as well as a win at Spa, Lancia achieved three third places (Monza, Silverstone and Brands Hatch) and two LC2s crossed the line at Le Mans, finishing sixth (Wollek-Nannini-Cesario) and seventh (Pescarolo-Baldi).

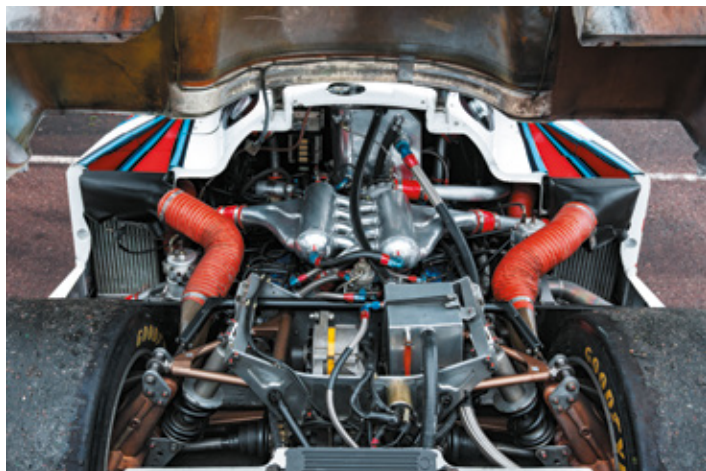
In truth, the sports prototype never benefitted from the development work needed to overcome its reliability issues, but it remains one of the most brilliant and fascinating cars of its time.

The car we are offering for sale is the first LC2 chassis ever built, from the seven works cars produced. It took part in testing for the 1000 Kilometres of Monza in April 1983 but came off the track following a burst tyre when Ghinzani was driving, and did not compete in the actual race. It was next seen in June at the 24 Hours of Le Mans, driven by Nannini, Andruet and Barilla, with the task in qualifying not of setting

the fastest time, but of performing endurance tests. During the race, it was forced to retire during the 13th hour due to a turbocharger failure.

After its competition career, the car became part of Yoshijuki Hayashi's collection. It has been given completely restored and is in superb condition, with its flowing body built around a complex structure, cockpit worthy of a fighter jet, impressive twin-turbo engine, famous Martini colours and the racing number 6 from Le Mans in 1983, together with the names of its drivers in the race. Sold with a certificate of authenticity from Lancia Classiche, it is ready to take part in the events open to Group C cars, and in particular; it is eligible for Le Mans Classic, the Group C Racing Series by Peter Auto, the Gulf Historic GP Revival, the Masters Endurance Legends USA, the HSR Daytona Classic 24 Hours, the Rolex Monterey Motorsports Reunion and the HSR Classic 12 Hour at Sebring. A complete crack test of the car, dating from February 2025,





extrêmement rare d'acquiescer une authentique Lancia Groupe C d'usine, voiture qui a marqué son époque par ses performances hors du commun et qui continuera à défendre brillamment les couleurs de la marque lors des compétitions historiques

has just been carried out by ITC. Ready to race and supplied with a set of slicks, this car represents an extremely rare opportunity to acquire a genuine works Lancia Group C, which left its mark on its era thanks to its extraordinary performance and will continue to uphold the honour of the marque at historic events.



1996 LAMBORGHINI DIABLO SV-R

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° ZAE9DE22A0TLA12587

420.000 - 560.000 €

• Ayant couru avec Max Cohen
Olivar

• Ex-Shalom Racing

• Vendue neuve à Paris

• Matching numbers

• *Having raced with Max Cohen
Olivar*

• *Ex-Shalom Racing*

• *Sold new in Paris*

• *Matching numbers*



Présentée en 1996, la Lamborghini Diablo SV-R marque une étape importante dans l'histoire sportive de la marque. Conçue spécifiquement pour la compétition, elle est la première Lamborghini moderne développée dans le cadre

d'un programme de course client officiel. Dérivée de la Diablo SV, la SV-R s'en distingue profondément par son orientation exclusivement circuit et par ses évolutions techniques ciblées.>>>

Introduced in 1996, the Lamborghini Diablo SV-R represented an important milestone in the brand's motorsport history. Designed specifically for racing, it was the first modern Lamborghini

developed as part of an official customer racing programme. Derived from the Diablo SV, the SV-R was radically different, with its exclusive focus on motor sport and targeted technical developments.>>>





>>>La mécanique repose sur le V12 atmosphérique Lamborghini de 5,7 litres, installé en position longitudinale arrière. Développant environ 540 chevaux, ce moteur bénéficie d'une mise au point spécifique pour un usage intensif sur piste. La transmission est confiée à une boîte manuelle à cinq rapports, envoyant la puissance aux seules roues arrière, conformément à l'architecture la plus pure et la plus exigeante pour le pilotage.

L'allègement est au cœur du projet. Débarrassée de tout équipement superflu, la Diablo SV-R affiche un poids d'environ 1380 kg, nettement inférieur à celui des versions routières. L'habitacle est entièrement repensé : arceau-cage soudé, siège baquet, harnais, instrumentation simplifiée et absence totale de garnitures ou d'éléments de confort. Chaque composant répond à une fonction précise : performance, sécurité, efficacité.

Sur le plan aérodynamique, la SV-R adopte une configuration radicale. L'imposant aileron arrière réglable, le splitter avant, ainsi que le capot moteur ajouré sont conçus pour améliorer l'appui et le refroidissement lors des longues sessions de course. Le châssis et les suspensions font l'objet de réglages spécifiques, permettant une exploitation optimale sur circuit et une grande précision de conduite.

La Diablo SV-R n'est pas homologuée pour la route. Elle est destinée exclusivement à la Lamborghini Supertrophy, un championnat monotype lancé par la marque afin d'offrir aux pilotes privés un cadre compétitif homogène.

Toutes les voitures sont strictement identiques, garantissant l'égalité mécanique et mettant en avant le talent du pilote.

La production est volontairement limitée à 31 exemplaires, dont 30 livrés à des clients et un conservé par Lamborghini. Cette extrême rareté, associée à son statut de véritable voiture de course usine-client, place aujourd'hui la Diablo SV-R parmi les modèles les plus recherchés de l'ère Diablo.

Acquise neuve à Paris par William Illouz pour participer au Supersport Trophy Lamborghini entre 1996 et 1998, la n°23 sur les 31 exemplaires fabriqués, va participer au Challenge sous les couleurs du Shalom Racing Team. Il s'agit de la première équipe israélienne de sport automobile, fondée en 1996 par Illouz et basée à Jérusalem. Les deux pilotes sont Hichem Ameur et Max Cohen Olivar (20 participations aux 24h du Mans). L'Écurie obtient plusieurs podiums, notamment deux troisièmes places sur le prestigieux circuit de Spa-Francorchamps et une sur le circuit français de Nogaro. Au-delà des résultats sportifs, Shalom Racing a toujours porté un message fort : utiliser le sport comme vecteur de paix, de tolérance et de coexistence entre les cultures et les religions. La voiture est stockée après le Trophy et acquise par le propriétaire actuel. Elle est remise chez SRO au Castellet puis au sein de son atelier dans l'Est qui entretient ses voitures de compétition. La voiture sera livrée avec ses caisses contenant les éléments pour la remettre dans sa configuration route (pare-chocs, équipement intérieur...). Avec ses

>>> *It is powered by Lamborghini's naturally aspirated 5.7-litre V12 engine, mounted transversely at the rear. Producing around 540 horsepower, this engine has been specifically tuned for intensive racing use. It is equipped with a five-speed manual transmission which delivers engine power to the rear wheels only, in line with the purest and most demanding driving architecture fit for racing.*

Weight reduction was a key part of this project. Stripped of all non-essential equipment, the Diablo SV-R weighs around 1,380 kg, significantly less than the road versions. The interior was completely redesigned: welded roll cage, bucket seat, harness, simplified instrumentation and a total absence of trim or comfort features. Each component serves a specific purpose: performance, safety and efficiency.

Aerodynamically, the SV-R features a radical design. The imposing adjustable rear wing, front splitter and perforated bonnet are designed to improve downforce and cooling during long racing sessions. The chassis and suspension have been specifically tuned for optimal performance on track and high precision handling.

The Diablo SV-R is not approved for road use. It is exclusively intended for the Lamborghini Supertrophy, a single-make championship launched by the brand to offer private drivers a consistent racing environment. All cars are strictly

identical, ensuring mechanical equality and highlighting the driver's talent.

Production is deliberately limited to 31 examples, 30 of which were delivered to customers and one retained by Lamborghini. This extreme rarity, combined with its status as a true factory-customer racing car, now places the Diablo SV-R among the most sought-after models of the Diablo era.

Acquired new in Paris by William Illouz to race in the Lamborghini Supersport Trophy between 1996 and 1998, the No. 23 car (one of only 31 ever made) took part in the Challenge under the colours of the Shalom Racing Team. Founded in 1996 by Illouz and based in Jerusalem, this was Israel's first motorsport team. The two drivers are Hichem Ameur and Max Cohen Olivar (20 entries in the 24 Hours of Le Mans). The team has achieved several podium finishes, including two third places on the prestigious Spa-Francorchamps circuit and one on the French circuit of Nogaro. Beyond its sporting results, Shalom Racing has always carried a strong message: to use sport as a vehicle for peace, tolerance and coexistence between cultures and religions. The car was stored after the Trophy and acquired by the current owner. It was kept at SRO in Le Castellet and then in his workshop in the east of France, where he services his racing cars. The car will be delivered with its crates containing all parts

16 640 km au compteur, la voiture démarre mais devra bénéficier d'une révision complète avant de reprendre la piste.

Il s'agit d'une rare opportunité d'acquérir une Diablo SV-R, version la plus extrême du modèle, un des 31 exemplaires ayant participé à l'époque au Philippe Charriol Supersport Trophy. Elle incarne une période charnière où Lamborghini conjugue encore une mécanique V12 atmosphérique, une conception analogique et une approche résolument orientée vers la performance pure.

needed to convert it back to road specification (bumpers, interior equipment, etc.). With a mileage of 16,640 km, the car does start but will need a full service before going back on the track.

This is a rare opportunity to acquire a Diablo SV-R, the most extreme version of this model, one of 31 examples that took part in the Philippe Charriol Supersport Trophy at the time. It symbolises a pivotal era in which Lamborghini still combined a naturally aspirated V12 engine, analogue design and a resolutely performance-oriented approach.



1992 PORSCHE 911 CARRERA RS

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° WPOZZZ96ZNS490825

300.000 - 360.000 €

- Seulement 7 350 km d'origine
- Vendue neuve par le Garage Dizier à Paris
- État de préservation exceptionnel
- Modèle exclusif, documenté, carnet, factures, outils

- Only 7,350 km from new
- Sold new by the Garage Dizier in Paris
- Incredibly original, never restored
- Exclusive model, well documented with service book, invoices, manuals and tools

Le caractère exceptionnel de cette voiture tient dans son kilométrage d'origine : 7 350 km, ce qui lui permet de se présenter dans un état exceptionnel. Sortie d'usine le 5 janvier 1993, cette 964 Carrera RS arbore sa couleur noire (L700) d'origine, avec intérieur noir, sièges baquets bicolores noir et gris et ceintures de sécurité rouges. Parfaitement conforme à sa configuration d'origine, elle est accompagnée d'un dossier complet comprenant notamment la copie de son bon de commande ainsi que de sa facture d'achat neuve auprès du garage Dizier dans le 17^{ème} par un M. Daude le 8 janvier 1993. Elle a ensuite été conservée avec soin par son propriétaire qui n'a roulé que quelques milliers de kilomètres avec la voiture. Elle appartient ensuite à un collectionneur du nord, qui la fait

réviser chez Porsche Rouen IMSA en 2018, alors qu'elle n'avait que 5 050 km. A cette occasion un servo-frein neuf est monté. C'est le premier tampon que contient son carnet d'entretien. En 2021, la voiture change de propriétaire, elle est révisée chez Porsche Sonauto alors qu'elle a 6 991 km, c'est le deuxième tampon qu'on retrouve dans le carnet. Achetée en 2022 alors qu'elle n'affichait que 7 340 km, elle a rejoint la collection d'un important collectionneur Porsche et a fait l'objet en avril 2024 d'une révision complète, effectuée par un spécialiste de la marque dans l'objectif de la meilleure préservation de la voiture.

Modèle d'homologation produit en quantité limitée (2 282 unités dans cette première série), la 964 Carrera RS correspondait à une version sportive de la Carrera 2,

It is its mileage from new – just 7,350km – which makes this car so remarkable and ensures that it is presented in such exceptional condition. This 964 Carrera RS left the factory on 5 January 1993 and is still finished in its original shade of black (L700), with a black interior; black and grey two-tone bucket seats and red seat belts. Entirely to its original specification, it comes with a file including copies of the order form and sales invoice when it was bought new from the Garage Dizier in the 17th arrondissement of Paris by M. Daude on 8 January 1993. It was then carefully looked after by its owner, who only covered a few thousand kilometres with the car. After this, it was owned by a collector from northern France, who had the car serviced by

Porsche Rouen IMSA in 2018, when it had covered only 5,050km. A new brake servo was fitted at this time, and its service book was stamped for the first time. In 2021, the car changed hands and was serviced by Porsche Sonauto, when it had done 6,991km, getting the second stamp in its book. Purchased in 2022 with the odometer reading just 7,340km, it joined the collection of a major Porsche collector and was given a full service in April 2024 by a Porsche specialist, with the aim of keeping the car in the best possible condition.

A homologation model produced in limited quantities (2282 for this first series), the 964 Carrera RS was a high-performance version of the Carrera 2, inspired by the legendary Carrera RS from 1973.





inspirée de la légendaire Carrera RS de 1973. Équipée du moteur 6-cylindres Type M64/03 de 260 ch refroidi par air et forte de mesures d'allègement lui ayant fait gagner quelques 130 kg, cette voiture permettait un pilotage d'une rare intensité. Les exemplaires de ce modèle affichant un kilométrage aussi bas et un état aussi bien préservé sont rarissimes, la plupart d'entre eux ayant été abondamment utilisés ou modifiés. Celui-ci fera donc le bonheur de son propriétaire en lui faisant découvrir les sensations de conduite exceptionnelles procurées par une voiture à peine usagée.

Powered by the 260bhp Type M64/03 air-cooled six-cylinder engine, and with a range of weight-saving measures which allowed a gain of some 130kg, the car offered a driving experience of rare intensity. Examples of this model with such low mileage and in such well-preserved condition are exceedingly rare, most of them having been heavily used or modified. This example is therefore certain to delight its new owner as he discovers the exceptional experience of driving a car that has been barely used.



2006 PORSCHE CARRERA GT

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° WP0ZZZ98Z6L000202

1.300.000 - 1.500.000 €

- Supercar iconique
- Rare teinte Noir Basalte métallisé
- Seulement 21 525 km
- Travaux majeurs récents chez Porsche

- *An iconic supercar*
- *Rare Basalt Black paintwork*
- *Only 21,525km*
- *Recent major work at Porsche*



Véritable vitrine technologique de Porsche, la Carrera GT est d'abord présentée comme Concept Car au Mondial de l'Automobile de 2000, avant d'être commercialisée à partir de 2003 et jusqu'en 2006. Cette Supercar d'exception, destinée à concurrencer les Ferrari Enzo, Mercedes SLR ou Ford GT, cumule

tous les superlatifs, à commencer par ses performances : elle passe de 0 à 100 km/h en 3,9", de 0 à 200 km/h en 9,9" et atteint 330 km/h en vitesse de pointe. Dans la série des Supercars conçues par Porsche, elle succède à la 959 et reçoit une carrosserie mêlant élégance, sportivité et agressivité.>>>

A technological showcase for Porsche, the Carrera GT was first presented as a concept car at the Paris Motor Show in 2000, before being sold between 2003 and 2006. This exceptional supercar, intended to compete with the Ferrari Enzo, Mercedes SLR and Ford GT, was outstanding in every

way, starting with its performance: it could accelerate from 0-100kph in 3.9sec and from 0-200kph in 9.9sec, and boasted a top speed of 330kph. In the series of supercars designed by Porsche, it was a successor to the 959, with a body that combined elegance, sportiness and aggression.>>>





>>> Ses quatre phares sous bulle, sa prise d'air latérale et sa forme effilée sont autant de clins d'œil à celles qui ont marqué l'histoire de la marque en compétition, comme le spider 550 ou la 917, alors que la double bulle de toit se poursuit sur le capot arrière, dans une forme directement inspirée de la course automobile. Ce capot dissimule un moteur V10 à 40 soupapes en position centrale-arrière, d'une cylindrée de 5,7 litres et développant 612 ch à 8 000 tr/mn. D'une façon générale, la voiture reprend des solutions techniques largement éprouvées sur les modèles de course d'endurance, et concentre donc l'expérience sans égale de la marque de Stuttgart. L'aérodynamique a été tout particulièrement soignée : un aileron arrière se lève à partir de 120 km/h et la forme du plancher, qui débouche sur un diffuseur arrière, génère une force d'appui qui augmente évidemment avec la vitesse.

Une attention particulière a été donnée à la légèreté et la voiture ne dépasse pas 1 380 kg, grâce à

l'utilisation extensive de matériaux composites comme le carbone ou, pour le châssis extrêmement rigide, le CFP mis au point par Porsche. La céramique est utilisée pour l'embrayage et les freins, permettant un gain de poids, d'efficacité et de résistance.

Véritable voiture de course adaptée à la route, la Carrera GT ne néglige pourtant pas les équipements de confort. Dans un habitacle fait de carbone, de cuir et de magnésium galvanisé, les occupants bénéficient de la climatisation, d'un système audio sophistiqué et d'un GPS, alors que le toit en deux parties en carbone est escamotable, permettant une conduite ouverte agréable par beau temps. La direction assistée facilite la conduite et le conducteur bénéficie de systèmes d'aide contrôlés électroniquement : ABS pour les freins, contrôle de traction et anti-patinage. Pour l'amateur de sensations fortes ou lors d'une utilisation sur circuit, ces dispositifs peuvent bien entendu être désactivés.

Cette Porsche Carrera GT a été

>>> *Its four headlamps under clear plastic covers, its side air intakes and streamlined shape all evoked models that had marked the company's history in motorsport, like the 550 Spyder or the 917, while the double bubble roof extended over the engine cover and was directly inspired by racing. Lurking under the cover, a mid-rear mounted 5.7-litre 40-valve V10 engine produced 612bhp at 8000rpm. In general, the Carrera GT employed technical solutions that had been tried and tested in its endurance racing cars and were the essence of the Stuttgart firm's unrivalled experience. Its aerodynamics were especially sophisticated: a rear wing deployed at speeds above 120kph, and the design of the floor, with a diffuser at the rear, generated downforce that increased with speed.*

Particular attention was paid to keeping the weight down and the car came in at under 1380kg, thanks to the extensive

use of composite materials such as carbon fibre and, for the extremely rigid chassis, a carbon-fibre reinforced plastic (CFP) developed by Porsche. The clutch and brakes used ceramic materials, offering reduced weight as well as greater efficiency and resistance.

But despite being a racing car adapted for the road, the Carrera GT did not overlook its passengers' comfort. In a cabin made from carbon fibre, leather and galvanised magnesium, they enjoyed air-conditioning, a sophisticated audio system and GPS. The roof had two removable carbon-fibre panels, offering the pleasure of open-air motoring in good weather. Power steering made the car easier to drive and it had a range of electronic assistance systems: ABS brakes, traction control and an anti-skid device. For drivers seeking added thrills or for track use, all these systems could naturally be switched off.



livrée neuve par le Centre Porsche de Padoue, en Italie, au début de l'année 2006. Il se distingue par une rare teinte Noir Basalte métallisée (C9Z) associée à un intérieur noir, une combinaison à la fois sobre, élégante et particulièrement recherchée. Produite en 1240th position sur un total de 1270 exemplaires, cette Carrera GT fait partie des tous derniers modèles assemblés, ce qui renforce encore son attrait auprès des collectionneurs. En 2013, elle quitte l'Italie avec un peu plus de 19 000 km pour rejoindre l'Allemagne. En 2019, l'actuel propriétaire, passionné du modèle et particulièrement attentif au choix du coloris, en fait l'acquisition alors qu'elle affiche un kilométrage légèrement inférieur à 21 000 km.

Toujours accompagnée de son carnet d'entretien d'origine, la voiture bénéficie d'un suivi rigoureux et continu en centres Porsche, attestant d'un entretien sérieux et conforme aux standards de la marque.

En juin 2025, le propriétaire confie la voiture au Centre Porsche de Vélizy pour une grosse révision, de près de 60 000 €, alors que l'auto totalise 21 459 km. À cette occasion, les pneus sont remplacés par la dernière génération de Michelin Pilot Sport Cup 2, l'embrayage est changé, tout comme les arbres à cames, les poussoirs et les amortisseurs avant. Depuis ces travaux, la voiture n'a parcouru qu'une centaine de kilomètres et se trouve donc dans un état exceptionnel. La Carrera GT est aujourd'hui unanimement reconnue comme l'un des modèles routiers les plus emblématiques de l'histoire de Porsche. Son V10 atmosphérique au son unique, associé à une boîte manuelle, lui assure un intérêt croissant auprès des amateurs éclairés. Dans cette couleur rare, avec ce kilométrage faible et un état mécanique irréprochable, notre exemplaire figure sans doute parmi les meilleurs qu'un collectionneur puisse acquérir.

This Porsche Carrera GT was delivered new by the Porsche Centre at Padua, in Italy, at the start of 2006. It is notable for its unusual Basalt Black paintwork (C9Z), with a black interior; an understated, elegant and particularly sought-after combination. The 1240th of 1270 cars built, it was one of the very last models produced, making it all the more attractive to collectors. In 2013, with just over 19,000km, it left Italy to go to Germany. In 2019, its current owner, a great fan of this model who was particularly attentive to the choice of colour, bought the car with just under 21,000km.

The car still has its original service book and has been regularly and scrupulously serviced in official Porsche Centres, roof that it has been carefully maintained in accordance with the company's standards.

In June 2025, the owner entrusted the car to the Porsche

Centre at Vélizy for a major service, at a cost of nearly 60,000 €, at which time it had covered 21,459km. On this occasion, the tyres were replaced by the latest generation of Michelin Pilot Sport Cup 2s and the clutch was changed, as were the camshafts, tappets and front shock absorbers. Since then, the car has covered only a hundred or so kilometres and is therefore in exceptional condition. The Carrera GT is now universally recognised as one of the most iconic roadgoing models in Porsche's history. Its naturally-aspirated V10 with its unique sound, mated to a manual gearbox, ensures that it is the subject of increasing interest from discerning enthusiasts. In this rare colour, with low mileage and in impeccable mechanical condition, the example we are offering for sale is undoubtedly one of the best a collector could hope to acquire.

2002/2003 MCLAREN MP4-17D/02 ★

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 02
Moteur n° 084/04

1.000.000 - 1.500.000 €

- Troisième au GP du Brésil 2002 avec David Coulthard
- Conçue par Adrian Newey, moteur V10 Mercedes 850 ch
- Achetée directement à McLaren par son actuel propriétaire
- Excellent état de préservation, complète et fonctionnelle au début de l'année 2026

- *Third in the 2002 Brazilian GP with David Coulthard*
- *Designed by Adrian Newey, 850bhp Mercedes V10 engine*
- *Purchased directly from McLaren by its current owner*
- *Excellent condition, complete and in running order in the beginning of 2026*



C'est en 2002 qu'apparaît chez McLaren la MP4-17. Comme les précédentes, elle est conçue par Adrian Newey, Mike Coughlan, Neil Oatley et Peter Prodromou, le moteur Mercedes-Ilmor étant sous la responsabilité de Mario Illien. Un changement apparaît aussi au niveau pilotes : Mika Häkkinen

prenant sa retraite, il est remplacé par son compatriote finlandais Kimi Räikkönen. La voiture est performante mais doit faire face à des adversaires coriaces et la victoire de David Coulthard à Monaco est la seule de la saison, sauvée par quatre podiums pour Räikkönen qui signe une belle première saison. >>>

In 2002, McLaren introduced the MP4-17. Like its predecessors, it was designed by Adrian Newey, Mike Coughlan, Neil Oatley and Peter Prodromou, while Mario Illien was responsible for the Mercedes-Ilmor engine. There was a change too in the line-up of drivers: Mika Häkkinen

retired and was replaced by his fellow Finn Kimi Räikkönen. The car was quick, but was up against tough competition, and Coulthard's win at Monaco was the only one that season, a situation redeemed by the four podiums achieved by Räikkönen, who had an excellent first >>>



2002 Brazil GP, Sao Paulo, David Coulthard in MP4 17D/02 on his way to the Podium © DPPI

>>>McLaren se classe troisième au championnat, derrière Ferrari et Williams.

Pour la saison 2003, l'équipe décide de faire évoluer la MP4-17 en attendant la MP4-18 qui n'est pas encore au point. Ce sera la MP4-17D. Parallèlement, McLaren connaît quelques changements de sponsors avec le départ de Deutsche Telekom et l'arrivée de Computer Associates (qui apporte son savoir-faire en matière électronique), Bloomberg et Sonax, notamment. Les essais hivernaux montrent une bonne progression de la voiture et les pilotes restent David Coulthard et Kimi Räikkönen, le deuxième prenant progressivement le pas sur le premier grâce à de bons résultats. Deux pilotes d'essai contribuent également à la mise au point, Alexander Wurz et Pedro de la Rosa.

Le début de saison est très prometteur et la MP4-17D remporte les deux premiers Grands Prix, en Australie (Coulthard) et Malaisie (Räikkönen). Ce seront les seules victoires de l'équipe en 2003, mais la voiture montre de réelles qualités de fiabilité et régularité, ce qui permet à Räikkönen de remporter sept deuxième places et de se classer deuxième au Championnat du Monde, à seulement deux points de l'intouchable Schumacher. L'équipe est troisième, à deux points aussi de Williams...

La monoplace que nous proposons à la vente a participé aux deux saisons 2002 et 2003. En 2002, sous les spécifications MP4-17A, elle a couru entre les mains de David Coulthard les trois premiers Grands Prix de la saison. En Australie (Melbourne) et en Malaisie (Sepang), elle a souffert d'un abandon (alors que Coulthard occupait la quatrième place à Sepang), mais le pilote écossais a signé une belle troisième place au Brésil (Interlagos). Elle a ensuite servi de voiture de réserve à San Marin et Monaco où elle a commencé les qualifications avant un problème de lubrification.

Elle a de plus participé à de nombreuses séances d'essais avant d'être modifiée aux spécifications MP4-17D pour la saison 2003. Sous cette forme, elle a pris part à nouveau à plusieurs séances d'essais, tout au long de l'année.

A l'issue de sa carrière en course, cette monoplace a été préservée dans son état d'origine par l'équipe McLaren et, fait rare, c'est directement chez McLaren que son unique propriétaire privé, un gentleman-driver français, en a pris livraison en 2020. Élégalement profilée, équipée d'une coque en fibre de carbone, d'un moteur Mercedes V10 FOHOM (3 litres, 850 ch env à 18 500 tr/mn) fabriqué par Ilmor et d'une boîte McLaren semi-automatique à sept rapports, elle présente la belle livrée noir et argent de l'écurie.

Elle a fait l'objet de travaux et d'une inspection complète dont le rapport sera fourni avant la vente par un atelier spécialisé. Elle est aujourd'hui complète, si bien que son redémarrage va être effectué, par le même atelier, durant le premier trimestre de l'année 2026.

Il s'agit d'une monoplace conçue par une des meilleures écuries du plateau de Formule 1, une des seules ayant réussi à tenir tête à Ferrari pendant les années de domination de l'équipe italienne. Elle a signé une superbe troisième place en Grand Prix entre les mains du talentueux David Coulthard, tout en participant à de nombreux essais avec des pilotes de haut niveau. Elle constitue donc une opportunité rare d'acquérir une des plus brillantes monoplaces de son époque, utilisable dans certaines courses historiques et idéale pour être présentée lors d'expositions ou de concours les plus divers.

>>>season. McLaren finished third over the Championship, behind Ferrari and Williams.

For the 2003 season, McLaren decided to continue development of the MP4-17, as the MP4-18 was not yet ready. The new version would be the MP4-17D. At the same time, there were some changes to McLaren's sponsors: Deutsche Telekom left, while Computer Associates (bringing its expertise in electronics), Bloomberg and Sonax arrived. Tests over the winter showed that the car was making good progress; Coulthard and Räikkönen continued as the team's drivers, with the latter gradually taking the upper hand, thanks to his good results. Two test drivers also contributed to development of the car: Alexander Wurz and Pedro de la Rosa.

The start of the season was very promising and the MP4-17D won the first two Grands Prix, in Australia (Coulthard) and Malaysia (Räikkönen). These would be the team's only victories in 2003, but the car proved genuinely reliable and consistent, enabling Räikkönen to claim seven second places and finish as runner-up in the World Championship, just two points behind the unassailable Schumacher. The team finished third, also two points behind Williams ...

The car we are offering for sale took part in the 2002 and 2003 seasons. In 2002, in MP4-17A guise, it competed in the first three Grands Prix of the season, driven by Coulthard. In Australia (Melbourne), it had to retire, as it did in Malaysia (Sepang), when Coulthard was in fourth place, but the Scottish driver achieved an excellent third place in Brazil (Interlagos). It was then used as a reserve car at San Marino and Monaco, where it began the qualifying sessions before suffering a lubrication problem.

In addition, it took part in numerous test sessions before being modified to MP4-17D specification for the 2003 season. In this spec, it again took part in several test sessions throughout the year.

At the end of its racing career, the car was preserved in its original condition by the McLaren team and, exceptionally, it was from McLaren that its sole private owner, a French gentleman driver, acquired the car in 2020. Elegantly streamlined, with a carbon-fibre shell, a Mercedes V10 FOHOM engine (3 litres, approx. 850bhp at 18,500rpm), built by Ilmor, and a semi-automatic seven-speed McLaren gearbox, it sports the team's handsome black and silver livery.

A specialist workshop carried out some work on the car, as well as a full inspection, the report from which will be supplied before the auction. Today, it is complete, meaning that the same workshop will be able to start it up again during the first quarter of 2026.

It represents a racing car designed by one of the best teams in Formula 1, one of the few that succeeded in standing up against Ferrari during the years in which the Italian team was dominant. It obtained a superb third place in a Grand Prix, in the skilled hands of David Coulthard, as well as taking part in many test sessions with top-level drivers. It therefore offers a rare opportunity to acquire one of the most outstanding racing single-seaters of its day, which can be driven in some historic races or will be an ideal car to present at a wide range of shows and concours.



2002 Brazil GP, Sao Paulo, David Coulthard in MP4 17D/02 on his way to the Podium © DPPI

Historique en course

2002

- 3 mars, GP d'Australie (Melbourne), David Coulthard, abandon (essais 4^{ème} temps)
 - 17 mars, GP de Malaisie (Sepang), David Coulthard, abandon (essais 6^{ème} temps)
 - 31 mars, GP du Brésil (Interlagos), David Coulthard, troisième (essais 4^{ème} temps)

Séances d'essais

Février : Barcelone, Coulthard - Valence, Räikkönen - Silverstone.
 Avril : Mugello, Alesi - Valence, Wurz. Mai : Paul Ricard, Coulthard - Silverstone, Räikkönen. Juin : Barcelone, Wurz. Juillet : Paul Ricard, Wurz - Silverstone, Turner.
 Septembre : Silverstone, Räikkönen - Barcelone, Wurz. Octobre : Barcelone, Turner. Novembre : Valence, Wurz. Décembre : Barcelone, Wurz - Jerez, Räikkönen.

2003

Séances d'essais

Janvier : Barcelone, Wurz - Valence, Räikkönen - Valence, Wurz. Février : Paul Ricard, Coulthard - Valence, Coulthard - Jerez, Coulthard. Mars : Jerez, Wurz - Barcelone, De la Rosa. Avril : Paul Ricard, De la Rosa - Mugello, Räikkönen. Mai : Paul Ricard, Coulthard - Paul Ricard, De la Rosa. Juin : Jerez, De la Rosa. Juillet : Barcelone, Räikkönen. Septembre : Monza, Wurz - Barcelone, Coulthard. Novembre : Valence, Wurz. Décembre : Valence, Wurz - Jerez, De la Rosa.

Racing history

2002

- 3 March, Australian GP (Melbourne): Coulthard, DNF (4th in qualifying)
 - 17 March, Malaysian GP (Sepang): Coulthard, DNF (6th in qualifying)
 - 31 March, Brazilian GP (Interlagos): Coulthard, 3rd (4th in qualifying)

Test sessions

February: Barcelona, Coulthard; Valencia, Räikkönen; Silverstone. April: Mugello, Alesi; Valencia, Wurz. May: Paul Ricard, Coulthard; Silverstone, Räikkönen. June: Barcelona, Wurz. July: Paul Ricard, Wurz; Silverstone, Turner. September: Silverstone, Räikkönen; Barcelona, Wurz. October: Barcelona, Turner. November: Valencia, Wurz. December: Barcelona, Wurz; Jerez, Räikkönen.

2003

Test sessions

January: Barcelona, Wurz; Valencia, Räikkönen; Valencia, Wurz. February: Paul Ricard, Coulthard; Valencia, Coulthard; Jerez, Coulthard. March: Jerez, Wurz; Barcelona, De la Rosa. April: Paul Ricard, De la Rosa; Mugello, Räikkönen. May: Paul Ricard, Coulthard; Paul Ricard, De la Rosa. June: Jerez, De la Rosa. July: Barcelona, Räikkönen. September: Monza, Wurz; Barcelona, Coulthard. November: Valencia, Wurz. December: Valencia, Wurz; Jerez, De la Rosa.

1962 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3.8L ROADSTER « SEMI-LIGHTWEIGHT »

Carte grise française
French title

Châssis n° 876688
Moteur n° ZA84968

300.000 - 400.000 €

• « Semi-Lightweight » à l'histoire fascinante

• Préparation très soignée, superbe palmarès en compétitions historiques

• Importants travaux mécaniques entre 2020 et 2022, prête à reprendre la piste

• *"Semi-Lightweight" with a fascinating history*

• *Prepared to a very high standard, superb results in historic events*

• *Major mechanical work from 2020-2022, ready to return to the track*





14e Routes du Nord 1966 (François Mazet) © DR



La Jaguar Type E semi-lightweight de la vente en Art Car signée Chantal Thomass au Mans Classic 2013 (Bentz-Trichet) © DR



En 1963, deux ans après le lancement de la Type E, Jaguar décide de créer une version compétition de son élégant roadster. Allégée avec une carrosserie en aluminium et dotée d'une mécanique plus affûtée, ce sera la bien nommée Type E « Lightweight » dont 12 exemplaires vont voir le jour. Mais dès mars 1961, le service compétition de la marque, sous l'autorité de l'imposant « Lofty » England, a déjà fourni à quelques écuries privées (comme celles de Dick Protheroe, John Coombs ou Tommy Sopwith) des Type E préparées qui se distingueront en course. Certes, l'objectif de battre les Ferrari GTO ne sera jamais atteint, mais les quelques Type E spéciales dotées de pièces fournies par le service compétition de Jaguar, parfois dénommées « Semi-Lightweight », écumeront les circuits avec de nombreuses victoires en GT.

C'est le cas d'une Type E roadster commandée directement à l'usine Jaguar de Coventry par François Mazet, futur Champion de France de Formule 3 et qui vit alors à Londres. Recommandé à « Lofty » England par un ami pilote, il reçoit en 1964 un des premiers roadsters 4,2 litres (châssis IE10431), qui a été spécialement équipé d'éléments de Lightweight : jantes Type D et pneus Dunlop Racing, train arrière renforcé, voie arrière élargie, ailes avant et arrière élargies, disques de frein avant de Type D, boîte à

rapports rapprochés, moteur doté d'arbres à cames et d'un collecteur d'échappement spéciaux, ouvrants et capot en aluminium (équipement confirmé par un courrier ultérieur de Mazet à Richard Gletton).

Avec cette voiture, François Mazet participe à plusieurs épreuves, dont le Grand Prix de Paris en mai 1965 à Montlhéry où il termine devant la Ferrari GTO de Sylvain Garant, ainsi qu'au Rallye des Routes du Nord 1966 (en équipe avec le photographe Manou Zurini). Elle est encore en plaques anglaises (DRW 608C) avant que François Mazet ne la fasse immatriculer en France en 1967 sous le numéro 6362 TK 75. Il utilise cette voiture pour se rendre aux compétitions auxquelles il participe, avant qu'un accident sérieux dans le parc de Saint-Cloud, un soir de verglas, ne l'amène à céder l'épave en 1971 au carrossier Henri Chapron. Cette voiture réapparaît à Nîmes dans le courant des années 70, >>>

In 1963, two years after the launch of the E-Type, Jaguar decided to create a competition version of its elegant roadster. Boasting reduced weight and a higher-performance engine, 12 examples of the aptly named 'Lightweight' model were produced. But as early as March 1961, the company's competition department, headed by 'Lofty' England, had already supplied some private teams (such as those of Dick Protheroe, John Coombs or Tommy Sopwith) with specially prepared E-Types, which did well in racing. Admittedly, they never achieved their goal of beating Ferrari's GTOs, but these special E-Types, fitted with parts supplied by Jaguar's competition department and sometimes known as 'Semi-Lightweights', whipped around the circuits, with numerous victories in the GT category.

This was the case for the E-Type roadster ordered directly from the Jaguar factory in Coventry by François Mazet, who was living at the time in London and would go on to be the French Formula 3 Champion. Recommended to 'Lofty' England by a racing driver friend, in 1964 Mazet took delivery of one of the first 4.2-litre roadsters (chassis no. IE10431), which was specially equipped with features from the Lightweight: D-Type wheels with Dunlop Racing tyres, a strengthened rear axle, wider rear track, wider front and rear wings, D-Type front disc brakes, a close-ratio gearbox, an engine with a special camshaft and exhaust manifold, and aluminium doors and bonnet (these last items confirmed in a later letter from Mazet to Richard Gletton).

Mazet competed in several events with the car, including the Grand Prix de Paris at Montlhéry in May 1965, where he finished ahead of Sylvain Garant's Ferrari GTO, and the Rallye des Routes du Nord in 1966 (teamed up with the photographer Manou Zurini). It remained on English plates (DRW 608C) until Mazet registered it in France in 1967 with the number 6362 TK 75. He used the car to drive to the events he was competing in, until a serious accident, on an icy >>>



>>> dans un état inconnu, sous l'immatriculation 5040 SS 30.

La voiture qui est ici à vendre est une autre Type E, châssis 876688, sortie d'usine en février 1962 et livrée à Capima France en mars 1962.

C'est une 3,8 litres Série I « plancher plat », de teinte « gun metal » avec intérieur beige. Son histoire n'est pas connue avant qu'elle ne soit découverte en 1988 par le Lyonnais Richard Gletton, à Montpellier dans le garage de M. Solignac. Elle est alors équipée d'un bloc 4,2 litres avec culasse 3,8 litres et de nombreuses pièces spéciales « compétition » usine : jantes Type D, voies élargies, freins à disque Type D, collecteur d'échappement, arbre à cames et suspensions arrière spéciaux, ouvrants et capot aluminium identifié par François Mazet comme identique à son ancien capot, ce qui laisse penser que le roadster 1964 de Mazet est le véhicule "donneur" des pièces spéciales de la Type E découverte par Gletton. Deux éléments plaident en faveur de cette thèse : d'abord, la proximité géographique des deux voitures. Ensuite, si Mazet a pu engager dans les années 60 son roadster 4,2 litres en compétition, les règles de la course historique ont changé au début des années 70 et interdit les 4,2 litres, ce qui peut expliquer la "métamorphose" de la 3,8 litres n° 876688 à ce moment-là.

Après son achat, Richard Gletton confie la voiture à Francis Trichet, préparateur Jaguar incontesté, pour une remise en état en conformité avec les règles FIA et en

« continuation » de l'ancienne voiture de Mazet. Elle reçoit un moteur 3,8 litres conforme (n° RA1161-9) et participe en 1990, 1991 et 1992 au Championnat de France VHC entre les mains de Richard Gletton, puis d'Alain Schlessinger qui la revend en 1993 à Jean-François Bentz qui l'immatricule 542 KVR 75.

Souvent associé à Francis Trichet dans les courses d'endurance, Jean-François Bentz engage ensuite sa Type E dans près de 100 épreuves sur tous les circuits d'Europe, avec 20 podiums dont quelques belles victoires et seulement 14 abandons. Cette voiture prend part également plusieurs fois au Tour Auto et au Mans Classic où, en 2004, elle termine première des Jaguar et fait sensation dans une peinture conçue par Chantal Thomass, créatrice de mode, dans le cadre d'une opération caritative. Dans cette livrée, elle est considérée par Hervé Poulain comme une véritable « Art Car » et apparaît dans son ouvrage « Mes Pop Cars » à côté des voitures peintes par Calder, Warhol, Stella ou Lichtenstein...

Au cours de ces 25 ans de compétition historique, cette Type E est développée au maximum des règles autorisées par sa fiche d'homologation FIA (référence Lightweight compétition 64, fiche N° 100), à l'exception de la dimension de la voie arrière et de la coque restée en acier (seules les vraies Lightweight compétition 1963-1964 peuvent courir avec une coque en aluminium). En 2000,

>>> evening in the Parc de Saint-Cloud, led to him disposing of it as a write-off to the coachbuilder Henri Chapron in 1971. The car turned up again at Nîmes during the 1970s, in unknown condition, with the registration number 5040 SS 30.

The car for sale here is another E-Type, chassis no. 876688, which left the factory in February 1962 and was delivered to Capima France in March that year. It was a 'flat-floor' Series I model, finished in 'Gunmetal' with a beige interior. Its history is unknown before it was discovered in 1988 in the garage of a M. Solignac in Montpellier by Richard Gletton from Lyon. It was fitted at the time with a 4.2-litre block with a 3.8-litre cylinder head and several special works 'competition' parts: D-Type wheels, a wider track at front and rear, D-Type disc brakes, a special exhaust manifold, camshaft and rear suspension, and aluminium doors and bonnet, the latter identified by Mazet as being identical to his old bonnet, which would suggest that Mazet's 1964 roadster was the 'donor' vehicle for the special parts fitted to the E-Type discovered by Gletton. Two factors support this argument, the first being the geographical proximity of the two cars. Secondly, whereas Mazet had been able to compete with his 4.2-litre roadster during the 1960s, the regulations for historic racing

changed at the start of the 1970s and the 4.2-litre models were forbidden, which may explain the 'transformation' of the 3.8-litre chassis no. 876688 at that point.

After buying the car, Gletton sent it to Francis Trichet, an acknowledged Jaguar race car specialist, to be restored in accordance with the FIA regulations and as a 'continuation' of Mazet's old car. A correct 3.8-litre engine (no. RA1161-9) was installed, and it competed in the French VHC Championship in 1990, 1991 and 1992, driven by Gletton and then by Alain Schlessinger, who sold the car in 1993 to Jean-François Bentz, who registered it as 542 KVR 75.

Often accompanied by Francis Trichet in endurance races, Bentz went on to enter the E-Type in nearly 100 events on circuits throughout Europe, with 20 podiums and several victories, and only 14 retirements. The car also took part several times in the Tour Auto and Le Mans Classic, where, in 2004, it finished first out of the Jaguars and created a sensation with a paint scheme devised by the fashion designer Chantal Thomass, as part of a project for charity. In these colours, Hervé Poulain considered it a genuine 'Art Car' and it appeared in his book Mes Pop Cars, alongside the cars painted by Calder, Warhol, Stella and Lichtenstein ...

During its 25 years in competition, this E-Type was



elle reçoit un moteur 3,8 litres « wide angle » (Type D) à carter sec, développant quelque 350 ch (moteur n° ZA84968). Elle devient au fil du temps une pure Semi-Lightweight, facile à piloter et très compétitive, et fait par ailleurs l'objet d'un essai particulièrement élogieux de José Rosinski, dans *Auto Rétro*.

Après un dernier podium au Paul Ricard, Jean-François Bentz se sépare en 2017 de sa Type E, vendue par l'intermédiaire de Hall & Hall à Olivier Cazalière qui l'engage entre autres au Mans Classic 2017 avant de la céder en 2019 à la société LTS de Michel Mhitarian.

En 2020, 2021 et 2022, cette voiture bénéficie d'importants travaux de préparation aux compétitions historiques auxquelles elle prend part, réalisés par le spécialiste Équipe Europe dirigé par Yvan Mahé en Seine-et-Marne. Ces travaux concernent le moteur 3,8 litres complètement refait à neuf, le système de freinage, le circuit électrique, la suspension, les trains roulants, une réfection de la sellerie, la pose d'un Tripmaster, la réfection des jantes ainsi que de nombreux travaux de mise au point et d'aménagement. Sur trois ans, le total des factures dépasse 125 000 € et nous invitons les acheteurs intéressés à en consulter le détail dans le dossier. Ces interventions permettent à cette voiture d'être aujourd'hui dans un excellent état de préparation qui la rend apte aux compétitions historiques les plus disputées.



En plus de son dossier de factures, cette voiture est accompagnée de documents historiques, d'une fiche du Jaguar Heritage Trust, d'articles de presse, de photos de restauration, de son palmarès exhaustif depuis 1993, de la fiche FIA valide, d'un exemplaire du livre « Mes Pop Cars » d'Hervé Poulain qui sera dédié à l'acheteur, ainsi que de sa culasse d'origine. Aujourd'hui l'état de cette Jaguar fait honneur à son histoire et à l'allure musclée qui sied à ses performances élevées. Plus abordable qu'une « vraie » Lightweight, cette Type E en a pourtant le style, les qualités et les performances, ce qui n'échappera pas aux connaisseurs.

prepared right up to the limits allowed by its FIA homologation form (ref. Lightweight competition 64, form no. 100), except for the width of the rear track, and the bodyshell, which was still made from steel (only the genuine 1963-1964 Lightweight competition cars are authorised to race with an aluminium shell). In 2000, a 3.8-litre 'wide-angle' (D-Type) engine with dry sump lubrication was installed, developing about 350bhp (engine no. ZA84968). Over time, it became a pure Semi-Lightweight, which was easy to drive and very competitive. It was, moreover, the subject of a particularly complimentary test by José Rosinski, published in the magazine Auto Rétro.

After one last podium at Paul Ricard, Bentz sold his E-Type in 2017 through Hall & Hall to Olivier Cazalière, who entered it in, among other events, the Le Mans Classic that year, before selling it in 2019 to Michel Mhitarian's company LTS.

In 2020, 2021 and 2022, the car underwent major work to

prepare it for the historic events in which it competed, carried out by the specialist Équipe Europe in the Seine-et-Marne run by Yvan Mahé. Work was carried out on the 3.8-litre engine, which was rebuilt as new, the braking system, electrical system, suspension and running gear; the upholstery was restored, a Tripmaster fitted and the wheels refurbished, along with several jobs to finalise the car's set-up and configuration. Over three years, the total for these bills exceeded 125,000 €, and we invite interested buyers to examine them in detail in the file of invoices. The work carried out ensures that the car is now prepared to a high standard and is ready to take part in the most competitive historic events.

As well as the file of invoices, the car comes with historic documents, a Jaguar Heritage Trust certificate, press articles, photographs of the restoration work, an exhaustive record of its results since 1993, current FIA papers, a copy of Hervé Poulain's book Mes Pop Cars (which will be signed for the buyer) and its original cylinder head. The condition of this Jaguar today is a credit to its history and to the muscular appearance befitting its high performance. More affordable than a 'genuine' Lightweight, this E-Type shares that model's style, performance and qualities, a fact which will not be lost on connoisseurs.

1956 LOTUS II EX-GRAHAM HILL

Voiture de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 208

170.000 - 210.000 €

- Assemblée et pilotée par Graham Hill, futur Champion du Monde de F1 !
- Palmarès significatif avec G. Hill et ses propriétaires successifs
- Historique exceptionnel et documenté
- État d'origine rare pour une voiture de compétition

- *Built and driven by Graham Hill, future F1 World Champion!*
- *Significant track record with G. Hill and his subsequent owners*
- *Exceptional and documented history*
- *Rare original condition for a racing car*



Cette voiture occupe une place particulière dans l'histoire de Lotus. Surnommée « Yellow Peril » à cause de sa teinte jaune inhabituelle, elle a été assemblée et utilisée en course par Graham Hill. Passionné de sport automobile mais désargenté, il avait été embauché comme mécanicien par Colin Chapman selon un arrangement amiable selon lequel il autorisait Hill à piloter la voiture en course en échange de ses travaux. Lancée en 1956, la Lotus II était particulièrement novatrice avec un châssis tubulaire léger et rigide, une carrosserie profilée signée Frank Costin, une direction à crémaillère, des freins à disque pour les versions les plus évoluées et un choix de moteurs Ford puis Coventry-Climax. Elle a constitué une redoutable concurrente dans sa catégorie et Hill s'est distingué avec la présente voiture (immatriculée alors XJH 902) dès sa première saison, en participant à la série Autosport

Championship et en remportant en avril la catégorie 1200 cm³ à la course de Brands Hatch, signant ensuite quatre victoires en huit épreuves. Il est probable qu'il se rendait aux circuits au volant de sa voiture (alors dotée d'un moteur Ford 100E), qui a été exposée au British Motor Show d'octobre 1956 avant d'être utilisée en démonstration lors de la journée d'essais de la Guild of Motoring Writers en novembre à Goodwood, ce qui a débouché sur des articles publiés dans Autosport et Motor Sport. Pour la saison 1957, cette voiture a été achetée à Hill par Ian Walker qui a installé une culasse Willment permettant de gagner 20 ch, ce qui l'a propulsé en tête du championnat Autosport Production Sports Car. A la fin de l'année, il a passé une annonce pour la vendre 955 £ et elle a été achetée par Don Le Clus qui l'a exportée en Rhodésie où il a couru deux ans. Il l'a vendue à Bobby Duncan qui l'a repeinte en

This car holds a special place in Lotus history. Nicknamed 'Yellow Peril' because of its unusual yellow colour, it was built and raced by Graham Hill. As a motorsport enthusiast but lacking in funds, he was hired as a vehicle technician by Colin Chapman as part of a friendly arrangement whereby Chapman agreed to let Hill race the car in exchange for his labour. Launched in 1956, the Lotus II was highly innovative, featuring a lightweight and robust tubular chassis, streamlined bodywork designed by Frank Costin, a rack-and-pinion steering system, disc brakes on the most advanced versions, as well as a choice of Ford and Coventry-Climax engines. It was a fierce contender in its class, and Hill distinguished himself with this car (then registered as XJH 902) from his very first season, taking part in the Autosport Championship series and winning

the 1,200 cc class at the Brands Hatch race in April, before going on to win four out of eight races. He is likely to have driven this car to circuits (then fitted with a Ford 100E engine), which was exhibited at the British Motor Show in October 1956 before being used in a demo run at the Guild of Motoring Writers' test day in November at Goodwood, which led to articles being published in Autosport and Motor Sport. For the 1957 season, this car was purchased from Hill by Ian Walker, who fitted a Willment cylinder head to gain 20 hp, propelling him to the top of the Autosport Production Sports Car championship. Towards the end of the year, he advertised it for sale at £955 and it was bought by Don Le Clus, who exported it to Rhodesia where it raced for two years. It was then sold to Bobby Duncan, who repainted it British Racing Green before racing it for



British Racing Green avant de courir avec pendant quatre ans. Pendant cette période, elle a pris une couleur bleu clair et a reçu un moteur Ford 109E de 1340 cm³ avant d'être équipée par son propriétaire suivant, David Pinder-Brown, du moteur Coventry-Climax d'une Lotus II Le Mans. Elle a connu deux autres propriétaires avant d'être achetée en 1995 par Jannie van Aswagen qui a réussi à lui rendre son moteur Ford 1172 cm³ d'origine avec sa culasse Willment tout en confiant la restauration à Cedric Selzer, ancien mécanicien Lotus qui a pris une part dans la voiture. Celle-ci est revenue d'Afrique du Sud en Angleterre pour la remise en état de la carrosserie par Fred Fairman qui a constaté la présence de 75% des panneaux en aluminium d'origine. Ian Walker et son mécanicien de 1957 ont pu confirmer l'identité de cette Lotus II comme étant bien la "Yellow Peril", et d'autres travaux de restauration ont été menés à bien de 2002 à 2007 par Mike Brotherwood. Compte tenu de ce que la plupart des Lotus II sont dépourvues de plaque de châssis, il est remarquable que celle-ci en ait une, et qu'elle porte toujours son immatriculation d'origine.



Achetée par son actuel propriétaire, via un négociant allemand connu, directement auprès de Jannie van Aswagen et Cedric Selzer, cette Lotus II est remarquable par son état et la présence de ses principaux composants d'origine, en plus de présenter un pedigree exceptionnel avec un historique suivi. Elle représente la rare opportunité d'acquérir une des Lotus II les plus importantes et les mieux documentées, assemblée et pilotée par le futur Champion du Monde Graham Hill. Elle est évidemment éligible à de nombreuses courses historiques dont le prestigieux Mans Classic où sa couleur ne passera pas inaperçue.

four years. During this period, its colour was changed to light blue and the car was fitted with a 1340 cc Ford 109E engine before being equipped by its next owner (David Pinder-Brown) with the Coventry-Climax engine from a Lotus II Le Mans. It had two more owners until it was bought in 1995 by Jannie van Aswagen, who managed to restore it with its original 1172 cc Ford engine and Willment cylinder head, while entrusting the restoration to Cedric Selzer, a former Lotus mechanic who acquired a share in the car. The car returned to England from South Africa for a body restoration by Fred Fairman, who determined that 75% of its original aluminium

panels were still present. Ian Walker and his 1957 mechanic were able to confirm the identity of this Lotus II as the 'Yellow Peril', and further restoration works were carried out between 2002 and 2007 by Mike Brotherwood. Given that most Lotus II examples do not have a chassis plate, it is remarkable that this one does and also still bears its original registration number.

Purchased by its current owner through a well-known German dealer and directly from Jannie van Aswagen and Cedric Selzer, this Lotus II is exceptional in terms of its condition and the existence of original main parts, as well as its outstanding pedigree with a documented history. This is a rare opportunity to acquire one of the most important and most well-documented Lotus II examples, built and driven by future World Champion Graham Hill. It is naturally eligible for numerous historic racing events, including the prestigious Le Mans Classic, where its colour will certainly not go unnoticed.

1931 BUGATTI TYPE 51 EX-USINE

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 51132

Cadre n° 704

Moteur 189 ex-51138

1.300.000 / 2.000.000 €

• Voiture engagée par l'Usine au Grand Prix de Belgique 1931 avec Divo et Bouriat

• La voiture de la première victoire de JP Wimille sur Bugatti

• L'unique 51 équipée d'une carrosserie Figoni dans les années 1930

• Ex-collection Marc Newson

• Refaite avec soin chez Derek Hitchman

• Réfection du moteur en configuration 2300cc par Antoine Schann (Bugatelier)

• Nombreuses pièces d'origine

• Documentée par Pierre-Yves Laugier

• *Car entered by the factory in the 1931 Belgian Grand Prix with Divo and Bouriat*

• *The car in which JP Wimille achieved his first victory in a Bugatti*

• *The only 51 equipped with Figoni bodywork in the 1930s*

• *Formerly owned by Marc Newson*

• *Carefully restored by Derek Hitchman*

• *Engine redone in correct 2300cc configuration by Antoine Schann (Bugatelier)*

• *Numerous original parts*

• *Documented by Pierre-Yves Laugier*



Cette voiture est exceptionnelle à plus d'un titre ayant été une des voitures engagées par l'usine pour la saison 1931 puis une des Bugatti utilisées par le pilote Jean-Pierre Wimille avant que ce dernier se tourne vers Alfa Romeo. Cette voiture originellement châssis 51132 ayant le numéro de cadre 704 comporte de très nombreux éléments encore d'origine et a l'avantage d'avoir été entièrement expertisée par Pierre-Yves Laugier dont nous vous proposons ici une version résumée de son travail d'analyse historique. Nous conseillons aux acheteurs de consulter la version complète de la description du lot et de ses formidables recherches sur le catalogue en ligne.

Juillet à décembre 1931, histoire à l'usine

Le cadre 704 est assemblé au début du mois de juillet 1931 par l'usine Bugatti pour recevoir le moteur Type 51 de 2 300 cm³ n°15. C'est le premier de cinq Type 51 assemblés en juillet 1931. L'usine demande ensuite aux services de police de Strasbourg d'immatriculer cette voiture (n°51132) le 7 juillet sous le numéro 4799 NV 1.

Nous pouvons affirmer à partir de photos, en comparant 51132 en juillet 1931 à Spa et le jour de sa livraison à Wimille en décembre 1931, que c'est bien la voiture dotée du moteur n°15 qui a reçu l'immatriculation 4799 NV 1 pour Spa, et pas les deux autres Type 51 d'usine présentes à cette course.

Le 12 juillet 1931, avec les Type 51 équipées des moteurs 13 et 14, le châssis 51132/15 se rend à Spa pour y disputer le troisième Grand Prix de Belgique. La voiture, qui porte le numéro de course 6, est confiée à Albert Divo et Guy Bouriat.

Elle est contrainte de s'arrêter au stand au 51^e tour à cause de problèmes mécaniques. Il y a très peu de chances que 51132/15 ait pu être révisée ou réparée avant l'épreuve du Nürburgring, le week-end suivant. Et pour le dernier Grand Prix de la



saison, le 27 septembre 1931 à Brno, nous pouvons affirmer à partir de photos que 51132 ne fait pas partie des trois voitures pilotées par Bouriat, Chiron ou Varzi.

Le châssis 51132 est sans aucun doute celui auquel est alloué le moteur n°15 quand il est livré au pilote français Jean-Pierre Wimille. Au cours de la saison 1931, J.-P. Wimille progresse en utilisant dans certaines épreuves la Type 51 châssis 51130 de son ami Jean Gaupillat.

Propriété de Wimille-Mareuse, 1932-1934

Livraison et essais à Monthléry, décembre 1931

Entre le 19 et le 21 décembre 1931, la Bugatti 51132, portant l'immatriculation temporaire 1764 WW 5, quitte Molsheim pour Ville-d'Avray où réside J.-P. Wimille, par la route.

La Bugatti Type 51 châssis 51132 est achetée 80 000 francs. En octobre 1930, le prix usine de la nouvelle Type 51 est de 165 000 francs, mais les tout premiers propriétaires, en 1931, reçoivent des voitures complètement neuves. Plusieurs des 20 voitures produites en 1931 sont vendues comme voitures d'occasion car elles ont pris part à une ou deux courses pour l'usine, avant d'être cédées à des pilotes privés.>>>

July 1931, together with type 51 cars engines 13 and 14, 51132/15 went to Belgium to enter the 3rd Belgian Grand Prix in Spa.

The car bore the race number 6 was driven by Albert Divo and Guy Bouriat. It had to go back to the pits on 51th lap after mechanical troubles. There are very few chances for 51132/15 to have been checked or repaired to race at Nurburgring the following weekend. And for the last race for the season on 27 September 1931, the Grand Prix of Brno, we can tell from pictures that 51132 is not one of the 3 cars driven by Bouriat, Chiron or Varzi.

The chassis number 51132 is definitely allowed the engine number 15 when it was delivered to French pilot Jean- Pierre Wimille. During the 1931 season of races, J.P Wimille made progress in driving his friend's Jean Gaupillat type 51 chassis 51130 in some races.

Wimille-Mareuse ownership 1932-1934.

The delivery and Monthléry test drive, December 1931.

Between 19th and 21th December 1931, the Bugatti 51132, with temporary plates 1764 WW 5 left Molsheim for Ville d'Avray.

The Bugatti type 51 chassis 51132 was purchased for only 80.000 ff. The factory price in October 1930 for the newly coming type 51 was 165.000 ff, but very few first owners in 1931 got strictly new cars. Many of the 20 cars built in 1931 were sold as second hand cars as they entered one or two races for the factory before being sold to private pilots.

The car arrived from Molsheim to Ville d'Avray and soon went for practice at Monthléry around 21th December 1931.

We were lucky to find a dozen of pictures of brand new 51132, the day it was driven for the first time by M.Mareuse and J.P Wimille on the Monthléry circuit. The Molsheim temporary plate>>>

This car is exceptional in more ways than one, having been one of the cars entered by the factory for the 1931 season and then one of the Bugattis used by driver Jean-Pierre Wimille before he switched to Alfa Romeo. This car, originally chassis 51132 with frame number 704, still has many original parts and has the advantage of having been fully appraised by Pierre-Yves Laugier, whose historical analysis is summarized here. We advise buyers to consult the full version of the lot description and his formidable research in the online catalog.

Factory Days July to December 1931.

That particular chassis has been assembled in the early days of July 1931 by Bugatti Factory to get type 51 engine 2300 cc N° 15. It is the first of five type 51 assembled in July 1931.

The Bugatti factory ask the Police in Strasbourg to get car licence 4799 NV 1 the first of five types. We can tell, from pictures, comparing 51132 at Spa in July 1931 and 51132 the delivery day to Wimille in December 1931, that it is really car engine 15 which first got car licence 4799 NV 1 for Spa and not any of the two other factory 51 in that race. On 12th

>>> Dès son arrivée de Molsheim à Ville-d'Avray, autour du 21 décembre 1931, la voiture se rend à Montlhéry pour des essais. Nous avons la chance d'avoir trouvé une douzaine de photos de 51132 toute neuve, le jour où elle est pilotée pour la première fois par M. Mareuse et J.-P. Wimille, sur le circuit de Montlhéry. L'immatriculation temporaire de Molsheim, I764 WW 5, ne laisse aucun doute sur son identité.

La voiture est immatriculée le 12 janvier 1932 à Paris, sous le numéro 3397 RF 5. Comme Wimille habite à Ville-d'Avray, commune de Seine-et-Oise, nous supposons que la voiture a été immatriculée au nom de Marguerite Mareuse, à son adresse parisienne du 81-83 Boulevard Hausmann.

La période de compétition Wimille-Mareuse, 1932-1934

Le voyage du printemps 1932 en Afrique du Nord

Quelques jours après la première victoire de Wimille en course de côte sur la Type 54, les trois Bugatti et leurs pilotes, Marguerite Mareuse et Jean-Pierre Wimille, embarquent sur un bateau pour la Tunisie pour leur premier rendez-vous, le Grand Prix de Tunisie du 3 avril 1932. Wimille y pilote la Type 54 mais il abandonne sur problèmes de pression d'huile, alors que M. Mareuse termine quatorzième à bord de sa Type 51A (châssis 51138), numéro de course 24.

Trois semaines plus tard, le 24 avril au Grand Prix d'Oran, Wimille prend pour la première fois le volant en course de sa nouvelle 51132, numéro de course 8, et remporte l'épreuve. C'est la première victoire en Grand Prix du jeune pilote Bugatti. Son Trophée en argent marqué « A.C.O » (Automobile Club d'Oranie) est préservé au Musée du Sport, à Nice. M. Mareuse s'accidente avec 51138.

La dernière course du voyage en Afrique du Nord est le Grand Prix de Casablanca, sur le circuit d'Anfa, le 22 mai 1932. Wimille est en première ligne avec 51132 (n° 2) qui est la seule voiture de l'équipe encore en état de marche. Wimille mène la course pendant 32 tours sur les 67 et signe le record du tour mais doit abandonner sur casse moteur.

Le 5 juin, pour le Grand Prix de

Picardie à Péronne, Pierre Leygonie, le meilleur ami de Wimille, est supposé courir avec la Type 51 2 300 cm³ mais ne se présente pas au départ, ce qui laisse penser que la voiture n'est certainement pas réparée.

Le Grand Prix de Dieppe, 24 juillet 1932

Cette date est importante dans la vie de 51132, car c'est le jour où M. Mareuse arrive sur la grille de départ d'un Grand Prix avec une Type 51 de 1 500 cm³ (numéro de course 5), qui n'est autre que 51132 équipée du moteur de 51138.

En effet M. Mareuse possédait deux Bugatti 51, 51132 et 51138. M. Mareuse ayant eu à Oran, le 24 avril 1932 un accident avec 51138, le châssis de cette voiture avait été faussé. Les mécaniciens de M. Mareuse, pour qu'elle puisse continuer à courir, vont alors monter le moteur de 51138, un 1 500 cm³, qui est en bon état, dans le châssis 51132 cadre 704 qui est la voiture qui nous intéresse.

La voiture originellement 51138 va être entièrement revu par les mécaniciens de M. Mareuse et recevoir un cadre de remplacement de l'usine (n°732, un numéro de 1933) et va continuer à courir en utilisant les papiers de 51132 dont elle a reçu notamment le moteur 2 300 cm³. Cette voiture sera vendue à Robert Brunet en décembre 1932 et se trouve aujourd'hui dans une collection américaine. Lorsque cette voiture sur le cadre de remplacement n°732 de 51138, avec le moteur 2 300 cm³ de 51132, a été vendue à Robert Brunet, elle a reçu de M. Mareuse la plaque du châssis de 51132 et sa carte grise, motivé par le fait que la carte grise de 51132 affichant 18 CV était correcte pour son nouveau moteur 2 300. La carte grise de 51138, pour une 12 CV, ne convenait plus en effet. Une analyse de la voiture avec le cadre n°732 se trouve dans la description du lot sur notre site internet.

Elle pilote la voiture pendant quatre tours mais il se met à pleuvoir et elle préfère passer le volant à son coéquipier Pierre Leygonie.

Les photos de la voiture sur le bord de la route, après qu'elle a pris feu avec P. Leygonie, montrent >>>

>>> *1764 WW 5 left no doubt about its identity.*

The car is registered in Paris on 12th January 1932 with number plate 3397 RF 5.

As Wimille was not living in Paris but in Ville d'Avray which is in Seine et Oise department, we suppose the car was registered in the name of Marguerite Mareuse at her parisian address on 81-83 Boulevard Hausmann.

The Wimille Mareuse racing period 1932-1934.

The Spring 1932 trip to North Africa.

A few days after the first victory of Wimille in hill climb, the three Bugatti and their pilots, Marguerite Mareuse and Jean-Pierre Wimille took a boat to Tunisia on the way to their first rendez-vous, the Tunisian Grand Prix on 3 April 1932.

Wimille drove the type 54 but had to retired because of oil pressure trouble, M. Mareuse finished 14th at the wheel of her 51A chassis 51138, race number 24.

Three weeks later for the Grand Prix of Oran on 24th April, Wimille drove for the very first time in race, his new 51132, number 8 and won the race.

It is the first victory of the young Bugatti driver in Grand Prix.

His original silver trophy marked "A.C.O" (Automobile Club d'Oranie) is preserved in the Sport Museum in Nice. Mr Mareuse has an accident with 51138.

The last race of the North African trip was the Casablanca Grand Prix on the circuit of Anfa on 22^d May 1932. Wimille is on the first line at the wheel 51132, race number 2, which is the only left running car of the team. He was leading the race during 32 of the 67 laps, breaking the lap record, but had to retired having blew up his engine !

For the Picardie Grand Prix at Peronne on 5th of June, Pierre Leygonie, Wimille's best friend was supposed to enter the 2300 cc Type 51 but he didn't appeared, the 2300 cc was surely not repaired.

The Dieppe Grand Prix on 24th July 1932.

That date is important in the life of 51132. It is the exact day M. Mareuse arrived on the starting line of a Grand Prix with a 1500 cc Type 51, race number 5, which is 51132 having received 51138 engine.

M. Mareuse owned two Bugatti 51s, 51132 and 51138. On April 24, 1932, M. Mareuse had an accident in Oran with 51138, which damaged the car's chassis. M. Mareuse's mechanics, so she could continue racing, installed the 1,500 cc engine from 51138, which was in good condition, in the chassis 51132, frame 704, which is the car we are interested in.

The original 51138 car was completely overhauled by M. Mareuse's mechanics and fitted with a replacement frame from the factory (No. 732, a 1933 number) and continued to race using the papers of 51132, from which it received the 2,300 cc engine. This car was sold to Robert Brunet in December 1932 and is now in an American collection. When this car, on the replacement frame no. 732 from 51138, with the 2,300 cc engine from 51132, it was sold to Robert Brunet, it was given the chassis plate from 51132 and its French title by M. Mareuse, on the grounds that the registration document for 51132, showing 18 hp, was correct for its new 2,300 cc engine. The registration document for 51138, for a 12 hp engine, was no longer suitable. An analysis of the car with frame no. 732 can be found in the lot description on our website.

She drove the car during the four first laps but it began to rain and she preferred to give the car to her copilot Pierre Leygonie.

The pictures of the car on the side of the road, after P. Leygonie caught fire, clearly show clearly some important points:

The car is from an outside point of view looks exactly as 51132 when new. It retains 51132 registration number 3397 RF 5 on the back of the tail.

The body is still 51132 body. It is well possible the car already got the back axle from 51138, >>>



Divo & Bouriat, in front of 51132, Belgium GP, Spa july 1931
© Archives Pierre-Yves Laugier



Bouriat on 51132, Belgium GP, Spa july 1931
© Archives Pierre-Yves Laugier



Wimille pushing 51132, Monthlery december 1931
© Archives Pierre-Yves Laugier



JP Wimille, Marguerite Mareuse and 51132, Monthlery, december 1931
© Archives Pierre-Yves Laugier



Casablanca Grand Prix, 1932,
51132 on the grid © Archives
Pierre-Yves Laugier



First win on a Bugatti for JP Wimille and 51132, Oran,
april 1932 © Archives Pierre-Yves Laugier



Mareuse winning la Turbie on 51132
and its new body, 27 march 1934
© Archives Pierre-Yves Laugier



Crozier in 51132 and its Figoni body, 1939
© Archives Pierre-Yves Laugier



Richardson in 1947
© Archives Pierre-Yves Laugier



Scott Montcrieff, Monthlery 27 feb 1951
© Archives Pierre-Yves Laugier

>>> clairement quelques détails importants. De l'extérieur, elle est identique à 51132 neuve. Elle présente l'immatriculation 3397 RF 5 de 51132 sur la pointe arrière. La carrosserie est encore celle de 51132. Il est très possible que la voiture soit déjà équipée du pont arrière de 51138, numéro 380, mais l'échange peut aussi avoir eu lieu plus tard dans la vie de la voiture.

Après la course de Dieppe 1932, 51132/51138 (telle que nous désignerons désormais, à la suite de l'identité attribué par M. Mareuse de la voiture présentée, qui conserve le cadre 704 de 51132) revient au garage de M. Mareuse. Elle est peut-être remise en état par Framezelle à Neuilly-sur-Seine.

En 1933, M. Mareuse prévoit de s'engager en juin au Mans à bord de 51132/51138, avec Wimille comme copilote. Ils apparaissent dès le 26 décembre 1932 dans la liste des engagés du Mans 1933.

Début 1933, M. Mareuse et Mlle Lamberjack participent avec succès au Rallye Monte-Carlo. Dans un journal daté du 14 février 1933, M. Mareuse dévoile ses plans pour l'année : « Je souhaite participer à toutes les grandes courses de vitesse au volant de ma 1500 cm³ 8-cylindres... et mon grand espoir : gagner avec J.-P. Wimille le Grand Prix d'Endurance du Mans. »

En fait, 51132/51138 ne va participer à aucun Grand Prix en 1933 et Wimille pilote une Alfa Romeo depuis juin 1932... même si M. Mareuse essaye de le convaincre de reprendre la Bugatti Type 51A au Mans. Cette information confirme que, début 1933, la voiture est encore en configuration Grand Prix, car M. Mareuse envisage de courir avec. Dans le journal L'Auto du 14 juin 1933, nous avons encore une note indiquant que Mme Mareuse et Wimille sont supposés participer aux 24 Heures du Mans, mais trois jours plus tard ils n'apparaissent pas dans la liste officielle des engagés !

La Type 51A torpédo Paris-Nice 1934 de Mareuse

Au cours de la saison 1933, M. Mareuse ne participe déjà plus qu'à des rallyes et non plus aux Grand Prix comme elle en rêvait. Mais en mars 1934, elle modifie 51132/51138 en torpédo 4-places pour participer au Paris-Nice.

Il est possible que la voiture ait pu être modifiée en torpédo dès juin 1933.

Le 24 mars 1934, les voitures du Paris-Nice quittent Paris à 6 h du matin. M. Mareuse a une Bugatti 1500 cm³ avec le numéro de rallye 27. Le 25 mars, il signe le meilleur temps de la course de côte du bd Michelet dans la catégorie 1500 cm³.

Le 29 mars lors de la course de côte de La Turbie, il remporte de nouveau la catégorie 1500 cm³. La rare photo de la voiture lors de la course de côte de La Turbie montre partiellement l'immatriculation parisienne qui devait être 7398 RF 6 ou RF 8, datées respectivement de janvier et mars 1932. La voiture est équipée du radiateur grand modèle, de phares et d'ailerons sport.

Le numéro 27 est peint sur le capot. En y regardant de plus près, on remarque que la carrosserie comporte deux petites portes et un bas de caisse spécial à grands louveres, assez semblables à ceux qui sont encore sur la voiture l'année suivante, lorsqu'elle est modifiée par Figoni. Elle est dotée d'un pont arrière 14x54, comme l'indiquent les résultats du Paris-Nice.

Mais la carrosserie Paris-Nice de 1934 ne semble pas être une première réalisation de Figoni, car il n'y a aucune mention dans ses archives en 1933-1934 d'une Bugatti qui aurait pu être cette voiture. Dans le journal L'Auto du 12 février 1935, la voiture est mise en vente par le propriétaire du garage qui est probablement chargé de la réviser pour M. Mareuse : « Bugatti 1500 cmc, 8 cyl., 2 arb. à cames, équ. pr 24h du Mans ou Gd Px. Vites. ; Framezelle, special. Bugatti, 18, r. Perronet, Neuilly-sur-Seine. »

C'est une précieuse petite annonce qui nous en dit long sur 51132/51138 en février 1935 ! C'est la preuve que la voiture est alors prête à courir au Mans, probablement en 1933, et que la carrosserie Grand Prix accompagne toujours la voiture, dessus ou plutôt à côté, prête à être réinstallée pour la course, ce qui est tout à fait logique.

Le Roadster Pinay Figoni 1935

Dans les archives du regrettable collectionneur Bugatti Robert Cornière se trouvaient certaines notes de réparation du garage

>>> *number 380, but the swap may have occurred later in the life of the car.*

After the Dieppe 1932 race, 51132/51138 engine (as we will designate it from now on, following the identity assigned by M. Mareuse to the car presented, which retains frame 704 of 51132) went back to M. Mareuse garage.

It was possibly overhauled by Framezelle in Neuilly sur Seine.

In 1933, M. Mareuse planned to enter Le Mans race in June with 51132/eng 51138 with Wimille as co-pilote. They are already in the list of the 1933 Le Mans entries as early as 26 december

Early in 1933 M. Mareuse and Mlle Lamberjack enter the Monte Carlo rallye with good success. In newspaper dated 14th February 1933, Mareuse confessed her plan for the year: "I want to enter any Grand Prix with my 1500cc 8 cylinder Bugatti, and my big wish is to enter Le Mans with JP Wimille."

Actually, 51132/51138 would never enter any Grand Prix in 1933 and Wimille had moved to Alfa Romeo since June 1932... even if M. Mareuse seemed to try and convince him to race again on her 51A Bugatti at Le Mans. That information confirm that in early 1933 the car is still in Grand Prix configuration as M. Mareuse wished to race it.

In L'Auto dated 14 th June 1933, we still have a note telling Mme Mareuse and Wimille are supposed to enter the Le Mans event, but 3 days later they are not in the official entry list!

The Mareuse Paris-Nice Type 51A Torpédo 1934.

During the 1933 season M. Mareuse was already competing only in rallyes and not anymore in Grand prix as she was dreaming to. But in March 1934, she had modified 51132/51138 in a 4-seater torpedo to enter the Paris Nice.

We wonder if the car could have been modified as a Torpedo as early as June 1933.

On 24th March 1934 the cars of the Paris Nice left Paris at 6am. M. Mareuse drives a Bugatti

1500.cc with rallye number 27.

On 25th March, M. Mareuse did the best time of the Marseille Boulevard Michelet hill climb in 1500.cc class in 42 sec 1/5 at the average of 84.500 km/h.

On 29th March in La Turbie hill climb, M. Mareuse won the 1500 cc class in 5 min 15 sec at the average of 72 km/h.

A rare photo of the car in La Turbie hill climb show partially the parisian plate which should read 7398 RF 6 or RF 8, which are plates dated January and March 1932. The car has the large radiator model and is equipped with lamps and sports wings. The race number 27 is painted on the bonnet. When we look carefully, we can see that the body has two small doors and a special undertrail with big louvers, which are quite similar to the ones still on the car the following year when modified by Figoni. The car has rear axle 14x54 as noted in the Paris-Nice results.

But the 1934 Paris-Nice body doesn't seem to be a first Figoni job, as there is no mention of any Bugatti in 1933-1934 which could have been that car in Figoni records.

In Newspaper L'Auto dated 12th February 1935 the car is put for sale by the garage owner who was probably in charge to overhaul the car for M. Mareuse.

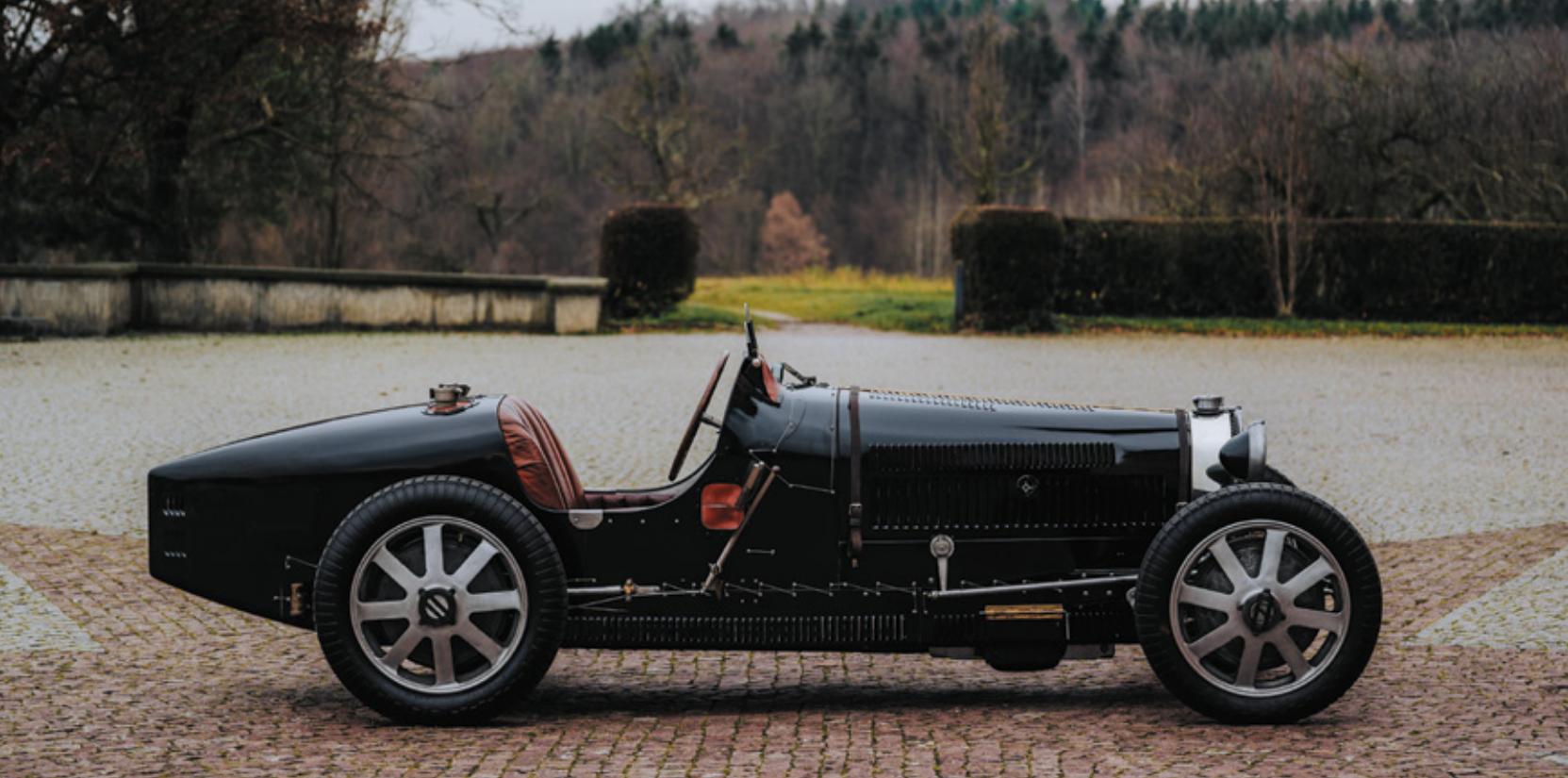
« BUGATTI 1.500 cmc. 8 cyl., 2 arb. à cames, équ. pr 24h du Mans ou Gd Px. Vites. Framezelle, special Bugatti, 18, r. Perronet, Neuilly sur Seine » « Bugatti 1500.cc 8 cyl twin cam, equipped for 24 hours Le Mans race or Racing Grand Prix. »

It is an incredible advertising which tells us so much on 51132/51138 in February 1935 !

It is the proof the car was prepared to race at Le Mans, probably in 1933, and that the Grand Prix body was still with the car, on the car or rather next to and ready to be put back for racing, which is quite logical.

The Pinay Figoni Roadster 1935.

In the archives of the late Bugatti collector Robert Cornière were some of the repair notes from



Framezelle. L'une d'elles donne la réponse à l'énigme du nouveau propriétaire de 51132/51138, en 1935 : « Bugatti 1500 2 arbres à cames. M Pinay ».

Cette note n'est pas datée, mais deux autres documents nous permettent de déterminer qu'elle doit correspondre à 1935. Dans les archives du célèbre carrossier Joseph Figoni, il est fait mention d'une carrosserie réalisée par l'atelier pour M. Pinay : « Mai 1935. M. Pinay. Paris. Fact n° 49. Roadster 2 places s/châssis Bugatti type 1500. 14 000 francs. »

La voiture semble avoir été mise en vente pour M. Pinay par le garage Bayard, dès le 4 juillet 1935 : « Bugatti roadster double arbre à cames, 1.500 cmc, voit. splendide, 22 bis rue Bayard ». Lors du Salon de Paris d'octobre 1935 au Grand Palais, la voiture est toujours en vente par le garage Bayard, situé tout près du Salon. Une petite annonce concernant la « 1500 cmc roadster double arbre à cames » est publiée dans L'Auto le 5 octobre et le 15 novembre 1935.

Nous ignorons quand exactement Paul Pinay vend la voiture, et la prochaine information qui la concerne est son exportation vers la Grande-Bretagne par le concessionnaire Bugatti Jack Lemon-Burton, sûrement fin 1937.

Grande-Bretagne, 1937-2022

La voiture est immatriculée en février/mars 1938 GPE 230 dans le Surrey. La voiture est décrite comme une « Bugatti 1 1/2 Double cam vendue à C.I. Craig de Wimbledon pour 227 £ en février 1938. »

Gerald M Crozier l'achète en 1939 à Craig et l'utilise pour des courses en juillet et août 1939. Elle est endommagée par un incendie dans un garage de London Mews vers septembre 1940. En 1947, la Bugatti est transférée au garage de J. Blakes & Company Ltd à Liverpool et vendue à Geoff Richardson qui l'immatricule en avril 1947 sous le numéro FWP 555, Worcester. Après avoir couru pendant l'été 1947 il revend la voiture à Blakes après l'avoir mise en vente dans le numéro de novembre de Motor Sport. Il est clair que lorsque Richardson court avec la voiture en 1947, elle est déjà équipée d'un radiateur étroit de Type 35 et d'un capot type sans compresseur de Type 35, mais elle est toujours équipée de roues de Type 51. La reconstruction a été effectuée par Vic Derrington, et Marshalls de Watford a également travaillé sur la voiture.

À Noël 1950, la Bugatti est achetée à Blakes par Mme Avril Scott-Moncrieff à Forfar, en Écosse. Elle participe au rallye Paris-St-Raphaël Féminin en février 1951 avec >>>

Framezelle garage.

One note gives the clue of the enigma of the new 1935 owner of 51132/51138.

“Bugatti 1500 2 arbres à cames. M PINAY.”

That note is not dated, but two more documents will let us determinated it has to be 1935.

In the archives of famous French coachworker Joseph Figoni, there is a mention of a body made by the shop for Mr Pinay.

“May 1935. M. Pinay. Paris. bill N° 49. Roadster 2 places s/châssis Bugatti type 1500 14.000 ff »

Strangely enough, the car seems to have been advertised for M. Pinay by the Bayard garage as soon as 4th July 1935.

The ads reads : « Bugatti roadster double arbre à cames, 1.500 cmc, voit splendide, 22 bis rue Bayard. »

During the october 1935 Paris Show at Grand Palais, near by the Champs Elysees, the car was still for sale by the Bayard garage which was located very near by the Show.

Advertising about the « 1.500 cmc roadster double arbre » were put in L'Auto newspaper on 5th october and 15th novembre 1935.

We don't know exactly when Paul Pinay sold the car.

The next information on the car is its exportation to Great Britain and by Bugatti dealer Jack LEMON- BURTON, surely late in 1937.

GREAT BRITAIN 1937-2022.

The car is road registered between Feb-March 1938 GPE 230 with Surey CC.

The car described as « Bugatti 1/2 Double cam sold to C.I Craig of Wimbledon for £ 227 in February 1938. »

The rest of the history of the car in M. Morris reports states the following owners after C.I. CRAIG. Gerald M CROZIER bought it in 1939 from Craig, and race dit in July and August 1939.

The car suffered from a fire in a London Mews garage around september 1940.

In 1947 the Bugatti went to the garage of J. BLAKES & COMPANY LTD of Liverpool and sold to Geoff RICHARDSON who registered the car with FWP 555 Worcester CC in April 1947. After racing in summer 1947, he sold the car to Blakes, having advertised the car in the November issue of Motor Sport.

It is clear that when Richardson raced the car in 1947, it already had narrow type 35 rad and unblown type 35 bonnet, >>>



>>>son mari David comme copilote. Peu après le contrôle de passage de Montlhéry, le 27 février, l'équipage casse le vilebrequin lors d'une épreuve de vitesse et la voiture est envoyée dans un garage de Levallois pour évaluer les dégâts. Les réparations étant trop coûteuses, elle repart au Royaume-Uni où elle attend une remise en état qui n'a jamais lieu, avant d'être expédiée à une personne malhonnête du nom de Ted. E. Lloyd, à Welshpool, Powys, au Pays de Galles, qui demande à ce qu'elle soit démontée dans son atelier pour vérifier ce qui ne fonctionne pas. Ce dernier disparaît avant que Scott-Montcrieff ne vienne récupérer la voiture lorsqu'il comprend que les agissements de cet individu sont douteux.

Dans le « Bugatti Book » de 1954, de C.W.P. Hampton et B. Eaglesfield, Lloyd se proclame propriétaire de la voiture ! Il a vendu le moteur Type 51A à Eri Richardson, aux États-Unis.

Au milieu des années 50, Alan Kershaw Haworth (1920-1988), à Heywood, dans le Lancashire, acquiert auprès de Ted Lloyd le châssis roulant, toujours équipé de sa cloison Type 51, de son essieu

avant Type 51 et d'autres pièces fixées au châssis. Il rééquipe la voiture en tant que Type 37 en utilisant le moteur Type 40 ex-40424 et obtient la plaque n° « BOC II » de Hugh Conway en 1984 après vingt ans de travail. La voiture est ensuite mise en circulation en 1987 sous l'immatriculation DS 7548.

En décembre 1988, Alan Haworth s'éteint et sa collection de voitures est mise aux enchères chez Sotheby's le 29 mars 1989. La Bugatti est acquise par John Wilson, passionné de Bugatti, qui, après son achat, obtient de T.J. Cardy le moteur Type 55 n°17 ex-55229, et l'installe dans la voiture à la place du moteur Type 40.

En 2014, la voiture est mise en vente puis exposée sur le stand Dutton au Salon Rétromobile de février 2015. Achetée par l'architecte anglais Mark Newson, de Londres, elle est confiée à l'atelier Derek Hitchman pour une restauration complète, comprenant une nouvelle carrosserie réalisée par Chesterton Coachwork. Le moteur provenant de 51138 est acheté à T. Cardy et réinstallé dans le châssis qu'il a quitté vers 1954 lorsque T. Lloyd l'a vendu aux États-Unis. Le propriétaire actuel l'a acheté à M. Newson en 2022.

>>>but was still on type 51 wheels. The rebuilt had been done by Vic DERRINGTON and MARSHALLS of Watford had also worked on the car.

During Christmas 1950, the Bugatti was bought by Mrs Avril SCOTT-MONTCRIEFF (1915-2006) in Forfar, Scotland, from Blakes. She entered the car with her husband David as copilot, in the "Paris St Raphael Feminin" rallye in February 1951.

Soon after the Monthlery control on 27th February, they broke the crankshaft in a Speed reliability test, the car was sent to a garage in Levallois to see the damage. It was too expensive to be fixed, so the car went back to UK later and waited for a rebuilt which never happend and was sent to a crook called Ted.E. LLOYD in Welshpool, Powys, Wales, who ask to have the car dismantled in his shop to check what was wrong...he disappeared before Scott Montcrieff went to take it back when he realized there was something wrong with the guy.

In the 1954 "Bugatti Book" by C.W.P.Hampton and B. Eaglesfield, Lloyd proclaims to be the owner of the ccar! He sold the 51A engine to

Eri Richardson in USA.

In the mid fifties Alan.Kershaw. HAWORTH (1920-1988) in Heywood, Lancs, acquired from Ted Llyod the rolling chassis still with its 51 bulkhead, 51 front axle and other parts attached to the frame.

He rebuilt the car as a type 37 using type 40 engine ex 40424 and got BOC plate N° "BOC II" from Conway in 1984 after twenty years or work. The car was put on the road in 1987 with license plates DS 7548.

In December 1988, Alan Haworth passed away and his collection of cars and spares, were sold at auction by Sotheby's on 29 March 1989. The lot 684 in the sale was acquired by Bugatti enthusiast John WILSON, in Stevington, Bedford, a private airplane pilot, whose family owned since the 50s a rare type 46S Coach by Billeter & Cartier on which he used to work.

Soon after his purchase J.Wilson obtained from T.J.Cardy the 55 engine 17 ex 55229 and put it in the car instead of the type 40 unit. In 2014 the car was put on the market and exhibited on

Nous nous souvenons de la redécouverte en 2006 du cadre 704 dans la ferme de John Wilson, et la preuve qu'il s'agit du cadre d'origine de 51132 est devenue évidente en l'examinant attentivement. La voiture provenait de la succession d'Allan Haworth et elle était censée être la 51138 ex-Scott-Montcrieff. L'inspection minutieuse du châssis et des pièces attenantes nous a permis de découvrir le numéro 15 sur différentes pièces et le numéro 14 sur l'essieu avant. Les différentes pièces numérotées 15 relatives au châssis 51132 sur lequel elles étaient encore fixées prouvent que la voiture actuelle conserve encore de nombreux composants d'origine qui n'ont jamais été démontés du châssis d'origine 51132.

Conclusion

Le nouvel éclairage apporté au cadre 704 Type 51 nous incite à affirmer que la voiture, telle qu'elle a été modifiée par le mécanicien de l'équipe Mareuse-Wimille pour la course de Dieppe en juillet 1932, était toujours 51132 dans ses moindres détails, à l'exception du moteur, remplacé par celui de 51138. La voiture n'a pas été « construite sur le cadre 704 », comme cela a été suggéré. La voiture comporte encore les éléments de 51132 suivants : châssis, pièces enveloppantes en aluminium, auvent et tableau de bord, leviers extra-long, bras de direction, support de boîtier de direction, traverse de siège, couvercle de l'arbre de sortie de boîte de vitesses en aluminium.

Pierre-Yves Laugier

Aujourd'hui, à la demande du propriétaire s'appuyant sur l'analyse de P.-Y Laugier, la FIVA et les autorités d'immatriculation allemandes ont officiellement redonné l'identité d'origine de la voiture, le cadre n°704 correspondant au châssis 51132 de la Bugatti Type 51. La voiture vient d'être révisée et son moteur porté à 2 300 cm³, elle se présente avec une superbe patine.

Dutton stand at Retromobile in February 2015.

Bought by English architect Mark NEWSON from London, it went to Derek Hitchman's shop, for a complete restoration, including a new body by Chesterton Coachwork and the engine from 51138 was acquired from T.Cardy and put back in the chassis it had left around 1954 when T.Llyod sold it in the USA. The current owner bought it recently from M.Newson in 2022.

We remember the rediscovery in 2006 of frame 704 at John Wilson's farm and the proof it was 51132 original frame became obvious when we looked at it carefully. The car was from Allan Haworth estate and was supposed to be 51138 ex Scott Montcrieff.

The closed inspection of the frame and parts around let us discover the number 15 on various parts and the number 14 on the front axle. The various parts numbered 15 relating to chassis 51132 on which they were still fixed proved that the car still retains many original components which had never been dismantled from 51132 original chassis.

Conclusion

The new light focused on type 51 frame 704 incline us to state that the car as it was modified by the mechanic of the Mareuse-Wimille team for the Dieppe July 1932 race was still 51132 in every detail apart from the engine swap from 51138. The car was not built up on 704 frame as it has been suggested.

The car still has the following parts from 51132: chassis, aluminum body panels, hood and dashboard, extra-long levers, steering arms, steering box mount, seat cross member, aluminum transmission output shaft cover.

Today, at the request of the owner, based on the analysis by P.-Y Laugier, FIVA and the German registration authorities have officially restored the car's original identity, with frame no. 704 corresponding to chassis 51132 of the Bugatti Type 51. The car has just been overhauled, and its engine has been increased to 2,300 cc. It has a superb patina.



1939 TALBOT-LAGO 4,5L MONOPLACE DÉCALÉE EX-USINE ○

Titre de circulation anglais
En importation temporaire dans
l'UE

UK title

In temporary import in the EU

Châssis n° 90130

Moteur n° 45003

1.200.000 - 1.600.000 €

- Voiture d'usine, ligne sportive, deux exemplaires seulement
- Rare modèle éligible pour courir aussi bien au GPH de Monaco qu'au Mans Classic et autres courses historiques
- Entretien irréprochable, éligible aux événements historiques les plus disputés
- Toujours équipée de son moteur d'origine

- *Works car, sporty appearance, one of only two examples*
- *A rare model combining eligibility for the Monaco Historic Grand Prix as a single-seater and for Le Mans Classic, opening access to numerous historic events*
- *Impeccably maintained, eligible for the most competitive historic events*
- *Still equipped with its original engine*



Le 6 août 1939, Grand Prix du Comminges, au pied des Pyrénées : à mi-course, René Le Bègue (Talbot 4,5 litres décalée) est en tête mais Jean-Pierre Wimille (Bugatti 59/50B) et Raymond Sommer (Talbot 4,5 litres décalée) regagnent du terrain après un bref arrêt au stand. Wimille reprend la tête, mais Le Bègue ne s'en laisse pas conter et

repassse devant au 35^{ème} tour. Wimille déploie tout son talent et ne cesse d'attaquer la Talbot mais Le Bègue résiste. Dans le dernier virage, les deux pilotes sont au coude-à-coude et, dans le hurlement des moteurs déchaînés, Le Bègue passe en tête la ligne d'arrivée, avec 4/10^{ème} de seconde d'avance sur la Bugatti de Wimille. >>>

On 6 August 1939, halfway through the Grand Prix du Comminges, at the foot of the Pyrenees, René Le Bègue ('offset' Talbot 4.5-litre) was in the lead, but Jean-Pierre Wimille (Bugatti 59/50B) and Raymond Sommer ('offset' Talbot 4.5-litre) were catching up after a brief pit stop. Wimille retook the lead, but Le

Bègue was unfazed and went ahead on the 35th lap. Drawing on all his talent, Wimille constantly attacked the Talbot, but Le Bègue held him off. On the final corner, the two drivers were neck and neck, and with their engines screaming, Le Bègue crossed the finish line first, 4/10 of a second ahead of Wimille's Bugatti. >>>





>>>Ayant couvert les 40 tours à la moyenne de 157,52 km/h, René Le Bègue (vainqueur du Rallye de Monte-Carlo 1937), a battu le précédent record de Louis Chiron à bord d'une Alfa Romeo.

C'est la Talbot de cette victoire que nous proposons ici, châssis 90130. Son histoire est parfaitement relatée et documentée dans le livre Talbot Lago de l'historien Pierre Abeillon. Comme souvent avec les machines de course, ce modèle est né d'un nouveau règlement pour les voitures de Grand Prix, imposant à partir de 1938 une cylindrée de 3 litres avec compresseur ou 4,5 litres atmosphérique. Chez Talbot, Anthony Lago et son équipe envisagent plusieurs solutions pour contrer les puissantes Mercedes et Auto Union. Il est même question d'un V16 à compresseur, mais les finances du constructeur français sont loin du niveau des firmes allemandes soutenues par leur gouvernement et, malgré une dotation du « Fonds de Course »

de l'État français, Talbot conserve le plus classique 6-cylindres 4,5 litres atmosphérique dérivé de celui de la Talbot 150 C. Dans l'équipe technique se trouve Walter Becchia, brillant ingénieur d'origine italienne qui a travaillé chez Fiat avant de collaborer avec Louis Coatalen chez Sunbeam. Par le jeu des alliances entre Sunbeam-Talbot-Darracq et Talbot Suresnes, c'est là qu'il est entré en 1926 à côté de Vincenzo Bertarione, autre motoriste de renom. Becchia se fera connaître après-guerre chez Citroën par sa conception du bicylindre de la célèbre 2 CV.

Mais nous n'en sommes pas là et pour Talbot-Lago il met au point une monoplace dite « décalée » : pour abaisser la position du pilote et le centre de gravité, moteur et transmission sont décalés vers la gauche, et le pilote vers la droite, ce qui donne à la voiture une allure beaucoup plus sportive que les machines de l'époque où le pilote est souvent « perché » sur

>>>After covering the 40 laps at an average speed of 157.52kph (97.88mph), Le Bègue (the winner of the 1937 Monte-Carlo Rally) beat the previous record set by Louis Chiron driving an Alfa Romeo.

It is the Talbot that won this race, chassis no. 90130, that we are offering for sale today. Its history is perfectly documented in the Talbot Lago book signed by the historian Pierre Abeillon. As is often the case with racing cars, this model came about thanks to new regulations for Grand Prix cars, which stipulated from 1938 a maximum capacity of 3 litres for supercharged engines or 4.5 litres for naturally-aspirated engines. At Talbot, Anthony Lago and his team looked at several solutions to counter the powerful Mercedes and Auto Unions. They even considered a supercharged V16, but the French manufacturer lacked the financial resources of the German firms,

which were supported by their government; despite a grant from the French state 'Racing Fund', Talbot therefore kept the more conventional naturally-aspirated 4.5-litre six-cylinder engine, derived from that fitted to the Talbot 150 C. Its technical team included the brilliant Italian-born engineer Walter Becchia, who had worked at Fiat and then with Louis Coatalen at Sunbeam. Thanks to the alliances between Sunbeam-Talbot-Darracq and Talbot Suresnes, he joined the latter firm in 1926, working alongside Vincenzo Bertarione, another renowned engine builder. Becchia made a name for himself after the war at Citroën for his design of the two-cylinder engine of the famous 2 CV.

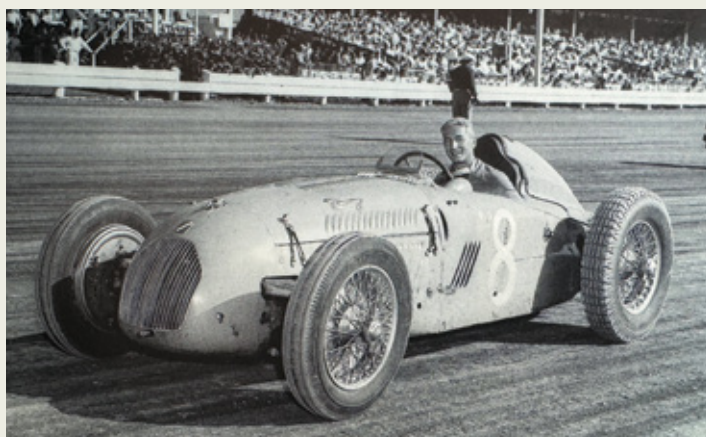
But that was some way off, and for Talbot-Lago he designed a so-called 'offset' single-seater: to lower the driver's seating position and the car's centre of gravity, the engine and transmission were



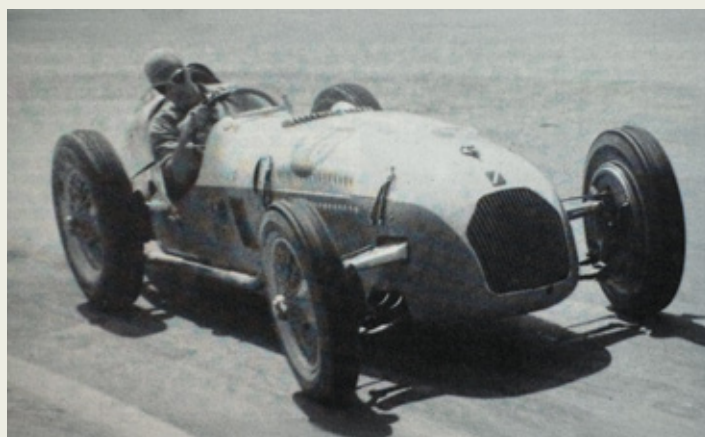
Grand Prix de l'ACF : Sommer au volant, 1949 © DR



Grand Prix du Salon, 1949 © DR



Goshen « 100 », 1946 © DR



Grand Prix de Pau, 1949 © DR

la transmission. Le 6-cylindres comporte des chambres de combustion hémisphériques, une distribution par soupapes en tête culbutées, trois carburateurs et il est relié à une boîte pré-sélective Wilson. Deux voitures sont ainsi réalisées et, après une présentation officielle début 1939 à Montlhéry, elles débutent en compétition le 2 avril au Grand Prix de Pau où, si 90130 abandonne, sa sœur 90131 entre les mains de « Fifi » Étancelin termine troisième derrière les Mercedes W163 de Lang et Von Brauchitsch. Le 9 juillet au Grand Prix de l'ACF à Reims, Le Bègue prend sa revanche et remporte une brillante troisième place derrière les Auto Union Type D de Muller et Meier et devant Étancelin, Sommer et Stuck.

Pour le GP du Comminges évoqué plus haut, la voiture est adaptée à la formule sport, avec des phares, des petites portes, des ailes cycles et une roue de secours.

Les compétitions en Europe étant interrompues par la guerre, cette Talbot est cédée en 1941 par l'usine à

Jean Trévoux, vainqueur du Rallye de Monte-Carlo 1939, qui part tenter sa chance aux États-Unis, à Indianapolis, mais il ne prend pas le départ. Restée sur place, la voiture fait de l'œil à Zora Arkus-Duntov, ingénieur russo-belge réfugié aux États-Unis après des études en Allemagne, et que l'on retrouvera dans les années 50 à la conception de la future Chevrolet Corvette. Il achète la Talbot en 1946 mais, n'ayant guère le loisir de l'utiliser, il la confie à Luigi Chinetti qui la cède en 1949 à Harry Schell, fils de Lucy et Laury O'Reilly Schell, fondateurs avant-guerre de l'Écurie Bleue. A bord de cette Talbot décalée, Harry Schell dispute plusieurs épreuves de la saison 1949 mais sans résultats probants, sauf une deuxième place derrière Raymond Sommer au Grand Prix du Salon, le 9 octobre à Montlhéry, avec victoire au Grand Prix des voitures de sport. L'on peut noter que, en 1950, la sœur de la présente voiture (châssis 90131), termine deuxième au classement général des 24 Heures du Mans>>>

offset to the left, and the driver to the right, giving the Talbot a much sportier appearance than the cars from the period where the driver was often 'perched' on top of the gearbox. The six-cylinder engine was a pushrod unit with overhead valves, hemispherical combustion chambers and three carburetors; it was mated to a Wilson pre-selector gearbox. Two cars were built to this specification and after being officially presented at Montlhéry at the start of 1939, they made their competition debut on 2 April at the Pau Grand Prix. Although 90130 retired, its sister car 90131, driven by 'Fifi' Étancelin finished third behind the Mercedes W163s of Lang and von Brauchitsch. At the Grand Prix de l'ACF at Reims on 9 July, Le Bègue took his revenge with a brilliant third place behind Muller and Meier in their Type D Auto Unions and ahead of Étancelin, Sommer and Stuck. For the Grand Prix du

Comminges, mentioned above, the car was adapted for sports car racing, with headlamps, small doors, cycle wings and a spare wheel.

As motorsport was suspended in Europe due to the war, in 1941 the Talbot was sold by the factory to Jean Trévoux, the winner of the 1939 Monte-Carlo Rally, who left to try his luck in the United States, at Indianapolis, although he did not in fact compete. The car remained there and attracted the attention of Zora Arkus-Duntov, a Russian-Belgian engineer who had taken refuge in the United States after studying in Germany, and who would show up again in the 1950s in the development of the Chevrolet Corvette. He bought the Talbot in 1946, but scarcely had time to use it and therefore consigned it to Luigi Chinetti, who sold it in 1949 to Harry Schell, the son of Lucy and Laury O'Reilly Schell, who had founded the 'Écurie Bleue' before the war. >>>



>>>avec Meyrat et Mairesse, ce qui confirme la compétitivité et l'endurance du modèle. La même année, #90130 est achetée par « Raph », pilote français d'origine argentine. Il décide de l'emmener au Brésil pour, grâce aux bons résultats qu'il espère en course, en faire monter le prix, la vendre et acheter en Europe la Ferrari de ses rêves. Mais des ennuis de boîte de vitesses mettent à mal son projet et la belle Talbot tombe dans l'oubli.

C'est un infatigable « découvreur » britannique de voitures perdues qui la ressort de l'ombre : Colin Crabbe, en 1984, l'achète à son propriétaire brésilien basé à Sao Paulo, Eduardo Materasso, avant de la céder à un grand collectionneur anglais de voitures de course, Robert Lamplough. Pour la restaurer, celui-ci confie le moteur à Dean Danaher et le reste à Paul Grist. Spécialiste incontesté des Alfa d'avant-guerre, celui-ci a su conserver tout ce qui pouvait l'être, ce qui a permis de préserver l'intégrité historique de la voiture.

Une fois remise en état, la première sortie publique de cette Talbot a lieu à Rétromobile où elle est exposée en février 1987, avant de prendre part en septembre aux Remparts d'Angoulême entre les mains de... Juan Manuel Fangio ! L'année suivante, Lamplough

participe en juillet à une épreuve de l'HGPCA à Croix-en-Ternois avant de la vendre à Jean Sage, ancien pilote et directeur sportif de Renault. Collectionneur de voitures de course historiques (et notamment de Ferrari), il fait restaurer la Talbot en Italie de façon intelligente avant qu'elle ne soit achetée en 2008 par son actuel propriétaire, important collectionneur suisse qui va régulièrement l'utiliser lors d'événements historiques. En effet, l'éventail de courses historiques auquel elle peut participer est d'autant plus large compte tenu qu'il s'agit d'une monoplace décalée. Il est unique de pouvoir engager une même automobile au Grand Prix Historique de Monaco, sans ses garde-boue, qu'au Mans Classic, en biplace avec ses garde-boue. Son propriétaire a d'ailleurs obtenu des résultats remarquables dans les deux courses : une victoire à Monaco en 2021 et deux victoires au Mans Classic auquel il participe chaque année. Également, il remporte la course de côte la plus dure au monde, le Klausenrennen avec ses 24 km de route de montagne. Il s'agit donc d'une automobile extrêmement polyvalente et performante sur tous les terrains.

Il est important de noter que son moteur vient d'être entièrement refait l'année dernière pour un montant

>>> *Driving the 'offset' Talbot, Harry Schell competed in several races during the 1949 season but with unconvincing results other than taking second place behind Raymond Sommer in the Grand Prix du Salon at Montlhéry on 9 October and winning the Grand Prix for sports cars. It should be noted that in 1950, this car's sister model, chassis no. 90131, finished second overall in the 24 Hours of Le Mans with Meyrat and Mairesse, confirming its competitiveness and endurance.*

That same year, chassis no. 90130 was bought by 'Raph', a French racing driver originally from Argentina. He decided to take the car to Brazil, where, on the strength of the good results he expected to achieve in racing, he would push up its price, sell it and purchase in Europe the Ferrari of his dreams. But troubles with the gearbox put paid to his project and the handsome Talbot faded into oblivion.

It was a tireless British 'discoverer' of lost cars, Colin Crabbe, who in 1984 brought it back from the shadows and bought it from its Brazilian owner in Sao Paulo, Eduardo Materasso, before selling it to a leading English collector of racing cars, Robert Lamplough. For its

restoration, Lamplough sent the engine to Dean Danaher and the rest of the car to Paul Grist. An undisputed specialist in pre-war Alfas, Grist was able to keep everything that could be, making it possible to preserve the car's historic integrity.

Once it had been restored, the Talbot's first public outing was at Rétromobile, where it was displayed in February 1987, before taking part in September that year in the Circuit des Remparts in Angoulême, driven by ... Juan Manuel Fangio! In July the following year, Lamplough took part in a race organised by the HGPCA at Croix-en-Ternois, before selling the car to Jean Sage, a former racing driver and sporting director of Renault. A collector of historic racing cars (especially of Ferraris), he had a thoughtful restoration of the Talbot carried out in Italy, before it was bought in 2008 by its current owner, a major Swiss collector, who used it regularly at historic events. Indeed, the range of historic races in which it can compete is all the greater given that it is an 'offset' single-seater. It is unique for the same car to be eligible for the Grand Prix Historique de Monaco, without its mudguards, and for Le Mans

de 90 000€ et qu'elle n'a pas été engagée dans une course depuis, simplement entretenue par les mécaniciens du propriétaire actuel. Soulignons qu'elle est toujours animée par son moteur d'origine portant le numéro #45003; matching numbers donc.

Superbe dans sa peinture bleu clair conforme à l'origine, cette voiture se distingue par une histoire hors du commun. Une première année comme voiture d'usine avec quelques beaux résultats, une carrière ponctuée de pilotes et de collectionneurs célèbres, une chaîne de propriété suivie, une belle authenticité, elle regroupe de rares avantages pour une voiture de sa classe et de sa génération. Elle sera vendue avec d'importants dossiers historiques, des factures d'entretien, d'échanges divers. Avec l'avantage d'une mécanique robuste

et éprouvée, de performances intéressantes et d'une allure fine et sportive, et accompagnée d'une documentation historique, elle est éligible aux événements historiques les plus en vue où elle constituera une engagée très admirée. De plus, étant immatriculée, elle est utilisable sur la route où elle procurera à son propriétaire les sensations inégalées d'un pur-sang de course d'avant-guerre.

Classic, as a two-seater with its mudguards. Its owner, moreover, achieved some remarkable results in both events: victory at Monaco in 2021 and two wins at Le Mans Classic, in which he has competed every year. He also won the toughest hill climb in the world, the Klausenrennen, with its 24km (15mi) of mountain roads. It is therefore extremely versatile and a fast car in all conditions.

It is important to note that its engine was completely rebuilt only last year, at a cost of 90,000€, and that it has not been raced since, just maintained by the current owner's mechanics. It should be stressed that it is still powered by its original engine (no. 45003), making it a matching numbers car.

Looking magnificent in its light blue paintwork to its original

specification, its exceptional history makes this car stand out. A first year as a works car with some fine results, a career studded with famous drivers and collectors, a continuous ownership chain and splendid authenticity, it has a rare combination of assets for a car of its class and period. It will be sold with substantial history files, maintenance bills and various items of correspondence. With the benefit of a strong and well-proven engine, excellent performance and attractive sporty looks, as well as historic documentation, it is eligible for the top historic events, where it will be greatly admired. In addition, as it is registered, it can be driven on the road, where it will gratify its owner with the unrivalled sensations of driving a pre-war thoroughbred.



2023 PORSCHE 992 GT3 RS

Titre de circulation monégasque
Monegasque title

Châssis n° WPOZZZ990PS273215

260.000 - 320.000 €

- A peine plus de 6 000 km d'origine, un seul propriétaire passionné de Porsche
- Nombreuses options intéressantes
- Spécification très proche du modèle de présentation
- Performances élevées, déjà collector

- Just over 6,000 km since new, single owner with a passion for Porsche
- Numerous attractive options
- Specification very close to the presentation model
- High performance, already a collector

Cette 992 GT3 RS a été commandée neuve par un important collectionneur de Porsche dont les modèles de compétition (904, 2.7L RS) ont été vendus par Artcurial il y a quelques années. Toujours intéressé par les créations de Zuffenhausen, il a passé commande de la présente voiture et souhaité être le plus proche possible de la configuration de présentation par le constructeur. Il s'en sépare aujourd'hui par manque d'usage, n'affichant qu'à peine plus de 6 000 km, cette GT3 RS est dans un état proche du neuf, dans sa teinte d'origine Gris Glacé Métallisé avec inserts et attributs aérodynamiques en carbone noirs, et intérieur Pack Weissach avec éléments supplémentaires en cuir et Race Tex Noir/Argent GT. Elle est équipée d'options intéressantes, comme : Pack Sport Chrono, Pack Clubsport avec extincteur supplémentaire, échappement sport, système de levage de l'essieu avant, réservoir de

90 litres, assistance de parking avant et arrière avec caméra de recul, sièges baquets intégraux, arceau-cage, sonorisation Bose Surround Sound System, accessoires en carbone et aluminium, jantes GT3 RS allégées de 20 pouces à l'avant et 21 pouce à l'arrière, en magnésium forgé peintes en rouge Pyro, étriers de freins noir brillant, phares matriciels à LED, rétroviseurs avec capteur de pluie...

Dotée d'un 6-cylindres à plat atmosphérique de 525 ch, cette machine est capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 3,2 s et d'atteindre 296 km/h en pointe. Dans un état proche du neuf, disposant d'options recherchées, vendue avec tous ses documents et carnets d'origine et ayant fait l'objet d'une révision en juin 2025, cette 992 GT3 RS proche du neuf est idéale pour tout amateur de Porsche sportives qui pourra exprimer son talent en toute liberté lors de journées circuit.

This 992 GT3 RS was ordered new by a major Porsche collector whose racing models (904, 2.7L RS) were sold by Artcurial a few years ago. Still keen on Zuffenhausen's creations, he placed an order for this car and wanted it to be as close as possible to the manufacturer's original configuration. He is now selling it due to lack of use, with a mileage just over 6,000 km. This GT3 RS is in almost-new condition, in its original Ice Grey Metallic colour with black carbon inserts and aerodynamic features, as well as a Weissach interior package with additional leather and Race Tex Black/Silver GT elements. It is equipped with appealing options, such as: Sport Chrono Package, Clubsport Package with additional fire extinguisher, sports exhaust, front axle lift system, 90-litre fuel tank, front and rear

parking assistance with rear view camera, integral bucket seats, roll cage, Bose Surround Sound System, carbon and aluminium accessories, lightweight 20-inch GT3 RS wheels at the front and 21-inch at the rear, made of forged magnesium and painted in Pyro red, gloss black brake calipers, LED matrix headlights, mirrors with rain sensor, and more.

Fitted with a naturally aspirated 525 hp flat-six engine, this machine can go from 0 to 100 km/h in 3.2 seconds and reach a top speed of 296 km/h. In almost-new condition, with sought-after options, sold with all its original documentation and logbooks, as well as having been serviced in June 2025, this almost new 992 GT3 RS is ideal for any Porsche sports car enthusiast who wants to freely express their talent on track days.





2018 PORSCHE 911 GT2 RS WEISSACH ▲ ★

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° WP0ZZZ99ZJS180728

430.000 - 500.000 €

- Moins de 150 km d'origine, un seul propriétaire privé
- Superbe couleur bleu Miami, intérieur rouge et noir
- Spécifications rares et désirables
- La 911 la plus puissante jamais commercialisée

- Less than 150km from new, only one private owner
- Superb Miami Blue colour, red and black interior
- Rare and sought-after specification
- The most powerful 911 ever sold



Un des aspects exceptionnels de cette voiture est son kilométrage, moins de 150 km d'origine ! Elle a été achetée neuve le 31 mai 2018 auprès du Centre Porsche Erre Esse de Turin par un grand designer européen ayant notamment travaillé chez Toyota, collectionneur de Porsche GT2 et GT3. Initialement commandée gris Carrera, il a modifié ses exigences pour le bleu Miami (code J5) avec intérieur rouge et noir, ce qui correspondait à la spécification de présentation de ce modèle lors de certains salons. Elle est dotée d'options particulièrement intéressantes dont le Pack Weissach

(P70) qui optimise les performances sur circuit, le Pack Sport Chrono (QR5), un régulateur de vitesse (454), une caméra de recul (7X9) et un système Bose « Surround Sound » (9VL). Cette voiture est revenue en janvier 2021 au Centre Porsche pour répondre aux rappels usine pour lesquels elle est aujourd'hui parfaitement à jour.

Elle est accompagnée de ses manuels d'utilisation et carnet d'entretien, de son double de clé et du harnais de sécurité passager. Aujourd'hui dans un état proche du neuf, elle se démarque par sa très belle teinte extérieure et ses attributs

One of the exceptional aspects of this car is its mileage: it has covered just 150km from new! It was bought new on 31 May 2018 from the Porsche Centre Erre Esse in Turin by a leading European designer who had worked for Toyota and was a collector of Porsche GT2 and GT3 models. Initially ordered in Carrera Grey, he changed his requirements and opted for Miami Blue (code J5) with a red and black interior, corresponding to the specification for the model when it was presented at various shows. It has some particularly

interesting options, including the Weissach Pack (P70) for improved performance on track, the Sport Chrono Pack (QR5), cruise control (454), a reversing camera (7X9) and the Bose 'Surround Sound' System (9VL). The car returned to the Porsche Centre in January 2021 under the factory recall programme and is now completely up-to-date.

It comes with its owner's manual and service book, both sets of keys and the safety harness for the passenger. In virtually new condition today, it stands out for its very attractive paintwork



aérodynamiques trahissant des performances hors du commun, confirmées par un compteur de vitesses gradué jusqu'à 400 km/h. Les 700 ch de son 6-cylindres à plat double turbo en faisaient la Porsche 911 la plus puissante jamais commercialisée et l'ont propulsée au rang de légende dès son lancement en 2018, d'autant que sa production s'est limitée à 1 000 exemplaires. Inutile de dire que, six ans plus tard, ce statut d'exception n'a fait que se renforcer ; il atteint son apogée sur cet exemplaire presque neuf.

and the aerodynamic features which give away its extraordinary performance, confirmed by the speedometer reading up to 400kph. The 700bhp produced by its twin-turbo flat six made it the most powerful Porsche 911 ever sold and a legend as soon as it was launched in 2018, especially as production was limited to 1000 cars. Needless to say, six years later, its exceptional status is even greater, reaching its peak with this virtually new example.



1957 BENTLEY SI CONTINENTAL COUPÉ PAR PARK WARD

Carte grise française
French title

Châssis n° BC19LDJ

250.000 - 350.000 €

- Un des 33 exemplaires en conduite à gauche
- Vendu neuf à Paris, depuis 37 ans dans la même famille
- Plus de 20 000 € de travaux récents

- One of the 33 LHD cars built
- Sold new in Paris, owned by the same family for the last 37 years
- More than 20,000 € spent on recent work



Le terme « Continental » transforme une Bentley en automobile d'exception. Apparu en 1952 avec le coupé Continental R, il répondait à une clientèle fortunée en proposant une voiture de grande classe aux prestations exceptionnelles où se mêlent élégance, confort et puissance. Non seulement la Continental devient alors le coupé quatre places le plus rapide du monde, atteignant la fameuse barre des 120 mph (190 km/h), mais elle détient aussi le record du prix de vente : à 7 800 000 francs, elle vaut huit DS Citroën !

On retrouve ensuite l'appellation Continental associée à la nouvelle Bentley Type S dont le 6 cylindres de 4.9L est un modèle de souplesse. 431 châssis de Continental SI furent produits, et seuls 33 coupés tels que l'exemplaire présenté verront le jour en conduite à gauche.

Ainsi que le confirme sa fiche de sortie d'usine, le châssis BC19LDJ fut délivré le 26 août 1957 pour être carrossé chez Park Ward, et achevé le 9 décembre suivant. Expédié en France, il fut vendu neuf à Paris 3 jours plus tard à Jacques Politis par l'intermédiaire de la Franco-

The term 'Continental' transformed a Bentley into an exceptional motorcar. First used in 1952 with the R-Type Continental, it met the demands of well-heeled customers by offering a high class of car that provided an exceptional combination of elegance, comfort and power. Not only was the Continental the fastest four-seat coupé in the world, famously reaching 120mph (190kph), but it also set the record for the highest price: at 7,800,000 francs, it cost as much as eight DS Citroëns!

The Continental name was then applied to the new S-Type Bentley, whose 4.9-litre six-cylinder engine was a model of flexibility. 431 Continental SI chassis were built, and only 33 coupés like the example presented here were produced in left-hand drive.

As its works production card confirms, chassis no. BC19LDJ was delivered on 26 August 1957 to be bodied by Park Ward, and was completed on 9 December that year. Sent to France, it was sold new three days later to Jacques Politis through Franco-



Britannic Autos, concessionnaire Bentley parisien. Le détail de facturation mentionne, en outre, la présence d'une direction assistée. L'élégante Bentley fut dénichée en région parisienne en 1988 par Jacques Helleu, directeur artistique des parfums Chanel et amateur d'automobiles raffinées, pour ne plus quitter la famille jusqu'à ce jour. Ayant bénéficié d'une restauration ancienne, la carrosserie affiche une patine délicate qui fait tout son charme, au même titre que la belle sellerie en cuir beige. Après quelques années d'immobilisation, elle a

bénéficié d'une révision mécanique chez Americo en 2024 et d'une reprise de petits défauts par l'atelier Tisserand. Le total des travaux dépasse 20 000 €. L'essai réalisé dans Paris a révélé une mécanique agréable et fiable. Au-delà de la beauté intrinsèque du modèle, la patine homogène de cet exemplaire lui confère une élégance supérieure, celle des voitures dont l'apparence raconte une histoire avec discrétion. Peu d'automobiles associent avec autant de justesse rareté, noblesse et élégance.

Britannic Autos, the Bentley dealer in Paris. The detailed bill also records that power steering was fitted. The elegant Bentley was unearthed in the Paris area in 1988 by Jacques Helleu, the artistic director of the Chanel perfume house and a lover of refined motorcars, and has stayed in his family until today. Having undergone an older restoration, the body has a delicate patina which is all part of its charm, as is the lovely beige leather upholstery. After being laid up for a few years, the car was given a mechanical

overhaul by Americo in 2024 and a few minor faults were taken care of by the Tisserand workshop. The total cost of the work exceeded €20,000. Our test drive in Paris showed the engine to be pleasant to drive and reliable. Over and above the model's intrinsic beauty, the consistent overall patina of this example takes its elegance to a higher level, that possessed by those cars whose appearance tells a story with discretion. Few cars offer such a harmonious blend of rarity, nobility and elegance.

1969 ASTON MARTIN DBS VANTAGE

Carte grise française
French title

Châssis n° DBS/5412/L
Moteur n° 400/4128/SVC

140.000 - 180.000 €

- Ayant appartenu à un célèbre designer italien de yacht
- Version Vantage, conduite à gauche d'origine
- Boîte mécanique ZF
- Restauration mécanique et cosmétique

- *Previously owned by a famous Italian yacht designer*
- *Vantage version, original LHD car*
- *ZF manual gearbox*
- *Mechanical and cosmetic restoration*



La DBS fut dévoilée en 1967 sous la forme d'un luxueux coupé avec quatre vraies places. L'étude de la nouvelle plateforme avait progressé plus rapidement que celle du nouveau moteur V8 et c'est avec le beau six en ligne de quatre litres que la DBS allait commencer sa carrière. Le modèle DBS est une authentique Aston Martin de James Bond, apparaissant dans le film de 1969 Au service secret de Sa Majesté, avec George Lazenby dans le rôle de l'agent 007.

Cette DBS Vantage construite en 1969 n'est vendue neuve qu'en

1971 en Italie à Signora Marcella Fossati demeurant dans la région de La Spezia comme la copie de son libretto le précise. La voiture est alors de couleur Amethyst, intérieur en cuir naturel. Elle l'immatricule le 29 mai 1972. Le deuxième propriétaire n'est autre que Franco Anselmi Boretti, architecte naval et designer passionné et brillant, toujours en quête d'innovations dans le domaine de la plaisance et des yachts. Il figura parmi les designers italiens les plus inventifs de son époque, avec des projets allant de voiliers classiques à des yachts modernes et

Unveiled in 1967, the DBS was a luxurious coupé with four full-size seats. Development of the new chassis had gone faster than that of the new V8 engine, and the DBS therefore began its career with the company's noble four-litre in-line six. The DBS was a proper James Bond Aston Martin, appearing in the 1969 film On Her Majesty's Secret Service, with George Lazenby playing 007.

This DBS Vantage was built in 1969, but it was not until 1971 that it was sold new, in Italy, to Signora Marcella Fossati, in the region of

La Spezia, as is noted in the copy of its 'Libretto'. The car was finished in Amethyst, with a natural leather interior. Signora Fossati registered it on 29 May 1972. The car's second owner was none other than Franco Anselmi Boretti, a naval architect and a brilliant and passionate designer, who was constantly in search of innovation in the field of yachts and pleasure craft. Boretti was one of the most creative designers of his time, with projects ranging from traditional sailing boats to luxurious modern yachts. The DBS was bought in



luxueux. Elle est acquise en 2007 par un Sheikh koweïtien, passionné d'Aston Martin et elle sera revendu au propriétaire actuel en 2021 lors d'une vente aux enchères à Paris. La voiture est alors complètement restaurée chez Classics Affairs à Bourron-Marlotte en Seine-et-Marne pour la mécanique (facture de 23 000 € dans le dossier) et l'ensemble de sa carrosserie est mise à nu (photographies de la restauration présentes) pour recevoir une superbe peinture vert olive métallisée, intérieur totalement refait en cuir naturel comme lors de sa

sortie d'usine. Les moquettes sont également remplacées. La voiture est utilisée avec parcimonie après les travaux et se trouve aujourd'hui dans un très bel état, sa mécanique fonctionnant de manière optimale (au jour de l'essai et des prises de vue).

Cet exemplaire possède une belle histoire en plus d'avoir reçu un soin tout particulier par son actuel propriétaire. Un modèle indémodable pour un gentleman sportif.

2007 by a Kuwaiti sheikh and Aston Martin enthusiast, and sold to its current owner in 2021 at an auction in Paris. The car was then completely restored, with the mechanical work undertaken by Classic Affairs at Bourron-Marlotte in the Seine-et-Marne (the invoice for €23,000 is in the history file), and the entire body was stripped to bare metal (with photographs of the restoration also on file) before being repainted in a magnificent olive green metallic. The interior was completely retrimmed in natural leather, as when it left the

factory, and the carpets were also replaced. The car has been used sparingly since being restored: it is now in beautiful condition and ran perfectly on the day we tested and photographed it.

This example has a great history as well as having been looked after with the utmost care by its current owner. A timeless classic for a sporting gentleman.

1949 BENTLEY MKVI DROPHEAD COUPE PARK WARD

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° B470DA

100.000 - 150.000 €
Sans réserve / No reserve

- Modèle très rare, 23 exemplaires produits
- Carrosserie extrêmement élégante
- Restauration ancienne particulièrement soignée

- Very rare model, only 23 examples produced
- Extremely elegant bodywork
- Particularly meticulous restoration

Produite en 1949, cette voiture d'une grande élégance fait partie des 23 exemplaires de Bentley MkVI fabriqués par Park Ward en Drophead Coupe bénéficiant de ce dessin. Elle a de plus l'avantage d'avoir fait l'objet d'une restauration de grande qualité il y a une quinzaine d'années, qui s'est tout juste patinée avec le temps, avec une peinture bleu Oxford associée à des ailes gris Tudor, combinaison à la fois sobre et chic. La sellerie a été refaite en cuir Mulberry rouge et les boiseries ont été rénovées, ce qui permet de goûter le charme et le confort d'un intérieur digne d'un club londonien. La capote doublée en mohair présente une couleur bleue parfaitement assortie au reste de la voiture.

Le compartiment moteur est dans le même état extrêmement soigné et la belle calandre chromée est coiffée du « B » ailé propre à la marque.

Grâce à son 6-cylindres 4,3 litres « semi-culbuté » (soupapes d'admission en tête et d'échappement latérales) développant près de 140 ch, cette voiture pouvait frôler 160 km/h, belle performance à l'époque où les berlines de père de famille plafonnaient à 90 km/h.

Avec ses ailes enveloppantes qui lui donnent une forme fluide particulièrement séduisante, cette Bentley MkVI garde la tradition des voitures de carrossier au contraire de la berline qui était fabriquée par Bentley. Facile à utiliser, confortable, spacieuse et raffinée, elle permet de partir en balade en famille ou entre amis, tout en étant parfaitement adaptée aux rallyes, rassemblements ou concours les plus divers.

Produced in 1949, this highly elegant car is one of only 23 Bentley MkVI models manufactured by Park Ward as Drophead Coupe cars featuring this design. It also has the advantage of having undergone a high-quality restoration some fifteen years ago, which has just developed a patina over time, with Oxford blue paintwork combined with Tudor grey wings (a combination that is both understated and chic). The upholstery was reupholstered in red Mulberry leather and the woodwork was restored, enabling you to enjoy the charm and comfort of an interior worthy of a London club. The mohair-lined hood is blue, perfectly matching the rest of the car.

The engine compartment is in the same extremely well-maintained condition and the

beautiful chrome grille is topped with the brand's distinctive "B" badge.

Thanks to its 4.3-litre 6-cylinder 'semi-overhead valve' engine (with overhead intake valves and side exhausts) developing almost 140 hp, this car could reach a top speed of 160 km/h, an impressive performance at a time when family saloon cars were limited to 90 km/h.

With its wrap-around wings giving it a particularly attractive and flowing shape, this Bentley MkVI retains the tradition of coachbuilt cars, unlike the saloon ones manufactured by Bentley. Easy to use, comfortable, spacious and refined, it is ideal for drives with family or friends, while also being perfectly suited to a wide variety of rallies, gatherings or concours.





1993 ASTON MARTIN VIRAGE VOLANTE CABRIOLET

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° SCFDAM2CXPBL60082

110.000 - 150.000 €

• Rarissime version européenne,
boîte manuelle

• Moins de 22 900 km d'origine

• Vendue neuve en Autriche,
Carnet de service

• *Extremely rare European
version, manual gearbox*

• *Less than 22,900 km since new*

• *Sold new in Austria, Service
logbook*



Authentique Aston Martin de l'époque de l'usine de Newport Pagnell, la Virage Volante fait partie des cabriolets les plus emblématiques et les plus puissants de la marque. L'exemplaire que nous proposons est exceptionnel à plus d'un titre : pour commencer, vendue neuve en Autriche le 2 août 1993 par le Garage De Cilia basé à Landskron, c'est une voiture destinée à l'origine au marché d'Europe continentale, et non pas une conversion ultérieure

comme on en voit parfois. Ensuite, elle est à conduite à gauche et équipée d'une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports, ce qui permet une conduite plus engagée qui convient parfaitement au V8 de 5,3 litres et 310 ch. C'est aussi une configuration extrêmement rare puisqu'on en estime le nombre à quelques 18 exemplaires. Enfin, cette Virage Volante affiche un kilométrage particulièrement faible de 22 851 km d'origine au moment du catalogue, ce

As a genuine Aston Martin model from the Newport Pagnell factory era, the Virage Volante is one of the brand's most iconic and powerful convertibles. This particular example is exceptional in so many ways: to start with, it was sold new in Austria on the 2nd August 1993 by Garage De Cilia in Landskron and was originally intended for the continental European market (rather than being a later conversion as is

sometimes seen). It's also a left-hand drive and is fitted with a five-speed manual transmission, allowing for a more engaging driving experience that perfectly suits the 5.3-litre V8 engine and the 310 hp.

This is also an extremely rare configuration, with only around 18 examples produced. Finally, this Virage Volante has a remarkably low mileage of 22,851 km since new, consistent



qui lui permet de se présenter dans un état irréprochable. La peinture verte de ce cabriolet 4 places épouse à merveille sa ligne élégante et, à l'intérieur, la sellerie intégrale en cuir blanc réhaussée de touches vertes dégage une impression de grand confort confirmée par la présence de boiseries superbes.

Cette voiture a fait l'objet d'une révision récente et elle est accompagnée de son carnet de service d'origine ainsi que d'un

certificat de contrôle technique TÜV confirmant sa conformité technique. Elle est équipée d'un autoradio laser Sony, des sièges avant électriques et chauffants. Avec sa boîte mécanique, son faible kilométrage et son état superbe, cette Virage Volante est incontestablement une des plus exclusives du genre et, à ce titre, elle ne manquera pas d'attirer l'attention des connaisseurs les plus exigeants.

with its immaculate condition. The green paintwork of this four-seats convertible beautifully complements its elegant design, while the interior, trimmed entirely in white leather with green finishes, conveys a strong sense of luxury and comfort, further enhanced by superb wood veneers. This car has recently been serviced and is accompanied by its original service logbook, as well as a TÜV inspection

certificate confirming its technical compliance. It is equipped with a Sony laser radio, as well as electric and heated front seats. With its manual transmission, very low mileage and superb condition, this Virage Volante is unquestionably one of the most exclusive examples of its kind and will undoubtedly attract the attention of the most discerning enthusiasts.

1989 ASTON MARTIN LAGONDA

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° SCFDL01SCKTL13607

120.000 - 160.000 €

- Superbe état d'origine, Cumberland Grey d'origine
- Livrée neuve en Suisse, carnet de service
- Moins de 20 180 km d'origine
- Série 4, la plus aboutie et la plus recherchée

- *Superb original condition, Cumberland Grey since new*
- *Delivered new in Switzerland, service logbook*
- *Mileage of less than 20,180 km since new*
- *Series 4, the most accomplished and sought-after*



Sortie d'usine en 1989 après son inspection finale le 13 septembre, cette Aston Martin Lagonda a été livrée neuve à Zurich. Il s'agit d'une authentique Série 4 à conduite à gauche, modèle dont la production est estimée à 70 exemplaires sur un total de 105, la majorité d'entre eux étant initialement destinés aux États-Unis et au Moyen-Orient. Avec ses spécifications européennes d'origine, elle est donc particulièrement rare et recherchée. Elle était de couleur Cumberland

Grey, une teinte subtile et rare qui est encore la sienne aujourd'hui, et fait partie de la collection d'un important designer automobile et industriel allemand qui tient à ce que ses voitures soient impeccables : c'est le cas de cette berline Lagonda. Elle est favorisée par son kilométrage exceptionnellement bas de moins de 20 180 km d'origine, si bien que sa peinture est encore de belle qualité et que son intérieur, avec une superbe sellerie en cuir beige clair, est parfaitement bien conservé.

Leaving the factory in 1989 after its final inspection on the 13th September, this Aston Martin Lagonda was delivered new to Zurich. This is a genuine left-hand drive Series 4, a model with a limited production of approximately 70 examples out of a total of 105, the majority of which were initially intended for the United States and the Middle East. With its original European specifications, it is therefore particularly rare

and highly sought after. It was finished in Cumberland Grey, a subtle and rare colour which it still has to date; this car is part of the collection of a renowned German automotive designer and industrialist who insists on his cars being immaculate: this Lagonda saloon is a prime example of that. Its exceptionally low mileage of less than 20,180 kilometres since new means that its paintwork is still in excellent condition and its



Elle est équipée d'un toit ouvrant arrière, de la boîte automatique, et accompagnée d'un dossier historique comportant notamment son carnet d'entretien.

Lors de son lancement, ce modèle a fait sensation par son dessin de William Towns répondant à la vogue « en coin ». De plus, dotée du V8 de 5,4 litres conçu par Tadek Marek, c'était une des premières voitures de série à adopter un tableau de bord à affichage numérique. Les premiers modèles ont souffert de

problèmes électroniques, mais progressivement résolus sur les quatre séries successives. La présente Série 4 correspond à la version la plus aboutie et la plus utilisable et, en superbe état, il s'agit sans aucun doute d'une des plus attrayantes disponibles sur le marché.

interior (with a superb light beige leather upholstery) is perfectly well preserved. It is equipped with a rear sunroof, an automatic transmission and is accompanied by a history file which includes its service logbook. At its launch, this model was already a great success thanks to its William Towns' design, reflecting the "wedge" trend. Furthermore, it was fitted with the 5.4-litre V8 engine designed by Tadek Marek and was one of the first production cars to

feature a digital dashboard. Early models encountered electronic issues but these were progressively resolved over the four consecutive series. This particular series 4 represents the most refined and usable iteration and in such excellent condition, it is without a doubt one of the most attractive examples currently available on the market.

1967 GHIA 450 SS CABRIOLET AVEC HARD-TOP

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° BS4012

100.000 - 130.000 €

- Modèle rarissime, 57 exemplaires seulement
- Vendu avec son hard-top
- Très bel état de conservation
- Forme exclusive, V8 Chrysler fiable et puissant

- *Extremely rare model, only 57 examples produced*
- *Sold with its hard-top*
- *Excellent condition*
- *Exclusive design, reliable and powerful Chrysler V8 engine*



Cette Ghia 450 SS se trouve depuis plus de dix ans dans l'importante collection d'un designer automobile et industriel allemand, qui a été séduit par son caractère exclusif et qui possède une vingtaine de voitures maintenues en état de marche par son mécanicien personnel. C'est ce qui permet à ce cabriolet de se présenter aujourd'hui dans un état impeccable avec sa peinture rouge bordeaux rehaussée de chromes très bien préservés et sa capote beige qui s'escamote

derrière les sièges sous un carénage spécial, ce qui permet de préserver la pureté de la ligne. L'intérieur de toute beauté comporte des sièges en cuir beige extrêmement originaux en trois parties, une console centrale à garnitures en bois, un volant bois et un tableau de bord très complet.

Avec une mécanique empruntée à la Plymouth Barracuda, dont son puissant V8 de 4,4 L et sa boîte automatique Torqueflite, la Ghia 450 SS a été dévoilée au Salon de Turin 1966 et affichait un dessin

This Ghia 450 SS has been part of the major collection of a German automotive designer and industrialist for over 10 years, who was seduced by its exclusivity as well as owning around twenty cars, all of them serviced by his personal mechanic. Hence why this convertible is able to be presented today in immaculate condition, with its burgundy paintwork enhanced by beautifully preserved chrome and its beige soft top that retracts

behind the seats beneath a special fairing (consequently preserving the purity of its design). The stunning interior features highly original three-piece beige leather seats, a central console with wood trim, a wooden steering wheel and a very comprehensive dashboard.

Using mechanical components derived from the Plymouth Barracuda — including its powerful 4.4-litre V8 and Torqueflite automatic transmission — the Ghia 450 SS



spécifique offrant un mélange typiquement italien d'élégance et de sportivité.

La production de ce beau cabriolet, qui venait concurrencer les Ferrari, Maserati ou Aston Martin, s'est limitée à quelque 57 exemplaires, ce qui en fait une pièce d'une grande rareté. Avec une production artisanale, chaque voiture présentait des détails qui la différenciaient des autres. En magnifique état, avec l'avantage d'un V8 américain fiable et facile à utiliser, affichant une robe

aussi élégante qu'originale, cette 450 SS représente la rare opportunité d'acquiescer ce modèle qui n'apparaît pratiquement jamais à la vente et qui sera accueilli avec enthousiasme aux concours et événements historiques les plus en vue.

was unveiled at the 1966 Turin Motor Show and featured a bespoke design offering a typically Italian blend of elegance and sportiness.

Intended to rival Ferrari, Maserati and Aston Martin models, the production of this beautiful convertible was limited to approximately 57 examples, making it an exceptionally rare automobile. With its handcrafted production, each car featured individual details that set it

apart from the others. In glorious condition, with the benefit of a reliable and user-friendly American V8 engine and clothed in a bodywork as elegant as it is original, this 450 SS represents a rare opportunity to acquire a model that almost never appears on the market and is sure to be welcomed enthusiastically at the most prestigious concours and historic motoring events.

THE PENINSULA

P A R I S



*HERITAGE, GLAMOUR AND TIMELESS JOURNEYS
IN THE CITY OF LIGHT*

The Peninsula Paris, 19 Avenue Kléber 75116 Paris, France
peninsula.com | [@thepeninsulaparis](https://www.instagram.com/thepeninsulaparis)

BUSINESS IS A RACE. TAKE THE LEAD.



The new leader in the 5,500 nm/10,200 km category is your path to success. The Falcon 6X's highly productive environment features the tallest, widest cabin of today's purpose-built business jets. It's ultra-quiet and ultra-bright with state-of-the-art connectivity and a next-generation flight deck. Falcon 6X. Widen your world.

Falcon 6X

WWW.DASSAULTFALCON.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4591

 **DASSAULT
AVIATION**

LE FIGARO
■ hors-série



LE FIGARO TRAVERSE LES SIÈCLES

Comment un journal né sous la Restauration est-il devenu une institution de la V^e République, avec son quotidien, mais aussi son magazine, ses revues, ses suppléments et son site d'information ? Quelles plumes illustres, de Marcel Proust à Colette, de François Mauriac à Jean d'Ormesson, quels éditoriaux, quelles grandes enquêtes ont forgé sa réputation ? Quels combats, quelles polémiques, quelles innovations ont jalonné son parcours ? À l'occasion de son bicentenaire, ce *Figaro Hors-Série* revient sur les grandes heures du titre, héritier d'une tradition d'impertinence et d'exigence. Une riche iconographie, des archives rares, des récits et des témoignages inédits composent ce numéro anniversaire. Il raconte deux cents ans de presse, d'histoire et de liberté d'expression, et dresse le portrait d'un journal devenu patrimoine national.



14 €
,90

164 pages, en vente actuellement
chez votre marchand de journaux et sur www.figarostore.fr/hors-serie

Retrouvez *Le Figaro Hors-Série* sur X et Facebook

20ans
LE FIGARO

ARTCURIAL

// Motorcars



THE FRITZ NEUSER COLLECTION

Passion of a Ferrari agent

En partenariat avec



Vente aux enchères :

Dimanche 15 mars 2026

7 rond-point
des Champs-Élysées Marcel Dassault
75008 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 régie par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

En tant qu'opérateur de ventes volontaires, ARTCURIAL SAS est assujéti aux obligations listées aux articles L.561-2 14° et suivants du Code Monétaire et Financier relatifs à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme.

I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmissions verbales, 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 € :
16 % + TVA au taux en vigueur.
• Au-delà de 900 001 € :
12,5 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE (indiqués par un ○):
Automobiles de collection:
L'adjudication sera portée hors taxe.
Une TVA au taux réduit de 5,5% s'applique sur l'adjudication et sur la commission de vente. La TVA sur la commission de vente pourra être rétrocédée sur présentation d'un justificatif d'exportation hors UE ou d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans un état membre
Pour les ressortissants Européens et hors Union Européenne, le taux dépend du pays de destination. Il appartient à l'acheteur de consulter les autorités locales compétentes.

3) Lots en provenance hors UE (indiqués par un ○):
Automobiles d'occasion:
Aux commissions et taxes indiquées au paragraphe 1) ci-dessus, il conviendra d'ajouter des frais liés à l'importation correspondant à 20% du prix d'adjudication.

4) Des frais additionnels seront facturés aux adjudicataires ayant enchéri en ligne par le biais de plateformes Internet autres qu'ARTCURIAL LIVE.

5) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

6) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation pourront être rétrocedés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE – REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.

The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

As a voluntary auction sales operator, ARTCURIAL SAS is subject to the obligations listed in articles L.561-2 14° and seq. of the French Monetary and Financial Code relating to the Anti Money Laundering regulation.

I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description. Second-hand vehicles do not benefit from the legal guarantee of conformity in accordance with article L 217-2 of the Consumer Code.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative pupose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2. THE SALE

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons. A bid is accepted on the basis of the information provided by the bidder prior to the sale. Consequently, the name of the winning bidder cannot be changed after the sale.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed. The lot not auctioned may be sold after the sale in accordance with the law, provided that its price is at least 1,500 euros.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

1) Lots from the EU:

Automobilia (identified by an ♦):
• 27 % + current VAT.

Classic cars:
• From 1 to 900 000 euros:
16 % + current VAT.
• Over 900 001 euros:
12,5 % + current VAT.

2) Lots from outside the EU (identified by an ○):
Classic cars:
The hammer price is exclusive of tax. A reduced VAT rate of 5.5% applies to the hammer price and the sales commission. VAT on the sales commission may be refunded upon presentation of proof of export outside the EU or proof of an intra-community VAT number and a document proving delivery to a member state. For European and non-European Union nationals, the rate depends on the country of destination. They will need to contact the relevant local authorities.

3) Lots from outside the EU (identified by an ○):
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 bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsability for the conditions of the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT – COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.

Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.

Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independent from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

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

Estantes & 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 Bekhedda, 20 25

Post-War & Contemporain
Directeur : Hugues Sébilleau
Spécialiste : Sophie Cariguel
Catalogueurs
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero
Louise Eber
Catalogueur :
Sara Bekhedda
Administratrice :
Beatrice Fantuzzi, 20 34

Urban Art
Directeur : Arnaud Oliveux
Administrateur - catalogueur :
Florent Sinnah, 16 54
Administrateur junior :
Alexandre Dalle

**Expositions culturelles
& ventes privées**
Chef de projet :
Vanessa Favre, 16 13

ARTS CLASSIQUES

**Archéologie
& Arts d'Orient**
Spécialiste :
Lamia İçame, 20 75
Administratrice senior :
Solène Carré
Expert Art de l'Islam :
Romain Pingannaud

Art d'Asie
Expert :
Qinghua Yin
Administratrice :
Shenyang Chen, 20 32

Livres & Manuscrits
Directeur :
Frédéric Harnisch, 16 49
Administratrice :
Émeline Duprat, 16 58

**Maîtres anciens
& du XIX^e siècle :
Tableaux, dessins,
sculptures, cadres anciens
et de collection**
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 Gouvion 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 Debreil
Administratrice :
Emilie Martin,
+33 1 58 56 38 12

Stylomania
Contact :
Juliette Leroy-Prost, 17 10

Vins fins & Spiritueux
Expert :
Laurie Matheson
Spécialiste :
Marie Calzada, 20 24
Administratrice senior :
Solène 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 Poulain
Florent Wanecq

FRANCE

Cannes - Alpes-Maritimes
Représentante :
Éléonore Dauzet
edauzet@artcurial.com
+33 (0)6 65 26 03 39

Montpellier
Geneviève Salasc de Cambiaire
+33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

Région Aquitaine
Directrice : Julie Valade
jvalade@artcurial.com

Région Rhône-Alpes
Représentant : François David
+33 (0)6 95 48 92 75
fdavid@artcurial.com

Strasbourg
Frédéric Gasser
+33 (0)6 88 26 97 09
fgasser@artcurial.com

Artcurial Toulouse
Jean-Louis Vedovato
Commissaire-priseur :
Jean-Louis Vedovato
Clerc principal :
Valérie Vedovato
8, rue Fermat - 31000 Toulouse
+33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-
toulouse.com

ARTCURIAL

7, rond-point des Champs-Élysées Marcel Dassault 75008 Paris
T. +33 (0)1 42 99 20 20
F. +33 (0)1 42 99 20 21
contact@artcurial.com
www.artcurial.com

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

Tous les emails des collaborateurs d'Artcurial s'écrivent comme suit :
initiale(s) du prénom et nom @artcurial.com, par exemple :
Anne-Laure Guérin: alguerin@artcurial.com

Les numéros de téléphone des collaborateurs d'Artcurial se composent comme suit :
+33 1 42 99 xx xx. Dans le cas contraire, les numéros sont mentionnés en entier.

INTERNATIONAL

International senior advisor :
Martin Guesnet, 20 31

Allemagne

Directrice : Miriam Krohne
Assistante : Caroline Weber
Galeriestrasse 2b
80539 Munich
+49 89 1891 3987

Belgique

Directrice :
Vinciane de Traux
Fine Art Business Developer :
Simon van Oostende
Office Manager -
Partnerships & Events :
Magali Giunta
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
+32 2 644 98 44

Chine

Consultante : Jiayi Li
798 Art District,
No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
+86 137 01 37 58 11
lijiai17@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 Orłowski
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 Orłowski

Directrice générale adjointe :

Joséphine Dubois

Président d'honneur :

Hervé Poulain

Conseil d'administration :

Francis Briest
Olivier Costa de Beauregard
Natacha Dassault
Thierry Dassault
Carole Fiquémont
Marie-Hélène Habert
Nicolas Orłowski
Hervé Poulain

JOHN TAYLOR

Président directeur général :
Nicolas Orłowski

John Taylor Corporate,
Europa Résidence,
Place des Moulins,
98000 Monaco
contact@john-taylor.com
www.john-taylor.fr

ARQANA

Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
+33 (0)2 31 81 81 00
info@arqana.com
www.arqana.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Directrice générale adjointe, administration et finances :
Joséphine Dubois
Assistante : Emmanuelle Roncola

Responsable service juridique clients :
Léonor Augier

Ordres d'achat, enchères par téléphone

Directrice :
Kristina Vrzests, 20 51
Adjointe de la Directrice :
Marie Auvard
Administratrice :
Maëlle Touminet
Administrateur junior :
Théo-Paul Boulanger
bids@artcurial.com

Comptabilité des ventes

Responsable :
Nathalie Higuieret
Comptable des ventes confirmée :
Audrey Couturier
Comptables :
Chloé Catherine
Mathilde Desforges
Jessica Sellahannadi
Yugyeong Shon
20 71 ou 17 00
Gestionnaire de dossier :
Melanie Joly

Transport et douane

Responsable :
Marine Viet, 16 57
Adjointe :
Marine Renault, 17 01
Assistants spécialisés :
Lou Dupont,
Inès Tekirdaglioglu
shipping@artcurial.com

Logistique et gestion des stocks

Directeur : Éric Pourchot
Responsables de stock :
Lionel 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 Calemard, 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*

☐ Ordre d'achat / *Absentee bid*

○ Ligne téléphonique / *Telephone*

Téléphone pendant la vente / *Phone during the auction* :

Nom / Name : _____

Prénom / *First name* : _____

Société / Company : _____

Adresse / Address: _____

Téléphone / Phone : _____

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :

Required bank reference:

Carte de crédit / *Credit card numbers*

Expire fin / *Expiry date*

--	--	--	--

--	--

--	--

Merci de bien vouloir joindre à ce formulaire une copie de votre pièce d'identité (passeport ou carte nationale d'identité). Si vous enchérissez pour le compte d'une société, merci de joindre un extrait kbis de moins de 3 mois.

Could you please provide a copy of your ID or passport. If you bid on behalf of a company, please join an act of incorporation and a power of attorney.

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-dessus. (Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the above items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

Les ordres doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.

To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.

À renvoyer / Please mail to :

Bids Office :

Tel : +33 (0)1 42 99 20 51 - Fax: +33 (0)1 42 99 20 60

bids@artcurial.com

Date et signature obligatoire
Required dated signature

Crédits photos

Bernard Asset
Mattia Bortoluzzi
Joris Clerc
Romaric Croisile
DPPI
Erik Eriksson
Simon Gosselin
Nino Hamet
Sylvain Huteau
Loïc Kernen
Rasmus Kristoffersson
Sian Loyson
Marcphotography
Dennis Notten
Francesco Reggiani
Alexis Ruben
Peter Singhof
Kevin Van Campenhout
Maximilian Vogl
Xavier de Nombel

Remerciements

Nicolas Berger
Centre Porsche Arpajon
Fabio Collina
Kees Jansen
Pierre Yves Laugier
Eric Lemoine
Yvan Mahé
Nicolas Maier
Julian Parish
Olivier Pastre
Filippo Petrucci, Ferrari F1 Clienti
Francis Piquera
Préfecture de Paris
Carl Rabineau
Giacomo Rizotto
Philippe Schmidt
Jamie Thomas
Rolls Royce Enthusiasts' Club
Gilles Vallérian

Crédits vidéos

Ligne Blanche Productions

Infographiste

Horacio Cassinelli



AUTOMOBILE LEGENDS

The Peninsula Paris

Mardi 27 janvier 2026 - 14h
artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
// Motorcars