

**AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS 6**

BY ARTCURIAL MOTORCARS

**DIMANCHE 20 OCTOBRE 2013 À 14H ET 18H
7, Rond Point des Champs Élysées
75008 PARIS**





AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 6

BY ARTCURIAL MOTORCARS

DIMANCHE 20 OCTOBRE 2013 À 14H ET 18H
7, ROND POINT DES CHAMPS ÉLYSÉES
75008 PARIS



**ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN**

**7, Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris**

ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président

Fabien Naudan, Vice-Président

DIRECTEUR ASSOCIÉ SÉNIOR

Martin Guesnet

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Matthieu Lamoure

**AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS**

**Voitures de collection /
Motorcars :**
VENTE / AUCTION N°2451
Automobilia :
VENTE / AUCTION N°2465

Commissaire-Priseur / Auctioneer
Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists
Matthieu Lamoure,
directeur / *managing director*
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31
Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

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

Frédéric Stoesser, consultant
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38
Mobile : +33 (0)6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

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

**Relations clients, administration,
communication :**

Iris Hummel, responsable
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58
ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62
acmandine@artcurial.com

Automobilia

Sophie Peyrache, responsable
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

Estelle Perry, consultant automobilia

Comptabilité des ventes / Accounts

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

Ordres d'achat / Bids office

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

EXPOSITIONS PUBLIQUES

Garage privé Artcurial,
entrée par le 59 av. Montaigne – 75008 Paris

Samedi 19 octobre 2013

11h – 20h

Dimanche 20 octobre 2013

10h – 18h

PUBLIC VIEWING

*Artcurial's private garage,
entrance at 59 av. Montaigne – 75008 Paris*

Saturday 19 October 2013

11am – 8pm

Sunday 20 October 2013

10am – 6pm

VENTE / AUCTION

ARTCURIAL

**7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris**

DIMANCHE 20 OCTOBRE 2013

14h : Automobilia

18h : Voitures de collection

SUNDAY 20 OCTOBER 2013

2PM : Automobilia

6PM : Motorcars

ONLINE CATALOGUE

www.artcurial.com/motorcars



LIVRAISON ET STOCKAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 20 octobre 2013 au soir après règlement intégral. Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le dimanche 20 octobre 2013 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € HT par voiture. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 27 octobre 2013 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour. Règlement sur place par chèque / en espèces ou préalablement par virement.

TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS RECOMMENDED SHIPPERS

TRANSPORT PREVOST

16, Chemin des Carrouges
93140 Bondy – FRANCE
Tel: +33 (0)1 48 12 29 99
Fax: +33 (0)1 49 35 19 59
service.voiture@prevost-transport.com

CARS EUROPE

The Old Airfield Site
Bury Road - Chedburgh
Suffolk IP29 4UQ – UK
Tel: +44 (0)1284 850 950
info@carseurope.net

DELIVERY AND STORAGE

The removal of vehicles must take place by Sunday 20 October 2013. Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 150 + VAT per car. Storage cost is offered until Sunday 27 October 2013 and will then be invoiced € 20 + VAT per day. Payment by cheque / cash at collection or prior by bank transfer.

PROCHAINES VENTES UPCOMING AUCTIONS

RÉTROMOBILE 2014

7 Février 2014
7 February 2014



LE MANS CLASSIC

Juillet 2014
July 2014



INDEX

1987	AC COBRA MKIV AUTOKRAFT	22	1974	CITROËN DS 23ie PALLAS BERLINE	67	1965	JAGUAR 3,8 LITRE TYPE S ●	57	2002	PORSCHE 996 GT2 ●	23
1966	ALFA ROMEO 1600 SPIDER DUETTO	37	1977	CITROËN HY PLATEAU 1 600 KG ●	7	1965	JAGUAR TYPE E 3,8 LITRE	16	1977	ROLLS ROYCE CORNICHE COUPÉ	11
1993	ALFA ROMEO 2.0I SPIDER	38	1972	CITROËN SM COUPÉ	5	1990	JAGUAR XJ 12 HE 5.3 LITRE SÉRIE III	76	1960	ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II	15
1980	ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2000 ●	39	1954	CITROËN TRACTION 11 BL ●	52	1956	JAGUAR XK140 MC CABRIOLET	51	1965	ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III BERLINE	72
1959	ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT	42	1951	CITROËN 15-SIX CABRIOLET BONHOURS	66	1990	LAMBORGHINI LM002 INJECTION	59	1982	ROLLS ROYCE SILVER SPUR ●	21
1962	ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE	40	1934	CITROËN TRACTION 7B CABRIOLET	33	1968	LAMBORGHINI MIURA P400	60	1968	ROVER P5 B V8 BERLINE ●	75
1980	ALFA ROMEO GT V6 2.5 COUPÉ ●	36	1972	DINO 246 GT BERLINETTE	13	1959	LANCIA APPIA GTE ZAGATO COUPÉ	28	1950	SIATA AMICA CABRIOLET BERTONE	35
1972	ALFA ROMEO JUNIOR 1600 ZAGATO	26	1962	FERRARI 250 GTE	47	1970	LANCIA FULVIA 1600 HF «FANALONE»	58	1937	SIMCA FIAT 6CV BALILLA ●	54
1991	ALFA ROMEO SZ COUPÉ	25	1988	FERRARI 328 GTS	14	1971	LANCIA FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	27	1938	SIMCA HUIT CAMERANO SPÉCIALE RÉPLICA	34
1969	ASTON MARTIN DBS COUPÉ	12	1965	FERRARI 330 GT 2+2 COUPÉ	63	1962	MASERATI 3500 GTI CABRIOLET VIGNALE	31	1981	TALBOT SUNBEAM LOTUS SÉRIE II	71
1992	AUSTIN MINI COOPER 1.3 INJECTION	79	2004	FERRARI 360 CHALLENGE STRADALE	44	1968	MASERATI GHIBLI 4,7 LITRE COUPÉ	30			
1974	AUSTIN PRINCESS 1300 VANDEN PLAS ●	20	2003	FERRARI 575M MARANELLO COUPÉ	46	1972	MASERATI INDY 4,7 LITRE AMERICA	9			
1956	AUSTIN-HEALEY 100 M USINE	49	2007	FERRARI 599 FIORANO F1	64	1966	MATRA JET V LUXE COUPÉ	8			
1996	BENTLEY AZURE CABRIOLET	61	2005	FERRARI F430 SPIDER F1	62	1932	MERCEDES BENZ 200 CABRIOLET B	68			
1957	BENTLEY S1 BERLINE	48	1994	FERRARI MONDIAL T COUPÉ TOIT OUVRANT	45	1967	MERCEDES BENZ 250 SL CABRIOLET	69			
1974	BMW 2002 TURBO COACH	70	1986	FERRARI TESTAROSSA	43	1987	MERCEDES BENZ 560 SEL BERLINE ●	10			
1963	BMW 700 COUPÉ ●	55	1968	FIAT 2300 S COUPÉ GHIA	41	1968	MORRIS MINI MOKE ●	3			
1984	BMW M635 CSI ●	29	1972	FIAT 500 L ●	1	1922	PEUGEOT 173 S TORPÉDO ●	56			
1941	CADILLAC SERIES 62 CONVERTIBLE	18	1929	FORD A PHAÉTON ●	77	1924c.	PEUGEOT 177 B TRANSFORMABLE ●	53			
1966	CHEVROLET C 10 PICK UP	19	1965	FORD MUSTANG GT SHELBY RÉPLICA	74	1955	PEUGEOT 203 CABRIOLET	65			
1963	CHEVROLET CORVETTE STINGRAY	17	1957	FORD TAUNUS 15M BREAK «WELTKUGEL»	73	1982	PEUGEOT 504 2L CABRIOLET CHAPRON	32			
1975	CITROËN CX 2000 BERLINE PALLAS ●	4	1972	HAWK 289 RÉPLIQUE D'AC COBRA 289	78	1961	PORSCHE 356 B SUPER 90 COUPÉ	24			
1974	CITROËN DS 23ie PALLAS ●	6	1950	HUDSON COMMODORE 8 LIMOUSINE ●	2	1954	PORSCHE 356 PRÉ-A COUPÉ	50			

Les lots marqués d'une ● sont vendus sans réserve

MASCOTTES MASCOTS

1 «KANGOUROU», PAR ANTOINE BOFILL

Mère kangourou avec deux petits dans sa poche, en bronze à patine verte, montée sur bouchon, signée Bofill. Haut. : 15 cm. (6 in.)

Kangaroo mother with two young in her pouch. Signed Bofill, green patinated bronze, mounted on a radiator cap.

300 – 500 €



1

2 «SECURITAS», PAR DE MELLANVILLE

En bronze argenté, montée sur son bouchon d'origine, signée De Mellanville. Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Bibliographie :

Catalogue H.R. 1924-1925, reproduit page 214.

Signed De Mellanville. Silvered bronze. Mounted on original radiator cap.

700 – 900 €



2

3 «L'ÉLAN», PAR MORANTE

En bronze nickelé, montée sur bouchon, signée Morante. Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Signed Morante. Bronze nickel plated. Mounted on a radiator cap.

350 – 500 €

4 «OURAGAN», PAR GUSTAVE POITVIN

En bronze argenté, porte les numéros 27 et 4132, figure au catalogue 1925 de la maison Hermès, signée G. Poitvin. Haut. : 12 cm. (4 ¾ in.)

Signed G. Poitvin, Silvered bronze. Bearing nos. 27 and 4132. Appearing in the 1925 Hermès catalogue.

1 500 – 2 000 €



3

5 «L'ÉCLAIR»

En bronze argenté, titrée sur la base « Exposition Grenoble 1925 ». Haut. : 17 cm. (6 ¾ in.)

Silvered bronze. Titled on the base "Exposition Grenoble 1925".

400 – 600 €

6 «FEMME À LA BORNE»

En bronze, borne marquée : « Paris », montée d'époque sur un bouchon original de Bugatti, manque le tube du thermomètre. Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Bronze. Inscribed "Paris", mounted at the time on original Bugatti radiator cap. Thermometer's tube missing.

1 000 – 1 500 €



4

7 «GENIE DE LA VITESSE», PAR SALA ET COMOZ

En bronze argenté, signée Sala et Comoz, orfèvres Paris. Haut. : 10 cm. (4 in.), Long. : 21 cm. (8 ¼ in.)

Signed Sala et Comoz silversmiths. Silvered bronze.

1 000 – 1 500 €

8 AUTOMOBILES BECK, «VERTIGE DE LA VITESSE», PAR GUSTAVE POITVIN

En bronze argenté, porte l'estampille du syndicat des fondeurs unis, numéroté 20 et 1141, figure au catalogue 1925 de la maison Hermès. Distribuée par la maison Finnigans à Londres dont elle porte le cachet. Signée G. Poitvin. Haut. : 17 cm. (6 ¾ in.)

Signed G. Poitvin. Silvered bronze. Bears the stamp of the union of foundry workers and the numbers 20 and 1141. Appearing in the 1925 Hermès catalogue. Distributed by Finnigans in London and bearing its seal.

1 500 – 2 000 €



5



6



7



8



9

9
«CERF», PAR MARCEL DEBUT

En bronze argenté, base déportée pour thermomètre optionnel, figure au catalogue Mestre & Blatgé sous la référence 17368, Signée M. Debut. Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Signed M. Debut. Silvered bronze. Offset base for optional thermometer. Appearing in the Mestre & Blatgé catalogue, reference 17368.

200 – 300 €

10
«LA CONQUÊTE DU SAHARA», PAR M. BONNOT

En bronze argenté, montée sur bouchon, accessoire pour automobiles Citroën, commémore la traversée du Sahara par les autochenilles de la marque, signée M. Bonnot, déposé. Haut. : 15 cm. (6 in.)

Signed M. Bonnot, trademark. Silvered bronze. Mounted on a radiator cap. Accessory for Citroën cars celebrating the crossing of the Sahara by the marque's half-track vehicles.

2 000 – 2 500 €

11
«ALOUETTE», PAR J. MARTEL

En bronze argenté, figure au catalogue Mestre & Blatgé sous la référence 17338, signée J. Martel et marquée « Made in France ». Haut. : 15 cm. (6 in.)

Signed J. Martel and inscribed "Made in France". Silvered bronze. Appearing in the Mestre & Blatgé catalogue, reference 17338.

1 000 – 1 500 €

12
«LA CROISIÈRE NOIRE», PAR FRANCOIS VICTOR BAZIN

En métal composé nickelé, montée sur bouchon Citroën d'origine, signée F. Bazin. Haut. : 11cm. (4 ¼ in.)

Signed F. Bazin. Nickel plated metal. Mounted on an original Citroën radiator cap.

600 – 1 000 €

13
«COQ DE COMBAT», PAR GUSTAVE POITVIN

En bronze argenté, signée G. Poitvin, numérotée 26 et 3938- 10. Haut. : 10 cm. (4 in.)

Signed G. Poitvin and numbered 26 and 3938-10. Silvered bronze.

400 – 600 €

14
«TRAMEL, LE BOUIF», PAR BENOIT

En bronze argenté à deux patines, signée Benoit, titrée sur la base. Edition luxe. Haut. : 18 cm. (7 in.)

Signed Benoit and titled on the base. Silvered bronze with two different patina. Luxury edition.

800 – 1 100 €

15
«AUTOMOBILES S.A.R.A.»

En bronze, mascotte de la marque destinée à orner leur radiateur factice. Haut. : 10 cm. (4 in.)

Bronze. Brand's mascot designed to decorate the false radiator.

350 – 500 €

16
«SPHINGE AILÉE», PAR BINMORAN

En bronze nickelé, signée Binmoran. Haut. : 17 cm. (6 ¾ in.)

Signed Binmoran. Nickel plated bronze.

200 – 300 €



9



10



11



12



14



16



13



15

17
«L'ŒUF D'ÉLÉPHANT»

En bronze nickelé, grand modèle, titrée sur la base et marquée déposé. Exclusivité du garage Robert Benoist, agent Bugatti.

Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Large model inscribed « l'oeuf d'éléphant » with trademark on base. Distributed exclusively by the garage of Robert Benoist, Bugatti dealer. Nickel plated bronze.

700 – 1 000 €

18
«L'ŒUF D'ÉLÉPHANT»

En bronze nickelé, petit modèle, titrée sur la base et marquée déposé. Exclusivité du garage Robert Benoist, agent Bugatti.

Haut. : 9 cm. (3 ½ in.)

Small model inscribed « l'œuf d'éléphant » with trademark on base. Distributed exclusively by the garage of Robert Benoist, Bugatti dealer. Nickel plated bronze.

500 – 800 €

19
«CINQ CHEVAUX»,
PAR CAMILLE BRAU

En métal verni, sans doute un accessoire pour cinq chevaux, signée C. Brau. Haut. : 10 cm. (4 in.)

Signed C. Brau. Probably a « cinq chevaux » accessory. Varnished metal.

300 – 500 €

20
«LICORNE», PAR MORANTE

En bronze chromé, montée sur bouchon, signée Morante.

Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Signed Morante. Chromed plated bronze. Mounted on a radiator cap.

200 – 400 €

21
«TELCOTE PUP»

En bronze chromé, titré au-dessus du collier, signature illisible sous ce dernier. Haut. : 10 cm. (4 in.)

Chromed plated bronze. Titled under the necklace, illegible signature.

300 – 500 €



22
«CITRON ET CITROËN»,

Voiture Citroën jaillissant d'un citron, en bronze argenté, manque probable au sommet (peut-être un fanion), montée sur bouchon d'origine, signée Et. Mercier. Haut. : 10 cm. (4 in.)

Citroen car emerging from a lemon. Signed Et. Mercier. Silvered bronze. Mounted on original radiator cap. Missing the top, probably a flag.

2 000 – 2 500 €

23
«PORTRAIT EN PIED»,
PAR G. DUBOIS

Portrait d'un personnage non identifié, sans doute une personnalité de l'automobile, en bronze, montée sur bouchon, signée G. Dubois. Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Portrait of an unknown person, probably a figure from the motoring world. Signed G. Dubois. Bronze. Mounted on a radiator cap.

500 – 800 €

24
«LIBELLULE»

En bronze, montée sur un bouchon ouvrant. Haut. : 15 cm. (6 in.)

Bronze. Mounted on an opening radiator cap.

500 – 800 €

25
TÊTE DE SIOUX

En bronze argenté. Haut. : 13 cm. (5 in.)

Silvered bronze.

300 – 500 €

26

«FAUCON», PAR RENÉ LALIQUE

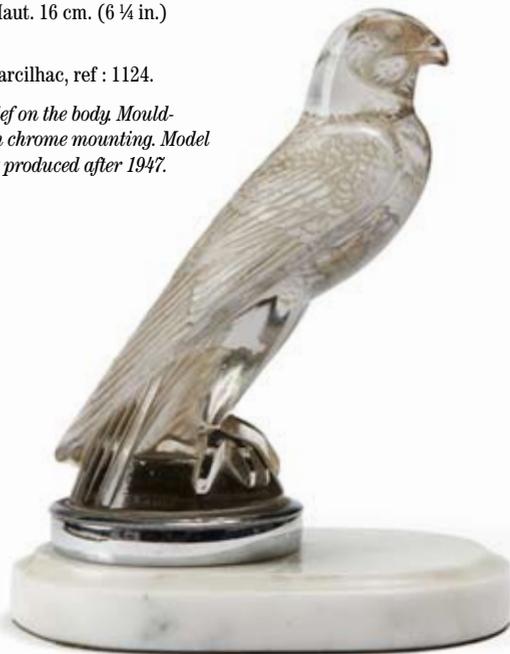
En verre blanc moulé-pressé, signée R.Lalique en relief dans la masse. Modèle créé le 5 Août 1925, non repris après 1947. Haut. 16 cm. (6 ¼ in.)

Bibliographie :

catalogue raisonné F. Marcilhac, ref : 1124.

Signed R. Lalique in relief on the body. Mould-pressed white glass, with chrome mounting. Model made 5 August 1925, not produced after 1947.

4 000 – 7 000 €



26



27

27

«GRENOUILLE», PAR RENÉ LALIQUE

En verre blanc moulé pressé, satiné mat et brillant, signée R. Lalique France au vibrographe et Lalique France en relief dans la masse. Modèle créée en mai 1928, non repris au catalogue après 1947. Haut. : 6,5 cm. (2 ½ in.)

Bibliographie :

Catalogue raisonné F.Marcilhac, réf 1146.

Signed R. Lalique France by vibrograph and Lalique France in relief on the body. Mould-pressed white glass frosted and clear. Model created in May 1928, not included in the catalogue after 1947

6 000 – 11 000 €



28 (détail)

28

«HIBOU», PAR RENÉ LALIQUE

En verre blanc moulé-pressé, satiné mat, signée R.Lalique France au cache sablé. Modèle créé en Janvier 1931, non repris au catalogue après 1947. Infime égrenure au bout de la queue. Haut. : 9 cm. (3 ½ in.)

Bibliographie :

Catalogue raisonné F. Marcilhac, réf 1181.

Signed R. Lalique France on the cover, mould-pressed white glass, frosted and clear, sanded. Model created in January 1931 not included in the catalogue after 1947. Tiny scratch at the end of the tail.

15 000 – 25 000 €



28

AFFICHES POSTERS

29 AFFICHE PHOTOGRAPHIQUE «VESPA»

Affiche photographique avec Gilbert Bécaud chantant « Ça c'est formidable » en enfourchant son scooter Vespa. Signée D. Ambroise, photo Monflier, agence A.F.P, Paris. 120 × 81 cm. (47 × 32 in.)

Signed D. Ambroise, photo Monflier, agence A.F.P, Paris. Photographic poster of Gilbert Bécaud singing “Ça c'est formidable” while riding his Vespa scooter.

250 – 400 €

30 DEUX AFFICHES «ROLLAND PILAIN 2 LITRES», vers 1925

Deux affiches d'intérieur, montrant l'une les éléments mécaniques et l'autre le châssis et les carrosseries en couleur. Riégl imp. à Neuilly. Petites déchirures sans manque. Chaque : 65 × 50 cm. (25 ½ × 19 ¾ in.) (2)

Two posters “Rolland Pilain 2 litres”, circa 1925, one showing the mechanical elements and the other the chassis and the bodies in colour; tiny tears but complete.

200 – 350 €

31 AFFICHE «AUTOMOBILES PICCOLO», vers 1905

Affiche d'intérieur en couleur de cette marque Allemande qui produisait des voitures mues par un bicylindre en V à refroidissement par air.

77 × 52 cm. (30 ¼ × 20 ½ in.)

A colour poster “Automobiles Piccolo”, circa 1905, of the German brand which produced cars powered by an air-cooled V-twin engine.

100 – 150 €

32 AFFICHE «CYCLES BSA», vers 1900

Affiche d'intérieur en couleur pour le marché italien.

69 × 49 cm. (27 × 19 ¼ in.)

A colour poster “Cycle BSA”, circa 1900, for the Italian market.

100 – 150 €

33 AFFICHE «CYCLES ET AUTOMOBILES GEORGES RICHARD», PAR FERNAND FERNEL (1872 - 1934)

Signée Fernel, Imp. Van Gindertaele à Paris. Entoilée.
99 × 137 cm. (39 × 54 in.)

Bibliographie :

« Affiches et Art publicitaire »

Par A. Weill, Mayer éd. Paris 1987, rep. P. 44

A poster “Cycles et Automobiles Georges Richard”, signed Fernel. Published by Van Gindertaele in Paris. Linen backed.

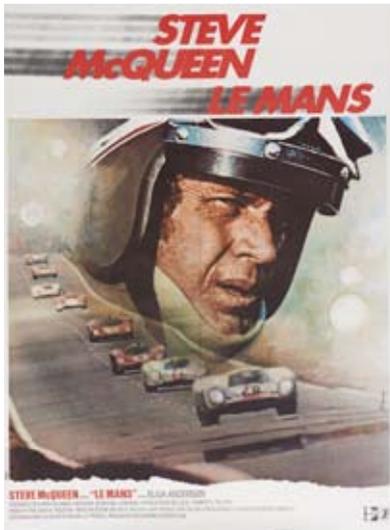
500 – 800 €

34 AFFICHE «LE MANS-STEVE MC QUEEN»

Affiche originale du film, version Française. Signée Ferraci. Imp Lalande - Courbet à Wissous. Entoilée.
80 × 60 cm. (31 ½ × 23 ¾ in.)

An original movie poster “Le Mans-Steve Mc Queen”, French version. Signed Ferraci. Published by Lalande Courbet, Wissous. Linen backed.

800 – 1 400 €



34

LITHOGRAPHIES ET ESTAMPES LITHOGRAPHS AND PRINTS



36

35 LOUIS LUCIEN FAURE DUJARRIC (Né en 1872)

« La vache curieuse »
Lithographie en couleur, signée
« L. Lucien Faure » en bas à gauche,
copyright 1903. Imprimeries Cerf.
Encadrée.

46 × 66 cm. (18 × 26 in.)

A coloured lithograph by Louis Lucien Faure Dujarric, signed bottom left, copyright 1903. Framed. Published by Cerf

200 – 350 €



37

36 GÉO HAM (GEORGES HAMEL) (1900-1972)

« Rallye Monte Carlo 1958 »
Estampe signée, datée et titrée en
bas à droite, « Rallye Monte Carlo
1958, la Dauphine Renault des grands
vainqueurs Monraisse et Feret » .
50 × 70 cm. (19 ¾ × 27 ½ in.)

A gouache by Géó Ham, signed, dated and titled bottom right : “Rallye Monte Carlo 1958, la Dauphine Renault des grands vainqueurs Monraisse et Feret”.

400 – 600 €



41

38 GEORGES MEUNIER (1869- 1934)

« Le Gué »
Lithographie en couleur, signée
et datée 05 en bas à gauche. Sagot
éditeur à Paris. Encadrée.
38 × 55 cm. (15 × 21 ½ in.).
On joint : « Moto -Fuite », estampe
en couleur, signée en bas à droite.
Encadrée.
30 × 21 cm. (11 ¾ × 8 ¼ in.) (2)

A lithograph by Georges Meunier, signed and dated 05 bottom left. Framed. Also a colour print, titled « Moto-Fuite » signed bottom right, framed.

200 – 350 €

39
JEAN-PIERRE LYONNET

« **Monoplace Maserati** »
Sérigraphie représentant une monoplace Maserati sortant d'une villa dans le goût de Mallet Stevens. Signée et numérotée 28/150 au crayon en bas en marge. Encadré.
75 × 55 cm. (29 ½ × 21 ¾ in.)

A silkscreen print by Jean-Pierre Lyonnet, signed. Framed. Represents a Maserati single-seater emerging from a Mallet Stevens style villa.

150 – 250 €

40
GEORGES REDON
(1869-1943)

« **Une remorque** »
Lithographie en couleurs, signée et datée 1904 en bas à droite. Sagot éditeur à Paris. Encadrée.
50 × 67 cm. (19 ¾ × 26 ½ in.)

A lithograph by Georges Redon, signed and dated 1904 bottom right. Framed. Edition Sagot.

200 – 350 €

41
ERNEST MONTAUT
(1879 - 1909)

« **Gabriel sur Mors dépasse pour la première fois une moyenne de 100 à l'heure sur route. Gagnant la course Paris-Madrid 1903. (600 Km à une moyenne de 106 à l'heure)** ».
Lithographie. Signée et datée en bas à droite. Copyright Paris 1903. Encadrée.
44 × 89 cm. (17 ¼ × 35 in.)

A lithograph by Ernest Montaut, signed and dated bottom right. Framed. « Gabriel in a Mors passing for the first time the average speed of 100 km an hour on the road. Winning the 1903 Paris-Madrid race. (600 kms at 106 kms per hour average)

200 – 300 €

Illustré page précédente

42
ROB ROY (ROBERT LE PROUX DE LA RIVIÈRE)
(1909- 1992)

« **Grand Prix de France 1934** »
Lithographie représentant l'Alfa Romeo P3 de Louis Chiron lors du Grand Prix de France 1934. Signée en bas à droite. Encadrée.
42 × 60 cm. (16 ½ × 23 ½ in.)

A lithograph by Rob Roy, signed bottom right. Framed. Represents Louis Chiron's Alfa Romeo P3 during the 1934 French Grand Prix.

100 – 150 €

43
HIDEKI YOSHIDA
(Né à Kyoto en 1949)

« **Ferrari** »
Lithographie en couleur, vue du moteur Ferrari 312. Signée et numérotée 44/50 au crayon en bas en marge. Encadrée.
45 × 60 cm. (17 ¾ × 23 ¾ in.)

A lithograph by Hideki Yoshida, signed and numbered 44/50. Framed. View of a Ferrari 312 engine

100 – 150 €

44
Pas de lot



39

45
HIDEKI YOSHIDA
(né en 1949)

« **Ferrari F40** »
Lithographie en couleur, vue trois-quarts arrière de Ferrari F40. Signée et numérotée 153/200 au crayon en bas en marge. Timbre à sec des éditions Art & Bolides. Encadré.
49 × 65 cm. (19 × 25 ½ in.)

A lithograph by Hideki Yoshida, signed and numbered 153/200. Framed. Three-quarter back view of a Ferrari F40. Dry stamp of Art&Bolides Editions.

200 – 300 €



46

46
Ad. MARTIN

« **Automobile à vapeur (Système Rowan)** »
Aquarelle signée Ad. Martin, en bas à droite. Datée 1899 et légendée « Tramway de Paris (Louvre) au rond-point de Boulogne ». Représente le Tramway passant devant le pont d'Iéna avec la Tour Eiffel en fond. Encadrée.
28 × 40 cm. (11 × 15 ¾ in.)

A watercolour signed Ad. Martin bottom right. Dated 1899 and captioned « Paris tramway (Lowre) at the Boulogne roundabout » Represents the tramway passing in front of the Iéna bridge with Eiffel Tower in the background ». Framed.

300 – 500 €

DESSINS ET PEINTURES
DRAWING AND PAINTINGS



47

47
CHARLES PASCAREL
(né en 1936)

« **Ferrari GTO dans la nuit** »
Acrylique sur toile, signée en bas à gauche. « Un mouvement ou chaque instantané éclaire notre regard, de beauté, d'émotion et de sagesse. C'est le peintre du transréalisme! ». 97 × 130 cm. (38 ¼ × 51 in.)

Provenance :
Vente automobilia-aviation, étude Poulain-Le Fur du 20 octobre 1991, Drouot.

Acrylic on canvas by Charles Pascarel, signed bottom left.

1 200 – 1 700 €

48
ROB ROY (ROBERT LE PROUX DE LA RIVIÈRE)
(1909-1992)

« **La Healey au Mans 1951** »
Encre de Chine et lavis. Signée et titrée en bas. Représente la voiture de Rolt-Hamilton qui terminera 6ème.
18 × 26 cm. (7 × 10 ¼ in.)

Indian ink and wash, by Rob Roy, signed and titled at the bottom. Represents Rolt Hamilton's car who finished 6th

200 – 300 €

49
ROB ROY (ROBERT LE PROUX DE LA RIVIÈRE)
(1909-1992)

« **La voiture Delettrez au Mans 1949** »
Encre de Chine et lavis. Titrée au crayon en bas à droite.
18 × 26 cm. (7 × 10 ¼ in.)

Indian ink and wash, by Rob Roy, signed and titled bottom right. "Delettrez" car at Le Mans 1949

200 – 300 €

50
ROB ROY (ROBERT LE PROUX DE LA RIVIÈRE)
(1909-1992)

« **La Bugatti Tank 57 au Mans 1937** »
Encre de Chine et lavis, représente la voiture victorieuse de Wilmille et Benoist. Signée et titrée en bas à droite.
18 × 26 cm. (7 × 10 ¼ in.)

Indian ink and wash, by Rob Roy, signed and titled bottom right. Bugatti Tank 57 at Le Mans 1937. Represents Wilmille and Benoist's winning car. »

200 – 300 €



48



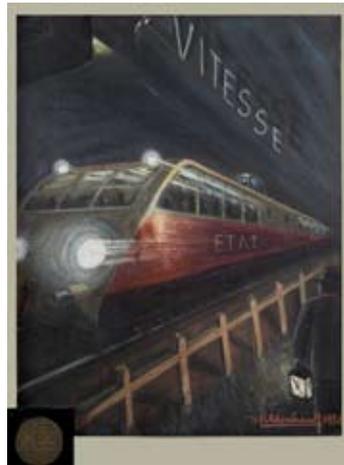
49

51
« **VITESSE** »

Gouache et crayon sur panneau, signée Hildenbrant et datée 34 en bas à droite, représentant l'autorail Bugatti. Ce projet est réputé avoir participé au concours international de l'affiche de propagande touristique en 1935. On joint la médaille du concours auquel il participa.
74 × 55,5 cm. (29 × 22 in.)

Gouache and pencil on board, signed Hildenbrant and dated 34 bottom right. Represents the Bugatti railcar. Project entered for the international poster competition to promote tourism in 1935. Also included the medal from the competition in which it took part.

1 500 – 2 000 €



51



50

SCULPTURES ET OBJETS DE COLLECTION SCULPTURES AND OBJECTS

52
« **PILOTE CUBISTE** »

Tête de pilote cubiste dans le goût de l'Art Nègre, vers 1925, en bronze argenté, cachet illisible.
Haut. : 14 cm. (5 ½ in.)

Bibliographie :

« Automobil in der Kunst » par Von Reimar Zeller, Insel Verlag éd.
Francfort 1985, reproduit page 90.

Silvered bronze, illegible stamp. Cubist African Art style pilot's head, circa 1925

1 200 – 1 700 €

53
HERMÈS, DEUX CRAVATES

Lot de deux cravates de la maison HERMÈS, pure soie. Imprimées spécialement, l'une pour les 24 Heures du Mans Classic 2006, référence Hermès n° 5319 TA, et l'autre pour le Tour de France Auto 2007.

Lot of two Hermès ties. Pure silk. Printed specially, the first for the 2006 Le Mans Classic 24 hours, Hermès reference n°5319TA and the second for the Tour de France Auto.

250 – 400 €

54
PLAQUE EMAILLÉE
« **BIBENDUM MICHELIN** »

Plaque émaillée, simple face, représentant Bibendum, emblème de la marque. Référence SMLF 82.
80 × 80 cm. (31 ½ × 31 ½ in.)

One-sided enamel sign, "Bibendum Michelin", reference SMLF 82.

200 – 350 €



52

55
PLAQUE EMAILLÉE
« **AUTOMOBILES PEUGEOT** »

Plaque émaillée double face en potence, avec découpe « Haricot ». 49 × 100 cm. (19 ¼ × 39 ¼ in.)

Double-sided enamel side "Haricot", hanging, with cut-out.

150 – 250 €

56
PLAQUE EMAILLÉE «BUGATTI»

Plaque émaillée, bombée, simple face. Elle reprend le motif et la forme de l'insigne de radiateur de la marque. Fabrication tardive.
50 × 95 cm. (19 ¾ × 37 ½ in.)

One-sided, rounded enamel sign, "Bugatti", in the shape of the marque's emblem of a radiator. Late production.

400 – 600 €



56

57
PLAQUE EMAILLÉE «INDIAN»

Plaque émaillée, bombée, simple face. Elle reprend l'emblème de la marque « Indian Motorcycles ». Fabrication tardive. 50 × 95 cm. (19 ¾ × 37 ½ in.)

One sided, rounded enamel sign, representing the marque emblem "Indian Motorcycles". Late production.

300 – 500 €

58
PLAQUE EMAILLÉE «DAPOL»

Plaque émaillée, rectangulaire, simple face, représentant un chef Indien, emblème de la marque. Titrée : « Dapol, real American Petrol ». Fabrication tardive. 60 × 40 cm. (23 ¾ × 15 ¾ in.)

Rectangular enamel sign, one-sided, titled "Dapol, real American Petrol", represents an Indian chief, emblem of the marque. Late production.

400 – 600 €

59
«CITROËN : CHASSIS À MONTER
TYPE C6»

Bien complet de tous ses éléments, contenus dans la boîte d'origine. Quelques composants oxydés, boîte en état médiocre mais bien complète de son étiquette décorative.

Bibliographie :

Encyclopédie des Jouets et miniatures Citroën, par Hermans et Sabates, édition rétroviseur, Paris 1995. Reproduit pleines pages couleur, 46 et 47.

Complete, original box. Box in poor condition, few oxidized elements but complete with label.

300 – 500 €

60
«PORSCHE 911 »,
PAR DAUM FRANCE

En cristal, satiné mat et brillant, signée Daum, France au vibrographe.

Long. : 31 cm. (12 ¼ in.)

On joint un petit modèle en verre, identique non signé.

Long. : 17 cm. (6 ¾ in.) (2)

Signed Daum, France by vibrograph. Crystal, frosted and clear. And an identical white glass small model, not signed.

150 – 200 €

61
COLLECTION DE 30 BADGES
AUTOMOBILES FRANCE
ET COLONIES

Collection de 30 badges automobiles en excellent état, la plupart émaillés, présentés dans un cadre. Il comprend des badges d'Automobile Club dont 4 de provinces françaises, 7 d'anciennes colonies, 17 étrangers et 2 sportifs.

Monté sur un cadre.

Dimensions du cadre : 102 × 86 cm.

(40 ¼ × 33 ¾ in.)

Collection of 30 automobile badges in excellent condition, most enamelled, presented in a frame. Including Automobile Club badges including 4 from French regions, 7 from former colonies, 17 foreign and 2 sporting. Mounted on a frame.

1 200 – 1 500 €



62

62
«ETAU BUGATTI»

Etau d'établi, caractéristique des ateliers de la marque dont il porte la raison sociale.

Fabrication en bronze, acier et fonte à mors parallèles. Mordaches remplacées.

Haut. : 24 cm. (9 ½ in.), Long. : 54 cm. (21 ¼ in.)

Provenance :

Famille Bugatti

Workbench vice typical of the brand factories from which it bears the seal. Made of bronze and steel, with replaced parallel jaws.

4 500 – 6 000 €

63
«FEUX DE CIRCULATION
PIÉTONS», USA,
vers 1950

Modèle à deux feux : « Walk - Don't Walk », restauré. Editée par « Mark IV, Automatic Signal, Eagle Signal ».

Laqué jaune.

Haut. : 216 cm. (85 in.)

Traffic lights, model with two lights, "Walk-Don't walk", restored. USA, circa 1950. Yellow.

2 200 – 2 500 €

64
POMPE À ESSENCE
«TEXACO»

Volucompteur de marque National pour le pétrolier Texaco. Restaurée, couleurs rouge et blanche. Bien complet de son globe de forme ronde en verre et métal. Système d'éclairage en 220 Volts pour le globe et les façades. Fabrication Américaine. Base, angles et dôme en fonte, côtés en fonte d'acier laqué.

Haut. : 210 cm. (82 ½ in.)

Petrol pump National for Texaco. Restored, red and white. Complete with round globe. 220 volt lighting for the globe and sides. American. Cast iron base, corners and dome, sides in painted sheet metal

3 600 – 4 500 €



63



64

65
CITROËN
«LA CROISIÈRE JAUNE»,
PAR GEORGES LE FEVRE

Plon éd. 1933. Edition luxe In 4°, tirée à 2 350 exemplaires. 123 photographies et 6 cartes dont trois hors texte. 342 pages, relié plein maroquin, manque l'emboitage, état d'usage. Envoi autographe d'André Citroën à Monsieur Crespin, consul Général de France.

Georges Le Fèvre, Citroën, « La croisière jaune ». Plon editions 1933. Luxury edition In 4°, edition of 2350 copies. 123 photographs and 6 cards with three plates. 342 pages, bound in full leather, encasing missing, in used condition. Signature of André Citroën to Mister Crespin, French General Consul.

500 – 800 €



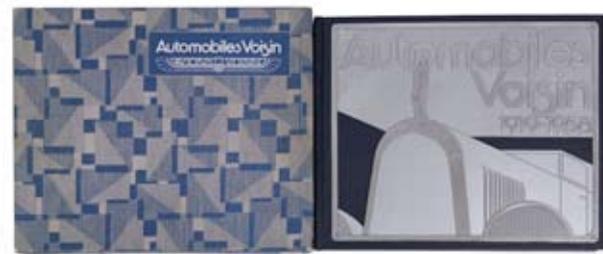
65

66
«AUTOMOBILES
VOISIN 1919-1958»
PAR PASCAL COURTEAULT

E.P.A 1991, numéroté 2 179 sur 3 500 exemplaires. 310 pages, à l'italienne dans son emboitage.

E.P.A. 1991. Numbered 2 179 of 3 500 copies Italian style in its case.

400 – 700 €



66

67
«LES 24 HEURES DU MANS»
PAR ROGER LABRIC

Illustrations de Géo Ham, édité en 1949 PAR l'A.C.O. 472 pages, broché, bon état, petites déchirures sans manque aux coiffes.

Illustrations of Géo Ham, published in 1949 by A.C.O. 472 pages, paperback, good condition, small tears, no missing parts on the book jackets.

400 – 600 €

68
«ROBERT BENOIST,
CHAMPION DU MONDE»
PAR ROGER LABRIC

Hors texte en couleur et illustrations de Géo Ham. Edicta, Paris 1946. Broché, état d'usage.

Colour plate and illustrations by Géo Ham. Edicta, Paris 1946. Paperback, used condition.

100 – 150 €

69
ROLLAND PILAIN
«CATALOGUE 1919»

24 pages, 6 hors texte couleur de carrosserie et 3 dessins pleine page couleur de Naurac.

24 pages, 6 colour plates showing coachwork and three full-page coloured Naurac designs.

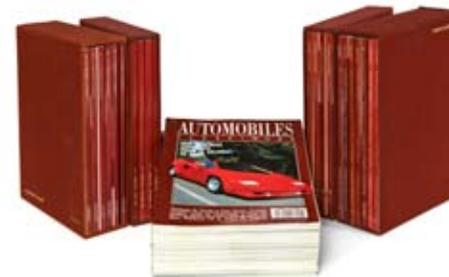
200 – 300 €

70
«L'AUTOMOBILE VIMAR»

40 pages à l'italienne, recto seul, texte et illustration in texte de A. Vimar, 67 dessins couleur. L'automobile représentée par le dessinateur est une Panhard 1900. Librairie du Figaro 1902. Relié sous cartonnage éditeur.

40 pages Italian style, one sided, text and illustration by A. Vimar, 67 colored drawings. The car represented by the artist is a Panhard 1900. Figaro Library 1902. Bound with publisher's jacket.

150 – 250 €



71

71
«AUTOMOBILES
CLASSIQUES»

Collection du n°1 au n°105 de cette luxueuse revue avec 4 emboitages.

Collection from number 1 to number 105 of this luxury magazine with 4 slipcases.

400 – 600 €



72

72
«BUGATTI MAGNUM»

Par H.Conway et M.Sauzay, Presse audiovisuel éditeur,1989. En Français, complet de son emboitage et de sa plaque de châssis, numéroté 2 753.

By H.Conway et M. Sauzay, audiovisual media publisher 1989. In French, numbered 2 753. Complete with its jacket and chassis plate.

600 – 900 €

1

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 110F 2977653

- Restauration poussée
- Désirable version Luxe
- Bel historique

- *High level restoration*
- *Desirable luxury version*
- *Wonderful history*

€ 7.000 – 12.000
**Sans réserve
No reserve**

1972 FIAT 500 L

Vendue à l'origine neuve en France, cette voiture se distingue par une qualité de restauration peu commune. Elle a été achetée il y a plus de cinq ans par son actuel propriétaire, un des derniers garagistes parisiens, qui en assurait l'entretien pour l'un de ses clients âgés habitant le 15^e arrondissement. Lorsque ce garagiste a pris sa retraite, il s'est lancé dans une restauration complète de la voiture, ne laissant rien au hasard. Comme le montre le dossier de photos de la restauration, la coque a été complètement mise à nue et repeinte, les trains roulants et les freins ont été revus, de même que toute la mécanique dont la distribution a bénéficié d'une réfection. L'intérieur a été également refait, avec moquettes, sièges et panneaux de portes neufs. Lorsqu'une pièce lui manquait, le propriétaire n'hésitait pas à la commander, neuve, comme le montrent les factures d'achat qui totalisent près de 1 500 €. Les photos de la restauration témoignent de l'importance des travaux effectués. Cette voiture est vendue avec sa notice d'entretien d'origine et ses manuels Fiat. Par ailleurs, elle présente l'avantage d'être une version "L", dotée d'un équipement plus luxueux avec notamment des pare-chocs avec barre de protection, un volant spécial, un tableau de bord de Fiat 850 et de la moquette. De teinte bleue avec intérieur beige, c'est une petite voiture urbaine d'un irrésistible chic.



Sold new in France, this car stands out for the exceptional quality of its restoration. It was bought more than five years ago by the current owner, one of the last Parisian garagistes, who used to look after the car for an elderly client living in the 15th arrondissement. On retiring, he threw himself into a thorough restoration of the car, leaving nothing to chance. As the file of restoration photos show, the shell was completely stripped and repainted, the running gear and brakes refurbished, as were all mechanical components including the top end of the engine. The interior has also been completely restored, with new door cards, seats and carpets. When a part was missing, the owner didn't hesitate in ordering a new one, as evidenced in the receipts amounting to nearly €1,500. The restoration photos clearly show the extent of the work carried out. The car will be sold with the original maintenance and Fiat manuals.

This car has the added attraction of being an « L » version, with a higher degree of luxury. This includes bumpers with protection bar, special steering wheel, Fiat 850 dashboard and carpets. Painted blue with beige interior, this petite urban car exudes an irresistible charm.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° 50485482

- Belle présentation
- Modèle rare et original
- Utilisée par l'équipe du film *Sur la route*

- *In very good condition*
- *Rare and original Model*
- *Used by the film crew from «on the road»*

€ 12.000 – 18.000
Sans réserve
No reserve

1950 HUDSON COMMODORE 8 LIMOUSINE

Hudson s'est souvent distingué par l'originalité de ses modèles et la Commodore présentée en 1948 en témoigne. Elle est dotée d'une audacieuse carrosserie dite "step-down", dans laquelle le plancher est placé entre les longerons de la plateforme. La Commodore que nous présentons a été bien préservée, avec un intérieur d'origine en tissu en bel état (sauf petite déchirure sur l'assise conducteur) et son autoradio d'époque. La carrosserie a été repeinte il y a une dizaine d'années et le compteur affiche 78 940 km. Dotée d'une boîte manuelle et du huit-cylindres en ligne des voitures haut de gamme de la marque, elle bénéficie de l'intéressante option Drive-Master. Conservée en état de fonctionnement mais ayant peu circulé ces derniers temps, cette Hudson devra faire l'objet d'une révision de principe.

Elle a été achetée par l'équipe de production du film *Sur la route*, réalisé à partir de l'ouvrage de Jack Kerouac. Un modèle identique, de teinte marron, apparaît en effet dans le film et la Commodore que nous présentons a été utilisée à des fins promotionnelles, transportant notamment les acteurs jusqu'aux fameuses marches du Festival de Cannes, en 2012.

Hudson has often been distinguished by the originality of its models and the Commodore launched in 1948 demonstrated that in no uncertain terms. It had a bold body style called "step-down" in which the floor was placed between the rails of the chassis.

The Commodore presented here has been well preserved, with original interior fabric in good condition (except for a small tear on the driver seat) and period radio. The body has been repainted about ten years ago and the counter shows just 78,940kms. With a manual gearbox and an eight-cylinder in-line engine the Hudson was a top-of-the-range model. It has the interesting option of a Drive-Master. Maintained in working condition, but with very little recent use, the car needs to be overhauled.

It was bought by the production team of the film 'On the Road', derived from the work of Jack Kerouac. A similar model, in brown color, is in the film and the Commodore we offer has been used for promotional purposes, including transporting the actors to the red carpet steps of the Cannes Film Festival in 2012.



3

**Titre de circulation
italien
italian title**

Châssis n° 1135647

- Présentation attractive
- Collector ludique et amusant
- Rare première version conduite à gauche

- *Attractive presentation*
- *Playful and fun car*
- *Rare LHD version*

€ 14.000 – 20.000
Sans réserve
No reserve

1968 MORRIS MINI MOKE QUATRE PLACES

Aussi curieux que cela puisse paraître, la Mini Moke de BMC avait été conçue au départ pour un usage militaire, ce qui explique sa construction simple et robuste. N'ayant pas conquis les autorités britanniques, elle est devenue une voiture civile qui a connu une vogue inattendue grâce au succès de la Mini dont elle était dérivée et à sa présence dans la série-culte "Le Prisonnier". Avec son moteur 850, la Mini Moke a été produite jusqu'en 1968 en Grande-Bretagne, mais d'autres marchés s'en sont emparés et, par exemple, elle a été fabriquée en Australie jusqu'en 1981.

La Mini Moke que nous présentons était utilisée depuis 1998 par une jeune femme, pour sa résidence secondaire située du côté de Foggia, en Italie. Pour que sa voiture puisse remplir fidèlement son office, elle a été restaurée il y a une dizaine d'années en Italie, la peinture et l'intérieur ayant été refaits. Aujourd'hui, elle offre une présentation très attractive avec sa carrosserie verte et ses coussins assortis. De plus, il n'est pas fréquent de rencontrer aujourd'hui une Mini Moke fabriquée en Angleterre avec conduite à gauche. Ludique et robuste, amusante à conduire et ne déclenchant que sourires et surprise sur son passage, c'est une voiture qui est à la fois facile à utiliser et hautement collectionnable.

As strange as it may seem, the BMC Mini Moke was originally designed for military use, which explains its simple and robust construction. Not having won over the British authorities, it became a civilian car, which had an unexpected success as the car became very fashionable after the success of the Mini, from which it was derived, and also because of its presence in the cult TV series "The Prisoner." With the 850cc engine, the Mini Moke was produced until 1968 in Britain, but other markets soon took to it, and the car was manufactured elsewhere, including Australia, till 1981.

The Mini Moke we offer, was used since 1998, by a young woman for her second home on the other side of Foggia, Italy. For this car to faithfully carry out its active life, it was restored about ten years ago in Italy, with the paint and interior redone. Today, it offers a very attractive presentation with its green body and matching cushions. Moreover, it is not common to find a Mini Moke, made in England, in LHD form. Playful, yet sturdy, fun to drive and a car that gets people to smile, this is a car that is both easy to use and is also highly collectible.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n° 04MB5547

- État d'origine exceptionnel
- Un seul propriétaire pendant 37 ans
- Modèle emblématique
- Intérieur somptueux

• *State of origin exceptional*

• *One owner for 37 years*

• *An iconic model*

• *Sumptuous Interior*

€ 5.000 – 8.000

Sans réserve

No reserve

1975 CITROËN CX 2000 BERLINE PALLAS

Vendue neuve en Italie, cette voiture est restée entre les mains du même propriétaire jusqu'à l'an dernier. C'était une voiture de famille, qui ne servait que le week-end, si bien qu'elle se présente dans un état d'origine rare. A l'extérieur, elle a bénéficié d'une peinture dans sa belle teinte anthracite d'origine et ses accessoires ne présentent ni lacune, ni défaut. A l'intérieur, la sellerie en cuir beige est impeccable, de même que les garnitures de portes qui ne sont pas ternies et les moquettes, qui ne présentent pas de traces d'usure. La présentation est telle que l'on peut raisonnablement supposer que les quelques 24 000 km apparaissant au compteur correspondent au kilométrage parcouru depuis l'origine. Il s'agit d'une version 2000 dotée de la finition Pallas, qui rend cette voiture extrêmement agréable à vivre.

Les qualités routières de la CX comportaient notamment un confort peu commun, grâce à sa suspension oléopneumatique ayant amplement fait ses preuves sur la DS qui la précédait. Modèle peu conformiste, la CX a marqué son époque et constitue, comme sa devancière, un jalon de l'histoire de Citroën. Dans cet état, elle est en plus un irremplaçable et rare témoin.

Sold new in Italy, the car remained in the hands of the same owner until last year. It was a family car, which served only on weekends, so it appears in a state of unusual origin. Outside, she received a re-spray in its original beautiful anthracite shade and accessories show no defect at all. Inside, the beige upholstery in leather is in impeccable state, as are the door trims, which are not tarnished and the carpets do not show any signs of wear. The presentation is such that it can be reasonably assumed that the 24,000 km that appear on the odometer matches is genuinely so. This is a 2000 version with the Pallas finish, which makes this car extremely pleasant.

The driving characteristics of the CX included amazing ride comfort, what with its hydropneumatic suspension that had already proven itself on the DS that preceded it. An unconventional model, the CX was significant for its time and is, like its predecessor, a milestone in the history of Citroen. In this state, it is even more rare being such a fine example.



5

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 00SB6830

- Belle présentation d'origine
- Voiture avant-gardiste
- Dans la même famille pendant 40 ans !

- *Nice original presentation*
- *Avant-garde car*
- *In the same family for 40 years !*

€ 18.000 – 24.000

1972 CITROËN SM COUPÉ

La SM que nous présentons a été achetée neuve par un Citroëniste domicilié à Aurillac en février 1972. Elle est restée dans la même famille jusqu'en 2012. Pour maintenir la voiture en bon état et pouvoir la conduire en toute sécurité, quelques travaux ont été effectués en 1982: remplacement des plaquettes de freins et des cardans, révision de la climatisation, pose de pneus neufs. Cette Citroën a parcouru près de 127 000 km depuis l'origine comme l'atteste son carnet d'entretien. Une remise en route a été effectuée au début des années 2010, après plusieurs années de sommeil. La peinture a également bénéficié d'un rafraîchissement récent. La voiture appartient aujourd'hui à Artcurial Briest F. Tajan Poulain. Une révision a été effectuée en juin 2013 par le Garage de la Poste, au Vésinet, consistant au remplacement de l'alternateur, au remplacement de flexibles haute pression et en une vidange. Il est rare de voir une SM avec une si belle présentation d'origine. Avec sa très belle sellerie en cuir brun et sa peinture gris métallisé, cette SM représente une intéressante occasion de se glisser dans l'habitacle cosu de ce modèle d'avant-garde comme une invitation à revisiter la créativité à la française.

The SM on offer was sold new to a Citroën enthusiast, living in Aurillac, in February 1972. It has been conserved in the same family until 2012. To maintain the car in good and safe condition, some work was carried out in 1982: the brake pads and universal joints were replaced, the air conditioning was serviced and it was given new tyres. This Citroën has covered 127,000 km from new and has its service book. Before being put on the road at the beginning of 2010s, after several years of sleep, the battery was changed, as well as the plugs and alternator. The paintwork was also refreshed. A service has been done in June 2013 by the Garage de La Poste, in Le Vésinet: alternator changed, oil change, high pressure hoses changed... In very nice original condition, with a wonderful brown leather upholstery and metallic grey paintwork, this SM offers a rare opportunity to slide into the plush interior of an avant-garde model.



Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 01FG8566

- Voiture mythique
- Une des versions les plus désirables de la DS
- Deuxième main
- Restauration de haut niveau

- *Iconic car*
- *One of the most sought-after versions of the DS*
- *Second owner*
- *Top level restoration*

€ 35.000 – 50.000
Sans réserve
No reserve

Livrée neuve en Italie avec la climatisation / *Delivered new in Italy with air conditioning*

1974 CITROËN DS 23 IE PALLAS

Achetée neuve en 1974 pour la somme de 4 045 000 liras italiennes, cette DS 23 à injection a été utilisée régulièrement pendant une quinzaine d'années, parcourant à l'époque un total de 84 000 km avant d'être entreposée au sec à partir de 1989. Vingt ans plus tard, en 2009, le propriétaire décidait de la faire complètement remettre en état : menée à bien par un atelier agréé par Citroën à Milan, la restauration a duré deux ans et le total des dépenses s'est élevé à 50 000 €. Cette opération s'est effectuée dans un respect total de l'authenticité de la voiture et de son intégrité, seule la peinture ayant été refaite et les accessoires complétés. L'intérieur a été remis en état et, du côté mécanique, tout a été soigneusement revu : châssis, moteur, suspensions, pneus... De couleur sable métallisé avec vitres teintées, il s'agit d'une 23 ie avec la finition Pallas, le haut de gamme absolu en matière de DS. Celle-ci bénéficie en plus de l'option boîte manuelle cinq rapports et d'une climatisation "Autoclima". Elle est accompagnée de son "libretto" d'origine, ainsi que de son carnet d'entretien, de son manuel d'utilisation et du mode d'emploi de la climatisation. Un dossier de factures et un DVD permettent de constater le sérieux de la restauration, depuis laquelle la voiture n'a parcouru que 3 000 km. Elle a été exposée au salon Autoclassica de Milan, en 2011, et les experts italiens de la restauration de la DS se sont accordés à la considérer comme une des cinq plus belles DS d'Italie.



Bought new in 1974 for the sum of 4,045,000 Italian lira, this DS 23 with fuel injection has the special feature of being a one-owner car. It was used regularly for some fifteen years, covering a total of 84,000 km during this period, before being dry stored in 1989. Twenty years later, in 2009, the owner decided to have the car completely restored. This took two years and was carried out by an authorised Citroën workshop in Milan. Costing €50,000, the restoration was undertaken with a desire to respect the authenticity and integrity of the car : there was no need to repair or replace any part of the body. The only cosmetic work required was a repaint and the addition of certain accessories. The interior was refurbished, and mechanically, the car was completely overhauled : chassis, engine, suspension, tyres... Presented in metallic sand with tinted windows, this 23 ie finished by Pallas was the absolute top of the DS range. This example also benefits from the five-speed manual gearbox and « Autoclima » air-conditioning. The car comes with the original « libretto », its service book, owner's manual and instructions for the air-conditioning. A file of invoices and a DVD testifies to the scale of the restoration, the car having covered just 3,000 km since the work was carried out. It was exhibited at the Autoclassica in Milan in 2011, and Italian DS restorers agreed that it was one of the five most beautiful DSs in Italy.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**
Châssis n°
HYIN25465125

- Véhicule emblématique
- État de préservation rare pour un utilitaire
- Version diesel, robuste et économique

- *Iconic car*
- *State of preservation rare for a utility*
- *Robust diesel version, and very economical*

€ 8.000 – 10.000
**Sans réserve
No reserve**

1977 CITROËN HY PLATEAU 1 600 KG

Le HY de Citroën se caractérise par une durée de vie exceptionnelle: né en 1947, il a disparu du catalogue en 1981, faisant partie intégrante du paysage français pendant toutes ces années. Et il n'est pas rare d'en voir encore circuler, en activité. Cette longévité s'explique par une conception intelligente : sa configuration monocoque traction avant permet de dégager et d'abaisser le plancher, pour ménager un volume de chargement maximum, tout en s'adaptant à de multiples carrosseries. Sa simplicité et sa robustesse en font par ailleurs un engin fiable et économique.

Ce Citroën HY en version plateau a été livré neuf en 1977 à Castelnau-Montratier à un certain M. Ressejac Sirejol dans le département du Lot. En 2000, il rejoint la collection d'un amateur Citroën hollandais charmé par son bel état d'origine, qui lui-même le cède il y a un peu plus d'un an à son propriétaire actuel. Il s'agit d'une version 1 600 kg dotée du moteur diesel Indénor 2 litres à culasse aluminium. Il a bénéficié d'un entretien soigné et fait rare, son carnet de service et de garantie l'accompagne, de même que sa notice d'utilisation. Avec un compteur affichant 69 180 km, il est remarquablement bien préservé et présente une peinture et des jantes en bon état, des sièges sans accros et son tableau de bord de 2 CV intact. Il est rare qu'un véhicule utilitaire traverse les ans sans être plus marqué, ce qui n'échappera pas à l'œil exercé des amateurs du genre.



The Citroën HY is characterized by an exceptionally long life: unveiled in 1947, the vehicle finally went off the catalogue in 1981, forming a significant part of the French landscape over many years. And it is not uncommon to see one still in circulation. This longevity is due to a very intelligent design: its monocoque front-wheel drive configuration allowed the floor to be lowered and for the maximum of load volume possible, while being adaptable to multiple body styles. Its simplicity and robustness also made the vehicle reliable and economical. This flat deck HY version was delivered new in 1977 to Castelnau-Montratier to a certain Mr Ressejac Sirejol in the Lot department. In 2000, the vehicle joined the collection of a Dutch Citroen enthusiast who was charmed by its beautiful condition, and the vehicle changed hands a little more than a year ago to its current owner. It is a version 1 with a 600 kg payload and features a Indénor 2 liter diesel engine with the cylinder head in aluminium. It received proper care and scarce, its logbook of service and warranty details comes with it, as well as its manual. With a counter that shows just 69,180 km, it is in a remarkably well preserved state and its paint and rims are in good condition, the seats are smooth and the dashboard intact. It is rare for a utility vehicle through the years that remains in such a good state, and this vehicle should not escape the trained eyes of the fans of this genre.



Carte grise française French title

Châssis n° 10558

Moteur n° 688-56 369

- Modèle rare
- Dans la même famille depuis l'origine
- 43 000 km d'origine
- Restauration de grande qualité

- *Rare model*
- *Same family ownership from new*
- *43 000 km from new*
- *High quality restoration*

€ 30.000 – 40.000

1966 MATRA JET V LUXE COUPÉ

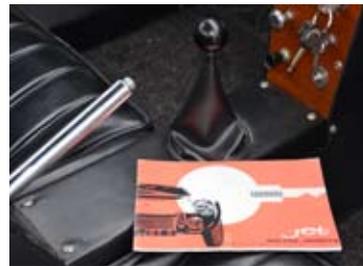
Sortie d'usine en 1966 et achetée neuve en février 1967, cette Matra Jet V Luxe affiche une histoire peu banale. Pour commencer, elle a été remise en cadeau par l'acheteur à son épouse, pour célébrer la naissance de leur fille. Et ensuite, quarante ans plus tard, cette même voiture a été donnée par la mère à sa fille à l'occasion de son quarantième anniversaire.

La fille va alors la confier aux ateliers EPAF, spécialistes bien connus de la marque Matra, pour une restauration complète dont la facture totale s'élève à 30 000 €. Cette version Luxe se différencie de la version de base par son tableau de bord bois et ses pare-chocs à la place de simples bananes. Elle affiche 43 000 km correspondant au kilométrage parcouru depuis son achat neuve, et se présente donc en parfait état et conforme à l'origine, ce qui est rare pour ce modèle. Un autoradio moderne a été installé, mais le montage est réversible. Encore équipée de son premier moteur, elle est accompagnée de son manuel d'entretien.

Voiture rare, elle l'est encore plus dans cet état et avec un tel historique.

Une telle occasion, qui permet de bénéficier d'une voiture quasiment comme à sa sortie d'usine, ne risque pas de se représenter de sitôt, ce qui ne saurait échapper aux amateurs.

Leaving the factory in 1966 and bought new in February 1967, this Matra Jet V Luxe has an unusual history. The original buyer gave the car to his wife as a gift to celebrate the birth of their daughter. Exactly forty years later, the mother gave it to her daughter to mark her fortieth birthday. The daughter then entrusted the car to the well-known Matra specialist, EPAF, for a thorough restoration that cost €30,000. This Luxe version can be differentiated from the standard version by its wooden dashboard and bumpers rather than simple nudge bars. The recorded mileage of 43,000km is believed to be genuine, and the car is presented in perfect condition, conforming to the original, which is very rare for this model. A modern radio has been installed, which can easily be removed if desired. Still fitted with its original engine, the car comes with its service manual. Here is a rare car, particularly so in this condition and with such a wonderful history. An opportunity to acquire a car such as this, so close to the condition it left the factory in, will not come round again soon, and this will not go unnoticed by enthusiasts.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° AM116471474

- Belle présentation, entretien suivi
- Habitacle 4 places
- Direction assistée, climatisation

- *Superb presentation, regularly maintained*
- *Four seats*
- *Fitted with air-con and power-steering*
- *High specification and performance*

€ 35.000 – 55.000

1972 MASERATI INDY 4,7 LITRES AMERICA

L'Indy 4,7 litres que nous présentons a été achetée en 2000 par l'actuel propriétaire, ancien vice-président du Club Maserati France. Elle appartenait alors à un concessionnaire Renault de Tulle qui en avait fait l'acquisition en 1997 auprès de M. Duclos-Grenet, président du Club Aston Martin dans les années 1990. La voiture a fait l'objet d'une remise en état à la fin des années 1980 dans les ateliers Campana et Gandini (ancien collaborateur de Bertone) à Modène, en Italie : tôlerie, traitement des corps creux à la cire, moteur dans sa partie haute avec soupapes au chrome dur. La peinture Pino Verde a été refaite en 2012 par les établissements Delpippo, à Montreuil et, d'une façon générale, cette voiture a toujours été entretenue par des professionnels de la marque, et connus du club. L'habitacle bien équipé est lui aussi en bel état de présentation avec sa sellerie en cuir beige agréablement patinée. Elle est équipée de la climatisation et d'un autoradio K7 Alpine.

Il s'agit donc d'un bel exemplaire d'une des classiques du Grand Tourisme des années 1970, encore sous-estimée malgré des prestations qui la placent au niveau des meilleures.

The Indy 4,7 litres presented was bought by the current owner, the former vice-president of Club Maserati France, in 2000. It had previously belonged to a Renault dealer from Tulle, who acquired the car in 1997 from M. Duclos-Grenet, the president of Club Aston Martin during the 1990s. It was restored at the end of the 1980s in the workshops of Campana and Gandini (formerly at Bertone) in Modena, Italy. On the body, this included wax treatment to the box sections, and the engine had a top-end re-build with hardened valves.

The Pino Verde paintwork was redone in 2012 by Delpippo in Montreuil, and generally speaking, the car has always been maintained by marque specialists known to the club. The interior is well equipped and in excellent condition with nicely patinated beige leather upholstery, and has air conditioning and a K7 Alpine radio.

This is a wonderful example of a classic 1970s GT car, that remains undervalued, with a performance that rivals the very best.



Les lots 10 et 11 proviennent d'une importante collection parisienne

10

Carte grise française French title

Châssis n°
WDB1260391A376786

- Très faible kilométrage
- Entretien suivi, excellent état
- Version la plus puissante de la Classe S de l'époque
- Équipement luxueux

- *Very low mileage*
- *Regularly maintained, excellent condition*
- *The most powerful version of the S Class in its day*
- *Luxuriously equipped*

€ 8.000 – 12.000
Sans réserve
No reserve

Seulement 30.000 km d'origine / *Only 30.000km from new*

1987 MERCEDES BENZ 560 SEL BERLINE

Chez Mercedes, la classe S est le haut de gamme en matière de berlines de luxe et, dans cette famille exclusive, la 560 SEL constitue le haut du panier. Elle est équipée du moteur le plus puissant, un V8 de 5,6 litres développant 279 ch et offrant un couple hors du commun, ce qui permet une conduite douce et coulée, avec une rassurante réserve de puissance.

Vendue neuve en Allemagne, cette berline Mercedes 560 SEL aurait eu deux propriétaires dans ce même pays avant de passer en 2011 entre les mains de l'actuel propriétaire qui l'a fait immatriculer en France. Elle a, depuis, été conduite par un chauffeur et se caractérise par un faible kilométrage et un excellent état de présentation et de fonctionnement. Ainsi, le compteur affiche 30 500 km et les carnets d'entretien tamponnés témoignent des travaux effectués régulièrement, dont la révision des 30 000 km réalisée à 25 000 km en 2010 en Allemagne. De teinte bleu nuit, la voiture présente une sellerie en velours bleu en parfait état avec moquette assortie et son équipement inclut une climatisation automatique, des sièges chauffants, un toit ouvrant électrique, des sièges et rétroviseurs, électriques également. Un superbe exemplaire du haut de gamme d'une des marques les plus renommées dans ce domaine.

At Mercedes, the S class is the top of the range luxury saloon, and within this exclusive family, the 560 SEL sits at the very top. It is equipped with the most powerful engine, a 5.6-litre V8 producing 279 bhp with extraordinary torque, providing a smooth and comfortable drive, with a reassuring amount of power in reserve.

Sold new in Germany, this Mercedes 560 SEL saloon had two German owners before passing into the hands of the current owner in 2011, who registered the car in France. It has subsequently been driven by a chauffeur, and is presented in excellent condition and working order and with a low mileage. The odometer reads 30,500 km and the stamped service books document the regular work that has been carried out, including the 30,000 km service completed at 25,000 km in Germany in 2010. Presented in midnight blue, the car has blue velour upholstery in perfect condition with matching carpets. Equipment includes automatic air-conditioning, heated seats, electric sunroof and electric seats and mirrors. From one of the most renowned marques in this field, this is a superb example of the top of the range model.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° CRX30465

- Rare version européenne conduite à gauche
- Récents travaux d'entretien, bel état
- Modèle luxueux et exclusif

- *Rare LHD European version*
- *Recent work, excellent condition*
- *Exclusive and luxurious model*

€ 40.000 – 60.000

1977 ROLLS ROYCE CORNICHE COUPÉ

Ce coupé Rolls Royce Corniche de première série est d'origine européenne, à conduite à gauche et compteur en km/h, ce qui est rare. Il a été acheté en 2011 par son actuel propriétaire à un utilisateur allemand, avant d'être confié à XG Automobiles, à Asnières-sur-Seine, pour une révision générale dont le montant s'est élevé à plus de 12 000 €. Les travaux comportaient le remplacement des flexibles de freins et des sphères, une recharge de la climatisation, le remplacement de la ligne d'échappement et divers petits travaux permettant le meilleur fonctionnement possible. En 2012, le même spécialiste a procédé au remplacement des amortisseurs arrière, des silentblocs de suspension et des pneus. Il a également effectué un réglage du train avant, les travaux totalisant alors 5 500 € comme en témoignent les factures jointes au dossier. Aujourd'hui, le compteur affiche 121 000 km. D'une élégante livrée bleu nuit métallisé avec sellerie cuir bleu fort bien préservée, la voiture comporte un volant Nardi et se présente en bon état de présentation et de fonctionnement, grâce notamment à l'entretien régulier dont elle a bénéficié. C'est un bel exemple d'une Rolls Royce particulièrement exclusive, carrossée chez Mulliner Park Ward et très désirable dans cette version conduite à gauche.



This first series Rolls Royce Corniche coupé is a European model, being left-hand drive and with kilometric speedometer, making it very rare. The current owner bought it from Germany in 2011, and had work carried out by XG Automobiles, in Asnières-sur-Seine, costing more than €12,000. This included replacing brake hoses and discs, recharging the air-conditioning, a new exhaust and various other minor jobs to ensure the car was performing at its best. In 2012, the same specialist replaced the rear shock absorbers, the suspension mountings and tyres. He also adjusted the front axle, with the work totalling €5,500, as shown in the invoices that come with the car. Today, the odometer records 121,000km. Elegantly presented in metallic midnight blue with well-preserved blue leather upholstery, the car features a Nardi steering wheel. Having benefitted from regular maintenance, it is offered in good working order and presentation. Here is a wonderful example of a particularly exclusive Rolls Royce, bodied by Mulliner Park Ward, and highly desirable in this rare left-hand drive version.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° DBS/5351/L
Moteur n° 400/4146 /S

- En état d'origine
- Finition raffinée
- Rare conduite à gauche

- *In original condition*
- *A refined finish*
- *Rare LHD version*

€ 40.000–60.000

Very rare LHD version, matching numbers

1969 ASTON MARTIN DBS COUPÉ

Cette Aston Martin DBS à boîte manuelle a été vendue neuve en Suisse et il s'agit d'une troisième main. Son propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2000 auprès de son propriétaire suisse qui la détenait depuis une quinzaine d'années, et qui l'avait fait repeindre au début des années 1990. En 2006, la voiture était confiée aux ateliers RPM, à Clichy, pour une révision générale concernant la mécanique, l'électricité et quelques travaux cosmétiques.

A cette occasion, plusieurs joints spi ont été remplacés et un allumage électronique a été posé, la facture de l'ensemble totalisant près de 7 000 €. Les jantes sont chaussées de pneus Pirelli quasiment neufs et un ensemble de factures témoigne de l'entretien dont a bénéficié cet exemplaire. Le confortable habitacle est en état d'origine très bien préservé, les sièges en cuir bleu présentant une agréable patine. Moquettes et contreportes sont également en bon état d'origine et la voiture est pourvue de tous ses accessoires, dont un autoradio d'époque.

Ce modèle qui n'a été produit qu'à 786 exemplaires dont seulement 181 en conduite à gauche mérite de retenir l'attention surtout dans cet état d'origine.

This Aston Martin DBS with manual transmission was sold new in Switzerland and it is third hand. Its current owner acquired the car in 2000 from its Swiss owner who had it for the last 15 years, and who had the car repainted in the early 1990s. In 2006, the car was entrusted to workshops RPM Clichy, for a general overhaul of the mechanical, electricals and some cosmetic work. On this occasion, several seal rings were replaced and an electronic ignition was put in, the bill totaling nearly € 7,000. The wheels are shod with Pirelli tyres, which are almost new and a set of bills reflect the maintenance of this car. The cozy cabin is in a very well preserved original state with the blue leather seats, in a nice patina. The carpets and door panels are in good original condition and the car is equipped with all possible accessories, including a vintage radio. This model was produced in a limited run of just 786 units, of which only 181 LHDs were made, and is special especially in the state of origin this car is in.





**PROVENANT
D'UNE IMPORTANTE
COLLECTION BELGE
DE FERRARI**

Titre de circulation belge
Belgian title
 Châssis n° 03716

- Chef-d'œuvre esthétique
- Voiture vive et performante
- Très bel état, intérieur d'origine

- *A design masterpiece*
- *A strong and powerful car*
- *In very good condition, with original interior*

€ 170.000 – 210.000

1972 DINO 246 GT BERLINETTE

La Dino est née d'un ensemble de circonstances favorables et non pas d'un projet pensé dès le départ par Ferrari. Le Commendatore souhaitait au début des années 1960 s'ouvrir à des modèles de moindre cylindrée et de plus grande diffusion, comme il avait tenté de le faire avec la Mille (future ASA 1000), mais il n'était pas prêt à la formule du moteur central. C'est Sergio Pininfarina qui a initié le premier projet dans ce sens, la Dino 206 Berlinetta Speciale présentée au Salon de Paris 1965. Puis, au Salon de Turin 1966, le même Pininfarina proposait une évolution avec la Dino Berlinetta GT, dotée d'un nouveau châssis tubulaire et d'un V6 longitudinal en position centrale. En septembre 1967 apparaissait la version quasi-définitive de la Dino 206 GT. Elle tenait son nom de son moteur, Enzo Ferrari souhaitant la différencier de ses modèles à mécanique V12. C'était un hommage à son fils Dino, qui avait participé à la mise au point du V6 quatre arbres équipant la monoplace 156 qui avait remporté le Championnat du Monde 1961 avec Phil Hill. Assagi par l'ingénieur Aurelio Lampredi, c'est ce même moteur tout aluminium que l'on retrouvait sous le capot de la 206 GT. Assez rapidement, il a été décidé d'en extrapoler une version encore mieux adaptée à un usage routier. Lampredi a donc étudié un bloc en fonte qui, avec sa cylindrée 2,4 litres, était plus souple que le précédent. Ainsi équipée, avec une carrosserie acier remplaçant l'aluminium, la Dino prenait le nom de 246 GT et trouvait sa véritable homogénéité. Première Ferrari de route à moteur central, elle ouvrait la voie à une nouvelle famille dont le succès se confirme encore aujourd'hui avec les F430 à moteur V8.

The Dino was born from a combination of favourable circumstances and some serious thinking on part of Ferrari. Il Commendatore had wanted in the early 1960s to look at models of smaller capacity with a wider reach as he had tried to do with the Mille (which became the ASA 1000), but he was not ready for a second go at it. It was Sergio Pininfarina who initiated the first project in this direction, with the 206 Dino Berlinetta Speciale unveiling at the Paris Salon of 1965. Then, at the Turin Motor Show in 1966, Pininfarina once again proposed another concept, the Dino Berlinetta GT with a new tubular chassis and a longitudinal located V6 amidship. It was in September 1967 that the almost final version of the Dino 206 GT was unveiled. It took its name from its engine, with Enzo Ferrari wishing to differentiate this car from the V12 Ferraris. It was a tribute to his son Dino, who had participated in the development of double overhead camshaft V6 that powered the car that won the F1 World Championship in 1961 with Phil Hill. Detuned by engineer Aurelio Lampredi, this all aluminum engine found its way under the hood of the GT 206. Soon enough, it was decided that a bigger engine would be more suited as the 2.0-litre unit was deemed a little underpowered. Lampredi therefore develop a cast iron block with a 2.4-liter displacement, an engine that was more flexible than the previous one. Thus equipped with a steel body replacing the aluminum, the Dino 246 GT became Ferrari's first mid-engined road car to sell in volumes, paving the way for a new family whose success has been once again confirmed today with the F430 V8.



La Dino 246 que nous présentons, version US, a quitté l'usine de Maranello en avril 1972 et a été vendue neuve en novembre 1973 à Michael T. Dorris, dans l'État du Tennessee, aux États-Unis. Depuis 1985, cette voiture n'a connu que quatre propriétaires dont le collectionneur californien Arthur H. Miller, de 1995 à 2011. De couleur jaune avec intérieur noir, elle est équipée de vitres électriques et de son autoradio Becker Grand Prix d'époque, fonctionnel. Elle a bénéficié en 2000 d'une peinture neuve dans sa teinte d'origine et se présente en superbe état, avec vitrages impeccables et très bons ajustages des panneaux de carrosserie. Elle est équipée d'un échappement Ansa et ses jantes Cromodora sont chaussées de pneus Michelin XWX. L'habitacle est également sans reproche, avec des sièges en cuir noir en état d'origine qui présentent une séduisante patine. Les garnitures intérieures, d'origine également, ne présentent pas de défaut. Le compteur affiche 23 200 miles, soit 37 340 km environ.

This 246 Dino that we present is an US version which left the factory in Maranello in April 1972 and was sold new in November 1973 to Michael T. Dorris, in the state of Tennessee, United States. Since 1985 this car has had only four owners with the California collector Arthur H. Miller as its owner from 1995 to 2011. Yellow with black interior, the car is equipped with power windows and a Becker Grand Prix radio from the era, and it works. The car received in 2000 a new paint coat in its original colour and is presented in a superb condition, with flawless glass and very good adjustments to the body panels. It is equipped with an Ansa exhaust system and the Cromodora rims are shod with Michelin XWX. The interior is flawless, with black leather seats in original condition presenting an attractive patina. The inserts are also original with no defect. The counter shows 23,200 miles or 37,340km approximately.



En bon état de fonctionnement, la voiture est accompagnée de son carnet de garantie, son manuel d'utilisation, son manuel d'entretien, le manuel additionnel des modèles US, ainsi que le manuel et le schéma de câblage de l'autoradio Becker. Par ailleurs, elle est équipée de sa trousse à outils, de son cric avec une cale de roue, d'une clé de démarrage et de deux clés de portières.

La Dino 246 GT reste un chef-d'œuvre esthétique reconnu. Avec son V6 compact en position centrale, c'est une voiture vive et agile, d'un tempérament résolument sportif. En complément des sensations qu'elle procure au volant, elle offre une satisfaction esthétique de tous les instants. Quand elle est en plus dans un état n'attirant aucun reproche, l'achat se justifie pleinement.

In good working condition, the car comes with its warranty booklet, its manual, maintenance manual, the additional manual for the US model, as well as a manual and wiring diagram of the Becker radio. In addition, it is equipped with a toolkit, its jack with a wheel nut, key start and two keys for the doors.

The Dino 246 GT is an aesthetic masterpiece. With its compact V6 in a central position, it is a quick and agile car, with a sporty temperament. In addition to the driving sensations the car provides, it offers an aesthetic satisfaction that is timeless. When it is one in such a state the car becomes even more attractive.



Titre de circulation belge**Belgian title**

Châssis n°

ZFPCA20S000081069

- Présentation superbe
- Faible kilométrage
- Modèle performant et élégant

- *In superb presentation*
- *Low mileage*
- *Powerful, stylish design*

€ 45.000 – 65.000

Seulement 28.000 km d'origine / *Only 28.000 km from new***1988 FERRARI 328 GTS**

Sortie des usines de Maranello en juillet 1988, cette Ferrari 328 GTS a été vendue neuve en Suisse en juin 1989. Version européenne de couleur rouge (réf FER 300) avec intérieur caramel, elle est équipée de vitres et rétroviseurs électriques, ainsi que de la climatisation. Son compteur affiche 27 834 km, chiffre confirmé par le carnet d'entretien. Elle est accompagnée de tous ses documents: carnet de garantie, manuel d'utilisation et d'entretien, manuel de l'autoradio Blaupunkt d'origine, ainsi que d'une attestation de conformité délivrée le 9 janvier 2013 par Ferrari à Maranello. La voiture comporte sa trousse à outils et son cric. La dernière révision, en novembre 2012 chez Modena Motors, totalisant 3 700 €, fait état de: vidange des fluides, changement des courroies de distribution et joints spi d'arbres à cames, réglage mécanique. N'ayant subi aucun dommage depuis l'origine, ayant bénéficié d'un entretien suivi et attentif, cette voiture offre une présentation d'une rare qualité. Elle est prête à offrir à son nouveau propriétaire toutes les joies de sa ligne signée Pininfarina et de son V8 de 270 ch dont le bruit, allié aux qualités dynamiques de la voiture, permet des sensations rarement égalées.

After having rolled out of Maranello in July 1988, this Ferrari 328 GTS was sold new in Switzerland in June 1989. A European version in red (ref 300 FER) with caramel inside, it comes equipped with power windows and mirrors and air conditioning. The counter shows 27,834km only, confirmed by the maintenance log number. It comes with all documents: warranty card, user manual and maintenance manual of the Blaupunkt, which is original, as well as a certificate of compliance, issued on January 9, 2013 by Ferrari in Maranello. The car has its tool kit and jack. The last service was in November 2012 done by Modena Motors, with bills totaling € 3,700, and following aspects were looked into: fluids and oils drained and refilled, timing belt was changed as was the oil seal, plus mechanical adjustments were made. Having suffered no damage from the outset, and having benefited from careful monitoring and maintenance, this car offers a state of preservation of a rare quality. The car offers its new owner all the joys of its Pininfarina design along with the 270bhp V8 with that glorious noise, combined with the dynamic qualities of a true sports car – sensations that can rarely be equaled.



Titre de circulation US, dédouanée UE U.S. title, cleared for EU

Châssis n° LSPA284

- Présentation irréprochable
- Modèle emblématique
- Moteur V8, équipement raffiné

- *In perfect condition*
- *An iconic Model*
- *V8 engine, very refined*

€ 40.000 – 50.000

1960 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II

Restaurée il y a huit ans à grands frais, cette Rolls Royce Silver Cloud est élégamment habillée de ses teintes brun et sable d'origine. Conduite à gauche, elle est impeccable à tous les niveaux. La peinture, les chromes et tous les joints ont été refaits ou remplacés, alors qu'à l'intérieur la sellerie en cuir beige clair a fait l'objet de tous les soins, de même que les boiseries. Le moteur et la transmission automatique ont été restaurés, les trains roulants aussi et la voiture est équipée d'un échappement neuf et de pneus neufs. Ce modèle extrêmement raffiné comporte des tablettes dans le dossier des sièges avant, une climatisation fonctionnant correctement, des vitres électriques et des vitres teintées. Le long capot surmontant la haute calandre classique et soulignant la silhouette distinguée dissimule le V8 de 6,2 litres qui remplaçait le six-cylindres de la première version, et qui apportait un réel progrès en terme de performances et d'agrément de conduite. Adoptée à l'époque par les chefs d'État et les stars, cette voiture était une des plus chères du marché et sa production est restée inférieure à 2 500 exemplaires. Très désirable dans cet état et ce thème de couleur, cet exemplaire ne manquera pas de séduire les amateurs.



Restored over eight years at great expense, this Rolls-Royce Silver Cloud is in a very elegant brown and sand, its original colours. A LHD model that is impeccable on all counts. The paint, chrome and all joints have been redone or replaced, while inside the light beige leather upholstery has been taken good care of, as has the wooden bits. The engine and automatic transmission have been restored, as well as the running gear and the car is also equipped with a new exhaust and new tyres. This model includes highly refined picnic tables in the front seatbacks, a properly functioning air-conditioning, electric windows and tinted windows. The long hood with the classical high grille and that distinguished flying lady figurine conceals the 6.2-liter V8 that replaced the six-cylinder of the first version, which brought about real progress in terms of performance and driveability. Adopted at that time by the heads of state and celebrities, this car was one of the most expensive in the market and its production run totaled less than 2,500 units. Very desirable in this state and in this colour theme, this particular car is sure to appeal to fans.



**Carte grise française
de collection
French title**

N° de série : 889421

N de Moteur : RA 4097-9

- Ligne époustouflante
- Importants travaux récents
- La plus désirable des type E

- *The ultimate in technology*
- *Stunning design*
- *Important recent restoration*
- *The most desirable version of the E-Type*

€ 55.000–65.000

1965 JAGUAR TYPE E 3,8 LITRE COUPÉ

C'est exactement 13 ans après que William Lyons renouvelait son coup médiatique en présentant le 15 mars 1961 au Salon de Genève sa Jaguar type E, et non à Londres pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale. Ce fut le départ d'un engouement qui dure encore, cette voiture symbole fut très vite élue plus belle voiture du monde par les journalistes spécialisés. Le dessin de la carrosserie est dû à Malcolm Sawyer, auquel on devait également la Jaguar D, couverte de gloire avec ses victoires au Mans. La voiture de la vente a été restaurée dans les ateliers de GTSouvenirs chez Frédéric Thym, la carrosserie et la peinture, « Old english white » ont été refaites avec un démontage complet. Tous les chromes sont neufs ainsi que les joints de carrosserie. Le moteur et la culasse sont d'origine et ont reçus une grosse révision ainsi qu'un remplacement de tous les joints. Le radiateur, la pompe à eau sont neufs, tous les éléments du train avant ont été remplacés ainsi que ceux du complexe mais robuste train arrière. Les freins et leur tuyauterie sont neufs ainsi que la ligne d'échappement en inox, les pneus et également les tapis. Il s'agit d'une excellente opportunité d'acquérir le modèle le plus désirable et le plus pur des mythiques Type E, certainement une des plus belles voitures de série jamais produite.



It is exactly 13 years after William Lyons renewed his stunt presenting on March 15, 1961 at the Geneva Motor Show the Jaguar E-type, and not in London to mark the desire of an international career. This was the start of a craze that still lasts, this car acknowledged as one of the most beautiful cars in the world by journalists. The design of the body was thanks to Malcolm Sawyer, who had also designed the Jaguar D-Type, covered in glory with its victories at Le Mans.

The car on sale was restored in the workshops of GTSouvenirs at Frederick Thym's, with the bodywork and painting, in "Old English White" all redone with a complete disassembly. All the chrome parts is new and the body joints. The engine and head are original and have received a major service and replacement of all seals. The radiator, the water pump is new, all elements of the front axle have been replaced as well as the complex but robust rear axle. Brakes and their piping are new and the stainless steel exhaust, the tyres and also the carpets.



**Carte grise française
de collection
French title**

N° de série :
30837S118118
N de Moteur : F313D

- Rare Coupé Split Window
- Ligne de « Show Car »
- Voiture très soignée

- *Rare split window coupe*
- *Looks of a «Show Car»*
- *A very neat car*

€ 45.000 – 60.000

1963 CHEVROLET CORVETTE STINGRAY SPLIT WINDOW

Le millésime 1963 marque un brusque tournant pour la lignée des Chevrolet Corvette qui apparaisse complètement modifiées en structure et dans leur aspect extérieur. Si l'arrière de la voiture avait déjà fait son apparition sur les modèles 1962, l'avant est cette fois nouveau avec ses phares rétractables. Pour la première fois, le Corvette 63 est proposée en coupé et en convertible. Le châssis est nouveau avec une suspension arrière à roues indépendantes. Ce nouveau châssis demeurera à peu près inchangé jusqu'en 1982. Le look de la nouvelle Corvette avait été vu sur la " Mitchell Sting Ray ". La voiture présentée est un coupé " Split Window " avec sa lunette arrière partagée en deux, de couleur « Saddle », intérieur cuir d'origine. Il s'agit du premier modèle de Corvette Coupé et le plus recherché dans cette version. Le tableau de bord est équipé d'instruments Hurst Sport Competition et d'un levier de vitesses de la même marque, actionnant une boîte automatique. Un gros collecteur Edelbrock coiffé d'un carburateur assure l'admission des gaz. 250 ch à 4400 tr/mn et une vitesse de 200 km/h représentent des performances alléchantes encore aujourd'hui.



The year 1963 marked a turning point to the design of the Chevrolet Corvette, with a completely changed structure and appearance. If the rear of the car had already appeared on the 1962 models, the front changed once again to retractable headlights. For the first time, the '63 Corvette was available in both coupe and convertible form. The new chassis also featured rear independent suspension. The new chassis remained virtually unchanged until 1982. The look of the new Corvette was seen on the "Mitchell Sting Ray". The car we offer is a "Split Window" coupe in two-tone and with a "Saddle" coloured leather interior, which is original. This is the early version coupe and the most sought after. The dashboard is equipped with Sport Hurst Competition instruments and a shifter from the same brand, operating an automatic. A big Edelbrock manifold with a carburetor ensures good breathing. 250bhp at 4400rpm and a top speed of 200 km/h are performance figures that are still enticing.



**Titre de circulation
USA + Dédouané
dans l'UE
USA title with EU
customs clearance**
Châssis n° 8349946

- Superbe présentation
- Modèle de 1941 rarissime
- Cabriolet 4 places
- Équipement luxueux pour l'époque

- *Superb presentation*
- *Rare 1941 model*
- *Four-seater cabriolet*
- *Luxurious level of equipment for the period*

€ 65.000 – 75.000

1941 CADILLAC SERIES 62 CONVERTIBLE

Cadillac représentant le haut du panier chez General Motors, la Series 62 des années 1940 se devait d'offrir des prestations supérieures à celles de ses marques sœur. Dotés d'un moteur V8 de 5,7 litres, ces modèles étaient luxueusement équipés et bénéficiaient d'une ligne élégante. La rare Series 62 Convertible 1941 que nous présentons a été importée des États-Unis aux Pays-Bas. En excellent état intérieur et extérieur (même le compartiment moteur est impeccable), elle comporte une rare boîte de vitesses manuelle à commande au volant. La restauration effectuée aux États-Unis du véhicule est de haut niveau, à la mesure de la rareté de ce modèle. De teinte bleu foncé avec sellerie en cuir rouge et moquettes assorties, elle est équipée d'un autoradio d'époque dont la grande grille chromée évoque les postes de radio anciens. Les chromes sont impeccables et la voiture est équipée de tous ses accessoires. Elle a participé au très exclusif concours d'élégance de Boca Raton, qui a lieu tous les ans au mois de février en Floride et qui ne réunit que des voitures d'un haut niveau de présentation. Avec son pare-brise en V, sa calandre imposante et ses roues arrière carénées, elle affiche une personnalité affirmée doublée d'une réelle élégance. Capable de transporter confortablement quatre personnes, pouvant profiter du soleil lorsque la capote est baissée, cette Cadillac Convertible représente une occasion unique d'acquérir en France ce type de modèle.



With Cadillac representing the prestige brand at General Motors, the Series 62 had to offer a higher specification than its sister marques in the 1940s. Boasting a 5.7-litre V8 engine, these cars were luxuriously equipped and elegantly styled. The rare 1941 Series 62 Convertible on offer was imported into the Netherlands from the United States. In excellent condition inside and out (even the engine bay is pristine), it features a rare manual gearbox with control on the steering column. The car was restored in the US to a very high standard, which is a measure of the rarity of this model. Presented in dark blue with red leather upholstery and matching carpets, it features a period radio with large chrome grille, reminiscent of the old transistor radios. The chromework is stunning and the car is complete with all its accessories. It has participated in the prestigious Boca Raton concours d'élégance that takes place in Florida every February that only opens its doors to cars in exceptional condition. With its V-shaped windscreen, imposing radiator grille and streamlined rear styling, it has real character that is not lacking in elegance. Capable of carrying four passengers in comfort, with the chance to enjoy the sun with the hood down, this Cadillac convertible offers an opportunity that rarely arises in France to acquire such a model.



**Carte grise française
de collection
French title**

N° de châssis :
6C1534626782A

- Engin très ludique
- Accélération
décoiffante
- Préparation soignée

- *Very flexible engine*
- *Hair-raising acceleration*
- *Careful restoration*

€ 15.000–20.000

1966 CHEVROLET C 10 PICK UP

En 1960 le groupe GM introduisit un nouveau style de pick up truck, décliné chez Chevrolet et GMC en version courte ou longue, à 2 ou 4 roues motrices, avec un châssis surbaissé permettant à la cabine d'être enfin à hauteur d'homme. Le train avant à roues indépendantes assurait un confort et une tenue de route proche de celle des voitures. Ils étaient disponibles en 6 cylindres en ligne ou en V8 et le modèle 1967 fut à nouveau remodelé.

La voiture de la vente, badgé GMC, a été largement modifiée mécaniquement, le moteur de 454 cv d'origine Chevrolet soit 7,4 L accouplé à une boîte automatique développe une puissance phénoménale via un gros carburateur Holley. Des freins à disques avant et une direction assistée ont été montés ainsi qu'un collecteur tubulaire et une ligne d'échappement inox double. Une grosse batterie Optima assure le démarrage et les informations remontent au pilote vers des instruments très précis Auto Meter. L'allumage est confié à un allumage électronique MSD et le refroidissement à une hélice en inox Flexfan. Ce pick-up ultra puissant est l'engin idéal pour amateur de jouet musclés mais sa vocation utilitaire est restée intacte.

In 1960 the GM group introduced a new style pick-up truck, available at Chevrolet and GMC in short or long version, 2 or 4-wheel drive, with a lowered chassis allowing the cab to finally be at eye level. The front wheel independent suspension system ensured comfort and handling similar to that of cars. They were available in either inline 6 or V8 power and the 1967 model was redesigned with new look. The car on sale, badged a GMC, was substantially changed mechanically, the engine a 454bhp original Chevrolet in 7.4 L form was mated to an automatic transmission developing phenomenal power through a big Holley carburetor. Front disc brakes and power steering were added and a tubular manifold and a double stainless steel exhaust system put in. A large Optima battery provides start-up and information back to the driver to very precise Auto Meter instruments. Ignition is by MSD electronic ignition and cooling to a stainless steel Flexfan propeller. This pick-up is an ultra powerful machine that is ideal for enthusiasts who appreciate a muscular toy, but with its utilitarian purpose still intact.



**Carte grise française
de collection
French title**

Châssis n° VAS239712M

- Finition de grand luxe
- Restaurée et entretenue avec soin
- la Citadine chicissime !

- *Very luxurious*
- *Restored and maintained with care*
- *With a lot of urban chic!*

€ 6.000 – 10.000
Sans réserve
No reserve

1974 AUSTIN PRINCESS 1300 VANDEN PLAS

Fruit du travail de Pininfarina et de Sir Alec Issigonis, cette jolie carrosserie lancée en 1963 habille un moteur transversal à transmission aux roues avant et une suspension par système Hydrolastic avec sphères sous pression. Née dans le groupe BMC, cette voiture originale va connaître la valse des badges, étant commercialisée sous le nom Austin, Morris, MG, et même Riley et Wolseley ! Mais c'est la Princess Vanden Plas qui offre la finition la plus raffinée, avec placage bois sur le tableau de bord et les portes, tablettes rabattables à l'arrière et sellerie cuir. A l'époque, elle est vendue plus cher qu'une Citroën DS !

L'exemplaire de la vente, conduite à droite, boîte mécanique, a été acheté en 1987 en Angleterre par un collectionneur lyonnais d'Aston Martin. Depuis, il lui a fait bénéficier d'une restauration approfondie, avec réfection du moteur 1300 et de la carrosserie et de la peinture, les moquettes étant confiées aux ateliers Baron, bien connus à Lyon tout en conservant la belle sellerie d'origine.

Le propriétaire actuel a refait dans les deux dernières années : la peinture complète, le vernis des boiseries, la boîte de vitesses, changé une suspension Hydrolastic et les freins. Elle est équipée de ceintures à enrouleurs et de son manuel de bord.

Fruit of the work of Pininfarina and Sir Alec Issigonis, this compact, yet spacious car was launched in 1963 and featured a transverse engine and transmission that send power to the front wheels; suspension was by innovative Hydrolastic, fluid-filled dispenser units. Born in the BMC Group, this car was also badged a Morris, as well as MG, Riley and even Wolseley! But it is the Princess Vanden Plas that offered the finest in quality and finish, with walnut wood veneer dashboard and door trims, picnic tables at the back of the front seats and leather for all the seats. And at a price which was more than a Citroën DS!

The car on offer, a right hand drive version, fitted with a manual gearbox, was purchased in 1987 from the UK, by a Lyon-based collector of Aston Martins. Since then, the car went through a thorough restoration, with the 1300 engine completely rebuilt along with a full overhaul of the bodywork and brand new paint, new carpets by the workshop Baron, well-known in Lyon for their quality execution retaining the nice original upholstery. The last owner continued to treat her with great care by doing a complete bodywork and paintjob, restoration of the woodwork, brakes, replaced one Hydrolastic suspension. It is fitted with roll on seatbelts and comes with its owner's manual.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° CCX 04734

- Voiture soignée
- Une Rolls classique au prix d'une citadine
- Entretien rigoureux

- *Well cared automobile*
- *Classic Rolls Royce for the price of a city car*
- *Very good maintenance*

€ 14.000 – 20.000
Sans réserve
No reserve

1982 ROLLS ROYCE SILVER SPUR

En 1980, la Silver Spirit marque l'introduction de la remplaçante de la Silver Shadow, avec une nouvelle caisse plus basse et plus large, dotée d'une surface vitrée agrandie et d'une calandre plus basse. La nouvelle Rolls bénéficie également d'une nouvelle géométrie des suspensions arrière. Présentée en même temps, la Silver Spur en est une version allongée de 11 cm (à 537 cm) au bénéfice des passagers arrière.

La voiture présentée, une Silver Spur de 1982 est en très bon état de fonctionnement et de présentation. Peinte en deux tons de gris métallisé, toit recouvert de vinyl noir, avec intérieur gris, elle offre une belle patine. Achetée par son propriétaire actuel en novembre 2010 alors qu'elle avait 59 000km, son compteur en affiche aujourd'hui 68000. Elle fut l'objet d'une révision sérieuse en juillet 2012, d'un échange du compresseur de climatisation et d'un montage de 4 pneus Contact neufs. Elle est accompagnée de ses carnets d'entretien, de sa boîte à outils complète et de sa housse faite à la mesure par " La Housse à l'Ancienne ".

In 1980, the Silver Spirit marked the introduction of the replacement of the Silver Shadow, with a new lower and wider bodywork with expanded windscreen area and a lower radiator grille. The new Rolls also had new rear suspension geometry. Presented at the same time, the Silver Spur is a version lengthened by 11cm (to 537cm) to give extra rear-passenger room.

The car presented, a 1982 Silver Spur, is in very good running order and condition. Weighing about two tons, she is painted in metallic grey with a roof recovered in black vinyl and with grey interior; she has a beautiful patina. Bought by her current owner in November 2010, she had only 59,000 km on the odometer and now shows less than 68,000 km. She had a serious service in July 2012, a new air conditioning compressor and 4 new Contact tires in 2013. She has her servicing booklets, a complete original toolbox and her dust cover custom made by the firm La Housse A l'Ancienne.



Titre de circulation anglais

English title

Châssis n°

SA9AK3020HA017211

Châssis AC n° AK 1211

- Bel état d'origine, rare conduite à gauche
- Accélération époustouflante
- Les sensations d'une Cobra pour une fraction du prix
- Véritable héritière de la Cobra originelle

- *Good original condition in rare LHD form*
- *Stunning acceleration*
- *The thrill of a Cobra for a fraction of the price*
- *A true heir to the original Cobra*

€ 70.000 – 80.000

1987 AUTOKRAFT AC COBRA MKIV ROADSTER

En 1982, Autokraft a réussi à obtenir la licence d'utilisation du nom AC sur sa propre Cobra. Celle-ci différait de l'originale par son moteur, une ligne un peu différente et un confort accru. Les MkIV comportaient une suspension indépendante, une boîte Borg-Warner cinq vitesses, un pont Salisbury autobloquant et des freins assistés. Les Cobra Autokraft sont répertoriées au Shelby Registry, la production totale s'élevant à 450 exemplaires environ.

La MkIV que nous présentons a été produite en août 1987 et a pris le chemin des États-Unis. Elle en est revenue en juillet 2012 et a, depuis, bénéficié d'une révision du système d'injection. Comme les MkIV, elle est équipée d'un V8 Ford 302 ci (4942 cm³) à injection dont les 250 ch permettent de passer de 0 à 100 km/h en 5,2 secondes, un temps digne des meilleures, et d'atteindre une vitesse de pointe de 215 km/h. Ce séduisant roadster, dont le compteur affiche approximativement 18 000 miles (29 000 km) arbore sa peinture noire d'origine, ainsi que sa sellerie d'origine, noire également et en fort bel état. Sa capote et son couvre-tonneau ont été eux aussi très bien préservés, et l'équipement inclut la clé de démontage des écrous de roues et sa trousse à outils. De belle présentation et affichant un faible kilométrage, cette voiture permet de s'offrir le look et les sensations d'une Cobra authentique, pour une fraction de son prix tout en perpétuant l'histoire de ce modèle mythique.



In 1982, Autokraft managed to get the license to use the name on its own AC Cobra. It differed from the original by its engine, a slightly different bodyline and comfort. The MkIV featured independent suspension, a five-speed Borg-Warner gearbox, a Salisbury limited slip differential and power brakes. Cobra Autokraft are listed in the Shelby Registry, with a total production run of approximately 450 units.

The MkIV we are offering was produced in August 1987 and has gone the way of the United States. The car came back in July 2012 and has since received a revised injection system. As a MkIV, it is equipped with a Ford 302 V8 (4942cc) injection with 250bhp and can go from 0 to 100 km/h in 5.2 seconds, a time worthy of the very best, whilst reaching a top speed of 215 km/h. This attractive roadster, with the counter showing approximately 18,000 miles (29,000 km) wears its original black paint and its original upholstery, also black and in very beautiful state. The hood and tonneau cover are also very well preserved, and equipment includes a key for dismantling the wheel nuts and a toolkit. In beautiful condition and with a low mileage, this car can afford the look and feel of an authentic Cobra, for a fraction of the price, while perpetuating the history of this legendary model.



Carte grise française de collection

French title

Châssis n°
WPOZZ99Z2S695464

- Une ultra-sportive au sang (très) chaud
- Utilisable et civilisée
- Futur Collector !
- Vendue neuve en France

- *Ultra-sporty model*
- *Civilised and usable*
- *Future collectors car*
- *Sold new in France*

€ 50.000 – 80.000
Sans réserve
No reserve

2002 PORSCHE 996 GT2

Apparue en 1998, la Porsche 996 constitue la première génération de 911 dont le moteur n'est plus refroidi par air, mais par un circuit d'eau plus conventionnel. En parallèle de la version de base plutôt civilisée, se doit d'exister une extrapolation sportive; en l'occurrence, ce sera la GT2 qui arrive au Salon de Detroit en 2001. Pour ce qui relève de la motorisation, Porsche retient l'alimentation par turbocompresseur, et développe 462 ch avec un couple maximum en nette augmentation. La voiture a subi une cure d'amaigrissement, en perdant plus de 150 kg.

La voiture que nous présentons est un modèle 2002 qui a été vendu neuf en France. Elle affiche 51500 km au compteur et se présente dans un bel état général. Un certificat de garantie Porsche nous apprend qu'en 2006 elle avait parcouru 24 707 km et la voiture sera vendue avec ses manuels techniques en français. Pour une utilisation plus polyvalente, des suspensions réglables de marque Moton clubsport ont été montées sur les quatre roues. Une révision a été effectuée en juillet 2012 ainsi que des amortisseurs neufs. C'est une fantastique voiture de course qui à l'immense avantage d'être fiable et facile à vivre.

Appearing in 1998, the Porsche 996 was the first 911 to switch from an air-cooled engine to a more conventional water-cooled system. More sporty extrapolations were produced alongside standard, civilised models and in this case it was the GT2 which first appeared at the Detroit Motor Show in 2001. For the engine, Porsche retained the turbo, this development increased the horsepower to 462 bhp and more torque. The car's weight was trimmed by more than 150 kg, without compromising security or comfort. Air conditioning, airbags and electric windows were included.

The car offered is a 2002 model sold new in France. The car shows 51500 km on the odometer and is in excellent overall condition. A Porsche guarantee certificate tells us that in 2006 it had covered 24,707 km. The car will be sold with its technical manuals in French. To make the car more versatile, new adjustable Moton clubsport suspension has been fitted on the wheels. A service has just been completed. This is a fantastic sports car with the huge advantage of being reliable and easy to use.



**Titre de circulation
italien**
Italian title
Châssis n° 115273

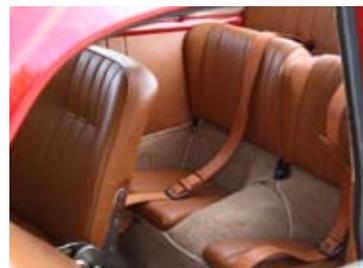
- Trois propriétaires seulement
- Modèle classique, utilisation facile
- Éligible pour de nombreux évènements historiques

- *Three owners since new*
- *Classic design, easy to use*
- *Eligible for many historical events*

€ 45.000 – 55.000

1961 PORSCHE 356 B SUPER 90 COUPÉ

S'agissant d'une 356 B Super 90, cette Porsche dispose du quatre-cylindres 1600 développant 90 ch. Elle comporte la carrosserie plus moderne de la B, mais avec la simple grille arrière et le capot avant arrondi. Cette voiture a vécu presque toute sa carrière en Sicile après avoir été vendue neuve à Palerme, par Porsche Florida, distributeur officiel de la marque. Par un amusant concours de circonstance, l'actuel propriétaire est un cousin du premier. En effet, au bout de quelques années d'utilisation, ce dernier a vendu la voiture à un utilisateur de Catania, en Sicile également, qui l'a lui-même plus tard cédée au propriétaire actuel. En 2007, alors que la voiture affichait 95 000 km, celui-ci l'a confiée à Phillipone Racing, un spécialiste Porsche de Palerme, pour une restauration de qualité. Moteur et boîte de vitesses ont été complètement revus, de même que les freins. Pour ce qui concerne l'extérieur, l'atelier a conservé les chromes d'origine, qui ne présentaient pas de défaut, et a repeint la carrosserie, qui brille maintenant comme un miroir. Le kilométrage actuel de cette Porsche 356 est de 97 000 km et elle ne présente ni trace d'accident, ni points de corrosion. Elle fonctionne très bien et offre des performances brillantes, encore parfaitement d'actualité.



Being a 356 B Super 90, this Porsche has the four-cylinder 1600 90 bhp engine. It has the more modern body B, but with the single rear window and the rounded front cover. This car has lived almost its entire life in Sicily, in Palermo, sold new by Porsche Florida, the official distributor of the brand there. For an amusing combination of circumstances, the current owner is a first cousin of the original. Indeed, after a few years of use, the latter sold the car to an enthusiast from Catania, Sicily, who in turn sold it to the current owner. In 2007, when the car had 95,000 km on the clock, it was entrusted to Phillipone Racing - a Porsche specialist in Palermo - for a quality restoration. The engine and the gearbox have been completely overhauled, as well as the brakes. Regarding the exterior, the original chrome has been retained, which showed no defect when the body was repainted, the chrome still shining like a mirror. The current mileage of this Porsche 356 is 97,000 km and it exhibits no trace of any accident or corrosion. It drives very well and delivers brilliant performance, still perfectly usable.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**
Châssis n°
ZAR1620003000798

- Modèle de carrossier, rare et exclusif
- Performances de haut niveau
- Belle présentation et bel historique

- *Rare and exclusive model by coachbuilder*
- *High-level performance*
- *Lovely presentation and history*

€ 25.000 – 35.000

Ex voiture du pilote hollandais H. Van Putten / *Formerly belonging to Dutch racer H. Van Putten*

1991 ALFA ROMEO SZ (SPRINT ZAGATO) COUPÉ

Avec sa forme audacieuse, l'Alfa Romeo SZ (aussi appelée Experimental Sportscar 3.0 litres) résultait d'un partenariat entre Alfa Romeo, Fiat et Zagato. Elle était basée sur la plateforme de l'Alfa 75, avec un V6 développant 210 ch, des suspensions et freins dérivées de la version Groupe A et un ensemble boîte-pont à l'arrière. La production s'est limitée à 1 036 exemplaires, plus 284 exemplaires de la version spider.

Cette Alfa Romeo SZ est une des rares ayant été livrée neuve aux Pays-Bas, en 1991. D'après le registre RZ/SZ, cette voiture appartenait à la fin des années 1990 au pilote automobile H. van Putten. Le registre nous apprend aussi que, en 2009, elle était entre les mains d'un célèbre pilote hollandais et que son kilométrage atteignait 48 000 km.

Ce modèle présentant un bouclier avant incisif, il n'est pas rare qu'il souffre de coups et rayures. Le dernier propriétaire, souhaitant disposer d'une voiture impeccable, a donc procédé à une réfection complète de la peinture, dans la teinte rouge d'origine. L'intérieur est encore en très bon état d'origine et se marie magnifiquement avec la superbe carrosserie. D'un point de vue mécanique, le moteur (d'origine) fonctionne bien et les vitesses passent avec douceur. La voiture, qui affiche aujourd'hui 50 000 km, a bénéficié récemment d'une révision complète. C'est un modèle rare, exclusif et radical, qu'il est intéressant de pouvoir acquérir en bon état comme cet exemplaire.

With its radical styling, the Alfa Romeo SZ (also known as Experimental Sportscar 3.0 litres) was born of a partnership between Alfa Romeo, Fiat and Zagato. It was based on the platform of the Alfa 75, with a 210 bhp V6 engine and suspension and brakes taken from the Group A version, with transmission at the rear. Production was limited to 1,036 examples, and 284 examples of the spider version.

This Alfa Romeo SZ is one of the very rare cars to have been delivered new in Holland in 1991. According to the RZ/SZ register, this car belonged to racing driver H. van Putten at the end of the 1990s. The register states that it was in the hands of a well-known Dutch driver in 2009, and that its mileage was 48,000 km.

As this model has a deep front bumper it is not unusual for it to suffer bumps and scratches. The previous owner, wanting to have an impeccable car therefore had the paintwork completely refinished in the original red colour. The interior remains in excellent original condition and complements the bodywork perfectly. Mechanically, the original engine works well and the gear change is smooth. The car, which has covered 50,000 km, has recently had a major service. Here is a rare model, with dramatic styling, making this a great opportunity to buy an example in good condition.



**Titre de circulation
italien
Italian title**

Châssis n° AR3060043

- 402 exemplaires seulement
- Signature Zagato, forme exclusive
- Bel état d'origine, deuxième main
- Travaux récents importants

- *Only 402 made*
- *Exclusive Zagato design*
- *In good original condition, secondhand*
- *Superbly presented*

€ 35.000 – 40.000

1972 ALFA ROMEO JUNIOR 1600 ZAGATO COUPÉ

C'est au Salon de Turin 1967 que le président d'Alfa Romeo, Giovanni Luraghi, se rapproche de Zagato pour évoquer la réalisation d'une carrosserie plus légère et compacte sur base Giulia, destinée à une clientèle éprise d'esthétique. Le résultat original, d'abord proposé en 1300, passe à 1600 en 1972. Dans cette configuration, la production se limite à 402 exemplaires, sans doute à cause d'un prix nettement plus élevé que le coupé standard. La 1600 Junior Zagato que nous présentons n'a connu que deux propriétaires. Elle est encore équipée de son moteur d'origine et sa teinte "Blu Francia" est celle qu'elle portait lors de sa sortie d'usine. La carrosserie a été repeinte en 2010, avec une réalisation très soignée ayant totalisé 12 000 €. La mécanique a fait aussi l'objet de travaux, avec une réfection moteur dont la facture s'élève à près de 7 500 €. L'intérieur est en bel état d'origine et comporte encore ses tapis Zagato d'époque, impossibles à trouver de nos jours. La voiture est équipée de jantes GTA alliage neuves, et elle est accompagnée de ses documents d'immatriculation originaux. Il s'agit donc d'un exemplaire bien préservé d'une des versions les plus rares de la fameuse Giulia : un coupé exclusif et très désirable.



It was at the Turin Motor Show of 1967 that the President of Alfa Romeo, Giovanni Luraghi, met with Zagato to discuss the creation of a more compact and lightweight body based on the Giulia for a clientele that appreciated aesthetics. The distinctive and handsome design was first launched in 1300 form, then going up to 1600 in 1972. In this configuration, the production was limited to just 402, probably due to the much higher price of this exclusive coupe.

The 1600 Junior Zagato that we present has had only two owners. It is still equipped with its original engine and its colour "Blu Francia" that the car received at the factory. The body was repainted in 2010, with a very careful restoration that totaled € 12,000 in costs. The mechanicals were also the subject of refurbishment, with an engine repair bill which amounted to nearly € 7,500. The interior is in good original condition and still has its Zagato carpet from the period, impossible to find nowadays. The car is equipped with new GTA alloy wheels, and comes with its original registration documents. It is therefore a well preserved and one of the rarest of the famous Giulia coupes: an exclusive and highly desirable car indeed.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n° 818650001635

- Modèle original et rare, carrosserie Zagato
- Plaisir sportif garanti
- Présentation sans reproche

- *Original and rare model, bodywork by Zagato*
- *Guaranteed pleasure*
- *In excellent condition*

€ 14.000 – 22.000

1971 LANCIA FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO COUPÉ

Chez Lancia, rien n'est banal. Mécaniquement, la Fulvia comporte un V4 très compact et une transmission aux roues avant, formule qui lui a souri puisqu'elle a remporté le titre mondial en rallye, en 1972. Le moteur 1,3 litres a évolué au fil des ans, atteignant la puissance confortable de 90 ch dans sa version 1.3 S. La version Sport était encore plus radicale, recevant une carrosserie Zagato, d'abord en aluminium, puis en acier sur la deuxième série pour des raisons de solidité. Dans cette configuration, la production n'a pas dépassé 2 000 exemplaires.

La Fulvia Sport Zagato que nous présentons est une deuxième série vendue neuve en Italie. Importée aux Pays-Bas, elle a bénéficié récemment d'une remise à niveau complète chez le spécialiste Altena Classic Car Service (facture d'avril 2012 pour 6 000 €) et chez Vere Lancia (facture de mai 2012 pour 1 500 €). Le dossier comporte des factures et des documents provenant de ses séjours en Italie et en Allemagne. Dénuée de rouille, la carrosserie de teinte bleu foncé est dans un état enviable et l'intérieur est impeccable. Mécaniquement, cette Lancia Sport Zagato ne présente pas de défaut notable. Avec son moteur vif et sa carrosserie légère, elle saura donner à son nouveau propriétaire le plaisir sportif pour lequel elle a été conçue.



At Lancia, nothing was trivial. Mechanically, the Fulvia V4 had a very compact unit with front-wheel drive, a formula that obviously worked very well as Lancia went on to win the world title in rallying in 1972. The 1.3 litre engine evolved over the years, reaching the comfortable power of 90bhp in the 1.3 S version. The Sport version was even more radical, receiving a Zagato body, first in aluminum and then in steel in the second series for reasons of strength. In this configuration, the production did not exceed 2,000 units.

The Fulvia Sport Zagato that we present is from the second series sold new in Italy. Imported into the Netherlands, it has recently received a total restoration from specialists Altena Classic Car Service (bills in April 2012 totalling to to € 6000) and in Vere Lancia (bills in May 2012 adding up to € 1500). The file includes invoices and documents from its stay in Italy and Germany. Devoid of rust, with dark blue body colour the car is in an enviable condition and the interior is impeccable too. Mechanically, this Lancia Zagato Sport does not have any noticeable problem. With its lively engine and lightweight body, it will give its new owner sporting pleasures for which it was designed.





**PROVENANT
D'UN
GENTLEMAN DRIVER
ITALIEN**

Titre de circulation italien**Italian title**

Châssis n° 812 .01-2388.

- Modèle rare
- Carrosserie Zagato très réussie
- Bel état d'origine
- Voiture vive et agréable

- *A very rare model*
- *Stunning Zagato body*
- *Good original condition*
- *Lively and pleasant car*

€ 48.000 – 58.000
Sans réserve
No reserve

Dans un rare état d'origine / *A very rare original condition*

1959 LANCIA APPIA GTE ZAGATO COUPÉ

Sa légèreté procurait à la Lancia Appia un caractère vif, malgré son petit moteur 1100. C'est encore plus vrai pour ce qui concerne le coupé dessiné par Zagato, qui a connu plusieurs versions. Celle qui nous intéresse ici est la GTE (Gran Turismo Esportazione), présentée au Salon de Turin 1958, produite à partir de 1959 et dérivée de l'Appia deuxième série. Dotée d'une élégante forme profilée et d'une calandre évoquant la Flaminia Sport du même carrossier, elle comportait notamment un moteur plus puissant, développant 53 ch au lieu des 43,5 ch de la berline. On estime à une centaine le nombre d'exemplaires produits dans cette version.

L'exemplaire que nous présentons a été immatriculé neuf à Rome en 1961. Il a changé de mains en 1979, puis en 1988, tout en restant à Rome comme en atteste le libretto d'origine et les plaques d'immatriculation qu'elle porte. Cette Appia n'a jamais été restaurée et se présente en bel état d'origine. L'intérieur est bien préservé avec ses sièges en tissu gris et simili bleu clair, la même teinte que le tableau de bord recouvert également de simili. Remis en état, le moteur fonctionne bien et émet le son rageur caractéristique de son compact V4. Par ailleurs, les freins ont été refaits et les pneus remplacés. Voiture rare, originale, vive et dans un état d'origine peu courant, les exemplaires sont rares sur le marché, ce dont il faut savoir profiter.



Its lightness gave the Lancia Appia a very lively character, despite its small engine size of just 1100cc. This was especially true with the coupe version designed by Zagato, which had several versions. One that interests us here is the GTE (Gran Turismo Esportazione), unveiled at the Turin Motor Show in 1958, and which went into production in 1959 and was derived from the Appia second series. Featuring an elegant streamlined shape and a grille reminiscent of the Flaminia Sport from the same bodybuilder, it had a fairly powerful engine, developing 53bhp instead of the more modest 43.5bhp of the saloon. The number of examples produced in this version is estimated at about a hundred only.

The example we offer was registered new in Rome in 1961. It changed hands in 1979 and again in 1988, while staying on in Rome as evidenced by the original license plates and papers. This Appia has never been restored and is presented in good original condition. The interior is well preserved with its seats in grey and light blue faux fabric, the same colour as the dashboard, which is also covered in imitation leather. Restored, the engine works well and makes the characteristic sound of an angry compact V4. In addition, the brakes have been redone and tyres replaced. A rare car and very original, what more do you need to know to enjoy?



29

Titre de circulation monégasque Monaco title

Châssis n°
WBAAE310X01051276

- Seule BMW de tourisme dépassant 250 km/h
- Trois propriétaires seulement
- Kilométrage raisonnable, entretien suivi
- Performances de haut niveau

- *Only BMW tourer with a top speed over 250 km/h*
- *Three owners only*
- *Reasonable mileage, with proper service record*
- *High-level performance*

€ 25.000 – 35.000
Sans réserve
No reserve

Seulement 99.000 kmm d'origine/ *Only 99.000 km from new*
1984 BMW M635 CSI

Sortie des usines en décembre 1984, cette BMW M635 CSI a été livrée neuve à BMW Italie qui l'a ensuite vendue au directeur de Pirelli Italie. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition, ce qui en fait une troisième main. Aujourd'hui, le compteur affiche 99 968 km, ce qui est très raisonnable pour ce modèle. De plus, un important dossier de factures accompagne la voiture. Elle est donc très bien préservée, avec sa carrosserie gris métallisé, sa sellerie en cuir noir et ses moquettes de protection. L'équipement très complet inclut une climatisation, un régulateur de vitesse, un autoradio lecteur de cassettes. Les jantes BBS sont également bien conservées et bien chaussées de pneus Michelin TRX en bon état. A son époque, ce coupé confortable et spacieux représentait le haut de gamme sportif de la gamme, un des rares modèles bénéficiant de la lettre "M", pour Motorsport. Elle était nettement plus performante que la 635 CSI "normale", grâce à un moteur six-cylindres 3,5 litres 24 soupapes développant 286 ch. Pour la petite histoire, c'est la seule BMW de tourisme dépassant 250 km/h, car les modèles ultérieurs ont été bridés électroniquement. Dans cet état et avec cet historique suivi, c'est un exemplaire particulièrement attractif, et un modèle dont la cote ne cesse de progresser.



Produced in December 1984, this BMW M635 CSI was delivered new to BMW Italia, who then sold the car to the Director of Pirelli Italy. It is from him that the current owner acquired the car, making it a third hand only. Today, the counter shows just 99,968 km, which is indeed very reasonable for this model. In addition, an important invoice file comes with the car. It is very well preserved, with its metallic grey body, its black leather upholstery and carpet protection. The complete equipment includes air-conditioning, cruise control and a radio cassette player. The BBS wheels are also very well preserved and are shod with Michelin TRX tyres in good condition. In its time, this comfortable and spacious coupe represented the high end of the sports car range, and was one of the few models to receive the letter "M", for Motorsport. It was significantly better than the 635 CSI "normal" with a six-cylinder 3.5-liter 24-valve 286bhp. For the record, this is the only BMW tourer that tops 250 km/h, as the latter models were restricted electronically. In this state and with such fine maintenance, this car is a particularly attractive specimen, and is a model, which is increasing in popularity over the years.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° AM115/216
Moteur n° AM115/216

- Ligne magistrale, moteur puissant
- Dans la même famille depuis 35 ans
- Entretien suivi, bon état d'origine
- Matching numbers

- *Line masterful and powerful*
- *In the same family for 35 years*
- *Proper service monitoring, in original good condition*
- *Matching numbers*

€ 70.000 – 90.000

1968 MASERATI GHIBLI 4,7 LITRES COUPÉ

Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant, à la fin des années 1960. Elle est équipée du moteur quatre arbres conçu par Giulio Alfieri, puissant et endurant. Dans sa version 4,7 litres qui nous concerne ici, il développe 310 ch qui emmènent à plus de 250 km/h cette voiture dont la présentation raffinée est à la hauteur de ses performances élevées.

La Maserati Ghibli présentée ici fut vendue neuve en France et immatriculée à Paris le 26 juin 1968. Elle rejoint ensuite une famille parisienne le 17 mai 1976 et pour ne la quitter qu'en 2012. Elle fut entretenue de manière très régulière et attentive par l'Officine Alfieri Maserati SpA à Modène. Elle est équipée d'un pot inox et de pneus Michelin XWX en bon état. La peinture d'une belle teinte bleue et



With Ghibli, Giugiaro penned at Ghia, a real masterful design. This sleek model was the culmination of the Maserati V8 engine with its lineage going back to the earlier decade. Powered by the four overhead camshaft engine designed by Giulio Alfieri, the Ghibli was powerful and enduring. The 4.7-litre version is what concerns us here, developing 310bhp and good for more than 250 km/h, but the car always very refined all the way up to its top speed.

The Maserati Ghibli presented here was sold new in France and registered in Paris on 26 June, 1968. The car became a part of a Parisian family in May 17, 1976 and stayed with the family till 2012. It was maintained in a very regular and careful manner by Officine Alfieri Maserati SpA in Modena. It is equipped with a stainless steel exhaust and Michelin XWX



récemment refaite, se marie bien avec la ligne racée de la carrosserie. Elle repose sur des jantes Borrani en alliage, à fixation centrale. A l'intérieur, la sellerie en cuir rouge foncé d'excellente qualité est très bien conservée, les moquettes ne sont guère usées et le tableau de bord est sans défaut. Vitres électriques et autoradio Blaupunkt font partie de l'équipement très complet de cette voiture très bien finie. Son compteur affiche 66030 km et le propriétaire nous indique que l'embrayage a été remplacé il y'a peu. Il s'agit donc d'une occasion rare d'acquérir ce chef-d'œuvre de style en état d'origine, conservé depuis de longues années entre des mains attentionnées.

tyres in good condition. The beautiful blue colour was recently redone and blends very well with the elegant lines of the body. It has Borrani alloy rims, with centre locking. Inside, the dark red leather upholstery of excellent quality is very well preserved, the carpets are hardly worn and the dashboard is flawless. Power windows and Blaupunkt are part of the complete equipment of the car, which is indeed very well finished. The counter shows 66,030 km and the owner informed us that the clutch has been replaced fairly recently. So this is a really rare opportunity to acquire this masterpiece of style in very original condition, stored for many years in caring hands.



Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° AM101 1407

Moteur n° AM101 1407

Maserati 3500 GT Cabriolet Vignale

Un des 242 exemplaires produits, livrée neuve en Allemagne / *One of only 242 exemples buikt, delivered new in Germany*

1962 MASERATI 3500 GTI CABRIOLET VIGNALE AVEC HARD TOP

D'une certaine façon, la 3500 GT est à Maserati ce que la 250 GT est à Ferrari. Pour prendre la suite des Maserati A6G 2000, qui sont quasiment des voitures de course en habit de ville, Adolfo et Omer Orsi savent qu'il faut une automobile plus confortable, capable de plaire à une clientèle d'amateurs opulents. L'époque s'y prête et la marque a le vent en poupe, forte des succès de la 250 F entre les mains de Juan-Manuel Fangio. Giulio Alfieri, ingénieur talentueux entré chez Maserati en 1953, place dans un châssis tubulaire un six cylindres en ligne en aluminium, dérivé de celui de la 350 S. Comportant deux ACT et un double allumage, il est à la fois souple, puissant et fiable. La voiture débute sa carrière sous la forme d'un coupé carrossé par Touring, selon sa technique "Superleggera". A l'intérieur, le luxe est de mise pour aménager un habitacle raffiné.

Présenté en 1957, le coupé 3500 GT va plaire et les commandes affluent. Fort de ce succès, Maserati présente au Salon de Genève 1960 une version cabriolet. Réalisée par Vignale sur un dessin de Michelotti, sa ligne est plus moderne que le coupé, avec une calandre plus affirmée et un élégant décrochement de l'aile arrière au-dessus des passages de roues. Sa carrosserie est en acier, sauf le capot et le couvercle de coffre en aluminium, et elle est légèrement plus courte que le coupé. Ce cabriolet a connu des clients célèbres, comme le roi du Maroc ou l'acteur Dean Martin. Vendue un prix élevée, sa production est restée plus limitée que celle du coupé. Avec 242 exemplaires, c'est aujourd'hui une voiture beaucoup plus rare et recherchée.

Le modèle va connaître plusieurs améliorations, dont une alimentation par injection Lucas, du type de celle vue sur les Jaguar Type D. Elle fait passer la puissance à 235 ch et la vitesse de pointe à 220 km/h.

Comme nous l'a confirmé le département historique de Maserati, ce somptueux cabriolet a été livré neuf en Allemagne après être sorti d'usine en juin 1962. Il était à l'origine de couleur "Verde Parioli" (vert très clair

et gris-bleu) et il est resté en Allemagne jusqu'en 1964.

Il est aujourd'hui en France, à la vente de la Maserati Collection.

The Maserati 3500 GT was an answer to the Ferrari 250 GT. To follow up the Maserati A6G 2000, which is almost a race car ‘dressed’ for the city, Adolfo and Omer Orsi knew that it took a more comfortable car to please wealthy enthusiast customers. The time was appropriate and the brand had the necessary wind in its sails, what with strong successes with the F250 in the hands of Juan Manuel Fangio. Giulio Alfieri, a very talented engineer joined Maserati in 1953, and he placed in a tubular chassis a six-cylinder aluminum engine, derived from the 350S. Featuring two overhead camshafts and dual ignition, the car was flexible, yet powerful and reliable. The car began its production run as a coupe bodied by Touring, according to their technique of Superleggera, or lightweight construction. Inside the car became more luxurious with a more refined interior. Introduced in 1957, the 3500 GT coupe became a sales success. With this success, Maserati at Geneva in 1960 unveiled a convertible version. Another Vignale execution, with a design from Giovanni Michelotti, the line was more modern than the coupe, with a more assertive grille and a stylish shoulder of the rear fender above the wheel arches. The body was made of steel, except for the hood and trunk lid made of aluminum and the car was slightly shorter than the coupe. The convertible had many famous owners including the King of Morocco and actor Dean Martin. Sold at a high price, its production was even more limited than that of the coupe. With just 242 made, this is now a much rarer and much sought after car.

The model underwent several improvements, including a fuel injection system from Lucas, of the type seen on the Jaguar D-Type, which increased max power to 235bhp and top speed to 220 km/h.

As confirmed by the history department of Maserati this sumptuous convertible was delivered new from the factory in Germany after being





métallisé) avec intérieur cuir beige et comportait des options telles que les roues fils, ou le hard-top, dont elle dispose encore aujourd'hui. Achetée en 2007 par son actuel propriétaire, un important collectionneur suisse, ce dernier s'est lancé dans une restauration complète en la confiant aux meilleurs artisans suisses. L'intérieur beige a été refait avec d'anciens stocks de cuir Connolly dénichés par son propriétaire. L'équipement comporte des vitres électriques et les contreportes et moquettes sont impeccables, de même que le tableau de bord avec ses instruments Jaeger siglés Maserati, élégants et sportifs, et que le volant à trois branches ajourées. La carrosserie en excellent état est d'une teinte "gun metal grey" qui sied à ce dessin sobre et équilibré. La capote est refaite également et le coffre est habillé d'un revêtement molletonné de belle facture. Le moteur d'origine (la voiture est donc "matching

produced in June 1962. It was originally painted a "Parioli Verde" (a very light green metallic) with beige leather interior and included options such as sports wheel and removal hardtop, which it still has today. Purchased in 2007 by its current owner, an important Swiss collector, the car received a full restoration by the best Swiss craftsmen. The beige interior has been redone with old stocks of Connolly leather unearthed by its owner. Equipment includes power windows and the door panels and carpets are spotless, as well as the dashboard with Maserati branded instruments, which are sporty and elegant Jaegers, and the steering wheel features three drilled spokes. The body is in excellent condition with a gun-metal gray shade, befitting its simple and balanced design. The hood is also redone and the trunk has a fleece lining,





numbers", pour reprendre l'expression consacrée) est alimenté par une injection Lucas, système qui a fait ses preuves lorsqu'il est correctement réglé et qui se marie bien avec le double allumage qui caractérise ce six-cylindres racé, de présentation impeccable. Comme à sa sortie d'usine, la voiture est équipée d'une boîte de vitesses ZF à cinq rapports. Elle dispose de cinq jantes Borrani restaurées, chaussées de pneus Michelin en bon état et les freins bénéficient des quatre disques apparus sur les dernières versions de ce modèle. Ce magnifique exemplaire constitue une rare occasion d'acquérir une des Grand Tourisme les plus prestigieuses et performantes de son époque, pour un prix qui est encore loin de celui atteint par certaines de ses concurrentes comparables.

which is beautifully crafted. The original engine (the car has "matching numbers") is powered by a Lucas injection, a system that has proven that when it is properly adjusted it works very well, plus the dual ignition that characterizes this racy six-cylinder machine. The car comes with a factory-fitted ZF five-speed gearbox. It has five restored Borrani wheels, all shod with Michelin tyres in good condition and the brakes are four discs that were on the last version of the model. This magnificent example is a rare opportunity to acquire one of the most prestigious of GT cars, for a price that is still far from that what some of its comparable rivals cost today.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n°
VF3504B12C3699505
Moteur n° P76532VA

- Modèle unique, finition spéciale Henri Chapron
- Historique suivi
- État d'origine superbe

- *Unique model, special finishing by Henri Chapron*
- *Continuous history*
- *Superb original condition*

€ 25.000 – 45.000

1982 PEUGEOT 504 2L CABRIOLET CHAPRON HARD-TOP

Unique, ce cabriolet 504 a été profondément modifié dans les ateliers Chapron, à la demande de Hugo Ross, son premier propriétaire, diplomate résidant à Monaco. En plus de la facture d'achat, qui s'élève à 62 595 francs, il a déboursé 60 181 francs supplémentaires pour le travail du carrossier ! Parmi les modifications, on peut noter : peinture bicolore noir et brun, sièges et garnitures de portes en cuir brun assorti, couvre-tonneau également en cuir brun, plafonnier ajouté au rétroviseur. Pour apporter à l'ensemble une dernière touche de luxe, le propriétaire a fait peindre à la main, sur chaque porte, le blason de la famille Ross. Le propriétaire suivant, Marc de Coninck, a fait fabriquer un hard-top spécial équipé d'un dégivrage de lunette arrière et de plafonniers. La voiture est équipée de projecteurs additionnels d'origine Peugeot et la capote, en parfait état, a été remplacée en 1990. L'actuel propriétaire a acheté ce cabriolet en 1992 et l'a immatriculé en Hollande en 1993. Accompagné de ses factures d'achat, modifications et entretien, ainsi que des copies des documents d'immatriculation précédents, il est aujourd'hui dans un très bel état d'origine. A l'élégance de la ligne de Pininfarina, il ajoute l'exclusivité d'une finition personnalisée, par un des plus grands carrossiers français.

This unique cabriolet 504 was completely modified in the Chapron workshops, as commissioned by its first owner, Hugo Ross, a diplomat living in Monaco. In addition to the purchase invoice of 62,595 francs, the owner spent a further 60,181 francs on work carried out by the coachbuilder ! Noteworthy modifications included : two-tone black and brown paintwork, seats and door trim in matching brown leather; tonneau cover also in brown leather and a ceiling light fitted by the rear-view mirror. To add a final touch of luxury to the car; the owner had the Ross coat of arms hand-painted on both doors. The second owner, Marc de Coninck, had a special hardtop made, equipped with a heated rear window and interior lights. The car has additional, original Peugeot driving lights, and the hood, which was replaced in 1990, is in perfect condition. The current owner bought this cabriolet in 1992 and registered it in Holland in 1993. Complete with the sales invoice, bills for the modifications and maintenance and copies of previous registration documents, the car is offered today in beautiful original condition. It displays the elegance of a Pininfarina design, with the added exclusivity of a personalised finish by one of the most celebrated French coachbuilders.



Carte grise française French title

Châssis n° 16315
Caisse n° AC198

- Un des premiers cabriolets Traction
- Restauration très soignée, dans le respect de l'origine
- Modèle mythique, robuste et facile à utiliser

- *One of the first Traction cabriolets*
- *Fastidious restoration respecting the original*
- *Iconic model, robust and easy to use*

€ 120.000 – 160.000

Moins de 100 km depuis sa restauration intégrale / *Less than 100 kms since its frame off restoration*

1934 CITROËN TRACTION 7B CABRIOLET

Révolutionnaire lors de son lancement, la Traction va devenir un succès universel, prouvant le bien-fondé des choix d'André Citroën : traction avant, carrosserie monocoque, quatre roues indépendantes, le tout sous une ligne de carrosserie basse et élancée. Ses qualités n'ont fait que se confirmer au fil des ans et de son évolution, sur plus de 20 ans de production.

La Traction est présentée aux concessionnaires au mois de mars 1934 et fait son apparition dans les magasins d'exposition dès le mois suivant. Elle plaît d'emblée au public, grâce à l'excellente habitabilité que permet son absence de châssis, pour un prix qui reste raisonnable. La 7A, première version de la Traction, laisse place, au mois de juin, à la 7B qui adopte un moteur 1 529 cm³ développant 35 ch, tout en remédiant à plusieurs défauts de jeunesse.

C'est justement une de ces 7B que nous proposons, dans sa rare carrosserie cabriolet. Vendue neuve le 17 août 1934, il s'agit donc d'un des tout premiers modèles de Traction. Cette voiture a été achetée par son actuel propriétaire dans la région de Poitiers, alors qu'elle venait précédemment du département de Seine-Maritime. Il s'est alors lancé dans une restauration minutieuse qui a duré douze ans et qui n'a été achevée que récemment, au point que la voiture n'a parcouru qu'une centaine de kilomètres depuis sa remise en état. De la caisse à l'habitacle, tout a été soigneusement refait en respectant la configuration d'origine, et les soubassements sont impeccables. Sa découpe de peinture n'était pas proposée à l'époque, mais le propriétaire souligne qu'il était possible en 1934 de commander sa voiture en apprêt et de la faire ensuite peindre à sa convenance, si bien que ce choix de présentation a très bien pu exister. La voiture dispose des nombreux accessoires spécifiques aux premiers modèles, est accompagnée de la notice d'entretien d'origine et les éléments d'éclairage sont corrects. Du côté mécanique, le moteur a

Revolutionary when launched, the Traction became a universal success, confirming André Citroën's choices: front wheel drive, monocoque body, all-round independent suspension, presented in a low, elegantly styled body. These distinctive qualities continued to prove themselves over the years and through the development of a car that was in production for more than 20 years. The Traction was first shown to dealers in March 1934 and made its appearance in the showroom the following month. The public took to it immediately, impressed by the roominess afforded by the absence of a chassis, and the reasonable price. By June, the first 7A version had given way to the 7B, featuring a 1,529cc engine producing 35 bhp, which addressed various teething problems experienced by the first model.

It is a 7B that is on offer, in a rare cabriolet body. Sold new on 17 August 1934, this is one of the earliest Traction to be built. This car was bought by the current owner in the region of Poitiers, although it had previously spent time in the Seine-Maritime department. The owner launched into a painstaking restoration that took some twelve years. This has only been completed recently and the car has covered just a hundred kilometres since. Every aspect of the body and the interior has been meticulously refurbished in line with the original configuration of the car, and the underbody is faultless. The special paintwork was not offered in period, but the owner has pointed out that it was possible to order a car primed and have it painted subsequently, so that this choice could well have existed. This car has various accessories specific to the earliest models, and comes with the correct lights and original maintenance record. Mechanically, the engine has been completely rebuilt by « Tous les moteurs », and it is fitted with a stainless steel exhaust. There is a file of photos documenting the restoration accompanying the car.



été entièrement refait chez "Tous les moteurs" et la voiture est équipée d'une ligne d'échappement en acier inoxydable. Un dossier photo de la restauration l'accompagne. Authentifié par le Conservatoire Citroën, ce cabriolet 7B correspond à un des premiers exemplaires de cette voiture légendaire et, qui plus est, il se présente dans un état irréprochable. Il s'agit probablement d'un des plus beaux cabriolets 7B en existence, promesse de plaisir au volant, en profitant des rayons de soleil et des qualités routières de cette automobile en avance sur sont temps.

Authenticated by the Conservatoire Citroën, this 7B cabriolet is one of the earliest examples of a legendary car; offered in perfect condition. It is undoubtedly one of the most beautiful 7B cabriolets in existence, promising endless pleasure behind the wheel, open to the sunshine, and the road-going qualities of a car that was ahead of its time.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° 807325

- Voiture prête pour Le Mans Classic
- Préparation soignée
- Pilotée par Jean-Pierre Jaussaud, ancien vainqueur des 24 Heures
- Capital sympathie inégalé

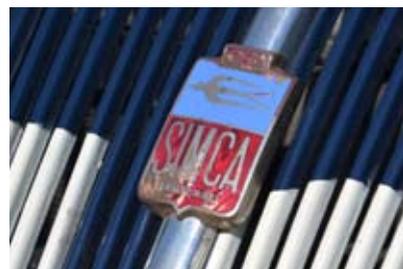
- *Car prepared for Le Mans Classic*
- *Meticulous preparation*
- *Raced by Jean-Pierre Jaussaud, former winner of the 24 Hour Race*
- *Unrivalled charisma*

€ 25.000 – 45.000

1938 SIMCA HUIT CAMERANO SPÉCIALE RÉPLICA

Quand on habite près du Mans sur la ligne droite des Hunaudières, comment ne pas rêver de courir un jour sur le circuit des 24 Heures ? C'est ce qui est arrivé à Evelyne Heise, ancienne pilote de rallycross, qui s'est donc mise en quête d'une voiture abordable pour prendre part au Mans Classic. En fouillant l'histoire du circuit, elle a découvert qu'une Simca Huit avait participé à la course mancelle en 1938, préparée par Vittorio Camerano. La petite berline avait même terminé onzième au classement général, belle performance pour une si modeste automobile. Evelyne va donc se lancer dans la réalisation d'une réplique, avec l'accord de la famille Camerano, pour pouvoir l'engager au Mans Classic. Avec son mari, ils trouvent une caisse de 1938 qu'ils déshabillent complètement et qu'ils préparent pour la course. La préparation de la mécanique est confiée au petit-neveu de Vittorio Camerano, qui abaisse le moteur pour améliorer la position du centre de gravité et qui effectue diverses modifications : pipe d'admission à deux carburateurs Solex, collecteur d'échappement direct, vilebrequin nitruré, pistons spéciaux... La puissance approcherait alors de 60 ch.

Living near Le Mans on the Hunaudières straight, who would not dream of driving the 24 Hours circuit ? This is what inspired Evelyne Heise, a former rallycross driver, to search for an affordable car to take part in Le Mans Classic. On delving into the history of the circuit, she discovered that a Simca 8 had competed at Le Mans in 1938, prepared by Vittorio Camerano. This small saloon finished eleventh overall, an impressive result for such a modest automobile. Evelyne set about building a replica, with the agreement of the Camerano family, to realise her dream of participating at Le Mans Classic. She found a 1938 body and, with the help of her husband, completely stripped down and prepared the car for racing. The mechanical work was carried out by Vittorio Camerano's great nephew, who lowered the engine to improve the car's centre of gravity. Other modifications included the addition of an intake manifold with Solex carburettors, direct exhaust, nitrided crankshaft and special pistons, which boosted the car's power to almost 60 bhp.





La voiture est engagée au Mans Classic 2008 et, pour donner un peu de panache à l'opération, Evelyne fait appel à Jean-Pierre Jaussaud : le double vainqueur des 24 Heures accepte non seulement d'être le parrain de la voiture, mais en plus il décide de faire équipe avec la maîtresse d'œuvre. Au cours de l'épreuve, ils vont casser le moteur spécial mais auront le temps entre deux séries de remonter une mécanique Aronde normale qui les mènera jusqu'à l'arrivée. Depuis, cette voiture a retrouvé son moteur spécial et a participé deux autres fois à la fameuse rétrospective, terminant en 2012 huitième à l'indice de performance de son plateau.

Sympathique automobile s'attirant systématiquement les faveurs du public, elle est accompagnée de son passeport FIA et constitue une occasion rêvée de prendre part au Mans Classic avec un budget limité : tourner sur le circuit des 24 Heures, sur les traces de la plus grande épreuve automobile qui reste à jamais gravée dans la mémoire...

The car was duly entered for the 2008 Le Mans Classic, and to add a little flamboyance to the occasion, Evelyne put a call in to Jean-Pierre Jaussaud, twice winner of the 24 Hours, who agreed not only to be the patron, but also to be her team-mate. During the course of the race, the special engine broke, and was replaced with a standard Aronde engine between stages, allowing them to cross the finish line. Since that event, the car has been re-united with its special engine and has taken part twice more in this famous historic meet, finishing 8th in its grid in the index of performance in 2012.

This is a wonderful car that has never failed to charm the public. It comes with its FIA passport, ready to fulfil the dream of taking part in Le Mans Classic on a limited budget. Here is a chance to lap the 24 Hours circuit, on one of the greatest cars, an experience that would never be forgotten.



**Titre de circulation
italien
italian title**

Châssis n° ST38947

- Voiture extrêmement rare
- Restauration de qualité
- Typiques du raffinement des petites sportives italiennes des années 1950
- Produite par un des plus grands carrossiers italiens

- *Extremely rare car*
- *Quality restoration*
- *Typically refined small Italian sports from the 1950s*
- *Produced by a leading Italian coachbuilder*

€ 40.000 – 60.000

1950 SIATA AMICA CABRIOLET BERTONE

Ce cabriolet Siata Amica est un des rares produits par la marque. Selon le vendeur, il a été livré neuf au patron de Siata, M. Ambrosini, avant d'être restauré dans les années 1990 par son dernier propriétaire. De couleur verte avec intérieur ivoire, il est en bel état de présentation. Basée sur un châssis tubulaire périmétrique, cette voiture mise au point par Siata ("Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie" puis, après la guerre, "Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori") recevait un moteur de Fiat 500 Topolino amélioré, développant près de 22 ch. Sa jolie carrosserie avait été dessinée par le comte Revelli de Beaumont, et elle était fabriquée par Bertone. Cette voiture offrait un caractère sportif, digne d'une vraie petite GT avec ses sièges bas et ses deux compteurs ronds. A l'avant du capot, le badge de la marque mentionne "Siata Fiat Derivata" et, selon le vendeur, ce modèle n'aurait été produit qu'à quatorze exemplaires, entre 1948 et 1952. Avec un poids limité à 580 kg, cette voiture pouvait atteindre 100 km/h, vitesse qui était hors de portée de la Fiat de série. Certaines versions de l'Amica ont été modifiées pour la compétition, participant aux grandes courses italiennes comme les Mille Miglia. Ce cabriolet présente donc une occasion rare d'acquérir une petite sportive telles que les Italiens savaient les produire, avec compétence et panache.



This convertible Siata Amica is one of the few products in the brand. According to the seller, it was delivered new to Siata boss, Mr. Ambrosini, before being restored in the 1990s by its last owner. Green with ivory interior, it is in good condition. Based on a perimeter tubular chassis, the car was developed by Siata ("Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto Aviatorie" then, after the war, "Società Italiana Auto Trasformazioni Accessori") and had as powerpack the engine of the Fiat 500 Topolino reworked, developing almost 22bhp. The car's pretty body was designed by Count Revelli de Beaumont, and was built by Bertone. This car offers a sporty character, as evidenced by the interior worthy of a true small GT with low seats. At the front of the hood, the badge of the brand mentions "Fiat Siata Derivata" and, according to the seller, this model was produced in just a short series of 14 units between 1948 and 1952. With the weight limited to just 580 kg, the car can reach a top speed of 100 km/h - a speed, which was way beyond the reach of the normal Fiat Topolino range. Some versions of the Amica has been changed for competition, participating in major Italian races like the Mille Miglia. This convertible is therefore a rare opportunity to acquire a small sports car, which the Italians knew how to produce with much skill and panache.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n°
ZAR116C00*00016304*

- Moteur superbe
- Performances brillantes
- Belle présentation

- *Superb engine*
- *Outstanding performance*
- *Beautifully presented*

€ 10.000 – 15.000
Sans réserve
No reserve

1980 ALFA ROMEO GTV6 2.5 COUPÉ

La première version du coupé Alfetta GTV avait laissé les amateurs d'Alfa Romeo un peu sur leur faim, mais à la présentation de la version équipée du V6 quatre arbres 2,5 litres, toutes les réserves se sont écroulées et la presse a salué de façon dithyrambique les qualités de ce moteur splendide. On pouvait lire dans *Échappement*, en mai 1982 (retranscrit dans le bulletin de l'Alfa Classic Club) : "On cherche les mots pour décrire la joie que procure cet extraordinaire 2,5 litres injection, stupéfiant de puissance et de couple, de rage à tous les régimes, de légèreté, de brio, de santé joyeuse. Il a (...) même un bruit de rêve, et les chronos sont significatifs : 216 km/h, 15"9 aux 400 m et 29" aux 1 000 m." Un enthousiasme partagé par ceux qui ont eu la chance d'utiliser cette voiture, à l'époque.

La GTV6 que nous proposons a été vendue neuve aux Pays-Bas et, plus récemment, elle est restée dans la même collection pendant une quinzaine d'années. Elle a été repeinte une fois, bénéficiant d'un travail de grande qualité. Elle ne présente pas de défauts mécaniques ou électroniques et comporte tous ses accessoires, en état de fonctionnement. De teinte gris foncé métallisé avec intérieur beige, elle offre une excellente présentation et ne demande qu'à faire chanter à nouveau sa mécanique racée.



*The first version of the Alfetta GTV coupé had left Alfa Romeo fans expecting more, but these reservations soon disappeared with the introduction of the 2.5-litre V6 four overhead cam version, and the press were fulsome in their praise for this splendid engine. It was reported in *Échappement*, in May 1982 (transcribed in the *Alfa Classic Club Bulletin*): « We are searching for words to describe the joy this extraordinary 2.5-litre fuel injection engine brings. It is the stuff dreams are made of, and the times are impressive: 216 km/h, 15"9 at 400 m and 29" at 1 000 m." This enthusiasm was shared by anyone who had the opportunity to drive this car in period.*

The GTV6 on offer was sold new in Holland and in more recently has spent fifteen years in the same collection. The car has been repainted once, to a very high standard. It presents no mechanical or electrical faults and comes with all accessories in working order. In dark metallic grey with beige interior, it is in great condition, asking only for someone to bring the sporty engine to life once more.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n° AR 661789

- Séduisant cabriolet
- Superbe présentation d'origine
- Moteur double arbre
- Encore sous-côté

- *A very seductive convertible*
- *In superb original condition*
- *Dual motor shaft*
- *Still underrated*

€ 23.000 – 28.000

Seulement trois propriétaires depuis l'origine / *Only three owners from new*
1966 ALFA ROMEO 1600 SPIDER DUETTO

Après la berline Giulia lancée en 1962, Alfa Romeo se devait de poursuivre sur sa lancée et de décliner les carrosseries sur cette plateforme bien née, dotée du fameux moteur double arbre et conçue par l'ingénieur Orazio Satta. Ainsi, en 1963, Alfa Romeo lance le coupé dessiné par Giugiaro pour Bertone et, trois ans plus tard, c'est au tour du Spider présenté au mois de mars au Salon de Genève. Il est habillé par Pininfarina, qui a imaginé un dessin original, effilé et presque féminin.

Livrée neuve en Hollande par l'importateur Lowman & Parqui comme le montre encore sa plaque d'époque, la voiture que nous présentons a passé toute sa vie dans ce même pays. Elle n'a sans doute jamais connu les rigueurs brumeuses de l'hiver batave tant elle se présente dans un bel état d'origine. Elle n'a connu que trois propriétaires et le compteur affiche 66 575 km, seul la capote a été refaite pour que la voiture soit parfaitement utilisable par tous les temps, tout en conservant son parfum d'origine. Les sièges, tapis et carrosserie sont très bien préservés. De teinte rouge avec intérieur noir, cette voiture représente une opportunité intéressante d'acquérir un sympathique cabriolet portant une marque emblématique dans un état d'origine exceptionnel.



After the Giulia saloon was launched in 1962, Alfa Romeo had to continue its momentum and thus developed the famous twin cam engine designed by the engineer Orazio Satta into the Giulia. Thus, in 1963, Alfa Romeo launched the coupe version designed by Giugiaro for Bertone, and three years later it was the turn of the Spider to be launched in March at the Geneva Motor Show. The design was by Pininfarina, which drew a slender and almost feminine form.

Delivered new in Holland by importer Lowman & Parqui (as it still shows its plate), the car that we present has spent its entire life in this country. It has probably never experienced the rigours of the misty Batavian winter as it comes in a very good original condition. It has had only three owners since new and the counter shows just 66,575 km. Only the hood has been redesigned so that the car is perfectly usable in all weather conditions, while retaining its original flavour. The seats, carpets and body are very well preserved. Red in colour with black interior, this car represents an interesting opportunity to acquire a really nice convertible from an iconic brand in exceptional original condition.



Titre de circulation allemand

German title

Châssis n°

ZAR11500007007192

- État d'origine remarquable
- Ultime version du Spider Alfa classique
- Confortable et performante

- Remarkable state of origin
- Ultimate version of the classic Alfa Spider
- Comfortable and efficient

€ 14.000 – 18.000

1992 ALFA ROMEO 2L SPIDER

Le Spider Alfa Romeo, né en 1966 sous le nom de Duetto, a profité d'une durée de vie exceptionnelle, puisqu'il n'a disparu du catalogue qu'en 1993. Ce n'est pas un hasard : sa mécanique brillante, déclinée en plusieurs cylindrées, était logée dans une belle carrosserie signée Pininfarina. Elle connaîtra plusieurs évolutions dont la dernière, en 1990, était une des plus réussies car elle redonnait de la fluidité à cet élégant dessin.

Le Spider 2000 à injection électronique que nous proposons se présente dans un état incroyablement bien préservé. Il s'agit d'une voiture d'origine allemande, n'ayant quasiment jamais roulé sous la pluie et dont le compteur n'affiche que 30 000 km. Elle paraît même en avoir parcouru encore moins, tant elle est impeccable. La peinture rouge est 100% d'origine et l'intérieur, avec ses sièges en Alcantara noir, est dénué de tout défaut. La voiture est pourvue d'une direction assistée et c'est un des rares exemplaires de 1993, dernière année de production, équipée d'un catalyseur. Reposant sur des jantes de 15 pouces, elle est accompagnée de son carnet d'entretien faisant apparaître une dernière révision le 21 janvier 2013. Cette voiture est donc intéressante par son état rare, allié aux qualités confirmées de ce Spider né plus de vingt ans auparavant.



The Alfa Romeo Spider was unveiled in 1966 with the Duetto name, and the car enjoyed a long lifetime, finally going off the catalogue in 1993. It was not a coincidence: those brilliant mechanicals, available in several engine sizes, was housed in a beautiful body by Pininfarina. The car saw several design and technical developments including the last, in 1990, which was one of the most successful because it 'restored' the flow of the original's elegant design, which safety bumpers in the 1970s and 1980s had messed up.

This Spider 2000 with electronic fuel injection that we propose is in an incredibly well preserved state. It is a car of German origin, which was almost never driven in the rain and the odometer shows only 30,000 km. The car looks like it has covered even less as it is in an impeccable state. The red paint is 100 percent original and the interior, with seats in black Alcantara, is devoid of any defect. The car is equipped with power steering and this is one of the few made in 1993 - the last year of production - with a catalyst. With 15-inch wheels, the car comes with its maintenance logbook, showing the last service as 21 January 2013. This car is interesting for its rare condition, combined with the virtues of the legendary Spider born more than twenty years earlier.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**
Châssis n°
AR116360043325

- Très belle présentation, travaux récents
- Intéressante version 2 litres
- Modèle un peu oublié des amateurs

- *Excellent presentation, recent work*
- *Interesting 2-litre version*
- *Model rather overlooked by enthusiasts*

€ 8.000 – 12.000
Sans réserve
No reserve

1980 ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2000 COUPÉ

Basé sur la plateforme de la berline Alfetta, le coupé GTV en reprenait la configuration mécanique, avec ensemble boîte-pont à l'arrière pour une meilleure répartition du poids. Son profil en coin, très original, était dû à Giorgetto Giugiaro et permettait d'accueillir confortablement quatre personnes. Il recevait lors de son lancement, en 1974, une version 1,8 litres du fameux double arbre. Plus puissant, le 2 litres apparaissait peu de temps après : c'est lui qui équipe la voiture que nous présentons et qui, importée aux Pays-Bas en 1994, est restée plus de 15 ans entre les mains de son dernier propriétaire. Lorsqu'il a acheté cette GTV 2000, il en a assuré une peinture complète ainsi qu'une remise en état du moteur. Étant mécanicien, il a réalisé lui-même ces travaux puis, lorsqu'ils ont été achevés, il est passé à une autre restauration et la voiture est restée entreposée. Très récemment, elle a bénéficié d'une révision ayant permis de détecter des freins défectueux, qui ont été remis en état. De couleur bleu foncé métallisé avec intérieur noir, la voiture ne présente pas de trace de rouille ou d'accident. En bel état tant extérieur qu'intérieur, elle est prête à prendre la route et à enchanter son nouveau propriétaire de ses qualités routières et de sa vivacité mécanique. Il s'agit en effet d'un modèle un peu oublié, qui mérite l'intérêt des amateurs.



Built on the platform of the Alfetta saloon, the GTV coupé also used the same mechanical configuration, with the transmission housed at the rear for improved weight distribution. Its very original, angular styling by Giorgetto Giugiaro allowed plenty of room for four passengers. There was also a 1.8-litre version with the celebrated twin-cam engine launched in 1974. The more powerful 2-litre version came a little later, which is what equips the car on offer. It was imported into the Netherlands in 1994 and remained in the hands of the previous owner for more than fifteen years. When he bought this GTV 2000, he decided to rebuild the engine and repaint the car. Being a mechanic, he carried out this work himself, moving onto another restoration when he had finished, and so the car remained in storage. It has been serviced very recently, which identified and remedied a problem with the brakes. Presented in dark metallic blue with black interior, the car presents no sign of rust or damage. In good condition inside and out, it is ready to take to the road and delight its new owner with its great handling and dynamic drive. This particular model has perhaps been rather overlooked and now merits the attention of enthusiasts.



**Carte grise française
French title**

Type : 10106

Châssis n° 159755

Moteur n° AR00106

02602

- Important dossier de facture depuis 1990
- Eligible pour les plus prestigieuses compétitions
- Rare version Veloce, matching numbers

- *Important file of invoices dating from 1990*
- *Eligible for the most prestigious competitions*
- *Rare Veloce version, matching numbers*

€ 50.000 – 60.000

Matching numbers, livrée neuve à Alger / *Delivered new in Algiers*

1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE

Selon l'attestation du Centro Documentazione d'Alfa Romeo, jointe au dossier, la Giulietta Sprint Veloce que nous présentons a été vendue le 3 octobre 1961 à Alger. Sa teinte était bleu clair Iseo. En 1978, cette voiture était achetée par M. Emperaire, à Nice et, entre 2003 et 2007 elle était entre les mains de M. Mourrier. Celui-ci la cédait en 2007 à M. Guitton, auprès de qui le propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2012. Un important dossier de factures, depuis 1990, accompagne la voiture. Il indique en particulier que la voiture a été restaurée en 1990 par le garage Alfa Romeo Ricord, à Nice. Le moteur, la boîte de vitesses et la carrosserie ont fait l'objet d'une remise en état. En 2003, on note une réfection complète du moteur chez VEC Racing, spécialiste Alfa et, en 2005, les freins bénéficiaient d'une réfection avec remplacement des garnitures. En 2007, un alternateur discret prenait la place de la dynamo, et le démarreur était remplacé. Encore habillée de sa jolie teinte bleue, avec un intérieur en velours gris et bleu, équipée de son moteur d'origine ("matching numbers") et certifiée par Alfa Romeo, cette Giulietta Sprint Veloce allie l'élégance de sa carrosserie au brio de son moteur à deux carburateurs. Une voiture rare, exclusive, et une classique reconnue comme telle qui permettra de prendre part aux plus prestigieux événements automobiles.



According to the Alfa Romeo Centro Documentazione certificate, included in the file, the Giulietta Sprint Veloce on offer was sold to Algiers on 3 October 1961, painted light Iseo blue. In 1978 the car was bought by M. Emperaire from Nice, and between 2003 and 2007 it was owned by M. Mourrier. He sold it to M. Guitton in 2007, and the current owner acquired the car from Guitton in 2012. A comprehensive file of bills, dating back to 1990, comes with the car, and we suggest potential bidders study this. It shows the car was restored in 1990 by the Ricord Alfa Romeo garage in Nice, renowned specialists at that time. The engine, gearbox and bodywork were all refurbished. Some years later, in 2003, a complete engine rebuild is noted in the file, carried out by Alfa specialist VEC Racing. In 2005, the brakes were overhauled and brake linings replaced. In 2007 an alternator discreetly took the place of the dynamo, and the starter motor was replaced. Still presented in charming blue livery, with grey and blue velour interior, original engine (matching numbers), and authenticated by Alfa Romeo, this Giulietta Sprint Veloce offers elegant coachwork combined with the brio of a fantastic engine. This is a rare, exclusive car, and a recognised classic welcomed at the most prestigious motoring events.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n° 114BS208614

- Voiture méconnue
- Version 2300 S, la plus évoluée
- Performances et aménagements dignes des meilleures GT de son époque

- *Less known car*
- *Version 2300 S, the most advanced*
- *Performance and amenities typical of the best GT of its time*

€ 18.000 – 27.000

1968 FIAT 2300 S COUPÉ GHIA

Injustement méconnue, cette voiture offre pourtant de nombreuses qualités. D'abord, elle présente une forme élégante créée par Tom Tjaarda pour Ghia, qui se distingue aussi par son originalité et la possibilité de loger deux personnes aux places arrière. Ensuite, elle est équipée d'un moteur six-cylindres conçu par le talentueux Aurelio Lampredi, ancien ingénieur Ferrari. Dans sa version 2300 S, ce moteur avait été amélioré par Abarth, avec un collecteur d'admission équipé de deux carburateurs Weber double corps. Enfin, son aménagement est digne du statut qu'elle revendiquait, celui d'une des GT les plus rapides des années 1960, avec un beau tableau de bord sportif et un volant bois. Disposant de près de 150 ch, cette voiture pouvait dépasser 190 km/h, ce qui en faisait une voiture plus performante qu'une Lancia Flaminia Touring.

La Fiat 2300 S que nous proposons a été importée aux Pays-Bas autour de 1997, puis achetée par un musée dans le sud du pays. Vers l'an 2000, elle est passée entre les mains d'un collectionneur allemand, qui l'a ensuite vendue en Belgique. Récemment, une révision complète a été effectuée aux Pays-Bas. Cette voiture élégante et peu commune est un véritable plaisir au volant, grâce aux qualités de son six-cylindres et au raffinement de son habitacle, digne des meilleures GT de l'époque.



Unjustly neglected, this car has many qualities indeed. First, it has an elegant form designed by Tom Tjaarda for Ghia, which is also distinguished by its originality and the ability to accommodate two full size adults in the rear seats. Then, it is equipped with a six-cylinder engine designed by the talented Aurelio Lampredi, former Ferrari engine designer. In its 2300 version of S, the engine was further improved by Abarth, with an intake manifold with two dual twin choke Weber carburetors. Finally, the design is worthy of the status of the car's claim, that of being one of the fastest GTs from the 1960s, with the ad showing a beautiful picture of the car on a sports board and a wooden steering wheel. With nearly 150bhp, this car could easily do over 190 km/h, making it quicker than even a Lancia Flaminia.

The Fiat 2300 S we offer was imported into the Netherlands around 1997 and acquired by a museum in the South. Around 2000, it passed into the hands of a German collector, who then sold it in Belgium. Recently, a comprehensive restoration was carried out in the Netherlands. This elegant and unusual car is a real pleasure to drive thanks to the qualities of its six-cylinder engine and the very refined and comfortable interior, worthy of the best GTs of that period.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**
Chassis n° 6510951

- Belle patine
- Dans la même collection depuis une vingtaine d'années
- Une classique des sportives italiennes

• *Wonderful patina*
• *In the same collection for twenty years*
• *A classic Italian sports car*

€ 26.000 – 35.000

1959 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT COUPÉ

Bertone a réussi un coup de maître : existe-t-il plus pur, sportif et élégant que le coupé Giulietta sprint dévoilé en 1954 au Salon de Turin ? Avec le fameux moteur 1300 double arbre, c'est un cocktail qui ne pouvait que rencontrer le succès.

Cette Alfa Romeo Giulietta Sprint a été livrée neuve en 1959, et importée aux Pays-Bas en 1993. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition à la fin des années 1990 et, à cette époque, la voiture présentait la même patine qu'aujourd'hui. Nous supposons donc qu'elle a été restaurée et repeinte dans les années 1970 ou 1980, sachant que c'est une voiture qui ne présente pas de rouille ni de traces d'accident. Ces dernières années, elle a été entretenue par le mécanicien du propriétaire, qui possédait une soixantaine de voitures, principalement italiennes (Alfa Romeo, Maserati, Lamborghini) et anglaises (Jaguar). A cause de son âge, il a décidé de se séparer d'une partie de sa collection. N'ayant pas tourné depuis quelques années, cette Giulietta Sprint a été confié à Jagpoint Soesterberg, aux Pays-Bas, pour une vérification et une mise à niveau. Les freins, la boîte de vitesses et le moteur sont en bon état et la voiture fonctionne très bien, prête à offrir à son nouveau propriétaire la vivacité et l'agilité qui la caractérise, avec le plaisir d'une patine que seules les années et l'histoire peuvent engendrer.



Bertone pulled off a master stroke : what could be more elegant and sporty than the Giulietta sprint coupé unveiled at the Turin Motor Show in 1954 ? Complete with the celebrated 1300 twin overhead cam engine, here was a heady cocktail that could only bring success.

This Alfa Romeo Giulietta Sprint was delivered new in 1959, and was imported into the Netherlands in 1993. The current owner bought the car at the end of the 1990s, and it displayed the same patina that it does today. We therefore believe that the car must have been restored and repainted during the 1970s and 1980s, as it shows no signs of rust or damage. In recent years it has been maintained by the owner's mechanic. The owner, a collector with some sixty cars, the majority Italian (Alfa Romeo, Maserati, Lamborghini) and English (Jaguar) has now decided, because of his age, to part with some of his cars. Having not been started for some years, this Giulietta Sprint was taken to Jagpoint Soesterberg in Holland for an inspection and recommissioning. The brakes, gearbox and engine are all in good condition and the car runs very well. It is ready to offer its new owner the agile and lively drive the model is known for, and the pleasure provided by a wonderful patina that only time and history can bring.



**Carte grise française
French title**

Chassis n° 59673

- Rare première série
- Entretien régulier
- Quel dessin époustoufflant !

- *Rare first series*
- *Regularly maintained*
- *A stunning car!*

€ 38.000 – 46.000

1986 FERRARI TESTAROSSA

La Ferrari Testarossa que nous vous présentons est une rare première série avec roues à serrage central avec l'option deuxième rétroviseur placé à mi-hauteur du pare-brise. Elle a été livrée neuve à Bologne en Italie et immatriculée le 1er mars 1986. Nous n'avons pas beaucoup de renseignements avant la grande révision des 40 000 km en 1994 alors qu'elle appartenait déjà à un français à ce moment-là. La voiture est vendue par First Automobiles le 20 septembre 1994 à un collectionneur précautionneux de l'est de la France jusqu'en juin 2011. En 2004, à 58 811 km, la révision générale des 60 000 kms est effectuée au Garage Wirandy Frères à Luxembourg pour 10 000€. En juin 2011, son propriétaire achète toutes les pièces nécessaires à la grosse révision chez Pozzi (facture fournie) et la fait faire chez Jean Lin Montigny à Orléans, spécialiste Lamborghini/Ferrari. Il nous indique que l'embrayage vient d'être refait à 72 500 kms, la distribution a été changée à 62 000km, en 2011 donc. Son intérieur est tendu de cuir noir en très bon état. Il s'agit d'un très intéressant premier modèle avec 73800 km d'origine. Elle sera livrée avec son manuel du propriétaire, liste du réseau et sa housse en tissu sur mesure.



The Ferrari Testarossa that we are offering is a rare first series with central wheel locking and a centrally located second mirror placed at mid-height of the windshield, which was an option. It was delivered new in Bologna, Italy and registered on 1 March 1986. We do not have much information before a major overhaul at 40,000 km in 1994, when the car was already in French hands. The car was sold by the dealer First Automobile on September 20, 1994 to a cautious collector in Eastern France, who owned the car till June 2011. In 2004, at 58,811 km exact, another extensive service – for the 60,000 km one – was carried out by the Wirandy Brothers Garage in Luxembourg for € 10,000. In June 2011, the owner bought all the parts needed for a major service at Pozzi (invoices included) and the car found a new home at Jean Lin Montigny in Orleans, who is a specialist Lamborghini/Ferrari owner. The clutch was rebuilt at 72,500 km, and the distributor was changed at 62,000 km in 2011. The interior upholstered in black leather is in very good condition. This Testarossa is a very interesting first model with 73,800 km from new. It will be delivered with the owner's manual, the network list and the custom fabric cover.



**Titre de circulation
Luxembourgeois
Luxembourg title**

Châssis
n°ZFFDT57B000138341
Moteur n° 85102

- La plus rare et la plus extrême version
- Très peu kilométrée
- Vendue neuve en France par Pozzi

- *The rarest and most extreme version*
- *Very low mileage*
- *Sold new in France by Pozzi*

€ 75.000 – 85.000

Seulement 14 300 km d'origine / *Only 14,300 km from new*

2004 FERRARI 360 CHALLENGE STRADALE

La 360 Modena est lancée par Ferrari en 1999 pour succéder à la 355. Elle est propulsée par un moteur V8 à 90° en position centrale arrière développant 400 chevaux à 8 500 tr/min. La version Challenge Stradale est dérivée de la version course, rabaissée, échappement spécial, suspensions raffermies. Son gain de poids est 110kg.

Ce modèle ultra-sportif que nous présentons a été vendu neuf par le concessionnaire Ch. Pozzi SA au premier propriétaire le 25 juin 2004, un certain Monsieur Eric Salle. Son carnet d'entretien nous indique la première révision à 3043 km chez Pozzi et les suivantes chez Team4 Racing à Brétigny sur Orge. La voiture sort d'une expertise complète chez Lecoq pour €3200 certifiant que la voiture ne présente pas de défauts structurels. Son compteur affiche 14 300 km. L'intérieur est superbe avec ses sièges baquets recouverts de cuir havane et ses contre-portes en carbone. Il s'agit d'une véritable bête de course avec ses freins carbone ultra-efficaces. Immatriculée, elle devient un jouet merveilleux sur la route comme sur les circuits. Elle sera livrée avec ses carnets d'origine, manuels, double de clés, et sa trousse à outils, complète et d'origine en état neuf. Rare immatriculée, il s'agit d'une belle opportunité pour ce modèle recherché dans cet état.

The 360 Modena was launched by Ferrari in 1999 as the successor to the 355. Powered by a 90 ° V8 located amidship the engine developed 400bhp at 8500rpm. The Challenge Stradale version was developed as a special racing version with lowered suspension, a new exhaust system, and suitably strengthened suspension. And weight saving took away 110kg. This ultra-sporty model we are offering was sold new by the dealer Ch Pozzi SA to the car's first owner on June 25, 2004, a certain Mr Eric Hall. Its maintenance log indicates that the car's first service was at 3,043 km by Pozzi and following that by Team4 Racing at Brétigny-sur-Orge. The car comes with a comprehensive expertise by Lecoq at a cost of € 3200, certifying that the car is not structurally damaged. The odo shows just 14,300 km since new. The interior is superb with its bucket seats covered in tan leather and door in carbon. It is a true racing machine with its ultra-efficient carbon brakes. Registered, it becomes a wonderful toy for the road and on the racetrack. It will be shipped with its original books, manuals, double keys, and tool kit, complete and in its original almost new condition. Rare in registered form, this is a great opportunity for this much sought after model in this state.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**
Châssis n°
ZFFKD32B000084388

- Voiture quasi neuve
- Carnets, trousse à outils
- la plus désirable des Mondial, moteur 300 ch

- *Almost new car*
- *Booklets, toolkit*
- *The most desirable version, 300bhp engine*

€ 32.000 – 42.000

Seulement 2 500 km d'origine / Only 2,500 km origin

1994 FERRARI MONDIAL T COUPÉ TOIT OUVRANT

La Mondial occupe une place particulière dans la gamme Ferrari, puisqu'il s'agit d'une 2+2 à moteur V8 central, offrant un habitacle spacieux. La Mondial T correspond à l'ultime évolution du modèle : il reçoit le V8 de la 348 développant pas moins de 300 ch ! Il est en position longitudinale avec boîte de vitesses transversale (d'où le "T" de l'appellation) et permet à la voiture de dépasser facilement 250 km/h. La Mondial T que nous proposons a été livrée neuve en Hollande à son propriétaire, par l'intermédiaire des établissements Kroymans, au garage Ferrari d'Eindhoven. N'affichant aujourd'hui que 2 500 km, elle est dans un état époustoufflant. Sa carrosserie, de couleur rouge, est de toute beauté et son habitacle, avec sa sellerie en cuir noir, paraît neuf. Cette voiture est dans un état d'origine exceptionnel, son kilométrage étant confirmé par son carnet d'entretien qui n'a été tamponné qu'une seule fois en 2009, pour une révision alors que le compteur affichait 2 100 km. A cette occasion, les courroies de distribution ont été remplacées, pour éviter d'éventuels dommages dus au vieillissement. Cette voiture, qui présente en outre l'avantage d'être équipée d'un toit ouvrant, comporte sa trousse à outils d'origine et son manuel d'utilisation et de service. Cette Mondial T représente l'opportunité rare de faire l'acquisition d'une Ferrari quasi neuve au prix d'une berline d'occasion !



The Mondial holds a special place in the Ferrari range, since it is a 2 +2 with a V8 engine amidship, offering a spacious interior. The Mondial T is the ultimate evolution of the model: it featured the V8 from the Ferrari 348, developing no less than 300bhp! The engine was positioned longitudinally with a transverse gearbox (hence the "T" in the name) and the car could easily exceed 250 km/h.

The Mondial T that we offer was delivered new to its owner in Holland, through Kroymans, the Ferrari garage at Eindhoven. Showing just 2,500 km, it is in an amazing state. The body, red in colour, is beautiful and its interior with its black leather upholstery looks like new. This car is in a state of exceptional origin, its mileage confirmed by the maintenance that has been stamped only once in 2009, for a service when the odometer showed just 100 km. On this occasion, the timing belts were replaced to avoid damage due to aging. This car, which also has the advantage of being equipped with a sunroof, has its original tool kit and service manual. This Mondial T represents a rare opportunity to purchase a nearly new Ferrari for the price of a used saloon!



**Titre de circulation
italien****Italian title**

Châssis n°

ZFFBT55B000132532

- Performances exceptionnelles
- Belle présentation
- Équipée de la boîte «F1»

• *Exceptional performance*• *Superb presentation*• *Fitted with «F1» gearbox*

€ 45.000 – 55.000

2003 FERRARI 575M MARANELLO

Maranello : un nom qui fait rêver tous les amateurs, berceau des toutes les Ferrari. Il ne pouvait être attribué qu'à un modèle exceptionnel, et c'est bien le cas de la 550 Maranello dévoilée en 1996. Digne héritière des berlinettes à moteur avant comme la 365 GTB/4 Daytona, elle offrait un V12 de 5,5 litres et 485 ch, sous un dessin mêlant agressivité et élégance, signé Pininfarina. Avec la 575M Maranello, présentée en 2002, Ferrari va plus loin encore et les nombreuses améliorations justifient la lettre "M", pour "modificato". Le moteur passe à 5,75 litres et développe dorénavant plus de 500 ch, ce qui permet de dépasser la barre mythique de 300 km/h. Pour gérer cette impressionnante cavalerie, la voiture est équipée de suspensions actives. De plus, parallèlement à la boîte de vitesses six rapports traditionnelle, Ferrari propose en option, pour la première fois avec un V12, une boîte séquentielle "F1". La voiture que nous proposons, vendue neuve en Allemagne en 2003, est équipée de cette boîte qui répond magnifiquement à la personnalité sportive de la Maranello. Depuis son achat, cette voiture a bénéficié d'un remplacement de l'embrayage et d'un voile de peinture. La dernière révision a été effectuée en janvier 2013, à 33 000 km. A cette occasion, la commande de distribution a été remplacée. La voiture est accompagnée de ses carnets d'entretien partiellement tamponnés. De teinte gris titane avec intérieur cuir noir, cette 575M Maranello est dans un bel état de présentation, prête à faire profiter son nouveau propriétaire de ses performances et de ses qualités routières exceptionnelles.



Maranello : a name to inspire every enthusiast and one that is at the heart of all Ferrari. It was only attributed to exceptional models, which is indeed the case with the 550 Maranello unveiled in 1996. A worthy descendant of the front-engined berlinettas such as the 365 GTB/4 Daytona, it had a 485 bhp 5.5-litre V12 engine, clothed in a Pininfarina design that combined elegance with a certain dynamism. With the 575M Maranello, presented in 2002, Ferrari developed the car with numerous improvements justifying the letter « M » for « modificato ». The engine grew to 5.75-litres producing over 500 bhp, which enabled the car to pass the mythical 300 km/h mark. To manage this impressive cavalry, the car is equipped with active suspension. Moreover, alongside the traditional six-speed gearbox, a sequential «F1» gearbox was offered by Ferrari as an option for the first time on a V12. The car on offer, sold new in Germany in 2003, is fitted with the «F1» box that responds beautifully to the Maranello's sporting character. The car has benefitted from a new clutch and some paintwork. The last service was carried out in January 2013, at 33,000 km, at which point the cam-belts were replaced. Presented in titanium grey with black leather interior, this 575M Maranello is presented in superb condition, ready to impress its new owner with exceptional driving qualities and an outstanding performance.



Carte grise française *French title*

Châssis n° 3823 GT
Moteur n° 3823 GT

- Vrai GT sportive et familiale
- Importants travaux mécaniques récents
- Splendide intérieur d'origine

- *True GT, sporting and familial*
- *Major recent mechanical work*
- *Splendid original interior*

€ 150.000 – 200.000

Livrée neuve en France / *Delivered new in France*

1962 FERRARI 250 GTE

Avec le moteur 250, Ferrari crée une nouvelle famille de voitures qui va faire progresser l'entreprise de façon significative. Cette gamme s'appuie sur un V12 de 3 litres conçu par Gioacchino Colombo, qui va se révéler flexible et adaptable aussi bien à un usage touristique qu'à la compétition. C'est avec la 250 qu'apparaît pour la première fois le suffixe "GT", pour Gran Turismo et c'est ce moteur qui équipera les fameuses GTO abondamment titrées. Pour les versions route, le coupé PF cède la place en 1960 à une Ferrari qui ouvre une brèche, la 250 GTE. Signée Pinin Farina, elle est la première de la marque à offrir quatre places, dont deux petites à l'arrière. Elle est utilisée comme "pace-car" aux 24 Heures du Mans 1960 avant sa présentation officielle au Salon de Paris, au mois d'octobre. D'emblée, elle rencontre un énorme succès et atteint une production qui frôle le millier d'exemplaires. Pour Ferrari, c'est du jamais vu. Cette voiture, qui plaît aux magnats de l'industrie autant qu'aux acteurs de cinéma ou aux vedettes du show-biz, va largement contribuer au renom de la marque dans le monde entier.

La Ferrari 250 GTE que nous présentons arrive chez Franco-Britannic Automobiles, alors importateur de la marque en France, à la fin de l'année 1962. Elle est alors de teinte bleue. Au mois de décembre, elle est vendue par l'intermédiaire de Charles Pozzi à M. Delle Siede et immatriculée 930 HB 51 le 19 décembre. Deux ans plus tard, elle est reprise par le même Charles Pozzi, dont l'établissement est alors situé à Paris, boulevard Gouvion-St-Cyr, qui l'immatricule 1201 QS 75. Elle trouve assez rapidement un nouveau propriétaire et, le 30 novembre 1964, prend la direction de la Marne en portant l'immatriculation 839 JX 51.

With the development of the 250 engine, Ferrari created a new line of cars that allowed the company to grow significantly. This range was fitted with a 3-litre V12 engine designed by Gioacchino Colombo that proved to be resilient and versatile, capable of being used for both leisure and competition. It was on the 250 that the « GT » suffix first appeared, for Gran Turismo, and this was the engine that would equip the celebrated GTOs. For the road-going versions, the PF coupé gave way, in 1960, to a Ferrari that opened up a new avenue: the 250 GTE. Designed by Pinin Farina, it was the marque's first four-seater, with two small rear seats. It was used as a pace car in the 1960 Le Mans 24 Hours before being launched officially at the Paris Motor Show in October. The car was a great success from the outset, with almost a thousand examples being built. This was unheard of for Ferrari. This car, loved by business tycoons, celebrities and film stars alike, was largely responsible for enhancing the reputation of the marque around the world.

The Ferrari 250 GTE on offer was delivered to Franco-Britannic Automobiles, French importer for the marque, at the end of 1962, in blue livery. In December that year it was sold through the intermediary Charles Pozzi to M. Delle Siede, and was registered 930 HB 51 on 19 December. Two years later, it returned to Pozzi, whose business was located in Paris, on Boulevard Gouvion-St-Cyr, and the car was registered 1201 QS 75. A new owner was soon found, and on 30 November 1964, it headed towards Marne, this time registered 839 JX 51.





On retrouve cette belle GT dans les années 1990 : elle est à Lille avec l'immatriculation 870 XT 59 et appartient à un M. Cleton. Entretemps, elle a changé de couleur pour adopter une teinte rouge mais, pour le reste, elle est restée dans son état d'origine, y compris son intérieur en cuir beige. A la fin de l'année 1992, le concessionnaire Ferrari de Lille de l'époque s'en porte acquéreur. Disposant des équipes et des compétences pour le faire, il entreprend une remise à niveau et conserve cette voiture jusqu'en 2006, soit près de quinze ans entre les mêmes mains. Il la cède ensuite à un amateur de la marque, qui est l'actuel propriétaire et qui entreprend entre 2007 et 2013 plusieurs travaux importants: réfection moteur et transmission au Garage V12 Automobiles de l'excellent Jean-Louis Préaubert (un des meilleurs spécialistes de la marque), avec plusieurs factures totalisant 22 800 € ; pose d'une alarme SRA (777 €) ; réfection des jantes Borrani chez Rétro Roadster (3 400 €) ; réfection du pont arrière

This stunning GT then reappeared during the 1990s, in Lille and registered 870 XT 59, belonging to a certain M. Cleton. It had changed its colour to red, but apart from this, it remained in original condition, retaining its beige leather interior. At the end of 1992, the Ferrari dealer in Lille bought the car. With manpower and talent at his disposal, he refurbished and kept the car for almost fifteen years, not parting with it until 2006. It was then sold to the current owner, an enthusiast for the marque. Between 2007 and 2013 he had a great deal of work carried out on the car. This included refurbishment of the engine and transmission by Jean-Louis Préaubert's excellent Garage V12 Automobiles (one of the top marque specialists), with several invoices totalling €22,800 ; the fitting of an SRA alarm (€777) ; refurbishment of the Borrani wheels by Rétro Roadster (€3,400) ; rear axle rebuild and replacement of the overdrive (€10,500) ; fitting of an Orbisoud stainless



et remplacement de l'overdrive (10 500 €) ; montage d'un échappement inoxydable Orbisoud ; pose de pneus neufs Pirelli P4000 Supertouring. L'ensemble de ces travaux permet aujourd'hui un fonctionnement satisfaisant, de façon à profiter au mieux des performances du splendide moteur V12. Mais l'autre qualité de cette voiture est d'avoir un passé français et de comporter encore son intérieur d'origine, non restauré et en bel état. C'est lui qui témoigne de l'histoire de cette 250 GTE et en fait autre chose qu'une Ferrari anonyme dont les sièges neufs n'offriraient rien de plus qu'un agréable toucher. Ici, la patine des sièges et des garnitures permet de ressentir la vie de cette automobile, soit 50 ans entre des mains passionnées.

steel exhaust ; new Pirelli P4000 Supertouring tyres. This work has allowed the car to perform admirably, drawing on the excellent performance of the splendid V12 engine. Another feature of this car is the original, unrestored interior that remains in great condition. Anonymous new seats may feel attractive, but they can't conjure up the French history of this 250 GTE. The rich patina of the seats and trim embody the life of this automobile, some 50 years in the hands of enthusiasts.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° B30LEG

- Nombreux frais récents dont les freins
- Élégance et originalité
- Superbe combinaison de couleur

- *Exceptional performance*
- *Superb presentation*
- *Fitted with «F1» gearbox*

€ 25.000 – 35.000

1957 BENTLEY S1 BERLINE

Cette superbe Bentley S1 provient d'une succession. Le père des actuels propriétaires l'avait acheté en 1975 et immatriculé le 20 mai de la même année à Paris. La carte grise nous indique que le propriétaire précédent l'avait acquise en 1972 et roulait dans les Hauts-de-Seine. Il semblerait qu'elle ait eu deux propriétaires auparavant.

L'année de son achat en 1975, le propriétaire envoie la voiture pour d'importants travaux de restauration mécanique chez ST. Helier Garage (Spécialiste Rolls Royce et Bentley à l'époque). Fin 1975, la voiture a été confiée à un carrossier normand pour une très longue restauration puisqu'elle sortira en 1999 ! Elle bénéficiera des travaux de remise en état mécanique avec notamment la réfection des freins et sera remise de 2000 à 2013 sans rouler. En janvier 2013, la voiture est confiée à Americo, spécialiste Bentley/ Rolls Royce, pour une remise en route complète, avec remplacement de l'ensemble du circuit de freinage. Cette superbe Bentley présente une combinaison de couleur très attractive et un intérieur en cuir beige superbement patiné. Son moteur tourne très bien dans un silence absolu. Les rapports de la boîte passent en douceur, sans à-coup. Il s'agit d'une très belle automobile, sur laquelle de nombreux frais ont été réalisés, conduite à gauche et agréablement patinée, ce qui offre lui une grande distinction.



This beautiful Bentley S1 comes from an estate. The father of the current owners had purchased it in 1975 and registered it on May 20 the same year, in Paris. The logbook indicates that the previous owner had acquired the car in 1972 and used it in the Hauts-de-Seine region. It seems the car's had two previous owners.

In the year of its purchase in 1975, the owner sent the car for a major mechanical restoration work at St Helier Garage (Rolls-Royce and Bentley specialist at the time). By the end of 1975 the car was given to a Normandy bodybuilder for a very long restoration which was completed in 1999! The car benefitted from a detailed mechanical restoration work including the repair of the brakes and then it was parked in 2000-2013 without being used at all. In January 2013, the car was entrusted to Americo, who are Bentley/Rolls-Royce specialist, for a complete overhaul, and they replaced the entire brake system. This beautiful Bentley has a very attractive combination of colour and beige leather interior, which has beautifully weathered. The engine runs very well in absolute silence. The gear changes of the 'box is very smooth. It is indeed a beautiful car, on which much costs have been made, it's a LHD and has a nice patina, which gives it great distinction.



49

Carte grise française *French title*

Châssis n° BN2-L232315
Moteur n° 1B/232315-M

- Modèle rarissime en Europe
- Personnalité forte
- Plaisir de conduite garanti
- Très bel état cosmétique et mécanique

- *A rare model in Europe*
- *With a strong personality*
- *Guaranteed driving pleasure*
- *In a very nice cosmetic and mechanical condition*

€ 125.000 – 155.000

Delivrée neuve en France / *Sold new in France factory-built 100M*
1956 AUSTIN-HEALEY 100 M USINE

Sortie d'usine le 10 mai 1956, cette Austin-Healey est une 100 M officielle, produite sous cette forme par l'usine, et non pas une voiture équipée d'un kit monté ultérieurement. Cette caractéristique est confirmée par le certificat du "British Motor Industry Heritage Trust", qui précise que cette voiture était en conduite à gauche, destinée à l'export et livrée à Paris. Il indique aussi qu'elle était équipée à sa sortie d'usine d'un chauffage, d'un pare-brise en verre feuilleté et d'un capot à "louvre". Elle était blanche et noire, teinte qui a été remplacée ultérieurement par un noir intégral. Rappelons que les versions "M" (pour "Le Mans") se caractérisaient notamment par des modifications apportées au quatre-cylindres 2,7 litres d'origine Austin. C'est d'ailleurs le choix de ce moteur, par Donald Healey, qui avait débouché sur la proposition d'Austin d'associer les deux noms, de produire la voiture dans ses propres usines et d'en assurer la distribution. Les modifications dont bénéficiait la "M" comportaient un collecteur d'admission à deux carburateurs plus gros, une distribution améliorée et des pistons haute compression, la puissance passant alors à 110 ch tout en offrant un couple extrêmement généreux sur toute la plage de régime. C'est d'ailleurs ce qui fait un des charmes de ce modèle, capable de reprendre à bas régime dans un grondement digne d'un avion de chasse des années 1940...

Précisons également que les 100 M sont des voitures d'une très grande rareté, car sur les quelques 1 159 exemplaires produits, seuls 58 auraient été exportés vers l'Europe continentale, avec conduite à gauche, la très grande majorité de la production prenant la direction des États-Unis. Le nombre de voitures vendues neuves à Paris se compte donc probablement sur les doigts d'une main, voire deux.

L'actuel propriétaire de cette voiture l'a achetée dans la Manche en 2000, auprès d'un mécanicien qui la détenait depuis 35 ans. Il a ensuite procédé à une restauration complète et a confié le moteur au Garage de la Maison-Neuve d'Alain Cassinat, spécialiste bien connu dans le milieu des Austin-Healey et Triumph. Un radiateur en aluminium a été adapté, ainsi

Having rolled off the production line on May 10, 1956, this Austin-Healey 100 is a genuine M produced in this form by the factory, not a car subsequently refitted to this specification. This feature is confirmed by the certificate of the "British Motor Industry Heritage Trust", which states that this car was left hand drive, for export and shipped to Paris. It also indicates that it was equipped from the factory with heating, a laminated windshield glass and louvred bonnet. The body was white and black, which was later painted just black. It is worth noting that the "M" versions (for "Le Mans") are characterized in particular by changes to the four-cylinder 2.7-liter original Austin engine. This is also the choice of engine, by Donald Healey, which led to the proposal by Austin to combine the two names, to produce the car in its own factory and so be in control of distribution. Changes enjoyed by the "M" included an intake manifold with two bigger carburetors, improved distribution and high compression pistons, with power going up to 110bhp, while offering an extremely generous torque over the entire engine speed range. This is also what makes it one of the charms of this model, which is able to start off at low speed in a roar worthy of a fighter aircraft of the 1940s...

Note also that the 100M cars are extremely rare as just 1,159 examples were produced, with only 58 exported to continental Europe, in LHD form, with the vast majority heading to the United States. The number of new cars sold in Paris could therefore probably be counted on the fingers of one hand or possibly two.

The current owner bought the car in 2000, from a mechanic who had had the car for 35 years. He then carried out a full restoration giving the engine to Garage de la Maison-Neuve of Alain Cassinat, who is well known as an Austin-Healey and Triumph specialist. An aluminum radiator has been adapted, and an additional fan and alternator too (original parts will come with the car). In addition, an oil cooler



qu'un ventilateur additionnel et un alternateur (les pièces d'origine seront livrées avec la voiture). Par ailleurs, un radiateur d'huile a été posé, pour améliorer le refroidissement. Pour l'aspect cosmétique, un tableau de bord en aluminium a été installé de façon à enrichir l'instrumentation de base, mais l'élément d'origine a été conservé et sera fourni avec la voiture. La sellerie a été entièrement refaite en cuir, en reprenant la forme d'origine des sièges baquets, et l'ensemble est en très bel état. La voiture comporte ses équipements de protection contre le mauvais temps : capote, side-screens et couvre-tonneau, tous en bon état, et le capot est fermé par une très sportive sangle en cuir, spécifique au modèle M. Et bien sûr le pare-brise est inclinable. La voiture fonctionne parfaitement bien et son propriétaire n'a pas hésité à couvrir des distances importantes à son volant. Ainsi, les rallyes auxquels il a participé l'ont emmené jusqu'en Norvège ! Le compteur affiche 11 121 km. Cette voiture a fait en 2003 l'objet d'un essai dans Auto Rétro, signé du regretté José Rosinski, pilote et journaliste dont l'autorité en la matière ne souffre d'aucune réserve. C'est ainsi qu'il concluait son article : "La 100 M se montre beaucoup plus homogène au volant [que les Austin Healey six-cylindres] et, avec son look absolument irrésistible, elle s'impose sans conteste comme un des plus désirables roadsters jamais sortis d'un atelier anglais." Que rajouter de plus ?



was installed to improve cooling. On the cosmetic side, an aluminum dashboard was installed to enhance the basic instrumentation, but the original item has been kept and will be provided with the car. The upholstery was redone in leather, resuming the original shape of the bucket seats, and the whole interior is in very good condition. The car has its weather equipment such as the hood, side-screens and tonneau cover, all in very good condition, and the cover is closed by a very sporty leather strap, a feature specific to the M. And of course it has a fold-down windscreen. The car runs perfectly and the owner did not hesitate to cover large distances at the wheel. Thus, the rallies in which he participated took him to Norway! The odometer shows 11,121 km.

This car was in 2003 the subject of an article in Auto Retro, written by the late José Rosinski, a racing driver and journalist whose authority on the subject is without peers. Rosinski concluded his article: "The 100M has a much more homogeneous driving feel (thanks to the six-cylinder Austin Healey engine) and with that irresistible look, it stands out as arguably one of the most desirable roadsters ever produced by an English factory." What more could you ask for?





● 50

Titre de circulation suisse

Swiss title

Châssis n° 51951

Moteur n° P32692

- Modèle rare et recherché
- Moteur d'origine («matching numbers»)
- Restauration ultra méticuleuse
- Éligible aux plus grands événements internationaux

- *Rare model and much sought after*
- *Engine of origin («matching numbers»)*
- *Ultra meticulous restoration*
- *Good for the biggest international events*

€ 140.000 – 160.000

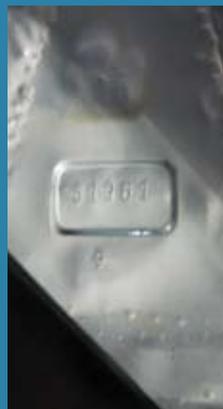
1954 PORSCHE 356 PRÉ-A COUPÉ

Vendue neuve en Allemagne, la Porsche 356 que nous présentons a été exportée en Californie avant de revenir en Europe. Il s'agit d'une 356 "pré-A" à moteur 1500, certifiée par Porsche et dotée de son moteur d'origine. Elle a bénéficié d'une restauration qui s'est terminée au printemps 2011, juste à temps pour participer à la rétrospective des Mille Miglia où la voiture portait le numéro 208. Vendue en février 2012, elle est passée entre les mains d'un amateur encore plus méticuleux que le précédent, qui a procédé à divers travaux complémentaires pour que cette Porsche 356 soit irréprochable et conforme aux spécifications Porsche d'époque. En voici la liste : moquettes neuves, peinture noire sous le réservoir d'essence, selon les spécifications Porsche, peinture noir et bleu des charnières de capot avant (spécifications Porsche), achat et pose des badges Porsche originaux à l'avant et à l'arrière, réfection complète du circuit de freins, réfection de la commande de contact, avec deux clés Porsche originales, réfection des barillettes de portes et fourniture de deux clés, antenne neuve (stock ancien), pose de catadioptrés arrière d'origine en verre (pour plus de 1 400 € les deux), verres de phares



Sold new in Germany, this Porsche 356 on offer here was exported to California before returning to Europe. This is a 356 "pre -A" with the 1500 engine, and certified by Porsche with its original engine number. The car received a restoration that was completed in spring 2011, just in time to participate at the Mille Miglia retrospective where the car was number 208. Sold in February 2012, it passed into the hands of an even more meticulous owner than the previous enthusiast, who performed various complementary works for the Porsche 356 that was more appropriate and in compliance with the specifications of Porsches from the period. Here's the list: new carpet, black paint under the fuel tank as specified by Porsche, black and blue paint for the hinges of front cover (specifications Porsche), purchase and installation of original Porsche badges on the front and the rear, complete reconstruction of the brake system, repair of the ignition system, with two Porsche original keys, repairing the barrels and the doors and providing for two new antennas (old stock), rear reflectors





remplacés par des pièces neuves de stock ancien, réparation d'une fuite d'huile moteur, pose d'une nouvelle crémaillère de direction correspondant à l'année de la voiture, pose d'un radiateur d'huile neuf, correspondant à la voiture, pose d'un échappement correct type Porsche Speedster 1954, révision complète chez Rudi Brack, à Zurich.

Pour la sécurité de la mécanique, cette voiture est équipée d'une jauge de pression d'huile avec alarme, et repose sur des jantes de 16 pouces, extrêmement rares et... chères ! Elle est habillée de son beau bleu irisé d'origine, et son pare-brise en V est caractéristique de ces premières versions, réminiscence des tout premiers pare-brise en deux parties. Son intérieur impeccable présente des sièges en cuir bleu, comme à l'origine, et le tableau de bord est équipé d'un autoradio d'époque.

Le dossier de la voiture comporte de nombreuses factures, l'album de photos réalisé à l'issue des Mille Miglia, un passeport d'identification FIVA et un manuel d'utilisation (en anglais). Version particulièrement rare de la 356, c'est une voiture facile à conduire, d'un entretien relativement simple et éligible aux événements internationaux les plus prestigieux.

original glass (more than 1 400 € for the two), headlamp lenses replaced with new 'old stock' parts, repair of an engine oil leak, putting in a new steering rack as per the year of the car, installation of a new oil cooler corresponding to the car, installation of proper exhausts from the 1954 Porsche Speedster at Rudi Brack, in Zurich.

For the safety of the mechanicals, this car is equipped with a dipstick with pressure alarm, and features 16-inch wheels, which are extremely rare... and expensive! The car is in a beautiful blue iridescent colour, which is original and V windshield is characteristic of these early versions, reminiscent of the first windshield in two parts. The impeccable interior features blue leather seats, as originally, and the dashboard is equipped with a radio from that time.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n° S818526 BW
Moteur n° G7508-8S

- Somptueuse présentation
- Modèle désirable en version «MC»
- Matching numbers

- *Sumptuous presentation*
- *Very desirable model, version «MC»*
- *Matching numbers*

€ 95.000 – 105.000

1956 JAGUAR XK 140 MC CABRIOLET

Le cabriolet Jaguar XK 140 que nous proposons a été livré neuf à Charles Hornburg, premier importateur Jaguar aux États-Unis, basé à Los Angeles. Il a été ensuite vendu à son premier propriétaire, William A. Miller, demeurant à Burbank, (Californie), qui l'a conservé 34 ans avant de le céder à Larry et Linda Berger, de Livermore, également en Californie. Ils ont utilisé la voiture pendant sept ans et l'ont vendue aux Pays-Bas en 1998.

Ce cabriolet XK 140 à boîte automatique est aujourd'hui en excellent état de présentation. De teinte noire, qui est sa couleur d'origine, avec une magnifique sellerie en cuir vert, elle se présente dans un état rare. S'agissant d'une XK 140 "MC" (l'équivalent de "SE" pour les États-Unis), le moteur d'origine est doté d'une culasse spéciale et de carburateurs SU H8, la puissance atteignant 210 ch et la vitesse de pointe dépassait 190 km/h. Elle recevait aussi des barres de torsion renforcées et un échappement double. Cette mécanique présente la même qualité que le reste, le moteur affichant une très bonne pression d'huile. L'échappement, le circuit électrique et les freins sont neufs, la dernière facture d'entretien, qui date du mois d'avril 2013, s'élevant à 18 150 €. Cette voiture superbe est accompagnée d'un "Heritage Certificate". Très désirable dans cet état, elle procurera à son acquéreur tout le plaisir décalé d'une sportive anglaise des années 1950.



This convertible Jaguar XK 140 we are offering was sold new to Charles Hornburg, the first Jaguar importer in the United States, based out of Los Angeles. It was then sold to its first owner, William A. Miller, residing in Burbank (California), who retained the car for 34 years before selling it to Larry and Linda Berger, from Livermore, California. They used the car for seven years before they sold it and the car moved to the Netherlands in 1998. This XK 140 convertible with automatic transmission is in excellent condition. Black in colour, which is its original shade, with beautiful green leather upholstery, it is presented in a good condition. As an XK 140 "MC" (equivalent to a "SE" for the United States), the original engine has a special tune with SU H8 carburetors, the power going up to 210bhp and the top speed exceeding 190 km/h. The car also received enhanced torsion bars and dual exhausts system. The mechanicals have the same quality as the rest, the engine displaying very good oil pressure. The exhaust, electrical circuit and the brakes are all new, the latest maintenance invoice, dated April 2013 amounting to as much as € 18,150. This stunning car comes with a "Heritage Certificate". Very desirable in this condition, it will provide the purchaser all the pleasures of a 1950s English sports car of class and performance.



Les six automobiles suivantes proviennent de la Succession Georges Lombard. Nous mettrons en vente à le 7 février 2014 à Rétromobile son exceptionnelle **Delahaye 135 Sport Roadster de 1937** carrossée par Chapron, acquise en 1951. Elle est certainement la dernière Delahaye Roadster d'avant-guerre d'origine qui existe, puisqu'elle n'a jamais été restaurée...



52

Carte grise française

French title

Châssis n°272887

- Voiture populaire emblématique
- Sortie de grange
- Toute sa vie en Savoie

- *Legendary mass-produced car*
- *Barnfind*
- *Spent its life in Savoie*

€ 3.000 – 5.000

Sans réserve
No reserve

Provenant de la Succession Georges Lombard / *From the estate of Georges Lombard*

1954 CITROËN TRACTION 11 BL

Elle s'est révélée une merveilleuse grande routière, capable de tenir tête à des voitures beaucoup plus puissantes grâce à un comportement remarquable pour l'époque. Aujourd'hui, la Traction est très appréciée des collectionneurs par sa conception moderne, sa ligne familière particulièrement réussie, sa facilité d'utilisation et d'entretien, et la bonne disponibilité des pièces.

Cette Traction n'a eu certainement que deux propriétaires avant Georges Lombard qui l'a acquise en 1972 et immatriculée à son nom le 25 février de la même année. La carte grise nous montre que le premier propriétaire avait immatriculé cette voiture sous le numéro 151 AH 73, en Savoie donc, et qu'elle conserve toujours aujourd'hui ce premier numéro ! Le propriétaire précédent la possédait depuis le 30 octobre 1964. Au vue de cette immatriculation, nous en déduisons que le premier propriétaire l'a gardée de 54 à 63. Il s'agit donc d'une Traction qui a passé sa vie en Savoie et n'a jamais été restaurée. Elle fera le bonheur d'un collectionneur qui appréciera restaurer un des plus grands classiques de l'histoire de l'Automobile.

It proved to be a wonderful grand tourer, capable of matching much more powerful cars thanks to its remarkable road-handling capabilities. Today, the Traction is sought after by collectors, for its innovative design, its familiar and highly successful styling, the fact that it is easy to use and maintain and the good availability of spare parts. This Traction is believed to have had just two owners before George Lombard acquired it in 1972, registering it in his name on 25 February of that year. The registration document reveals that the first owner registered the car in Savoie with the number 151 AH 73. This is the same number it has today ! The previous owner had bought the car on 30 October 1964, so in view of this registration, we believe that the first owner had the car between 1954 and 1963. Here is a Traction that has spent its life in Savoie and has never been restored. An ideal opportunity for a collector who would like to restore one of the all-time automobile classics.

53

Sans carte grise

No registration documents

- Rare carrosserie transformable
- Bel état d'origine
- Le charme de la sortie de grange !

- *Rare convertible coachwork*
- *Good original condition*
- *the charm of a barnfind !*

€ 6.000 – 8.000

Sans réserve
No reserve

Provenant de la Succession Georges Lombard / *From the estate of Georges Lombard*

C. 1924 PEUGEOT 177 B BERLINE TRANSFORMABLE

C'est en 1924 que Peugeot remplace son type 163 par la 177B, fabriquée à Sochaux. Bénéficiant d'une légère augmentation de cylindrée, sa mécanique à soupapes latérales permet d'emmener l'engin à plus de 70km/h. Ce fut un modèle très apprécié pour sa fiabilité et son entretien réduit. La carrière de la 177 se terminera en 1929, laissant la place à la bien connue 201.

Achetée en 1967 par Georges Lombard et soigneusement remiseée dès lors, la voiture que nous présentons est dotée d'une intéressante carrosserie berline transformable à 4 portes. Les 4 places que comporte l'habitacle sont donc protégées par une capote repliable. Elle est complète et dispose toujours de sa malle arrière ainsi que des pare-chocs bi-lames, disponibles en option. En bon état d'origine, la voiture devra néanmoins faire l'objet d'une restauration avant de pouvoir goûter de nouveau aux plaisirs de cette originale et rare 4 places, qui offre les avantages d'un torpédo tout en garantissant le confort de la protection d'une berline. Une voiture qui « s'impose par sa qualité » comme le disait la réclame de l'époque !

In 1924 Peugeot replaced the Type 163 with the 177B, made in Sochaux. Boasting a slight increase in engine size, the side-valve engine propelled the vehicle to over 70 km/h. This model was greatly appreciated for its reliability and low maintenance, and its career continued until 1929 when it gave way to the well-known 201. Bought in 1967 by Georges Lombard and carefully stored away, the car on offer has an interesting four-door convertible body, with four seats protected by a folding hood. The car is complete and retains its rear trunk as well as twin-blade bumpers, available as an option. In good original condition, restoration work is required before the charms of this rare 4-seater can once again be enjoyed. It offers the advantages of a torpedo with the added comfort and protection of a sedan. Here is a car that « stands out for its quality » as the advert proclaimed at the time !





54

Carte grise française

French title

Châssis n°47027

- Projet sympathique
- Conception moderne pour l'époque
- Facile d'entretien

- *Nice project*
- *Modern conception*
- *Easy to maintain*

€ 4.000 – 6.000
Sans réserve
No reserve

Provenant de la Succession Georges Lombard / *From the estate of Georges Lombard*

1937 SIMCA FIAT 6CV BALILLA

C'est en novembre 1934 que naît la SIMCA (Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile) qui commercialise des automobiles produites sous licence Fiat. C'est en juillet 1935 qu'apparaît sur la calandre de ces Fiat françaises le nom SIMCA en diagonale sur la marque Fiat. Fin 1935, la berline 4 portes est redessinée: apparaissent sur le capot moteur des jones aluminium qui soulignent les ouïes de refroidissement. Cette ligne sera désignée beaucoup plus tard par les collectionneurs sous le nom de "Comète". Georges Lombard fait l'acquisition de cette sympathique 6cv en 1997 et l'immatricule le 28 avril de la même année. Cette jolie berline sans montant, à la fois fiable et économique, est à redémarrer. Le modèle était très moderne à l'époque dans sa conception, équipée de ses freins hydrauliques, roues avant indépendantes, 12V. Son intérieur en drap gris souris lui confère un charme indéniable. Facile d'entretien, ce modèle saura faire le bonheur des amateurs de randonnées dominicales en famille.

SIMCA (Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile) was created in November 1934 to build cars produced under a Fiat licence. In July 1935 the SIMCA name appeared on the radiator grille of these French Fiats, placed diagonally along with the Fiat logo. The four-door saloon was redesigned at the end of 1935, with aluminium rods emphasising the air vents on the bonnet. This styling would later be known to collectors by the name "Comète". Georges Lombard bought this lovely 6cv in 1997, registering it on 28 April the same year. This appealing pillarless saloon, reliable and economical, needs to be started before use. The model's design was ahead of its day, fitted with hydraulic brakes, independent front suspension, with 12V. The mouse grey fabric interior adds an undeniable charm. Easy to maintain, this model is perfect for Sunday jaunts en famille.



55

Carte grise française

French title

Châssis n°850094

- Modèle rare en coupé
- Sortie de grange
- Une vraie citadine !

- *Rare coupé model*
- *Barnfind*
- *A true city car !*

€ 6.000 – 8.000
Sans réserve
No reserve

Provenant de la Succession Georges Lombard / *From the estate of Georges Lombard*

1963 BMW 700 COUPÉ

Ce modèle, difficilement trouvable de nos jours, a été produit de 1959 à 1965. Il s'agit du premier modèle monocoque du constructeur munichois, mu par un moteur bicylindre à plat placé à l'arrière provenant de la moto R67. Evidemment la berline était la version la plus produite et le succès commercial s'est ressenti immédiatement pour cette voiture bon marché. Dès 1961, le modèle coupé est présenté, suivi d'un modèle 700 dont nous présentons aujourd'hui un exemplaire « sortie de grange ». A l'image de la Jaguar Type S, la voiture présentée a été acquise par Georges Lombard en 1975 et immatriculée à son nom le 24 janvier de la même année. Il a roulé avec pendant quelques temps avant de la remiser au sec dans le bâtiment voisin de son domicile. Elle se présente aujourd'hui comme « sortie de grange », son intérieur est en skaï noir et nous semble assez saine. Elle nécessitera tout de même une restauration complète mais le modèle est particulièrement intéressant en coupé.

This model, difficult to find today, was produced between 1959 and 1965. It was the first car built with a monocoque body by the manufacturer from Munich, powered by a rear twin-cylinder engine taken from the R67 motorcycle. The saloon version was produced in biggest numbers and the well-priced car was a commercial success immediately. The coupé appeared in 1961, followed by a 700 model, the « barnfind » example here. As with the S Type Jaguar, the BMW 700 offered was bought by Georges Lombard in 1975 and registered in his name on 24 January that year. He drove it for a while before storing the car in a dry building adjoining his home. It is presented today as a 'barnfind', with black leatherette seats in reasonable condition. Requiring complete restoration, this model is particularly interesting in coupé form.

56

**Sans carte grise
No registration
documents**

Châssis n°46540
Moteur n° 82096

- Conception moderne
- Véhicule peu courant
- Une avant-guerre performante !

- *Modern design*
- *Unusual vehicle*
- *Powerful pre-war car !*

€ 12.000 – 16.000
**Sans réserve
No reserve**



Provenant de la Succession Georges Lombard / *From the estate of Georges Lombard*

1922 PEUGEOT 173 S TORPÉDO CARROSSERIE CANDELARE

Produit de 1922 à 1925, le type 173 S était un modèle sportif au sein de la gamme Peugeot. De conception moderne pour son époque, elle disposait d'un moteur 1,5 litre à soupapes en tête permettant de rouler à près de 80 km/h. Carrossé en torpédo et torpédo sport, le modèle aura une belle carrière, puisque produit à près d'un millier d'exemplaires, dont peu de modèles subsistent aujourd'hui.

Provenant de la collection Georges Lombard, cette Peugeot 173 S a été rénovée en 1997. Elle est bien évidemment équipée de son moteur culbuté, dispose des freins sur les 4 roues, disponibles en option, et d'une très jolie carrosserie Torpédo par Candelare. Elle est globalement dans un bel état de présentation depuis sa restauration, mais devra simplement faire l'objet d'un redémarrage. Elle sera à immatriculer en carte grise de collection puisque sa carte grise a été perdue.

Il s'agit d'un modèle sympathique, performant pour son époque et disposant d'une carrosserie intéressante, pour participer à des rallies, déguster en famille les doux parfums de l'automne, ou même aller chercher des cèpes en Corrèze !

Produced between 1922 and 1925, the Type 173 S was a sporting model in the Peugeot range. An innovative design in its day, it was fitted with a 1.5-litre overhead valve engine that allowed the car to reach speeds of almost 80 km/h. Supplied with torpedo or torpedo sport bodies, the car enjoyed a highly successful career, with almost a thousand examples built, of which few survive today.

Coming from the estate of Georges Lombard, this Peugeot 173 S was restored in 1997. Complete with its overhead valve engine, it has brakes on all four wheels – available as an option – and a charming Torpedo body by Candelare. Overall, it is in excellent condition following its restoration, and will simply require re-commissioning before use. It needs to be registered as a collectors' car, as the registration documents have been lost. This is a lovely model, with a great performance for its day and interesting coachwork. It is ideal for participating in rallies, family trips out savouring the mellow scents of autumn or even hunting for cèpes in Corrèze !

57

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 1B77218DN

- Sortie de grange
- Même propriétaire depuis 1976
- Entièrement d'origine

- *Barnfind*
- *One owner since 1976*
- *Totally original*

€ 8.000 – 12.000
**Sans réserve
No reserve**



Provenant de la Succession Georges Lombard / *From the estate of Georges Lombard*

1965 JAGUAR 3,8L TYPE S

La Jaguar type " S " fut, dans l'esprit de ses créateurs, une MK II plus raffinée et luxueusement équipée d'une suspension arrière à roues indépendantes. Extérieurement, l'arrière est plus allongé, dans le style de la Mk 10 et la face avant a également été reliftée dans un souci de modernisation stylistique.

Le modèle que nous présentons provient de la Succession Georges Lombard qui l'avait immatriculé à son nom le 18 mai 1976. Durant les premières années de son achat, il roula régulièrement avec, puis la remisa au sec dans un bâtiment non loin de son domicile dans la région de Chambéry. La voiture se présente aujourd'hui dans un état sortie de grange, entièrement d'origine. Son intérieur d'origine en cuir beige présente une jolie patine, sans déchirure. Elle est équipée de la boîte 4 vitesses et overdrive et ses boiseries sont correctes. Il s'agit d'un beau projet de restauration provenant d'un collectionneur passionné. Rares sont aujourd'hui les opportunités de trouver de telles automobiles dans leur jus...

The Jaguar « S » Type was deemed by its creators to be a more refined version of the MK II, luxuriously equipped with rear independent suspension. Externally, the rear was longer, in the style of the MK 10. The front of the car had also been given a modernising facelift. The car on offer comes from the estate of Georges Lombard, in whose name the car was registered on 18 May 1976. He drove the car regularly for a few years before putting it into storage in a building close to his home in the Chambéry region. The car is presented today in « barnfind » condition, and is completely original. The original beige leather interior displays a charming patina, with no tears, and the wood trim is in reasonable condition. It is fitted with a four-speed gearbox with overdrive. Coming from an enthusiast collector, this will make a wonderful restoration project. It is rare today to come across unrestored, original cars such as this...

**Titre de circulation
italien**
Italian title
Chassis n° 818540/001513

- Voiture brillante, abondamment titrée
- Moteur d'origine («matching numbers»)
- État d'origine rare sur ce modèle

- *Brilliant car*
- *Original engine* («matching numbers»)
- *State of origin uncommon in this model*

€ 45.000 – 55.000

1969 LANCIA FULVIA 1600 HF «FANALONE» COUPÉ

"Fanalone" : prononcez ce mot et vous verrez les yeux des amateurs s'éclairer. Il désigne en effet les gros phares qui équipent les versions ultimes de la fameuse Fulvia 1600 HF, préparée par l'usine pour ses clients pilotes amateurs. Ce modèle bénéficiait notamment d'un moteur plus puissant, d'une nouvelle boîte cinq rapports, d'un pont autobloquant, d'une caisse allégée dotée d'extension d'ailerons... Elle était prête pour le rallye, et elle est aujourd'hui éligible pour les plus fameuses épreuves rétrospectives. L'exemplaire de 1600 HF "Fanalone" que nous présentons est exceptionnel par son état d'origine. En effet, cette voiture est encore équipée de sa caisse d'origine, contrairement à la plupart des "Fanalone" disponibles sur le marché. De teinte "Rosso Corsa" d'origine, elle n'a souffert d'aucun accident et ne montre pas de corrosion. De plus, elle comporte aussi son moteur d'origine, ce qui la fait rentrer dans la catégorie enviée des voitures dont les numéros correspondent ("matching numbers"). Son intérieur est aussi d'origine, et elle est équipée de jantes d'époque Campagnolo. Il s'agit sans doute d'une des Fulvia HF "Fanalone" les plus proches de son état d'origine disponibles sur le marché. C'est une qualité rare pour une voiture conçue pour la compétition, et qui la rend particulièrement attractive.



Pronounce the word "Fanalone" and you will see the eyes of Lancia fans lighting up. It indicates the large headlamps that went on to the final versions of the famous Fulvia 1600 HF, prepared by the plant for its amateur customer drivers. This model also featured a more powerful engine, a new five-speed 'box, a limited slip differential and a light box with extension wings... The car was all ready for rallying, and is now eligible for the most famous of historical events.

The particular example of the 1600 HF "Fanalone" that we offer is exceptional in the state that it is in, which is completely original. Indeed, this car is still equipped with its original box, unlike most "Fanalone" available on the market. In a "Rosso Corsa" colour of origin, the car has suffered no accident and shows no corrosion either. Additionally, it also has its original engine, which makes it one of the most coveted in this category of cars, with the engine number corresponding to that of the chassis ("matching numbers"). Its interior is all original and it is equipped with vintage Campagnolo wheels. This is probably one of the Fulvia HF "Fanalone" closest to its state of origin on the market. This is a rare quality for a car designed for competition, which makes it particularly attractive.



Carte grise française French title

Chassis
n°ZA9LU45A7LLA12202

- Seul modèle injection homologué en France
- Rarissime dans cet état d'entretien
- Modèle exclusif, le père des 4x4 surpuissant

• *The only fuel injection model to be homologated in France*

• *Very rare in this maintained condition*

• *Exclusive model, forerunner of high-powered 4x4*

€ 80.000 – 120.000

Le seul LM002 injection homologué en France / *The only LM002 injection homologated in France*

1990 LAMBORGHINI LM002 INJECTION

Ce fut une grande surprise quand, au Salon de Genève 1977, Lamborghini présenta le "Cheetah". La voiture fut testée par l'armée américaine en Californie, mais fut totalement détruite. Lamborghini revint avec un projet d'engin tout terrain en 1981. La voiture s'appelait LM001 et était équipée d'un moteur AMC couplé à une transmission Chrysler automatique. Le LM002 lui succéda en 1986, propulsé par le mythique V12 de la Countach.

Ce LM002 était destiné au marché américain mais a été livré neuf en Belgique et immatriculé par le premier propriétaire le 28 juin 1990. Elle passe ensuite entre les mains du 2ème propriétaire, M. Marc Beckers. Le propriétaire actuel est un passionné de la marque et du modèle LM002 en particulier. Déjà possesseur d'un modèle à carburateurs, il est tombé sur celui-ci en 2003. Dans le dossier figure la facture d'achat signée par Marc Beckers datée du 18 avril. Après de longues démarches auprès de l'administration française, la voiture est homologuée le 21 décembre 2004 en France. Le dossier très complet de l'historique, incluant le certificat de conformité signé de Valentino Balboni, sera remis au futur acquéreur. Depuis son acquisition, ce LM002 est entretenu par l'excellent spécialiste Lamborghini Toni Sissini, à côté de Paris : de très nombreux travaux ont été réalisés sur la mécanique, l'électricité, les suspensions et les freins. Le dossier complet et important de factures sera remis à l'acheteur et consultable avant la vente. Ce LM 002 a reçu un entretien très régulier et scrupuleux, le propriétaire ne supportant pas l'à peu près. Cet exemplaire tourne très bien, se présente en très bonne condition au niveau carrosserie et l'intérieur en cuir blanc est en excellent état.

It was a big surprise when Lamborghini presented the « Cheetah » at the Geneva Motor Show in 1977. It was tested by the US army in California and completely destroyed. Lamborghini revisited the idea with an off-road vehicle project car in 1981. It was called LM001 and fitted with an AMC engine mated to an automatic Chrysler transmission. The LM002 succeeded it in 1986, propelled by the legendary Countach V12 engine.

This LM002 was destined for the American market but was delivered new in Belgium and registered by the first owner on 28 June 1990. It then passed into the hands of the second owner, M. Marc Beckers. The current owner is an avid enthusiast of the marque and the LM002 model in particular. Already the owner of a model with carburetors, he came across this example in 2003. The purchase invoice signed by Marc Beckers, dated 18 April, is in the file. After much working through French administration, the car was homologated on 21 December 2004 in France. The comprehensive history file, including the certificate of conformity, signed by Valentino Balboni, will be passed on to the new owner. While in the hands of the current owner, the car has been maintained by the respected Lamborghini specialist Tony Sissini, near Paris. Much work has been carried out on the mechanical components, wiring, suspension and brakes. The complete file of invoices is available for inspection before the sale and will become the property of the future owner. This LM002 has been regularly and scrupulously maintained, the owner tolerating nothing less. This example runs very well, and both the body and the interior are presented in good condition, including the white leather upholstery.





Ce modèle LM002 est une exception dans la production de Lamborghini, seul 4x4 produit et destiné à une clientèle du Moyen-Orient principalement, désireuse d'une automobile à la capacité de franchissement sans égal et à la facilité de conduite dans le sable. Le LM 002 est le père des innombrables 4x4 réalisés par les marques automobiles de luxe aujourd'hui et a marqué son époque comme étant un modèle emblématique, équipé de son moteur V12 5,2L surpuissant avec ses 420 ch... Produit à 301 exemplaires, il est aujourd'hui recherché, sa cote a vraiment augmenté et le positionne sur le marché actuel comme un excellent investissement pour le collectionneur de Lamborghini ou simplement l'homme viril désireux de rouler différemment et exclusif

This model, the LM002, an exception in Lamborghini production, is the only 4x4 built and was generally destined for a Middle-Eastern clientele looking for a car with unrivalled off-road capabilities that could be driven in the sand. The LM002 was the forerunner of numerous 4x4s built by luxury marques today and stood out at the time as an emblematic model, with its high performance 5.2-litre V12 producing 420 bhp. With just 301 examples built, it is highly sought after today, and as its value rises, it has become an excellent investment for an enthusiast of the Lamborghini marque or for someone who simply wants a car that is exclusive and unusual.



**Carte grise française
French title**

Chassis n° 3649

Moteur n° 2211

- Très bel historique
- Vendue neuve en France
- Entretien extrêmement suivi par un spécialiste reconnu

- *Wonderful history*
- *Sold new in France*
- *Well maintained by renowned specialist*

€ 400.000 – 450.000

1968 LAMBORGHINI MIURA P400

Ferruccio Lamborghini prétendait toujours qu'il n'était pas intéressé par la course automobile et qu'il ne construirait jamais une voiture de course. Pourtant, lorsqu'il présenta sur son stand au Salon de Turin en 1965, le châssis de la future Miura, tout le monde fut persuadé qu'il avait changé d'avis: l'assemblage de caissons en tôle d'acier ajouré et soudé, ne pouvait, dans l'esprit des spectateurs, que préfigurer un modèle de compétition. Ce châssis avait été construit par Giampaolo Dallara, Bob Wallace et Paolo Stanzani, en dehors de leur temps de travail, sans en parler à Ferruccio. Ils espéraient lui faire changer d'avis quant à la course. Ils lui montrèrent leur oeuvre en novembre 1964 et il fut enthousiaste: ce serait une voiture d'exposition.

Il confia la réalisation de la carrosserie à Bertone chez qui le jeune styliste, Marcello Gandini, fut chargé du projet. Ces hommes produisirent une des plus fantastiques voitures de sport jamais imaginées; elle attirait l'œil et l'attire toujours plus qu'aucune automobile ne l'a jamais fait. Ferrari et son carrossier préféré, Pininfarina, recherchaient la rigueur, le classicisme et accordaient beaucoup d'importance aux études aérodynamiques. Bertone, avec Gandini, laissait libre cours à l'inspiration.

Mis au point par Bob Wallace sur les petites routes du nord de l'Italie, le prototype 0509 fut détruit. Trois autres voitures furent testées avant que Bertone et Wallace ne trouvent une solution pour réduire la chaleur et le bruit dans l'habitacle, alors que les commandes affluaient. La première voiture, châssis # 0979, vendue à un client, fut livrée en mars 1967. Le nom de la voiture venait d'un très fameux éleveur de taureaux de combat: Don Eduardo Miura, magnifié par Hemingway. Elle fut remplacée par la 400 S dont le premier exemplaire (# 3919) sortit des chaînes le 29 janvier 1969. Elle avait 20 chevaux de plus, mais aussi 200 kg. La dernière évolution, la Miura SV, apparut en 1971, au Salon de Genève. Elle avait 15 chevaux de plus que la S, et aussi 65 kg. Don Eduardo Miura a disparu, comme

Ferruccio Lamborghini claimed he wasn't interested in racing and said he would never build a race car. However, when he unveiled the chassis of the future Miura on his stand at the Turin Motor Show in 1965, it appeared he had changed his mind : its construction using perforated, steel plates looked to have been designed with a competition model in mind. The chassis on show had been built by Giampaolo Dallara, Bob Wallace and Paolo Stanzani in their spare time, without Ferruccio's knowledge. They were keen to make him think again about racing, and presented him the result of their work in November 1964. Ferruccio was enthused : this would become an exhibition car.

He entrusted the making of the bodywork to Bertone, where a young designer called Marcello Gandini was put in charge of the project. These men went on to produce one of the greatest ever sports cars, that has turned more heads over the years than any other car. In their search for precision and a certain classicism, Ferrari and his favoured coachbuilder, Pininfarina, placed great emphasis on aerodynamic studies. Bertone, with Gandini, on the other hand, allowed inspiration to rule.

During testing by Bob Wallace on the back roads of northern Italy, the prototype 0509 was destroyed. Three other cars would be tested before Bertone and Wallace found a way to reduce the heat and noise in the cockpit, during which time the orders rolled in. The first car to be sold, chassis 0979, was delivered in March 1967. The name of the car comes from the well-known breeder of fighting bulls, Don Eduardo Miura, made famous by Hemingway. This early model was then replaced by the 400S, with the first example, chassis 3919, leaving the production line on 29 January 1969. It had an extra 20 hp but weighed 200 kg more. The final evolution, the Miura SV, appeared in 1971 at the Geneva Motor Show, with 15 hp more power than the S and 65 kg heavier. The Lamborghini Miura is a fitting tribute to both Don Eduardo Miura







Ferruccio Lamborghini, il y a quelques années, hommage leur soit rendu, car jamais une automobile n'a aussi bien porté son nom. Les taureaux Miura font la différence entre les toreros élégants et les braves, comme la voiture du même nom fait un choix entre les pilotes et les autres. Les hommes qui participent à une Miurada savent qu'ils vont passer une après-midi difficile. C'est le cas avec une Lamborghini Miura, car ce n'est pas une voiture édulcorée, aseptisée et, comme le taureau de Don Eduardo, elle ne pardonne pas grand chose, et, de ce fait, c'est une automobile extraordinairement attachante, voire romantique. Cette Lamborghini Miura P400, numéro de châssis 3649, est équipée du moteur S n°2211. Elle est sortie de l'usine de Sant'Agata le 7 Août 1968. Vendue neuve en France, elle arrive dans les locaux de Voitures Paris Monceau, 114 Rue Cardinet Paris 17e, le 16 Septembre 1968. Elle est livrée dans sa couleur gris argent avec intérieur cuir moutarde et vitres électriques. Le succès de cette automobile, depuis sa présentation au Salon de l'Auto en Octobre 1966, est tellement important et soutenu qu'en ce mois de septembre 1968, la clientèle qui roule en Lamborghini Miura a pour nom Johnny Hallyday, le chanteur

and Ferruccio Lamborghini, for surely a car has never lived up to its name so well. The Miura bulls identify the truly talented toreadors, in the same way the car of the same name selects its drivers. Men who take part in a Miurada know they are in for a demanding afternoon. This is also the case for those stepping into a Lamborghini Miura, a car that has not been tamed or sanitised. Like Don Eduardo's bull, there is no compromise, making this an enthralling, romantic machine. This Lamborghini Miura P400, chassis number 3649, is equipped with engine S n°2211. It left the factory in Sant'Agata on 7 August 1968. Sold new in France, it arrived at the premises of Voitures Paris Monceau, 114 Rue Cardinet Paris 17e, on 16 September 1968. It was painted silver grey with mustard leather interior and electric windows. The car had been so successful since its launch at the Motor Show in October 1966 that by September 1968, the list of clients driving round in a Lamborghini Miura included Johnny Hallyday, the singer Christophe, the journalist Philippe Bowvard, Jacques Dutronc, the businessman Fred Lip and other Parisian luminaries. With a



Christophe, le journaliste Philippe Bouvard, Jacques Dutronc, l'industriel Fred Lip et d'autres personnalités du Tout Paris. La nouvelle création de Lamborghini se vend très bien grâce à des performances ravageuses et à une ligne à couper le souffle. L'importateur Voiture Paris Monceau décide d'immatriculer 3649 au nom de la société. Elle est alors l'immatriculée 4600 VA 75 le 25 Septembre 1968. La voiture est dédiée pendant une petite année aux essais et démonstrations pour une clientèle aisée. Le 19 Septembre 1969 la voiture est vendue à son premier propriétaire, un amateur de voitures italiennes qui habite dans le département de l'Essonne et qui l'immatricule 972 LR91. Il la gardera jusque dans les années 80 et on la retrouve en 1987 à Mulhouse sous l'immatriculation 400 UE57, avec son deuxième propriétaire. En 1994, elle se trouve à la vente chez le concessionnaire Ferrari de Mulhouse, de couleur verte avec son intérieur d'origine moutarde. Le 3 Avril 1998, le concessionnaire la vend au propriétaire actuel, ex-président du Club Lamborghini France. Il la confie aux mains expertes du mécanicien bien connu Toni Sisinni, spécialiste de la marque qui refait complètement le moteur, la boîte et le pont en 2003. Le propriétaire roule

devastating performance and stunning looks, the Lamborghini's new creation sold very well. The importer Voiture Paris Monceau registered 3649 in the company name, and the car was given the registration 4600 VA 75 on 25 September 1968. For the next 12 months, it was used to take selected clients on test-drives and demonstration runs. On 19 September 1969 it was sold to its first owner, an enthusiast for Italian cars who lived in the Essonne department, who registered the car 972 LR91. He kept it until the 1980s, and we then find the Miura in the hands of its second owner, registered 400 UE 57 in Mulhouse in 1987. In 1994, the car was put up for sale with the Ferrari dealer in Mulhouse, liveried in green with original mustard interior. On 3 April 1998 the dealer sold it to the current owner, the ex-president of Club Lamborghini France. He entrusted the car to the expert hands of renowned mechanic and marque specialist Toni Sisinni, who completely rebuilt the engine and the transmission in 2003. A frequent and regular driver, the owner ensures his cars are mechanically perfect and



beaucoup et régulièrement, il veut une voiture dont la mécanique est parfaite et fiable. La vidange est donc faite tous les 5 000kms. Les freins (disques et plaquettes) ont été changés et les suspensions ont été récemment refaites, la courroie d'alternateur, fragile sur ce modèle, est remplacée très régulièrement par précaution. Toutes les factures seront livrées au futur propriétaire. Les jantes SV et les pneus ont été remplacés il y a quelques mois. Il s'agit d'une automobile mythique dont la cote ne cesse de monter. En plus du plaisir de la regarder et de la piloter, il s'agit d'un investissement sûr. De plus, cette Miura en particulier a une histoire toute particulière puisqu'il s'agit de la voiture de démonstration du concessionnaire parisien Paris Monceau et a vu toutes les stars monter à son bord ! Elle a depuis été faite et entretenue pour rouler, partir en week-end en Relais-Châteaux ou participer à des rallyes dans un concerto de 12 cylindres performants.

totally reliable. Therefore the oil has been changed every 5000km. In addition, the brakes (discs and pads) have been changed, the suspension recently overhauled and the alternator belt, fragile on this model, has been changed regularly as a precaution. All the bills will be passed on to the next owner. The SV wheels and tyres were replaced a few months ago. Here is an iconic car that is climbing in value. Not only a feast for the eyes and a pleasure to drive, it is also a very sound investment. Moreover, this Miura has a special history, as the demonstration car for the Parisian dealer Paris Monceau, with no end of personalities having climbed on board! Since that time, the car has been maintained to be driven, from weekends away in Relais-Châteaux to participation in rallies, offering a performance that comes with a 12-cylinder concerto !



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**
Châssis n°
SCBZK14C4TCX53838

- Cabriolet 4 places,
modèle prestigieux
- Confort de très haut
niveau
- Performances
exceptionnelles

- *Four-seater cabriolet,
prestigious model*
- *High level of comfort*
- *Exceptional
performances*

€ 52.000 – 62.000

1996 BENTLEY AZURE CABRIOLET

Ce cabriolet Bentley Azure a été importé il y a dix ans de Californie aux Pays-Bas, et affichait alors 45 000 miles (72 000 km env.). Il n'a eu ensuite qu'un seul propriétaire, qui n'a parcouru que 8 000 km. Il a été entretenu ces dernières années chez Brabo, spécialiste Rolls Royce et Bentley situé près d'Amsterdam et se présente en état d'origine impeccable : la peinture, les moquettes et la sellerie n'ont pas eu besoin de réfection et la voiture comporte ses manuels d'utilisation et ses outils d'origine.

Lancé en 1995 au Salon de Genève, ce modèle fabriqué en collaboration avec Pininfarina était un des plus exclusifs de la marque et représentait donc un sommet en matière de luxe et de performance. Équipé du V8 de 6,75 litres maison avec un compresseur Garrett et boîte automatique, il emmenait quatre personnes dans un confort sans égal, bénéficiant de la possibilité de baisser la capote lorsque le temps le permettait. Malgré son imposant gabarit, la Bentley Azure passait de 0 à 100 km/h en 6,3 secondes et atteignait 240 km/h en pointe ! L'équipement était à l'avenant, avec des commandes électriques pour les sièges et la capote et de luxueuses garnitures bois habillant le tableau de bord, la console centrale et les hauts de portes. Autant d'aménagements dont pourra profiter le nouveau propriétaire, heureux de savoir que son pied droit peut déclencher une cavalerie hors du commun.



This Bentley Azure cabriolet was imported into the Netherlands from California ten years ago, with a recorded mileage of 45,000 miles. It has had just one owner since then, covering only 5,000 miles in that time. In recent years it has been maintained at Brabo, the Rolls Royce and Bentley specialists near Amsterdam, and it is presented in immaculate original condition. The paintwork, carpets and upholstery have needed no renovation, and the car comes with owner's manuals and original toolkit. Launched in 1995 at the Geneva Motor Show, this model was built in collaboration with Pininfarina, and was one of the marque's most exclusive models, representing the ultimate in luxury and performance. Equipped with the in-house 6.75-litre V8 engine with Garrett turbocharger and automatic gearbox, it can carry four people in unrivalled comfort, with the option of having the hood down in fine weather. Despite its imposing size, the Bentley Azure goes from 0 to 100 km/h in 6.3 seconds and has a top speed of 240 km/h ! It has the equipment to match, with electrically operated seats and hood, and a lavish display of wooden trim on the dashboard, central console and doors. More than enough to make the new owner very happy, knowing that he also has an impressive cavalry under his right foot.



**Carte grise française
French title**

Châssis n°
ZFFEZ59B000141395

- Faible kilométrage
- Entretien suivi
- Performances fantastiques

- *Low mileage*
- *Regularly maintained*
- *Fantastic performance*

€ 75.000 – 95.000

2005 FERRARI F430 SPIDER F1

Présentée en 2004, la F430 fait partie de la famille des Ferrari V8 et succède à la 360 Modena. Elle bénéficie du développement effectué sur la Ferrari Enzo et des technologies acquises dans le domaine de la Formule 1. Ainsi, elle reçoit un différentiel "E-Diff" et une gestion électronique des trains roulants, dont les cinq positions sont commandées par un manettino au volant. Ces aides à la conduite permettent au conducteur d'exploiter en toute sécurité les 490 ch du moteur 4,3 litres : faisant partie du club restreint des "plus de 300 km/h" (elle atteint 315 km/h en pointe), la Ferrari F430 couvre le kilomètre départ arrêté en 21,6 secondes. L'équipement et le soin apporté à la finition de l'habitacle sont à la hauteur de ces chiffres étonnants. La voiture que nous proposons a été vendue neuve à Monaco. Elle a bénéficié d'un entretien régulier, la dernière intervention ayant eu lieu au Garage Francorchamps, à Bruxelles, alors que le compteur indiquait 28 100 km : il s'agissait de la révision des 30 000 km. Affichant aujourd'hui 29 400 km, la voiture est équipée de la boîte F1 six rapports et de sièges Daytona. De teinte gris métallisé avec sellerie beige et accompagnée de ses manuels d'utilisation, cette voiture est prête à apporter à son nouveau propriétaire le plaisir de conduite que permettent ses performances hors du commun. Un plaisir encore plus important lorsque la capote est baissée...



Introduced in 2004, the F430 is part of the Ferrari V8 line, replacing the 360 Modena. It benefitted from development carried out on the Ferrari Enzo and technology acquired in F1. It was given an « E-Diff » differential and running gear managed electronically, with five positions operated by the manettino on the steering wheel. These driving aides allow the driver to exploit the 490 bhp of the 4.3-litre engine safely. Belonging to the exclusive « over 300 km/h » club (top speed of 315 km/h), the Ferrari F430 can cover a kilometre from a standing start in 21.6 seconds. The level of equipment and standard of interior finishing also takes the breath away.

The car on offer was sold new in Monaco. It has been maintained regularly, most recently for the 30,000 km service carried out at the Garage Francorchamps in Brussels, when the odometer recorded 28,100km. The mileage today is 29,400km. The car is equipped with six-speed F1 gearbox and Daytona seats. Presented in metallic grey with beige upholstery, it is complete with owner's manuals, and is ready to give the new owner the pleasure of unleashing its outstanding performance. Which will be an even greater pleasure with the top down...



**Carte grise française
French title**

Châssis n° 7687

Moteur n° 7687

- Belle présentation
- Sellerie d'origine
- Matching numbers
- Prestige du nom, luxe de l'équipement

- *Beautiful presentation*
- *Original upholstery*
- *Matching numbers*
- *Prestige brand, with luxury equipment*

€ 150.000 – 200.000

1965 FERRARI 330 GT 2+2 COUPÉ

Chez Ferrari, les carrosseries 2+2 apparaissent avec la Ferrari 250 GTE, dérivée du coupé 250 GT et qui établit les bases d'une nouvelle famille. Le succès qu'elle rencontre incite Enzo Ferrari à persévérer dans cette direction et il présente la 330 GT 2+2 au début de l'année 1964. Comme ses devancières, elle est carrossée par Pininfarina : pour ce modèle, il a fait appel à un dessinateur qui va faire parler de lui, Tom Tjaarda. Le style tranche radicalement avec celui du modèle précédent et présente une agressivité mêlée d'élégance qui sied parfaitement à la personnalité de cette nouvelle voiture. La mécanique musclée permet de belles performances: la 330 GT 2+2 atteint 245 km/h et passe de 0 à 100 km/h en 7,5 secondes. La production totale de ce modèle va dépasser légèrement 1 000 exemplaires : c'est donc une voiture rare. A partir de 1965, une calandre deux phares remplace les quatre phares un peu controversés, modification qui s'accompagne de quelques améliorations techniques. Vendue neuve en Italie, la 330 GT que nous proposons aurait appartenu à un collectionneur milanais de 1973 à 1977. Elle est ensuite passée entre les mains de Max Antiochia, résidant à Saint-Raphaël, dans le Var. Il s'en est séparé en 1981 et on la retrouve en 1996 chez Christian Decombas, la

At Ferrari, the 2+2 appeared with the 250 GTE, derived from the 250 GT coupe, which laid the foundation for a new family. The success of the 250 GTE encouraged Enzo Ferrari to continue in this direction and was followed by the 330 GT 2+2 in early 1964. Like its predecessors, it was by Pininfarina: for this model, it used a designer who would be much talked about, Tom Tjaarda. The style contrasted sharply with the previous model and this aggressiveness mixed with elegance perfectly suited the character of this new car. The muscular mechanicals allowed great performance: the 330 GT 2+2 reached 245 km/h and accelerated from 0 to 100 km/h in 7.5 seconds. The total production run of this model slightly exceeded 1000 units, so this is indeed a rare car. In 1965, a face two headlamps replaced the four headlamps, which was a bit controversial, though the change came with some technical improvements.

Sold new in Italy, this 330 GT that we offer belonged to a Milanese collector from 1973 to 1977. It then passed into the hands of Max Antioch, residing in Saint-Raphael in the Var. In 1981 it changed hands again and in 1996 the new owner was Christian Decombas.



voiture étant alors peu utilisée et se présentant dans un état d'origine intéressant. Depuis, sa carrosserie a bénéficié d'une réfection et sa belle et sobre robe grise est aujourd'hui sans reproche. Les jantes Borrani rappellent les prestigieuses GT italiennes des années 60. Dans l'habitacle, la sellerie cuir d'origine a pu être conservée : à peine usée, elle montre la patine qui sied à toute voiture utilisée avec soin. La garniture bois du tableau de bord et les contreportes sont en bon état et les moquettes sont à peine usées. A l'arrière, les places de complément dont dispose ce modèle sont elles aussi de belle présentation. Comme l'indique son numéro de châssis, cette 330 GT fait partie des toutes premières versions deux phares de ce modèle. Elle bénéficie donc également de la boîte cinq rapports au lieu de la version quatre rapports avec overdrive héritée des modèles précédents, et d'un alternateur à la place de la dynamo de la première série. Performances élevées, nom prestigieux, deux places d'appoint, belle présentation, cette voiture mérite l'attention des amateurs. D'autant qu'elle est encore d'un prix raisonnable par rapport à certaines de ses sœurs.

The car had seen very little use and is in very original state. Since then, the body has benefited from a refurbishment and looks beautiful in its sober grey shade. The Borrani rims recall the prestigious Italian GTs of the 1960s. Inside, the original leather upholstery has been well preserved: barely worn, it shows the patina befitting any car used carefully. The wooden dash trim and door panels are in good condition and the carpets are barely worn out. At the rear, the seats available to complement this model are also in a good state. As indicated by its chassis number, the 330 GT is one from the first lot of the twin-headlamp series of this flagship model. It therefore also has the five-speed transmission instead of the version with four-speed overdrive inherited from previous models, and an alternator instead of the dynamo of the first series. High performance, prestigious brand, two extra seats, in beautiful condition, this car deserves the attention of fans. Especially considering it is still reasonably priced as compared to some of its siblings.



Titre de circulation italien**Italian title**

Châssis n°

ZFFFD60B000155069

Moteur n° 120252

- Le summum de la technologie
- 330 km/h en pointe
- Très faible kilométrage
- Entretien suivi, état proche du neuf

- *The ultimate in technology*
- *330 km/h top speed*
- *Very low mileage*
- *Regularly serviced, almost new condition*

€ 100.000–120.000

2007 FERRARI 599 FIORANO F1 BERLINETTE

Présentée en 2006, la Ferrari Fiorano propose des prestations à la hauteur de son nom, celui de la piste d'essai Ferrari sur laquelle sont notamment testées les monoplaces de Formule 1. Équipée d'un V12 de 6 litres développant 620 ch, elle atteint 330 km/h et comporte un système de contrôle de traction, commandé par le fameux manettino. Encore aujourd'hui, il s'agit d'une "supercar" parmi les plus performantes du marché.

La voiture que nous présentons a été vendue neuve en 2007 à Modène. Il s'agit d'une deuxième main, dont la dernière révision a été effectuée en septembre alors que la voiture avait parcouru 6 175 km. Lors de notre examen, elle en affichait 6 720, et elle est accompagnée de son carnet d'entretien tamponné. Les pneus Pirelli viennent d'être remplacés. En plus de sa boîte type F1 avec palettes au volant, cette voiture comporte de nombreuses options intéressantes, comme les disques de freins carbone, le tableau de bord et le volant avec garniture en carbone, la partie arrière de l'habitacle tout cuir, le chargeur CD... Elle est équipée de ses films de protection anti-gravillons, ainsi que de sa housse de protection d'origine. De teinte gris Silverstone avec une sellerie bleu marine, cette voiture au très faible kilométrage offre une présentation proche du neuf.



Launched in 2006, the Ferrari Fiorano offered a performance that lived up to its name – that of the Ferrari test track used by Formula 1 single-seaters. With a 620 bhp, 6-litre V12 engine, the car has a top speed of 330 km/h and a system of traction control operated by the famous manettino. This supercar offers a performance that continues to match the most powerful cars available today.

The car on offer was sold new in 2007 in Modena. It has had two owners from new and the last service was carried out in September when the car had covered 6,175km. When we inspected the car, the mileage was 6,720km, and it comes with stamped service book. The Pirelli tyres have just been replaced. In addition to the F1 type box with paddle gear-shift, this car has many interesting features, such as the carbon disc brakes, carbon fibre-trimmed dash and steering wheel, leather-clad interior, CD changer etc. It comes with anti-gravel guards, and the original cover. In Silverstone grey with marine blue leather interior, this low-mileage car looks like new.



65

**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**
Châssis n°
P203C1734004P

- État d'origine rare
- Deux propriétaires
seulement
- Version la plus
recherchée de la 203

- *In very original state*
- *Only two owners*
- *The most sought after
version of the 203*

€ 45.000 – 55.000

1955 PEUGEOT 203 CABRIOLET

Le rêve américain : c'est cette influence qui transparait à travers la forme de la 203 qui, au lendemain de la guerre, annonce le renouveau de la marque de Sochaux. La production totale de coupés et cabriolets se limitera à 3 500 exemplaires, dont 70% de cabriolets. Avec moins de 2 600 exemplaires c'est une version très nettement plus rare que la berline.

Ce cabriolet 203 a été livré neuf aux Pays-Bas, au distributeur Peugeot Nefkens, qui l'a conservé pendant presque 50 ans. Il n'a connu ensuite qu'un seul autre propriétaire, ce qui en fait une deuxième main. Le compteur affiche 70 000 km ce qui semble être son kilométrage d'origine et la voiture a toujours été garée à l'abri et au sec, ne connaissant ni accident ni rouille. Elle comporte encore son thème de couleurs d'origine, carrosserie noire et intérieur rouge, la sellerie ayant été refaite au cours de la vie de la voiture. Elle est équipée de ses outils d'origine et tout est attractif dans sa présentation : la carrosserie, la peinture, l'habitacle, les accessoires, les enjoliveurs additionnels, de même que la capote et sa housse. Ce cabriolet a toujours été entretenu et fonctionne bien. Il est rare de trouver un tel historique et une authenticité aussi indiscutable.



The American dream: it is this influence that shines through the design of the 203, which, after the war, announced the renewal of the Peugeot brand. The total production of coupes and convertibles were limited to just 3500, of which 70 percent were convertibles. With less than 2,600 examples produced, the convertibles are very much rarer than the saloon. This 203 convertible was delivered new in the Netherlands by Peugeot distributor Nefkens and it stayed with the first owner for almost 50 years. The car has known one other owner since, making it second hand. The counter shows just 70,000 km, which seems to reflect the state of the car, as it has been parked under a cover and kept dry, and has never met an accident and neither are there any traces of rust. It still has its original colour scheme – a black body with red interior, though the upholstery has been redone over the life of the car. It is equipped with its original convertible top and everything is attractive in its presentation: the body, paint, interior, accessories, additional trims, as well as the hood and cover. This convertible has always been maintained well and is working perfectly. It is indeed rare to find such a car with impeccable history and an authenticity that is indisputable.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° 705307
Moteur n° PS04137

- Cabriolet 15/6 d'une série reconnue et appréciée
- Dans la même famille depuis 1991
- Carte grise modifiée, en règle
- Le plaisir de la 15 et l'agrément du cabriolet

- *15/6 cabriolet version of renowned, well-loved series*
- *In same family ownership since 1991*
- *Modified title for convertible*
- *Enjoyment of the 15 with the added pleasure of a cabriolet*

€ 70.000 – 90.000

1951 CITROËN TRACTION 15-SIX CABRIOLET PAR MARCEL BONHOURE

Devant la rareté des cabriolets Traction 15-Six, Marcel Bonhoure, collectionneur et membre assidu du Club de l'Auto, décida d'en fabriquer une réplique. Séduits par la qualité et la fidélité de la réalisation, ses amis l'ont convaincu d'en produire quelques autres. Sept exemplaires seront réalisés à partir de la fin des années 1980. Celui que nous présentons, qui porte le numéro 89/0001, est probablement le premier fabriqué en 1989. Acheté directement auprès de Marcel Bonhoure, il est dans la même famille depuis 1991. De couleur crème avec filets rouge et roues Pilote de la même teinte, il comporte un très bel intérieur en cuir noir, des moquettes noires et un volant Quillery. Bien chaussée de pneus Michelin X, équipée de sa capote et d'un couvre-capote noir en parfait

Faced with the rarity of Traction 15-six cabriolets, Marcel Bonhoure, collector and stalwart member of the Club de l'Auto, decided to build a replica. The result was so successful and so faithful to the original that friends persuaded him to build others. Seven examples were produced from the late 1980s onwards. The car on offer, bearing the number 89/0001, was probably the first to be built in 1989. Purchased directly from Marcel Bonhoure, it has been in the same family since 1991. Presented in cream with red stripes and matching Pilote wheels, the car has a superb black leather interior with black carpets and a Quillery steering wheel. Fitted with Michelin X tyres, it is complete with hood and black tonneau cover in perfect condition, and comes with its



état, cette voiture est accompagnée de sa notice d'entretien. Le compteur kilométrique affiche 7 187 km, ce qui semble correspondre à la distance parcourue depuis que la voiture est sortie de l'atelier de Marcel Bonhoure. La carte grise comporte la mention "CABR" pour cabriolet et "15/6 Mod", pour modifiée. Les freins viennent d'être révisés et la voiture est en bon état de fonctionnement et de présentation : elle constitue une rarissime occasion d'acquérir un cabriolet TrACTION 15 qui, provient d'une série reconnue pour sa fidélité et sa qualité.

maintenance record. The odometer reads 7,187km, which is believed to be the distance covered since the car left Marcel Bonhoure's workshop. The carte grise mentions « CABR » for cabriolet and « 15/6 Mod » for modified. The brakes have recently been overhauled and the car is in good working order and presentation. Here is a rare opportunity to acquire a TrACTION 15 cabriolet belonging to a series renowned for its reliability and quality.



**Titre de circulation
italien
Italian title**

Châssis n° 01FG9756

- Deuxième main
- Importants travaux de restauration
- Modèle mythique

- *Very good resale*
- *Major restoration done*
- *A mythical model*

€ 40.000 – 60.000

1974 CITROËN DS 23IE PALLAS BERLINE

Une dévoreuse de bitume, dans un confort hors du commun : c'est ainsi que l'on pourrait qualifier la DS, surtout dans sa version 23ie dont la puissance de 130 ch est enfin à la hauteur des qualités de cette voiture peu conformiste. En plus du système oléopneumatique parfaitement original qui commande la suspension et les assistances, la DS présente une forme profilée qui ne ressemble à aucune autre et qui en fait une voiture très appréciée des collectionneurs et des esthètes.

La DS 23ie Pallas que nous présentons n'est passée entre les mains que de deux propriétaires. Elle a bénéficié d'un entretien régulier et de travaux de restauration importants ayant totalisé plus de 33 000 €, les nombreuses factures étant consultables dans le dossier. De teinte vert métallisé et chaussée de pneus neufs, elle est équipée de la boîte semi-automatique qui rend la conduite extrêmement agréable et l'équipement intérieur comprend une climatisation (récemment remise en état) et un autoradio. Les sièges portent encore leur cuir d'origine, très bien préservé. Accompagnée de son manuel d'utilisation, elle est prête à prendre la route entre les mains de son nouvel acquéreur qui pourra profiter de ses qualités routières exceptionnelles.



A devourer of bitumen, and in exceptional comfort - this is how one could describe the DS, especially in its 23ie version that had the max power up to 130bhp, which really showed up the qualities of this unconventional car. In addition to the very innovative hydropneumatic system that controls the suspension, the DS has a contoured shape that is unlike any other and that makes it a very popular car with collectors and automotive enthusiasts.

The DS Pallas 23ie that we offer passed through the hands of only two owners. The car has received regular maintenance and for a recent restoration the amount totaled to more than € 33,000, as evidenced by the accompanying bills. In Green metallic and with new tires, it is equipped with semi-automatic making driving extremely pleasant. Interior equipment includes air conditioning (recently refitted) and a radio. The seats still have their original leather, very well preserved. Accompanied by its manual, the car is ready to hit the road in the hands of its new owner who will surely enjoy its outstanding driving qualities.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° 110346

- Restauration ancienne patinée
- Modèle cossu et bien construit
- Quatre places sous capote

- Restored to an old patina
- Cozy and well-built
- Four-seater convertible

€ 55.000–75.000

1932 MERCEDES BENZ 200 CABRIOLET B

Cette Mercedes 200 cabriolet B a appartenu au propriétaire d'une importante collection de Bugatti et Amilcar basé en Normandie, il s'était attaché à cette Mercedes et en avait assuré lui-même la restauration à la fin des années 1980. Après son décès en 2003 la voiture est restée dans la famille. La restauration a bien résisté au temps, et sa présentation est toujours sympathique. De teinte vert foncé, elle comporte deux roues de secours de part et d'autre du capot et le phare additionnel central, ainsi que les phares de pare-brise. Les chromes sont en très bon état, de même que l'ensemble de la carrosserie. La sellerie cuir beige offre une patine agréable et les occupants peuvent profiter de garnitures de portes et d'une planche de bord en bois vernis, les instruments reposant sur une belle platine d'acier. Sur le pommeau de vitesses est gravée la grille de passage des rapports, le quatrième étant désigné par "S", pour "surmultipliée". Ainsi, la démultiplication longue de ce dernier rapport permet de tenir une vitesse de croisière correcte sans fatiguer le moteur outre mesure. L'habitacle est suffisamment spacieux pour quatre personnes confortablement installées et profitant du soleil lorsque la capote (en bon état également) est baissée. Il s'agit d'une belle classique, rare en France, dont la mécanique et le raffinement sont dignes de voitures de catégories supérieures.



This Mercedes 200 cabriolet B belonged to the owner of a large collection of Bugattis and Amilcars in Normandy. He was attached to this Mercedes and had followed through personally the restoration in the late 1980s. Following his death in 2003, the car remained in the family. The restoration has withstood the test of time and the condition of the Mercedes 200 is still very good. Dark green in colour, the car has two spare wheels on either side of the bonnet and additional central headlamp, plus spot lamps alongside the windshield. The chrome is in very good condition, as well as the entire body. Inside, the beige leather upholstery offers a nice patina and the occupants can enjoy the door trim and a dashboard in varnished wood, and instruments set on a beautiful steel plate. The shift knob is engraved with the shift pattern, the fourth designated "S" for "overdrive". Thus, the long gearing of the last gear helps in holding a proper cruising speed without straining the engine too much. The interior is cozy and welcoming, spacious enough for four people to be comfortably installed and enjoying the sun when the top (which is also in very good condition) is lowered. It is a beautiful classic, rare in France, with mechanicals and refinement worthy of higher category cars.



**Carte grise française
French title**

Châssis n°
11304310002397
Moteur n°
12998210001301

- Travaux récents pour plus de 25 000 €
- Voiture disposant de sa capote et de son hard-top
- Teinte chic et originale

- *Recent work costing more than € 25,000*
- *Car comes with hood and hardtop*
- *Original, chic colour scheme*

€ 35.000 – 55.000

1967 MERCEDES BENZ 250 SL CABRIOLET HARD-TOP

Cette Mercedes 250 SL a bénéficié récemment d'importants travaux qui lui permettent de se présenter en bel état. Longérons et plancher de coffre ont été remplacés chez Atelier SL, spécialiste Mercedes à Nanterre, pour plus de 22 000 €, et la pompe à injection a été refaite en 2012 aux établissements IDLP, à Fresnes, pour un montant dépassant 2 000 €. L'habitacle a de son côté bénéficié d'une réfection en 2008, avec réfection de la sellerie en cuir beige et vernissage des boiseries. La dernière révision de cette voiture régulièrement entretenue a eu lieu chez Etoile Collections, à Suresnes, pour près de 1 200 €. Un ensemble de factures est consultable.

Équipée de sa capote et de son hard-top dont la forme incurvée lui a donné son surnom de "Pagode", cette 250 SL à boîte manuelle présente une très belle carrosserie, dans sa teinte marron foncé d'origine. Le compteur affiche à peine 64 000 km et la voiture comporte encore son moteur d'origine. Elle dispose d'une housse sur mesure. Ligne élégante, finition luxueuse, six-cylindres à injection onctueux et développant 150 ch, teinte chic et peu courante: cet ensemble de qualités en font une voiture éminemment désirable.

This Mercedes 250 SL has benefitted from major recent work and is presented in excellent condition. The sills and floor of the boot were replaced by Atelier SL, Mercedes specialists in Nanterre, costing over €22,000, and the injection pump was refurbished in 2012 at IDLP in Fresnes, for €2,000. The interior has also had attention, with the beige leather upholstery restored and the wooden trim re-varnished in 2008. The last service of this regularly maintained car was carried out by Etoile Collections in Suresnes, costing close to €1,200. A file of invoices is available for inspection.

Equipped with hood and the hardtop with incurved shape that prompted the name « Pagoda », this 250 SL with manual gearbox, has wonderful coachwork, in the original dark brown livery. The odometer shows just 64,000 km and the car is fitted with its original engine. It comes with custom-made cover.

Elegantly styled, with luxurious finishing, smooth six-cylinder fuel injection engine producing 150 bhp, unusual, chic colour : an ensemble that makes this a highly desirable car.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**
Châssis n° 4290856

- Modèle rare
- Version Turbo emblématique
- Performances impressionnantes
- Eligible pour de nombreux événements

- *A rare model*
- *Emblematic turbo version*
- *Impressive performance*
- *Eligible for many events*

€ 30.000 – 40.000

1974 BMW 2002 TURBO COACH

Ce dont tout le monde se souvient, avec la BMW 2002 Turbo, c'est son spoiler avant portant la mention "2002 turbo" inscrite à l'envers, pour que les autres usagers puissent la lire lorsque cette machine apparaissait dans le rétroviseur. Controversé, il sera ensuite interdit par les autorités et remplacé par un simple bandeau aux couleurs Motorsport. Cette voiture dérivée de la 2002 Tii affichait une santé insolente, avec une puissance de 170 ch qui arrivait avec la soudaineté caractérisant les moteurs turbo de cette époque. BMW Motorsport ne faisant jamais les choses à moitié, elle bénéficiait de modifications de châssis et de trains roulants permettant de supporter cette puissance supplémentaire. Voiture rare, elle a été produite à moins de 1 700 exemplaires. Vendue neuve en Italie, la 2002 Turbo que nous présentons est arrivée aux Pays-Bas en 2008. Quatre ans plus tard, le moteur bénéficiait d'une réfection par un spécialiste de ce même pays. Elle a également reçu un voile de peinture et une inspection du compartiment moteur et du coffre permet de voir que la voiture est très originale, ne semblant avoir aucune trace de choc. Elle constitue en tout cas un fascinant témoin de la "génération turbo", qui a donné lieu à des machines à la personnalité forte. La 2002 Turbo en était un des fleurons.



What everyone remembers about the BMW 2002 Turbo is its front spoiler labeled "2002 turbo" written in reverse, so that other users could read it when the machine appeared in the mirror. Controversial then it was not allowed by the authorities and was replaced by a simple headband in the colors of BMW Motorsport. This car is derived from the 2002 Tii car and shows good health, with a power of 170bhp that came with a certain suddenness that characterized the turbo engines of this time. BMW Motorsport never doing things by halves, the car's chassis and running gear was modified to support the extra power. A rare car, with less than 1,700 units produced.

Sold new in Italy, this 2002 Turbo that we offer arrived in the Netherlands in 2008. Four years later, the engine enjoyed a detailed restoration by a specialist in that country. The car also received a coat of paint and an inspection of the engine compartment and trunk shows that the car is very original, not seeming to have any trace of shock. It is in any case a fascinating example of the generation "turbo", which resulted in machines with a strong personality. The 2002 Turbo was one of the jewels from then.



**Carte grise française
French title**

N° châssis :
T4DCYBL401921

- Sportive méconnue et discrète,
- Mécanique noble et puissante
- Rare dans cet état

- *Little known sports car and discreet,*
- *Noble and powerful mechanicals*
- *Rare in this condition*

€ 14.000 – 20.000

1981 TALBOT SUNBEAM LOTUS SÉRIE II

La Talbot Sunbeam Lotus a brillé de 1000 feux en championnat du monde des Rallyes, s'octroyant même le titre constructeur en 1981. Au volant de cette bête curieuse, Henri Toivonen, Jean-Pierre Nicolas et Guy Fréquelin qui, avec Jean Todt, va même passer à deux doigts de remporter le titre pilote en 1981. La voiture présentée, sortie à 2308 exemplaires dont 388 pour la France, est une 2e main d'origine française et ne totalise que 71700 Km. Elle est équipée du 4 cylindres Lotus de 2,2 l à double arbre à cames en tête à 16 soupapes développant 155 Ch, accolée à une boîte ZF à 5 rapports avec 1ère en bas et de carburateurs Dell'Orto de 45. Elle est montée avec des ressorts de suspension courts, d'une barre anti-rapprochement et d'amortisseurs Koni. Les freins avant sont neufs ainsi que la pompe à essence et la batterie. La peinture, les tapis et le ciel de toit sont neufs. Un lot important de pièces et un manuel de bord accompagne la voiture. Cette petite bombe à propulsion arrière, légère et puissante peut tenir la dragée haute à bon nombre de sportives actuelles, lors de l'essai nous avons enclenché la 5e à 180 km/h !!!

The Talbot Sunbeam Lotus shone briefly in the World Rally Championship, with the manufacturer title going to the marquee in 1981. Driving this strange beast, Henri Toivonen, Jean-Pierre Nicolas and Guy Fréquelin who, with Jean Todt, also almost went on to win the drivers' title in 1981.

The car presented was part of the 2308 examples made, of which 388 were for France, and is a second hand French origin car with just 71,700 Km on the clock. It is powered by a 4-cylinder Lotus 2.2-liter dual overhead cam engine with 16 valves, developing 155PS, coupled with a ZF 5-speed gearbox with the first a dogleg down and featuring Dell'Orto 45s. It is mounted with short spring suspension, strut bars and Koni shocks. The front brakes are new as well as the fuel pump and battery. Paint, carpet and headliner are new too. A large batch of parts and a manual board accompanies the car. This small RWD pocket rocket, lightweight and powerful can hold a candle to many a sports car today - when testing, we easily saw 180 km/h!



**Titre de circulation
Isle of Mann
Isle of Man title**
Chassis n° SJR 493

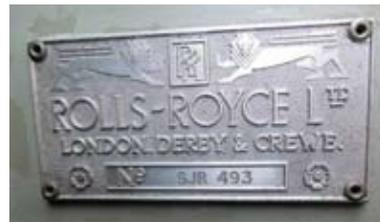
- Modèle emblématique de Rolls-Royce
- Soigneusement entretenue
- Belle présentation

- *Iconic Rolls-Royce model*
- *Meticulously maintained*
- *Beautifully presented*

€ 30.000 – 50.000

1965 ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III BERLINE

Cette Rolls-Royce Silver Cloud III à conduite à droite et moteur V8 a été livrée neuve en Angleterre à Sir James Ball Ritchie. En 1969 il la cède à sa fille Alice-Anne Ritchie demeurant à Ramsey (île de Man). Choyée par sa propriétaire, la voiture est régulièrement entretenue chez Rolls-Royce, à Crewe, et fait l'objet de travaux importants chez Beck Motors (Sulby, île de Man) comme en témoignent les factures. En 1984, le compteur affiche 82 386 miles (133 000 km env.) et, en novembre 1989, elle passe entre les mains de D.-G. Alcock, président de la société Hampson Ltd de Winsford (Cheshire), qui la cède en 1993 à son ami et collectionneur M. Hetherington. Celui-ci la confie au spécialiste Rolls-Royce d'Eccleston, Gary Bretherton, pour une remise en état complète. Plus récemment, en septembre 2013, la voiture bénéficie d'une révision totalisant 4 000 € (batterie neuve, reféction de l'allumage, mise au point moteur, remplacement des flexibles de direction assistée, vidange des liquides, remplacement des filtres). Aujourd'hui, le compteur affiche 98 680 miles, soit près de 160 000 km. De peinture deux-tons noir et bordeaux, cette voiture affiche un bel état extérieur, avec une belle carrosserie, des jolis chromes, des portes bien alignées. L'intérieur présente la même qualité : la sellerie en cuir noir, les boiseries de portes et de tableau de bord, les moquettes et le ciel de toit sont joliment préservés. Version la plus aboutie de la Silver Cloud, cette voiture combine luxe, puissance, confort et élégance, dans un ensemble de qualité.



This right-hand drive V8 Rolls-Royce Silver Cloud III was delivered new in England to Sir James Ball Ritchie. In 1969 he passed the car to his daughter, Alice-Anne Ritchie who lived in Ramsey on the Isle of Man. Cherished by its owner, the car was regularly maintained by Rolls-Royce in Crewe, having major work carried out by Beck Motors (Sulby Isle of Man), as documented in the invoices. In 1984, the odometer recorded 82,386 miles, and in November 1989, the car passed into the hands of D. G. Alcock, president of the company Hampson Ltd in Winsford, Cheshire, who sold it to his friend, the collector Mr Hetherington, in 1993. The latter entrusted the car to Rolls-Royce specialist Gary Bretherton, in Eccleston, for a complete restoration. In September this year the car had a €4,000 service (new battery, work on the ignition and engine, power steering hoses replaced, fluids and filters changed). Today the odometer reads 98,680 miles. The exterior of this car, liveried in two-tone black and red, is in excellent condition, the coachwork featuring lovely chromework and beautifully aligned doors. The interior is to the same high standard, with black leather upholstery, wooden door trim and dashboard, carpets and roof lining all well preserved. The most highly developed version of the Silver Cloud, this car combines luxury, power, comfort and elegance, all to a very standard.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n° G4BK283512

- État d'origine rare, faible kilométrage
- Deux propriétaires
- Modèle peu commun

- *In rare original state, low mileage*
- *Two owners*
- *Unusual model*

€ 10.000 – 20.000

1957 FORD TAUNUS 15M BREAK «WELTKUGEL»

La Ford Project 1, future Taunus, comportait une sphère à l'avant, située au niveau du capot et symbolisant un globe terrestre. D'où le surnom donné à ce modèle, de "Weltkugel" (globe terrestre). Ce qui est le plus stupéfiant, avec la voiture que nous présentons, est son état : entièrement d'origine, elle n'a jamais été restaurée et même sa peinture est en partie celle qu'elle portait à sa sortie d'usine. L'intérieur est impeccable, les soubassements sont d'une incroyable propreté, de même que le compartiment moteur, comme si cette voiture n'avait jamais roulé par mauvais temps ! Elle a été vendue neuve le 8 juillet 1957 à M. E. Kriescher, demeurant à La Calamine, en Belgique et n'a connu que deux propriétaires, le second étant un collectionneur très enthousiaste ayant réuni une importante documentation sur ces modèles, avant de passer entre les mains du vendeur actuel. Le compteur affiche 30 498 km et la voiture est accompagnée de son carnet original rappelant les révisions obligatoires tous les six mois. Ce modèle peu ordinaire, avec sa rare carrosserie break, fera le plaisir de tous ceux qui apprécient les voitures vierges de toute modification, dans lesquelles il est possible de ressentir les années d'histoire vécue. Une occasion rare.



The Ford Project 1 Taunus featured a sphere at the front, located on the grille and symbolizing the globe - hence the nickname given to this model of "Weltkugel" (earth in German).

What is more amazing, with the car that we present is its status: completely original, it has never been restored and even its paint is what the car came out of the factory with. The interior is impeccable, the chassis incredibly clean, as well as the engine compartment, as if the car had never been driven in bad weather! It was sold new on July 8, 1957 by ME Kriescher, to a client residing in La Calamine, Belgium, and has had two owners in total, the second being an enthusiastic collector who gathered extensive documentation on these models, before passing into the hands of the current seller. The counter shows just 30,498 km and the car comes with its original book recalling the mandatory service every six months. This unusual model, with its rare wagon body, will delight all those who enjoy a pristine car, in which it is possible to feel the years of a living history. A rare opportunity indeed.



**Titre de circulation
hollandais /
Passeport FIVA
Dutch title / FIVA
Passport**

N° de série :
9R09C188009
Moteur : 5E12/ C /
5AE6015AE

- Superbe réplique au quart du prix d'une vraie
- Excellente base californienne
- Préparation de qualité

- *In rare original state, low mileage*
- *Two owners*
- *Unusual model*

€ 50.000 – 60.000

1965 FORD MUSTANG COUPÉ FASTBACK GT SHELBY 350 RÉPLICA

En 1965, la Shelby 350 GT fut annoncée comme une réponse de Ford à la Chevrolet Corvette. Dans l'esprit des dirigeants de Ford, la Cobra avait rempli son rôle de porte-drapeau et il fallait penser à une voiture de plus grande série. Carroll Shelby fut chargé de transformer la paisible Mustang en voiture à hautes performances. Son travail porta sur la mécanique, la suspension, les freins et la direction. Le V8 289 aligne 306 ch à 6 000 tr/mn, le vilebrequin est spécial, le taux de compression est porté à 11,5 à 1; Le freinage comporte des disques Kelsey-Hayes à l'avant, à l'arrière les tambours ont été agrandis. La suspension a été raffermie et la direction est plus directe. Les GT 350 seront assemblées à Venice en Californie, selon des normes artisanales. La voiture de la vente est d'origine californienne et est en Europe depuis 2000. Elle a été modifiée dans l'esprit d'une Shelby 350 GT en 2009 et n'a parcouru seulement que 7300 miles depuis sur route et dans quelques épreuves de rallye. La préparation de qualité comporte entre autres, un arceau, des doubles instruments au tableau de bord, un double Tripmaster, des sièges ajustables en hauteur et un frein à main hydraulique.



In 1965, the Shelby GT 350 was announced as a response from Ford to the Chevrolet Corvette. In the spirit of Ford executives, the Cobra had fulfilled its role of a flag bearer and Carroll Shelby had to think of a car with larger appeal. Shelby was responsible for transforming the 'peaceful' Mustang into a high performance machine. His work brought about changes on the mechanicals, the suspension, the brakes and the steering. The 289 V8 developed 306bhp at 6000rpm, and the crankshaft was a special kit, the compression ratio was increased to 11.5 to 1, Kelsey-Hayes disc brakes were added to the front, and bigger drums were fitted at the rear. The suspension was strengthened and the steering made more direct. The GT 350 were assembled in Venice, California, using traditional methods.

The car on offer is of Californian origin and has been in Europe since 2000. It was modified in the spirit of a Shelby GT 350 in 2009 and has covered only 7,300 km since then, mostly on the road and some rally events were also done. Preparing quality comprises a roll bar, double-dash instruments, a double tripmaster, adjustable seat height and a hydraulic handbrake.



Titre de circulation italien**Italian title**

N° de châssis :
6C1534626782A

- Sympathique présentation
- Une des dernières « vraies » Rover
- Équipement luxueux

- *Nice presentation*
- *One of the last of the «real» Rovers*
- *Luxurious*

€ 10.000 – 15.000
Sans réserve
No reserve

1968 ROVER P5 B V8 BERLINE

Dans les années 1950, Rover affiche l'image donnée par la haute et digne P4, affectueusement surnommée "Tante Rover". A partir d'un prototype réalisé par Pinin Farina à la demande de Rover, le jeune styliste David Bache trace une carrosserie élégante. . L'insonorisation a fait l'objet de soins particuliers et l'intérieur est évidemment à la hauteur d'une voiture de cette classe, le cuir recouvrant sièges et contreportes, alors que le bois habille la planche de bord. En 1962, la voiture gagne une culasse Weslake et passe à 132 ch, mais c'est surtout à partir de 1967 qu'elle prend sa véritable dimension, en recevant le V8 Buick 3,5 litres. C'est un moteur tout alliage, de conception simple, robuste et dont les 160 ch permettent enfin à cette belle Rover d'offrir à ses occupants des performances répondant à l'image de la marque.

Cette Rover P5 automatique de teinte noire se présente dans un bel état de préservation. Son intérieur en cuir vert "Rolex" est en bel état, et son propriétaire nous a indiqué que la mécanique a été complètement révisée. Elle a toujours été entreposée à l'abri et avec soin, et son compteur affiche 90 000 km. Elle représente une bonne occasion d'acquérir un exemplaire de cette anglaise cossue, confortable et puissante, une des dernières "vraies" représentantes de la marque Rover, synonyme d'élégance et de luxe discret.



In the 1950s, Rover displayed the image given by the high and dignified P4, affectionately known as "Auntie Rover". From a prototype by Pinin Farina at the request of Rover, the young designer David Bache designed an elegant body with modern lines that gave the car a distinctive personality. Displaying a wide grille and front fenders with inset head lamps, the shape was elegant and imposing. In 1962, the Rover P5 gained a Weslake cylinderhead and power eventually rose to 132bhp. But it was in 1967 that the car finally received its due when the engine bay got the Buick 3.5 liter V8. An all alloy engine, the design was simple, robust and with 160bhp, finally allowed this beautiful Rover to offer its occupants performance corresponding to the image of the marque. This Rover P5 automatic in black comes in a beautiful state of preservation. Its leather interior in "Rolex" green is in good condition, and its owner told us that the mechanicals have been completely revised. It has always been stored away and very carefully, and the counter shows just 90,000km. This car represents a good opportunity to acquire a fine example of English plushness, comfortable and powerful, one of the last "real" representatives of the Rover brand, synonymous with elegance and luxury.



**Carte grise française
French title**

N de châssis :
SAJJDALW4CM484110

- Faible kilométrage
- Entretien Jaguar régulier
- Belle combinaison de couleurs

*Low mileage
Regular maintenance
by Jaguar
Beautiful combination
of colours*

€ 10.000 – 12.000

1990 JAGUAR XJ 12 HE 5.3L SÉRIE III

Lorsque Jaguar dévoila sa nouvelle égérie en 1968, la XJ6 équipée du traditionnel 6 en ligne Jaguar, on se prend alors à rêver d'une mécanique plus prestigieuse encore sous ce capot dessiné par Sir Williams Lyons. Cela serait alors la seule berline à moteur V12 au monde dès 1972.

A partir de 1981, c'est la révolution sous le capot des Jaguar XJ12 et des Daimler DoubleSix. Pour répondre aux critiques, notamment sur le caractère énergivore en carburant du V12, Jaguar a profondément revu son moteur vedette. Au programme, nouveaux pistons, culasses Fireball-May et près de 300 ch. Ces nouveaux V12 portent la mention H.E. pour "High Efficiency". Les résultats sont probants et la série III V 12 perdurera jusqu'en 1992, parallèlement à la plus moderne XJ 40. La voiture de la vente, livrée par le garage Wilson est française d'origine et totalise 77900 km. Elle est équipée d'un toit ouvrant électrique, d'un régulateur de vitesse, de la climatisation, d'un ordinateur de bord, de rétroviseurs électriques et d'antibrouillard. Des tapis de confort en Shetland optionnels agrémentent l'habitacle, les cendriers sont intacts car le propriétaire est non fumeur et son carnet d'entretien est à jour. Les roues fils ont été commandées à l'usine en première monte et elle est pourvue de tous ses manuels.

When Jaguar unveiled its new look in 1968, the XJ6 equipped with the traditional Jaguar inline six, enthusiasts began to dream of a more prestigious car as designed by Sir William Lyons over more sophisticated mechanicals. This would be the only V12-engined saloon in the world, when launched in 1972. From 1981, there was a 'revolution' under the hood of the Jaguar XJ12 and the Daimler Double Six. In response to criticisms, especially on the gas guzzling nature of the V12, Jaguar completely overhauled its flagship engine. New pistons and cylinder heads with the Fireball-May technology helped pump up power close to 300bhp. The new V12 were branded HE "High Efficiency". The results were convincing and Series III V12 continued in production till 1992, along with the more modern XJ40. The car for sale, supplied by Garage Wilson is of French origin and the odometer reads just 77,900 km. It is equipped with a power sunroof, cruise control, air conditioning, a trip computer, electric mirrors and fog lamps. The comfortable mats are optional Shetlands and the ashtrays are intact because the owner is a non-smoker, plus the maintenance log is fully updated. This car's alloy wheels were ordered directly from the factory as original equipment, and the car comes with all the manuals.



**Sans titre
de circulation**
Not registered
Châssis n°171028
Moteur n°4795014

- Carrosserie intéressante
- Sympathique projet !
- *Interesting coachwork*
- *A nice project !*

€ 6.000 – 10.000
Sans réserve
No reserve

1929 FORD A PHAÉTON

A la fin de l'année 1926, les ventes de la Ford T, lancée 18 ans plus tôt, continuaient de diminuer, malgré des prix continuellement revus à la baisse. Cependant, il était hors de question pour Henry Ford de remplacer, pour l'instant, le fameux modèle T. La production de la T s'arrêta en mai 1927, et celle du nouveau modèle A débuta en octobre. C'est une voiture plus complexe que la T, plus puissante mais aussi plus confortable avec un 4 cylindres à soupapes latérales de 3285 cm³, développant 40 cv à 2200 tr/mn, une boîte de vitesses à train de pignons baladeurs contrairement au système planétaire de la T, et des freins à tambours à tringles sur les 4 roues, elles-mêmes à rayons métalliques soudés.

Le modèle présenté, d'origine Argentine, est un phaéton 5 places en conduite à droite, repeint en bleue, ailes noires, intérieur en vinyle noir refait et capote noire. Les planchers en bois intérieurs et ceux des marchepieds sont refaits également. Le vendeur nous indique qu'il ne connaît pas l'état de fonctionnement du moteur mais qu'il était repeint dans sa couleur verte d'origine. L'ensemble paraît en bon état mais nous avons constaté l'absence de démarreur, de filtre à air et de bouchon de radiateur. Ce classique Torpédo nécessite un peu de soin avant de reprendre la route mais reste une très bonne base.



At the end of 1926, sales of the Ford T, launched some 18 years earlier, continued to decline, despite prices that were continually lowered. It was out of the question for Henry Ford to replace the celebrated model T at that point. Production of the Model T ceased in May 1927, and began for the Model A in October. The A is a more complex car than the T, offering greater power and more comfort. It featured a 3,285 cc four-cylinder side-valve engine with 40 bhp at 2,200 rpm, a gearbox with sliding pinions unlike the T's planetary gear transmission, all round drum brakes with rods and steel welded-spoke wheels.

The model offered, originally from Argentina, is a RHD 5-seater phaeton, repainted in blue with black wings, black hood and black vinyl interior that has been replaced. The interior wooden floor and running boards have also been replaced. The vendor informs us that he is unaware of the condition of the engine, but that it was repainted in the original green colour. The vehicle appears to be in good overall condition, but we are aware that various parts are missing including the starter, air filter and radiator cap. This classic model A will require some careful attention before taking to the road, but offers a very good base for restoration.



Titre de circulation anglais V5

English title V5

N° de châssis :

STSLHAWK93027

N° de moteur : 10A32521

- Très belle réalisation, proche de la vraie
- Fiable, facile à entretenir
- Voiture extrêmement amusante à conduire

- *Very nice achievement, close to the original*
- *Reliable, easy to maintain*
- *An extremely fun car to drive*

€ 35.000–45.000

1972 HAWK 289- RÉPLIQUE D'AC COBRA 289

La société Hawk Cars Ltd, basée dans le Sussex, commercialise des répliques de la légendaire AC Cobra sous la forme la plus séduisante, la 289. En effet, les répliques des autres fabricants sont toujours basées sur le modèle 427, beaucoup moins pur de ligne. La qualité de la réalisation a fait que ce constructeur a été admis à l'«ASC» association of specialist car manufacturer »

Le moteur Range Rover de 3.9 l est accouplé à une boîte manuelle à 5 rapports de Rover Vitesse et à un pont de MGB, avec différentiel autobloquant « Quaife ». Les composants de suspensions proviennent de chez Jaguar. Cette AC est très proche de la réalité et le souci du détail a été apporté à la carrosserie à la sellerie en cuir noir, au tableau de bord et à ses instruments Smith, même jusqu'au logement de la roue de secours, identique à l'original. La sellerie est soigneusement montée par les employés d'AC cars. Elle est équipée de sa capote, de déflecteurs latéraux en verre amovibles, de pare soleil en plexiglas vert du plus bel effet. Cette AC est prête à vous emmener sur les routes à toutes allures ou bien tranquillement sur un filet de gaz, au son du doux feulement de son V8 gorgé de chevaux. Afin d'obtenir une carte grise française, une réception à titre isolé auprès de la DREAL sera nécessaire ainsi qu'un contrôle technique.



The company Hawk Cars Ltd, based in Sussex, sells replicas of the legendary AC Cobra in its most attractive form, the 289. In fact, the replicas of other manufacturers are always based on the 427 model, which is much less pure in line. The quality of the achievement is that this constructor was admitted to the "ASC combination of specialist car manufacturer".

The Range Rover 3.9 L engine is mated to a manual 5-speed gearbox with a Rover MGB rear axle, with locking differential from "Quaife". The suspension components are from Jaguar. This AC is very realistic and the attention to detail that has been given to the body and the black leather upholstery, the dashboard and its Smith instruments, even to housing of the spare wheel, are all identical to the original. The upholstery has been carefully stitched by the ex-employees of AC. The car comes equipped with its top, side deflector removable glasses, Plexiglas visor all of which look great. This AC is ready to take you on to the road quietly or on a light throttle, the sound of the soft growl of its horse drenched V8.

To obtain French registration, a receipt from DREAL will be necessary, as well as technical control.



**Carte grise française
French title**

Châssis n°
SAXXNNAYNBD0444045
Moteur n°
12A2EF77237893

- Etat exceptionnel
- La citadine Classique Chic
- Rare dans cet état

- *Superb condition*
- *The classic Chic city car*
- *Rare in this condition*

€ 10.000 – 15.000

1992 AUSTIN MINI COOPER 1.3 INJECTION

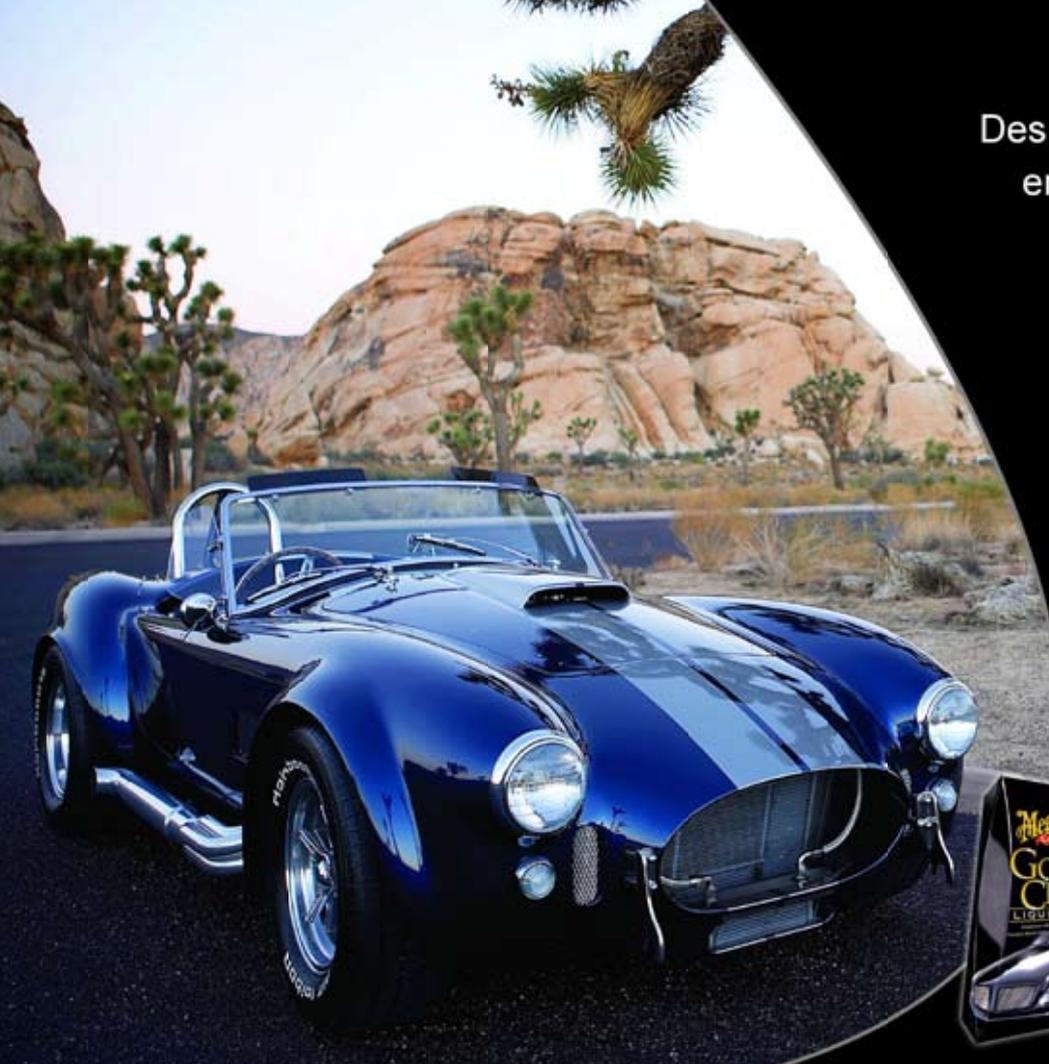
De conception géniale, avec son moteur transversal avant et ses roues aux quatre coins d'une courte carrosserie, la Mini va acquérir ses lettres de noblesse en remportant le Rallye de Monte Carlo 1965, première d'une très longue série de victoires en de multiples disciplines du sport automobile, tant sur route que sur circuit. Lors de sa longue carrière, la Mini est commercialisée sous diverses formes y compris les fameuses Cooper et Cooper S, très appréciées des amateurs de petites bombes ayant du répondant. En 1991, Rover décide de relancer à nouveau cette automobile de légende avec une Mini Cooper version 1 275 cm3. Le mythe est décidément immortel...

La voiture de la vente, vendue neuve par le garage Boursault à Paris, à été restaurée par les ateliers Foch à Saint Cloud et modifiée avec les extensions d'aile des dernières Coopers S. Elle se présente dans un état proche du neuf, équipée de jantes de 13" et de pneus Yokohama A539, d'un grand toit ouvrant Britax, de vitres teintées et d'une radio CD Kenwood. L'échappement est neuf et elle est munie de son carnet d'entretien et de son manuel de bord.

A brilliant design, with its transverse front-engined set-up and a wheel at each corner on a short body, the Mini earned its reputation by winning the 1965 Monte Carlo Rally, the first of a very long list of victories in different disciplines of the sport, on road and track. Throughout its long career, the Mini has been produced in many different forms including the famous Cooper and Cooper S. It fell out of favour at the start of the 1980s, giving way to the Metro that never managed to achieve the same level of success, however. Then, in 1989, thirty years after it was launched, with a design that hadn't aged a bit, Austin launched two special versions styled on the Cooper. The legend continues...

This particular car was sold new in Paris by garage Boursault and was restored by "Les ateliers Foch" in Saint Cloud where they updated the body by adding the fender flares from the last Cooper S model and the 13" inch wheels fitted with Yokohama A539 tires. It is equipped with a large Britax sunroof, tinted windows and a Kenwood CD stereo. The exhaust is new and it comes with its owner's manual and maintenance book.





Des millions de passionnés
entretiennent la beauté de
leur voiture avec Meguiar's

Et vous ?



CEUX QUI CONNAISSENT L'AUTOMOBILE...
CONNAISSENT MEGUIAR'S!



Recherchez Meguiar's, pour un conseil d'expert, un échantillon gratuit, un catalogue ou l'adresse du distributeur
le plus proche, en appelant le 0 20 30 30 30 ou visitez notre site: www.meguiars.fr

MERCURY FOUR SEDAN, 1951
Customisée par Ron Flam
Exposée au best of SEMA Show 2009 – Las Vegas
Est. : 60 000 – 70 000 €



IT'S ONLY ROCK'N'ROLL
PLUS DE 350 LOTS DÉDIÉS À LA CULTURE ROCK

JEUDI 7 NOVEMBRE 2013 À 19H
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • PARIS VIII^E

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

Exposition à Paris:
Samedi 2 novembre, 11h – 18h
Dimanche 3 novembre, 14h – 18h
Lundi 4 novembre, 11h – 19h
Mardi 5 novembre, 11h – 19h
Mercredi 6 novembre, 11h – 19h

Catalogue:
Sur demande et en ligne sur
www.artcurial.com

Contact:
Karine Castagna
33 1 42 99 20 28
keastagna@artcurial.com

ARTCURIAL
MOTORCARS



RETROMOBILE 2014
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENTE OFFICIELLE DU SALON

**CONTACTEZ-NOUS POUR
INSCRIRE VOTRE AUTOMOBILE**

1975 CITRÔEN SM MYLORD
PAR CHAPRON
Un des six exemplaires construit
Première main

ARTCURIAL
MOTORCARS



RETROMOBILE 2014
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENTE OFFICIELLE DU SALON

**CONTACTEZ-NOUS POUR
INSCRIRE VOTRE AUTOMOBILE**

1953 FERRARI 166 MM
BARCHETTA PAR OBLIN
CHASSIS 0300M



PANORAMA - LA CITÉ, 1997 (détail)
Acrylique, crayon

FRANÇOIS SCHUITEN

TRENTE ANS D'AVENTURES EN IMAGES • TRENTE ORIGINAUX COULEUR

VENTE AUX ENCHÈRES JEUDI 24 OCTOBRE 2013 À 19H
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • PARIS VIII^E

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

Exposition à Paris:
Du lundi 21 au mercredi 23
octobre 2013, de 11h à 19h

Catalogue:
Sur demande et en ligne sur
www.artcurial.com

Contact:
Lucas Hureau
+ 33 1 42 99 20 11
lhureau@artcurial.com

ROLEX
DAYTONA PAUL NEWMAN
Chronographe bracelet
en acier. Cadran, boîtier
et mouvement signés.
Vendue 58 800 € à Monte-Carlo

VENTE EN PRÉPARATION
**HORLOGERIE
DE COLLECTION**

MARDI 17 DÉCEMBRE 2013
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • PARIS VIII^E

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN



Si vous souhaitez inclure
un lot dans cette vente,
contactez:
Marie Sanna-Legrand
+33 (1) 42 99 16 41
msanna@artcurial.com

CONDITIONS GÉNÉRALES D’ACHAT

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 312-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l’acquéreur. Les apports entre Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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.

1– Le bien mis en vente

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d’un fait.

c) Les indications données par Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n’implique nullement qu’un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé.

Inversement la mention de quelque défaut n’implique pas l’absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l’intérieur de la fourchette d’estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie.

Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies ; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondissements 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-Briest-Poulain-F. Tajan, avant la vente, afin de permettre l’enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve d’interdire l’accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s’engage à régler personnellement et immédiatement le prix d’adjudication augmenté des frais à la charge de l’acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d’un tiers, acceptée par Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan.

e) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d’un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente.

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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 Briest Poulain F Tajan pourra accepter gracieusement d’exécuter des ordres d’enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie et qu’elle aura acceptés. Si le lot n’est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 72h. Si Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reçoit plusieurs ordres pour des montants d’enchères identiques, c’est l’ordre le plus ancien qui sera préféré.

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan, 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-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve le droit de ne délivrer le lot qu’après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins les enchères ne pourront être portées en devises, et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité de Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan.

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 :

Automobilia
• 25 % + TVA au taux en vigueur

Automobiles de collection
• De 1 à 600 000 € : 17 % + TVA au taux en vigueur
• Au-delà de 600 000 € : 11 % + TVA au taux en vigueur

b) Seule l’authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

c) 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.

d) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

e) Compte tenu de l’éventuelle évolution de l’état des automobiles, comme il est dit en **e)**, il est précisé que les fourchettes de prix ne sont données qu’à titre strictement indicatif et provisoire. En revanche, les estimations seront affichées au début de l’exposition et, s’il y a lieu, corrigées publiquement au moment de la vente et consignées au procès-verbal de celle-ci.

f) 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.

g) Lots en provenance hors CEE : (indiqués par un ○). Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d’ajouter la TVA à l’import, (7 % ou 19,6% du prix d’adjudication).

h) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l’import) peuvent être rétrocédées à l’adjudicataire sur présentation des justificatifs d’exportation hors CEE. Un adjudicataire CEE justifiant d’un n°de TVA Intracommunautaire sera dispensé d’acquitter la TVA sur les commissions.

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.

j) Lenlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 20 octobre 2013 après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

k) Les véhicules n’ayant pas été retirés par les acheteurs le dimanche 20 octobre 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.

l) Les acheteurs doivent s’assurer qu’ils ont tous les documents, ainsi que les clés, 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.

m) 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.

n) 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 900 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).

o) Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan dispose d’un droit d’accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

p) Il appartiendra à l’adjudicataire de faire assurer le lot dès l’adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, dans l’hypothèse où son 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-Briest-Poulain-F. Tajan serait avérée insuffisante.

q) 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-Briest-Poulain-F. Tajan pourra facturer à l’acquéreur des frais d’entretien 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l’adjudicataire défaillant. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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.

r) Les achats qui n’auraont pas été retirés dans les sept jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l’adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

s) 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères

5– Prémption de l’État français

L’état français dispose d’un droit de prémption 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 prémption dans les 15 jours. Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la prémption par l’état français.

6– Propriété intellectuelle – reproduction des œuvres

Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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-Briest-Poulain-F. Tajan 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 – Retrait des lots

L’acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan 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.

8 – 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.

9 – Compétences législative et juridictionnelle

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l’occasion des prisesées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l’adjudication ou de la priseé. 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 Briest-Poulain-F.Tajan participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s’assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire :

Neuflize OBC ABN AMRO

CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L312-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan acts as the agent of the seller who contracts with the buyer. The relationships between Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

1 – Goods for auction

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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 Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan by 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 estimations can be provided in several currencies ; the conversions may, in this case or, be rounded off differently than the legal rounding

2 – The sale

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, 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-Briest-Poulain-F.Tajan may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan which have been deemed acceptable. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is entitled to request a deposit which will be refunded within 48hours after the sale if the lot id not sold to this buyer. Should Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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 or publicly modified before the sale.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will conduct auction sales at his discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration.

No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made.In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan as guidance. Nevertheless, the bidding cannot be made in foreign currency and Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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 the following costs and fees/taxes:

Automobilias
• **25 % + current VAT**

Classic cars
• **From 1 to 600 000 € : 17 % + current VAT**
• **Over 600 000 € : 11 % + current VAT**

b) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, taking into consideration the possible reservations made the description.

c) 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.

d) For administrative reasons, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

e) Considering the possible evolution of the condition of the cars, as stated under c), it is specified that the price ranges are given strictly for informational purposes and on a provisional basis. Now, the estimations will be put out at the beginning of the exhibition and if need be, corrected publicly at the time of the sale and recorded in the minutes thereof.

f) 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 non-circulating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

g) Lots from outside the EEC : (identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (7 % or 19,6 % of the hammer price).

h) The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EEC. An EEC purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.

i) The buyer has the burden and the exclusive responsibility for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

j) The removal of vehicles must absolutely take place by Sunday 20 october 2013, at the latest.

k) Storage of cars that have not been collected on Sunday 20 october 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.

l) Buyers must satisfy themselves that they have collected all relevant log books, documents and keys relating to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

m) Cars with 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.

n) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means :

- In cash : up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 euros, 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 KBis dated less than 3 months (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).

o) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

p) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, 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-Briest-Poulain-F.Tajan would prove insufficient.

q) 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan also reserves the right to set off any amount Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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.

r) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will be authorized to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

s)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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan shall bear no liability/ responsibility whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5 – Pre-emption of the French state

The French state in 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-Briest-Poulain-F.Tajan will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

6 – Intellectual Property Right – Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan 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-Briest-Poulain-F.Tajan 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 – Removal of purchases

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan assumes no liability for any damage items which may occur after the sale.

All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

8 – 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.

9 – 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 Briest-Poulain-F.Tajan applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank Partner :



ARTCURIAL BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
T. +33(0)1 42 99 20 20
F. +33(0)1 42 99 20 21
E. contact@artcurial.com
www.artcurial.com

SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

REPRÉSENTATIONS A L'ETRANGER

Belgique
Vinciane de Traux
5, avenue Franklin Roosevelt
B – 1050 Bruxelles
+32 (0)2 644 98 44
vdtraux@artcurial.com

Chine
Jiayi Li
798 Art District, No 4 Juxianqiao Lu
Chaoyang District – Beijing 100015
+86 137 01 37 58 11
hjiay17@gmail.com

Italie
Gioia Sardagna Ferrari
Palazzo Crespi – Corso Venezia, 22
I – 20121 Milano
+39 02 86 337 813
gsardagnaferrari@artcurial.com

REPRÉSENTATION EN FRANCE

Bordeaux
Marie Janoueix
Hôtel de Gurchy
83, Cour des Girondins – 33500 Libourne
+33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président

Fabien Naudan, Vice-Président

Directeur associé senior
Martin Guesnet

Directeurs associés

Stéphane Aubert, Emmanuel Berard, Olivier Berman
Isabelle Bresset, Matthieu Fournier, Bruno Jaubert,
Matthieu Lamoure

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général: Axelle Givaudan

Relations clients:

Marie Sanna-Legrand, **20 33**
Karine Castagna, **20 28**
Alma Barthélemy, **20 48**

Marketing, Communication et Activités Culturelles

Directeur: Carine Decroi
Morgane Delmas, Julie Jonquet-Caunes

Comptabilité et administration

Directeur: Joséphine Dubois
Comptabilité des ventes
Marion Carteirac, Sandrine Abdelli, Vanessa Favre,
Justine Lamarre, Léonor de Ligondés

Comptabilité générale:

Virginie Boisseau, Marion Bégat, Sandra Margueritait,
Mouna Sekour

Gestion des ressources humaines : Isabelle Chénais

Logistique et gestion des stocks :

Directeur: Éric Pourchot
Rony Avilon, Mehdi Boucekout, Denis Chevallier,
Julien Goron, Joël Laviolette, Vincent Mauriol,
Lal Sellahannadi

Transport et donane :

Direction: Roman Massart, **16 57**
Marine Viet

ORDRE D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Direction : Elodie Landais, 20 51
Diane Pellé, Ralf Jaglin, Kristina Vrzests
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES

Direction : Géraldine de Mortemart, **20 43**
Isaure de Kervenoael

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan, Hervé Poulain,
Isabelle Boudot de La Motte, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux, Matthieu Fournier,
Astrid Guillon

ARTCURIAL TOULOUSE JACQUES RIVET

Commissaire-priseur: Jacques Rivet,
8, rue Fermat, 31000 – Toulouse
+33 (0)5 62 88 65 66
j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL DEAUVILLE

32, avenue Hocquart de Turtot.
14800 Deauville
+33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

ARTCURIAL LYON MICHEL RAMBERT

Commissaire-priseur: Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin
69008 Lyon
+33 (0)4 78 00 86 85
mrambert@artcurial-lyon.com

ARTCURIAL MARSEILLE STAMMEGNA ET ASSOCIÉS

22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille
contact : Inès Sonnevillle, **16 55**
isonnevillle@artcurial.com

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général: Nicolas Orlowski

Vice Présidents : Francis Briest, Hervé Poulain

Conseil d'administration

Francis Briest, Olivier Costa de Bearegard, Nicole Dassault,
Laurent Dassault, Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert,
Nicolas Orlowski, Michel Pastor, Hervé Poulain

Comité de développement

Président: Laurent Dassault, S.A. la princesse Zahra Aga Khan,
Francis Briest, Guillaume Dard, Laurent Dassault,
Daniel Janicot, Serge Lemoine, Delphine Pastor,
Michel Pastor, Bruno Pavlovsky, Hervé Poulain,
François Tajan

DÉPARTEMENTS D'ART

ART IMPRESSIONNISTE ET MODERNE

Directeur associé: Bruno Jaubert
Directeur Europe Centrale: Caroline Messensee
Spécialiste Italie: Gioia Sardagna Ferrari
École de Paris, 1905-1939 :
Expert: Nadine Nieszawer

Spécialiste junior-Catalogueur: Priscilla Spitzer
Spécialiste junior: Tatiana Ruiz Sanz
Recherche et certificat: Jessica Cavalero
Historienne de l'art: Marie-Caroline Sainsaulieu
Administrateurs:Florent Wanecq, **20 63**
Alexia de Cockborne, **16 21**

ART ABSTRAIT ET CONTEMPORAIN

Directeur associé senior: Martin Guesnet
Directeur Art Abstrait: Hugues Sébilleau
Spécialiste senior: Arnaud Oliveux
Directeur Europe Centrale: Caroline Messensee
Spécialiste Italie: Gioia Sardagna Ferrari
Spécialiste: Florence Latieule
Recherche et certificat: Jessica Cavalero
Administrateur: Sophie Cariguel, **20 04**

ORIENTALISME

Directeur associé: Olivier Berman
Administrateur: Alexia de Cockborne, **16 21**

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES

Expert: Isabelle Milsztein
Catalogueur et administrateur: Julie Hottner, **20 25**

ART DÉCO

Expert: Félix Marcilhac
Spécialiste: Sabrina Dolla, **16 40**
Recherche et documentation: Cécile Tajan

DESIGN

Directeur associé: Emmanuel Berard

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIIIIE ET XIXE SIÈCLE

Directeur associé: Isabelle Bresset
Céramiques, expert: Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts: S.A.S. Déchaut-Stetten, Marie de Noblet
Catalogueur: Filippo Passadore,
Administrateur: Gabrielle Richardson, **20 68**

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIXE SIÈCLE

Directeur associé: Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts: Bruno et Patrick de Bayser
Estampes anciennes, expert: Antoine Cahen
Sculptures, expert: Alexandre Lacroix
Tableaux anciens, expert: Cabinet Turquin
Catalogueur: Elisabeth Bastier
Administrateur: Alix Fade, **20 07**

ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIXE SIÈCLE

Directeur associé: Olivier Berman
Administrateur: Tatiana Ruiz Sanz, **20 34**

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Expert: Robert Montagut
Contact: Isabelle Boudot de La Motte, **20 12**

LIVRES ET MANUSCRITS

Expert: Olivier Devers
Spécialiste: Benoît Puttemans, **16 49**
Administrateur: Lorena de las Heras

ART TRIBAL

Expert: Bernard de Grunne
Administrateur: Florence Latieule, **20 38**

ARTS D'ASIE

Expert: Philippe Delalande
Contact: Isabelle Bresset, **20 13**

ARCHÉOLOGIE DE L'ORIENT ET ARTS DE L'ISLAM

Expert: Anne-Marie Kevorkian
Contact: Isabelle Bresset, **20 13**

ARCHÉOLOGIE

Expert: Daniel Lebeurrier
Contact: Isabelle Bresset, **20 13**

BIJOUX

Directeur: Julie Valade
Expert: S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateurs: Marianne Balse, **20 52**
Laetitia Merendon, **16 30**, Laura Mongeni, **16 30**

MONTRES

Expert: Romain Réa
Administrateur: Laetitia Merendon, **16 30**

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Directeur associé: Matthieu Lamoure
Spécialiste: Pierre Novikoff,
Consultant: Frédéric Stœsser
Clerc: Antoine Mahé, **20 62**
Administrateurs: Iris Hummel, **20 56**, Anne-Claire Mandine

AUTOMOBILIA, AÉRONAUTIQUE, MARINE

Directeur associé: Matthieu Lamoure
Direction: Sophie Peyrache, **20 41**
Expert automobilia: Estelle Prévot-Perry

BANDES DESSINÉES

Expert: Éric Leroy, **20 17**
Administrateur: Lucas Hureau, **20 11**

VINS ET SPIRITUEUX

Experts: Laurie Matheson, **16 33**, Luc Dabadie, **16 34**
Administrateur: Marie Calzada
vins@artcurial.com

VINTAGE ET COLLECTIONS

Spécialiste: Cyril Pigot, **16 56**
Spécialiste Junior: Éva-Yoko Gault, **20 15**

VENTES GÉNÉRALISTES

Spécialiste: Isabelle Boudot de La Motte, **20 12**
Spécialiste junior mode et vintage :
Élisabeth Telliez, **16 59**
Administrateurs: Juliette Leroy, **20 16**
Mathilde Neuve-Eglise, **20 70**

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

Expert: Gaëtan Brunel et Bernard Bruel
Administrateur: Juliette Leroy, **20 16**

INVENTAIRES

Directeur associé: Stéphane Aubert
Consultant: Jean Chevallier
Clers: Inès Sonnevillle, **16 55**, Astrid Guillon, **20 02**
Administrateur: Marie-Bénédicte Charreyre, **20 18**

VENTES PRIVÉES IMPRESSIONNISTE, MODERNE, CONTEMPORAIN,

Constance Boscher, **20 37**

Tous les emails des collaborateurs d'Artcurial Briest - Poulain - F.Tajan, s'écrivent comme suit: initiale du prénom et nom @artcurial.com, par exemple: agivaudan@artcurial.com

Les numéros de téléphone des collaborateurs d'Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan, se composent comme suit: **+33 1 42 99 xx xx**

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN



ARTCURIAL
MOTORCARS