

**RETROMOBILE 2015
BY ARTCURIAL MOTORCARS
COLLECTION BAILLON**

VENDREDI 6 FÉVRIER 2015
SALON RETROMOBILE HALL 2.1





546 LV 79

267 CMP 9

ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris

RÉTROMOBILE 2015
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENTE N° 2651

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

Commissaire-Preiseur / *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

Spécialiste / *specialist*

Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32

Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92

pnovikoff@artcurial.com

Antoine Mahé

Spécialiste junior/*junior specialist*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62

Mobile : +33 (0)6 47 65 64 04

amahe@artcurial.com

Frédéric Stoesser

Consultant

Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38

Mobile : +33 (0)6 11 31 86 00

fredstoesser@yahoo.fr

Relations clients, administration :

Iris Hummel,

Directeur des opérations

et de l'administration/

director of operations and

administration

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56

Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58

ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine

Administrateur/*administrator*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73

acmandine@artcurial.com

Contact pendant l'exposition /

Contact during viewing

Tél. : +33 (0)1 57 25 20 03

Fax : +33 (0)1 57 25 20 18

EXPOSITIONS PUBLIQUES /
PUBLIC VIEWING

SALON RÉTROMOBILE HALL 1 + 2.1

Mercredi 4 février 2015: 10h – 22h

Jeudi 5 février 2015: 10h – 19h

Vendredi 6 février 2015: 10h – 12h

Wednesday 4 February 2015: 10am – 10pm

Thursday 5 February 2015: 10am – 7pm

Friday 6 February 2015: 10am – 12pm

VENTES / AUCTIONS

SALON RÉTROMOBILE HALL 2.1

AUTOMOBILIA

Vendredi 6 Février 2015: 11h

Friday 6 February 2015: 11am

COLLECTION BAILLON

Vendredi 6 Février 2015: 14h

Friday 6 February 2015: 2pm

RÉTROMOBILE

BY ARTCURIAL MOTORCARS

Vendredi 6 Février 2015: 17h

Friday 6 February 2015: 5pm

Comptabilité des ventes / *Accounting*

Marion Dauneau Carteirac,

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44

Fax: +33 (0)1 42 99 20 22

mdauneau@artcurial.com

Ordres d'achat / *Bids office*

Thomas Gisbert de Callac,

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51

Fax: +33 (0)1 42 99 20 60

bids@artcurial.com

Catalogue online / *Online catalogue*

www.artcurial.com/motorcars

Photographie couverture / cover:

Photo Edward Quinn © edwardquinn.com

**LIVRAISON ET STOCKAGE (LOTS 1 – 59)
COLLECTION BAILLON**

La plupart des voitures de la collection Baillon ne sont pas roulantes et nécessitent un chargement latéral dans un camion spécifique à l'aide d'un chariot élévateur à fourches rallongées. Il incombera à l'acheteur de venir avec un camion adapté au chargement latéral des voitures afin de procéder au retrait.

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront impérativement informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement sur place se fera uniquement sur rendez-vous le lundi 9 février 2015 après règlement intégral des lots.

Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 9 février 2015 seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 340 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir de mercredi 11 février 2015 uniquement sur rendez-vous pris minimum 24 heures en avance. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 12 février 2015 inclus et s'élèvent ensuite à 35 € HT par jour et par voiture.

Un forfait de 120 € HT, incluant la manutention et le chargement dans le camion, devra être réglé avec les frais de stockage directement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

Il incombera à l'acheteur de s'assurer de la présence d'un équipement spécifique (type manitou...) lors du déchargement des véhicules à destination.

LIVRAISON ET STOCKAGE (LOTS 101 - 217)

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 9 février 2015 après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir du mardi 10 février 2015. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 12 février 2015 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000€ nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Artcurial et peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

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

**DELIVERY AND STORAGE (LOTS 1 – 59)
BAILLON COLLECTION**

The majority of cars in the Baillon collection do not drive and will require side loading in a specific truck with the aid of a fork lift truck with extended forks. It will be the buyer's responsibility to come with a truck adapted for side-loading of motor cars in order to proceed with the removal.

It is imperative that buyers wishing to collect their vehicles directly from the show inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department on the day of the sale. Collection on site will only take place by prior arrangement on Monday 9 February 2015 after full payment has been made.

Cars that have not been collected on Monday 9 February 2015 will be shipped to a secured storage place at the cost of €340 + VAT per car and can be collected from Wednesday 11 February 2015, only by prior arrangement at least 24 hours in advance.

Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 12 February 2015 and will then be charged at € 35 + VAT per day and per car. A fee of € 120 + VAT, to include handling and loading into the truck must be paid with the storage costs on site by cheque, cash, credit card or beforehand by bank transfer.

It will be the buyer's responsibility to ensure the presence of the correct equipment for unloading the vehicles at their destination.

DELIVERY AND STORAGE (LOTS 101 - 217)

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the show must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. The removal of vehicles must take place on Monday 9 February 2015 after full payment.

Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of € 250 + VAT per car and can be collected from there from Tuesday 10 February 2015. Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 12 February 2015 and will then be charged at € 25+ VAT per day. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

DIVERS

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

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

ADRESSE / ADDRESS

Salon Rétromobile
Paris Expo – Porte de Versailles
75015 Paris
www.retromobile.com



Mardi 30 septembre 2014

Cette date restera à jamais gravée dans la tête de Pierre et de la mienne. Quel merveilleux cadeau dans une carrière que de découvrir un tel trésor ! Difficile à y croire même, face à la réalité. De la California cachée dans un vieux garage aux carcasses mécanomorphes éparpillées dans le parc d'une propriété en pleine campagne française...comment aurions-nous pu imaginer un jour, au XXIème siècle?...

Des manteaux de poussière recouvrant les carrosseries aux insectes multicolores ayant tissé leur toile au milieu des selleries éteintes, cette journée fut changée en rêve éveillé, presque irréel. Des années durant, nos routes les ont croisées sans jamais sentir l'atome suprême des mécaniques endormies. Nous avions humés ce même vent, celui qui avait caressé les robes de ces belles assoupies, celui qui avait parcouru des centaines de kilomètres pour venir à nous...mais nous n'avions pas été suffisamment attentifs peut-être... Et pourtant, ce jour-là arriva comme une étincelle dans une vie professionnelle.

Pierre et moi sommes des fils de profs...bercés par la passion du métier, celui qui transmet, celui qui raconte, celui qui sublime parfois... Ce jour-là, sans artifice, tout est là, offert à notre destin, à notre cœur. Ce rêve de découverte restait presque inavouable car inimaginable et puis la porte s'ouvre, les visages s'illuminent, les regards s'échangent et puis l'émotion, sincère et indestructible... la vérité, simplement.

Pour cette édition 2015 du Salon Rétromobile, nous espérons transmettre à chaque visiteur toute l'émotion qui nous a submergé ce jour-là. Comment passer à côté d'une telle occasion de vous offrir ce bonheur, à vous passionnés?

Nous tenions à remercier par ses mots la famille Baillon pour leur confiance, leur gentillesse et leur amitié dans cette belle aventure.

Nous tenions à remercier tous ceux qui ont vibré lors de la sortie médiatique de cette fabuleuse découverte grâce au travail exceptionnel des photographes : Rémi Dargegen sur place, Christian Martin in situ et pour ses prises de vue au Studio Virage, l'équipe de tournage Red Line Production pour son film qui a fait le tour du monde, Dirk de Jaeger pour les photographies studio du catalogue et toutes les équipes médias qui ont su transmettre l'émotion au plus large lectorat. Aussi, nous remercions le travail considérable de notre équipe logistique. Enfin, merci par avance à tous les acquéreurs de ces beautés qui mettront tout leur cœur et leur passion dans la préservation d'un trésor automobile hors-norme ; ce trésor qui ne serait plus là aujourd'hui sans son sauvetage, réalisé par Roger Baillon et son fils Jacques, des années 1950 à 1970.

Matthieu Lamoure & Pierre Novikoff

Tuesday 30 September 2014

This date will remain etched in my mind and that of Pierre forever. What a wonderful gift to discover such a treasure during one's career! It was hard to believe, when faced with the reality. From the California hidden in an old garage to the ‘mécanomorphes’ carcasses scattered around the grounds of a property in the middle of the French countryside...how could we have imagined such a day, in the 21st century ?...

The layers of dust clothing the bodies of these multicoloured insects with webs woven across the faded upholstery, this day turned into a waking dream that didn't seem to be connected to reality. Across the years, our paths had crossed without ever being aware of the extraordinary presence of these sleeping mechanical creatures. We have inhaled the same wind that also caressed the bodies of these dormant beauties, and travelled hundreds of kilometres to reach us...but perhaps we weren't sufficiently aware...And yet, this day arrived like a spark lighting up one's professional life.

Pierre and I are sons of teachers...raised by the passion of this profession, one that communicates, that relates, that can sometimes enrich... That day, in reality, it was all there, presented to us, to our hearts, it was our fate. This dream discovery remained almost unreal because it was unimaginable and then the door opened, faces lit up, looks exchanged and finally there was emotion, sincere and indestructible....quite simply, the truth.

For the 2015 edition of the Retromobile Salon, we hope to transmit to every visitor a sense of the emotion that overwhelmed us that day. How could we pass by the opportunity to offer you, the enthusiasts, a taste of this joy?

We want to thank the Baillon family for their trust, their kindness and their friendship in this great adventure.

We also want to thank those who have responded to the release of this fabulous discovery in the media helped by the outstanding work of the photographers : Rémi Dargegen on site, Christian Martin on site and also for his shots at Studio Virage, the film crew of Red Line Production for their film that has travelled the world, Dirk de Jaeger for the studio photographs for the catalogue, and for all the media teams who have conveyed the emotion to the widest audience.

Also, we would like to thank the hard work of our logistics team.

Finally, thank you in advance to all the buyers of these beautiful machines who will put their heart and soul into preserving a totally extraordinary automobile treasure; the treasure that wouldn't be here today if it hadn't been rescued by Roger Baillon and his son Jacques, during the 1950s to 1970s.

Matthieu Lamoure & Pierre Novikoff

INDEX

A-C

AMILCAR C8 BERLINE	25
AMILCAR CGSS BIPLACE SPORT	26
ARIÈS TYPE CC4S COACH	24
AUDI FRONT 225 CABRIOLET	22
BALLOT BERLINE DE VOYAGE CHAPRON	18
BARRÉ TORPÉDO	10
BERLIET VIGB 10 HP TAXI COUPÉ-CHAUFFEUR	19
BERLIET VRC 12 HP LIMOUSINE	20
BUGATTI 57 VENTOUX	40
CITROËN TYPE C5 HP TORPÉDO "TRÉFLE"	14

D

DELAGE D6-11 S COACH	38
DELAGE D8-15 S COACH AUTOBINEAU	39
DELAHAYE 135 COACH CHAPRON	41
DELAHAYE 135 M CABRIOLET FAGET-VARNET	11
DELAHAYE 235 COACH CHAPRON "USINE"	37
DELAHAYE 235 COACH CHAPRON	48
DELAHAYE 235 COACH CHAPRON	12
DELAHAYE GFA 148 L LIMOUSINE GUILLORÉ	49
DELAHAYE TYPE 43 CAMION-PLATEAU	2
DELAHAYE TYPE 43 COUPÉ-CHAUFFEUR AUDINEAU	13
DELAUNAY BELLEVILLE TYPE VL8 LIMOUSINE	23

F-J

FACEL VEGA EXCELLENCE	15
FERRARI 250 GT SWB CALIFORNIA SPIDER	59
FERRARI 308 GTSI QUATTROVALVOLE	55
FERRARI MONDIAL 3,2 L CABRIOLET	56
FERRARI 400 GT	57
HISPANO SUIZA H6B CABRIOLET MILLON GUIET	17
HOTCHKISS 686 PARIS-NICE CABRIOLET	50
INNOCENTI S CABRIOLET	53
JAGUAR TYPE S 3,4 L	52

L-P

LA BUIRE 12A TORPÉDO 12 HP	21
LAGONDA LG 45 CABRIOLET	36
LANCIA THEMA 8.32 BERLINE	54
LORRAINE-DIETRICH B3-6 TORPÉDO GRUMMER	45
LORRAINE-DIETRICH B3-6	44
LORRAINE-DIETRICH TYPE A4 TORPÉDO GRUMMER	9
MASERATI AG6 2000 GRAN SPORT FRUA	58
MATHIS EMYSIX TYPE SMO FAUX-CABRIOLET	31
PACKARD SUPER EIGHT CABRIOLET	51
PANHARD ET LEVASSOR DYNAMIC X76 COUPÉ	33
PANHARD ET LEVASSOR DYNAMIC X77 (140) BERLINE	35
PANHARD-LEVASSOR 6CS X72 LIMOUSINE	34
PORSCHE 356 SC COUPÉ	16

R-V

RENAULT 12 CV TYPE EU TORPÉDO	30
RENAULT VIVA GRAND SPORT TYPE ACX2 CABRIOLET	32
SANDFORD TYPE S CYCLECAR TROIS-ROUES	27
SINGER ROADSTER 1500	1
TALBOT M67 "11 SIX" CABRIOLET	28
TALBOT LAGO T11 CADETTE BERLINE	3
TALBOT LAGO BABY T15 LB CABRIOLET GUILLORÉ	29
TALBOT LAGO BABY T15 LB CABRIOLET GUILLORÉ	42
TALBOT LAGO T120 COACH	4
TALBOT LAGO T26 COACH	8
TALBOT LAGO T26 RECORD CABRIOLET SAOUTCHIK	43
TALBOT LAGO T26 GRAND SPORT SWB SAOUTCHIK	46
TALBOT LAGO T26 RECORD FASTBACK SAOUTCHIK	47
VOISIN TYPE C3	5
VOISIN TYPE C7 BERLINE DE VOYAGE LOUIS GALLÉ	6
VOISIN TYPE C24 LIMOUSINE	7



Roger et Jacques Baillon : collectionneurs - pionniers

Roger & Jacques Baillon: Collector-Pioneers

Roger Baillon fait partie de ceux que l'on a appelé "les collectionneurs de la première heure". Il a commencé à rassembler les voitures anciennes à la fin des années 1950, achetant sans jamais vendre. Les circonstances ont voulu que cette extraordinaire collection reste figée pendant 40 ans, à l'abri des regards.

Évidemment, tout cela ne s'est pas fait par hasard et, au départ, Roger Baillon est passionné de mécanique. Si bien que dès 1930, à l'âge de 16 ans, il délaisse l'exploitation agricole familiale pour s'engager comme apprenti dans un garage Peugeot, à Niort. Il poursuit dans l'aéronautique, suivant des cours de mécanique sur les avions, ce qui lui permet de travailler ensuite dans l'armée de l'Air et pour Air France. Grâce au pécule qu'il accumule, il rachète à la fin des années 1930 une station-service au Bourget. Elle sera malheureusement bombardée pendant la guerre, ce qui le ramène dans la région de ses parents où il se met à construire des gazogènes à charbon, pour compenser la pénurie de carburant. De fil en aiguille, il aménage un camion à gazogène et assure après la Libération le ravitaillement des épiceries du Poitou. Bricoleur de génie, il adore récupérer, réparer, modifier. A cette époque, les camions plus ou moins abandonnés ou bon marché ne manquent pas, avec les surplus de l'armée et les véhicules à bout de souffle. Roger Baillon constitue donc une petite flotte de camions aménagés par les soins de son propre atelier et se lance dans les transports. Il bénéficie notamment d'un intéressant contrat avec l'entreprise Melle-Bezons, pour laquelle il transporte des produits chimiques. Il s'essaye même à l'automobile, en construisant sur la base d'une Talbot T120 une carrosserie spéciale qu'il expose au Salon de l'Auto 1947, ce qui lui vaut d'être remarqué par Anthony Lago. Il réalise ensuite un élégant cabriolet dérivé d'une Simca Huit et qu'il nomme "L'oiseau bleu" et dont la qualité de fabrication est frappante. Vers la même époque, il fabrique un tracteur de semi-remorque à cabine avancée avant l'heure, avec une large calandre en aluminium et un gros moteur Saurer. Ce poids lourd avant-gardiste est surnommé "La Micheline" à cause de son allure profilée peu ordinaire !

Au plus fort de leur activité, les Transports Baillon comptent quelques 200 salariés et leurs camions rouge et blancs sillonnent les routes de France et d'Europe.

Roger Baillon was one of those 'collectors from the outset.' He began to collect vintage cars in the late 1950s - buying, but never selling. Circumstances dictated that his extraordinary collection would remain frozen in time and hidden from view for forty long years.

There was nothing fortuitous about all this, of course. Roger Baillon had a passion for all things mechanical from an early age. In 1930, when just 16, he quit the family agricultural estate to become an apprentice at the Peugeot garage in Niort. He became interested in aeronautics and took classes in aeroplane mechanics, then worked for the French Air Force and Air France. By the late 1930s he had saved enough money to buy a petrol station in Le Bourget, near Paris. Sadly it was bombed during World War II, forcing him back to his home region - where he began to assemble coal gas generators to offset the fuel shortage. One thing led to another and soon, after the Liberation, he was delivering supplies to groceries across the Poitou region in a gas generator lorry he had fitted out himself. He was a genius at DIY who loved to recuperate, repair and modify things. At the time, there was no shortage of cheap or abandoned lorries - some of them army surplus vehicles. Roger Baillon built up a small fleet of lorries - which he had converted in his own workshop - and entered the haulage business, bolstered by a major contract with the firm Melle-Bezons to transport chemical products. Baillon even tried his hand at automobiles, building a special body for a Talbot T120 that he showed at the Paris Motor Show in 1947... where it caught the eye of Antonio Lago. He then produced an elegant convertible derived from a Simca 8, which he christened L'Oiseau Bleu (Bluebird), of note for its striking production quality. Around the same time he made a groundbreaking articulated tractor with advanced cabin, wide aluminium grill and large Saurer engine. The pioneering HGV was nicknamed La Micheline because of its unusual streamlined appearance.

In their prime, Transports Baillon had around 200 employees and the firm's red-and-white lorries criss-crossed France and Europe. Roger Baillon was a charismatic boss and much respected by his staff, who once clubbed together to buy him a moped for Christmas. After the firm closed, former personnel gathered each year for a lunch in Roger Baillon's memory.







Roger Baillon est un patron charismatique et respecté de ses employés qui n'hésite pas à leur offrir une mobylette comme cadeau de Noël. Depuis la fermeture de l'entreprise, les anciens salariés de l'entreprise se retrouvent tous pour un déjeuner annuel pour rendre hommage à la mémoire de Roger Baillon.

C'est après avoir récupéré en 1952 une Talbot T26, carrossée en cabriolet par Saoutchik pour, lui a-t-on dit, le roi Farouk, que Roger Baillon se découvre une passion pour les voitures anciennes et qu'il se met à les amasser au gré de ses pérégrinations. A cette époque, les épaves ne manquent pas et leurs propriétaires sont parfois heureux que quelqu'un les en débarrasse, dans le cadre de son entreprise certains chauffeurs n'hésite pas à lui signaler de belles autos aperçues sur les routes. Roger Baillon transmet sa passion à son fils Jacques et, tous les deux, ils achètent les voitures qu'ils trouvent dans la région ou même plus loin, quel que soit leur état, faisant parfois l'acquisition de lots auprès d'autres collectionneurs qui partagent la même passion. Ils sont ainsi en relation avec Henri Malartre ou même Serge Pozzoli, comme en témoigne une facture de 1967 du fameux collectionneur et patron du "Fanatique de l'Automobile", pour la vente d'un ensemble de 20 voitures anciennes. Le but de Roger et Jacques Baillon ? Prendre plus tard le temps de remettre toutes ces voitures en état et ouvrir un musée, comme d'autres le font à la même époque, tels Malartre à Lyon, De Lassée au Mans, Giron en Vendée ou Chassaing de Borredon au Bec-Hellouin. En une dizaine d'années, Baillon père et fils rassemblent quelque 200 voitures qu'ils garent sous des abris dans la propriété familiale des Deux-Sèvres. Passionné par la conduite sportive, Roger a une Ferrari Spider California châssis long blanche, alors qu'avant lui Jacques a acheté #2935.

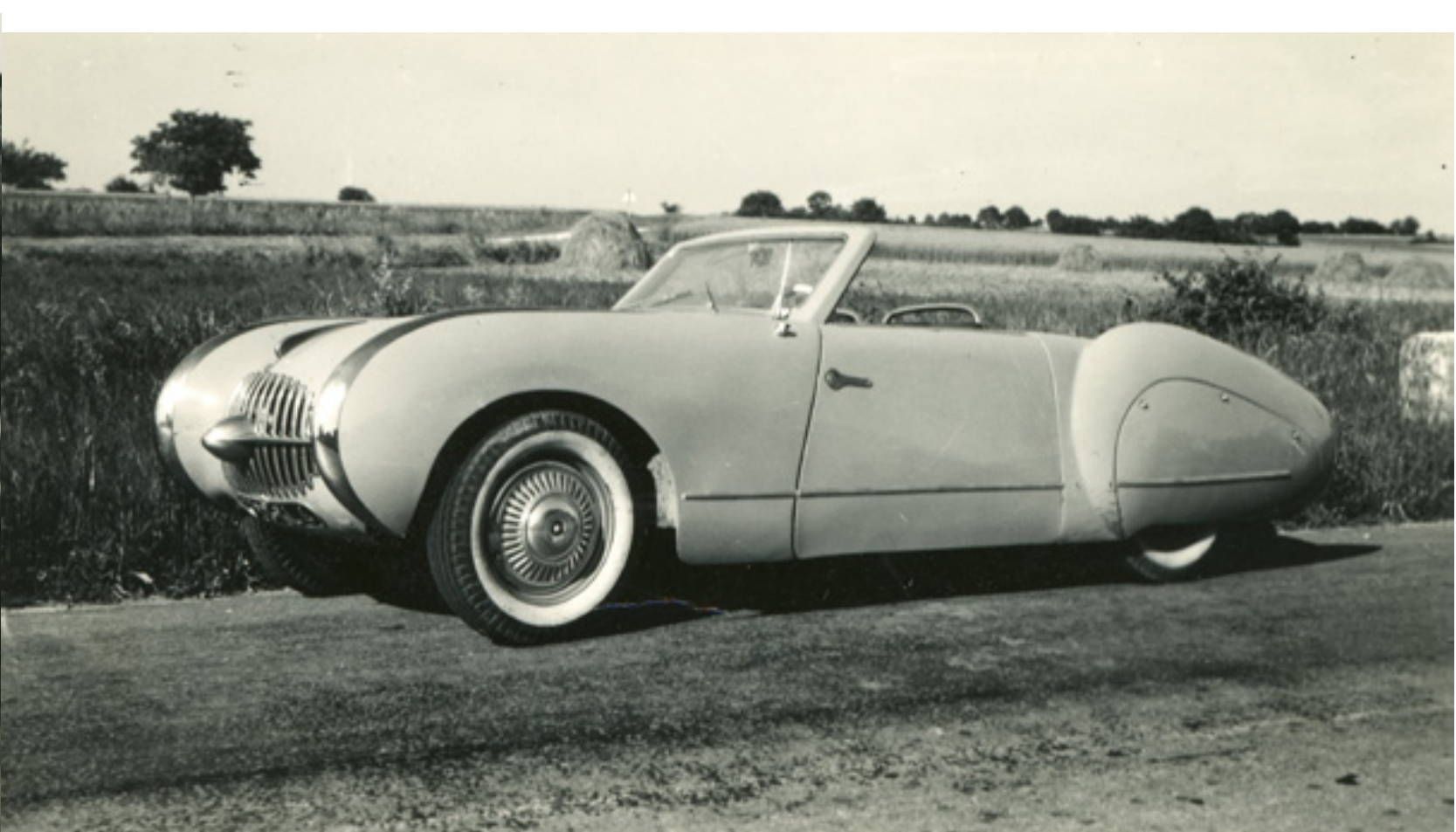
Roger Baillon discovered his passion for vintage cars in 1952, after recuperating a Talbot T26, fitted out as a convertible by Saoutchik - reputedly for King Farouk of Egypt. He began to collect vehicles on his travels. There was no shortage of abandoned cars, whose owners were often happy to have them taken off their hands. Baillon's lorry drivers eagerly reported any nice-looking automobiles they spotted while they were on the road. Roger Baillon's passion was inherited by his son Jacques. Together they bought cars both locally and further afield, whatever their condition - sometimes buying from fellow vintage automobile enthusiasts. They were in contact with Henri Malartre and the famous collector Serge Pozzoli, founder of L'Album du Fanatique de l'Automobile - witness a 1967 invoice from Pozzoli for a batch of 20 vintage cars. The Baillons' ultimate goal was to restore all these cars to their original glory and open a museum - following in the footsteps of Henri Malartre in Lyon, Baron de Lassée in Le Mans, Gaston Giron in Vendée or Chassaing de Borredon at Le Bec-Hellouin. Within a decade or so the Baillons had assembled some 200 cars, which they parked under cover on the family estate in the Deux-Sèvres. Roger, who loved sports cars, had a white Ferrari California Spider LWB, whereas earlier Jacques had bought #2935. Alas, everything suddenly crashed to a halt. Business slumped. Baillon lost their contract with Melle-Bezons. Cash-flow problems gave way to insolvency. In January 1978 the firm closed its doors. As in the 'Schlumpf Affair' two years earlier, cars were included in the assets to be liquidated. In June 1979 sixty cars - most in their original condition - were sold at auction. Prices were high: an ex-Le Mans Talbot T 150 C, for instance, fetched 160,000 francs (it reappeared at Artcurial in February 2013, when it sold to a leading French collector). Six years later, on 20 October 1985, a second auction was held with 38 cars, including a Delahaye 175 Convertible Franay that made

Hélas, le bel élan sera stoppé en plein envol. En effet, les affaires périclitent : Roger Baillon a perdu le contrat des usines Melle-Bezons. Les difficultés de trésorerie apparaissent, suivies d'une mise en cessation de paiement et, en janvier 1978, l'entreprise cesse son activité. Comme dans le cas des frères Schlumpf (dont "l'affaire" a éclaté deux ans avant), les voitures sont intégrées aux actifs mis en liquidation et, en juin 1979, une première vente aux enchères disperse 60 voitures. Globalement en état d'origine, elles atteignent pourtant des prix élevés pour l'époque : on y trouve par exemple une Talbot T 150 C ex-Le Mans vendue 160 000 francs et qui réapparaîtra lors de la vente Artcurial de février 2013 où elle sera achetée par un grand collectionneur français. Six ans plus tard, le 20 octobre 1985, a lieu une deuxième vente aux enchères, où sont vendues 38 voitures dont une Delahaye 175 cabriolet Franay, à plus de 200 000 francs. Le liquidateur en restera là et les 95 voitures qui restent ne seront pas touchées et resteront dans le parc de la propriété. Cette fin dramatique provoque un choc dans la famille Baillon et fait naître un profond sentiment de nostalgie. Le projet de musée de Roger et Jacques est oublié, de même que l'achat de voitures. Celles qui restent ne bougent plus, figées par ce dénouement dramatique. Jacques, passionné de Ferrari, s'offre toutefois encore une ou deux voitures, dont un cabriolet Mondial avec lequel il se rendra par exemple sur le circuit du Vigeant, pour l'événement "Ferrari contre le cancer". Mais il reste muet quant à ses voitures restantes. Pour lui, choqué par l'épisode de la faillite, l'omerta est une nécessité. Seuls quelques rares personnes locales, mécanicien ou autre ouvrier de confiance, avait eu l'occasion d'entrer dans la propriété mais le silence est d'or et le secret n'est jamais sorti. Le monde des collectionneurs quant à lui, finit par oublier la collection Baillon, pensant que la totalité

over 200,000 francs. Thereafter the receiver called it a day, and the remaining 95 cars were left untouched in the grounds of the estate. This dramatic outcome proved traumatic for the Baillon family, and prompted a feeling of profound nostalgia. The museum project was abandoned, as was the purchase of new cars. Those which remained stayed where they were, frozen in time by this cataclysmic turn of events. Even so Jacques, ever the committed Ferrari enthusiast, continued to acquire the odd car - including the Mondial convertible he took to the Ferrari Contre le Cancer event at the Val de Vienne Circuit. But he never breathed a word about the family's remaining cars. After the shock of bankruptcy, omerta was a necessity. Only a handful of locals - mechanics or workmen who could be trusted - were ever admitted to the estate. Silence was golden: the secret never emerged. Collectors eventually forgot about the Baillon Collection, supposing that all the cars had been sold at auction after liquidation. Nothing changed on the family estate after Roger Baillon's death in 1996. Jacques's children often came to stay - but were not allowed to bring friends. It was not until Jacques' death in 2013 that his two children understood the full extent of the family estate... especially when they lifted up piles of newspapers and magazines to discover their father's favourite car, the Ferrari California Spider - which they thought had been sold over 40 years before! They were numbed by the importance of their discovery and realized it would be impossible for them to keep the car. Following advice from a friend, they decided to sell the entire collection at Retromobile.

So it is possible, at last, for the public to have access to the collection! Circumstances led to its clandestine immobilization, enabling us to journey back in time to a bygone era, when the finest models had yet to be restored, and could be admired in their





des voitures avait été vendue aux enchères lors de la liquidation.

En 1996, Roger Baillon s'éteint mais rien ne change dans la propriété familiale où les enfants de Jacques passaient régulièrement leurs vacances, sans être autorisés à faire venir leurs amis. Jacques disparaît à son tour en 2013, et c'est à ce moment que ses deux enfants réalisent l'ampleur de ce qui reste dans la propriété familiale. Surtout le jour où, soulevant des piles de journaux et de magazines, ils découvrent la voiture préférée de leur père, un Spider Ferrari California, dont ils pensaient que leur père l'avait vendu depuis près de quarante ans. Abasourdis par l'importance de cette voiture, ils réalisent qu'ils ne pourront malheureusement pas la conserver. Ils suivent les conseils d'un ami et décident de vendre l'ensemble de la collection à Retromobile.

true condition and charming authenticity. The sale of the Collection gives connoisseurs an unexpected opportunity to examine or acquire models that have never been affected by restoration, and whose amazing history is the finest guarantee of their originality.

main sources:

- André Doulain: article in *La Nouvelle République*, 24 June 1966
- Alain Lancereau: two articles in *Charge Utile* (nos 103/104), July 2001 and a draft biography by Roger Baillon,

Cette décision permet d'ouvrir cette collection au public, ce qui est un véritable événement. En effet, les circonstances ont fait qu'elle s'est immobilisée, dans le secret, ce qui permet aujourd'hui d'effectuer une sorte de voyage dans le temps, de retrouver une époque révolue où les plus beaux modèles n'étaient pas encore restaurés et où ils s'offraient dans le réalisme de leur déconfiture et le charme de leur authenticité. La dispersion de cette collection est, pour les amateurs, une occasion inespérée d'approcher ou d'acquérir un modèle qui n'a été perturbé par aucune restauration et dont la belle histoire est le meilleur garant de l'originalité.

Sources principales : article d'André Doulain dans *La Nouvelle République* du 24 juin 1966, deux articles d'Alain Lancereau dans *Charge Utile* n°103 et 104 de juillet 2001, et une biographie esquissée par Roger Baillon.











1. Singer roadster 1500

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n°
L4AD 3114 X

- Roadster peu ordinaire
- Bonne alternative aux MG
- Rare version conduite à gauche

- An unusual roadster
- A good alternative to an MG
- In rare LHD form

200 - 800 €
Sans réserve/
No reserve

Rares dans l'Hexagone, les roadsters Singer constituent une alternative originale aux MG de la même époque. L'exemplaire que nous présentons, conduite à gauche et compteur en km/h pour le marché continental, est relativement bien préservé. Il comporte ses panneaux latéraux amovibles sans déchirures, son aménagement intérieur est complet, avec ses sièges en skaï rouges d'origine bien préservés. Le compteur indique 58 227 km et l'on note, dans le compartiment moteur, l'absence de la tête de distributeur.

Les moteurs équipant cet élégant roadster étaient à arbre à cames en tête en deux versions, 1100 sur la Nine, ou 1500. Le présent modèle est très vraisemblablement un 1500, qui était exclusivement réservé à l'exportation. Alimenté par deux carburateurs et développant une cinquantaine de chevaux, il emmenait cette voiture légère à plus de 160 km/h et sa diffusion n'a été freinée que par son prix, qui était relativement élevé. Pour la petite histoire, c'est à bord d'une Singer que Lionel Martin a monté pour la première fois la côte d'Aston. Un mois plus tard, il recommençait avec une voiture de sa propre conception, qui allait devenir Aston Martin...

Ce roadster sportif constitue une excellente occasion d'acquérir une voiture plaisante et d'origine, prête après restauration pour les balades décontractées.

Rare in France, Singer roadsters are an original alternative to MGs from the same era. This particular LHD example that we offer, LHD and with a counter in km/h for Continental Europe, is relatively well preserved. It still has its undamaged removable side panels and its interior is complete with its red leatherette seats of origin in a well-preserved state. The counter shows 58,227 km and when checking the engine compartment we noted the absence of the distributor's head. The engines that featured this elegant roadster were twin overhead camshafts, in two versions, a 1100 on the Nine, or the 1500. This model is most likely a 1500, which was reserved exclusively for export. Aspirated by two carburetors and developing about fifty horses, this light car was capable of a top speed of over 160 km/h, but its popularity was hampered by its high price. For the record, it was aboard a Singer that Lionel Martin went up the hill of Aston for the first time. A month later, he began to work on a car of his own design, which would become the Aston Martin ... This sporty roadster is an excellent opportunity to acquire a pleasant car to drive, in an original condition that, after restoration, would be ready for casual cruising.



2.

Delahaye Type 43 camion-plateau - 1911

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 5378

- Rare utilitaire du début du siècle
- Préservation intéressante
- Moteur 3 litres

- Rare early 20th century commercial vehicle
- Interesting preservation
- 3-litre engine

2 000 - 3 000 €

Sans réserve/
No reserve

Par définition, les véhicules utilitaires sont utilisés jusqu'à épuisement et rares sont ceux qui résistent aux traitements rudes qu'impose leur vocation. Aussi l'état de ce Delahaye Type 43 ne peut qu'attirer l'attention. Roger Baillon ayant lui-même commencé sa carrière de transporteur avec un modeste camion-plateau, peut-être est-il resté en arrêt devant cet utilitaire du début du siècle bien conservé. Garé dans la grange où était stocké le foin destiné aux bêtes, il a profité d'une atmosphère saine qui a empêché sa dégradation. La caisse en bois, dans le style des véhicules hippomobiles, est assez bien préservée et le plateau arrière comporte ses ferrures et les planches qui forment la benne. Le véhicule repose sur des roues à rayons bois. L'intérieur en cuir noir est, sous la poussière, en bel état et la mécanique semble complète. Le moteur est un quatre-cylindres latéral de 3 litres de cylindrée et une plaque de propriétaire indique : M. Boutier, 87 rue Bobillot, Paris. Ce camion Delahaye, témoignage de la branche utilitaire de la marque, ne manquera pas de séduire un amateur de véhicules commerciaux.

By definition, 'utility' vehicles are used until they wear out, and there are few examples that have resisted the harsh treatment their vocation imposes on them. The condition of this Delahaye Type 43 is worthy of attention. Roger Baillon had started his career in transport with a modest flatbed truck, and perhaps he liked to stand and look at this well-conserved early 20th century truck. Stored in the barn where hay was kept for the animals, it benefitted from a protective environment that helped prevent its deterioration. The wooden structure, in the style of horse-drawn vehicles, is fairly well preserved and the metal brackets and the boards that make up the flatbed are still present. The vehicle sits on wooden-spoked wheels. Underneath the dust, the black leather interior is in great condition and the vehicle appears to be mechanically complete. The four-cylinder flathead engine is 3-litres in size and an owner's plaque reads : M. Boutier, 87 rue Bobillot, Paris. This Delahaye truck, an example of the commercial arm of the marque, is sure to appeal to enthusiasts of commercial vehicles.

3.

Talbot T11 Cadette berline - ca 1936

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 87016

- Moteur six-cylindres
- Marque prestigieuse

- Six-cylinder engine
- Prestigious brand

2 000 - 4 000 €

Sans réserve/
No reserve

Cette berline Talbot T11 Cadette est assez bien préservée et complète. Le compartiment moteur abrite un six-cylindres 11 CV à soupapes en tête, relié à une boîte mécaniques classique. Une étiquette de graissage datant de 1962 indique que l'opération a été effectuée à 53 575 km et, aujourd'hui, le compteur affiche 53 742 km, soit moins de 200 km parcourus depuis. Le couvercle de boîte à gants porte une plaque d'un ancien propriétaire : "M. Manuel, Migennes, Yonne" et le tableau de bord est complet avec tous ses instruments Jaeger en bon état dont le gros compteur de vitesses gradué jusqu'à 160 km/h. Si la Cadette était une "petite" Talbot, comparée à ses sœurs de plus grosse cylindrée, ce n'était pas une Talbot au rabais et la finition était assez soignée, à la hauteur de la réputation de la marque. Comme les autres Talbot de cette époque, elle était conçue par Walter Becchia, Italien comme Antony Lago, et que l'on retrouvera plus tard chez Citroën. Cette voiture intéressante et relativement bien conservée, encore équipée de son cric et de sa manivelle, témoigne de l'élargissement de la gamme Talbot et permet de profiter de ce nom prestigieux pour un prix moins élevé que les modèles haut de gamme.

This sedan Talbot T11 Cadette is fairly well preserved and complete. The engine compartment houses a six-cylinder 11 HP OHV unit mated to a conventional manual box. A lubricating label from 1962 indicates that a service was carried out at 53,575 km and now the meter reads 53,742 km - obviously less than 200 km have been covered since then. The glove box cover carries a plaque of a former owner "M Manuel, Migennes, Yonne" and the dashboard is complete with all Jaeger instruments in good condition, including the large speedometer calibrated up to 160 km/h. Even if the Cadette was a "small" Talbot, compared to its larger displacement siblings, it was not a cheap Talbot and the finish was pretty neat, living up to the brand's reputation. Like other Talbots of that time, it was designed by Walter Becchia, Italian like Antony Lago, and who later worked with Citroën. This interesting and relatively well preserved car still has its jack and handle, and reflects the expansion of the Talbot range, offering an opportunity to enjoy this prestigious brand name for a lower entry price than the high-end models.



4. Talbot T120 coach - ca 1936

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 85493

- Ligne élégante
- Moteur six-cylindres 3 litres
- Belle sellerie, bien préservée
- Elegant design
- 3-liter six-cylinder engine
- Beautiful and well preserved upholstery

2 000 - 4 000 €
Sans réserve/
No reserve

Ce coach Talbot présente une belle carrosserie fine et élancée, dont le long capot dissimule un six-cylindres 3 litres à soupapes en tête développant 90 ch, à une époque où les voitures de tourisme plafonnaient à 40 ch. C'était un nouveau moteur mis au point par Walter Becchia à la demande d'Antony Lago, alors directeur technique du constructeur. Cette voiture répond donc à la réputation sportive de la marque et son habitacle est là pour en témoigner : sièges bas en cuir marron très bien préservé, tableau de bord doté de beaux instruments Jaeger avec compteur de vitesses gradué jusqu'à 160 km/h, compte-tours avec zone "hachurée" (elle n'était pas encore rouge) à 4 250 tr/mn, ce qui était assez rapide pour l'époque, et compteur kilométrique affichant 31 434 km. Elle est équipée d'une boîte Wilson dont le levier apparaît à gauche du volant, et l'on peut lire la plaque d'un ancien propriétaire : "M. Bouin Guérin, Minotier, La crèche, 25". Une ancienne immatriculation apparaît également, 514 AV 7. La voiture paraît dans l'ensemble assez saine et complète, et elle saura séduire un passionné capable d'apprécier sa sobre sportivité.

This Talbot sedan has a nice, slim and sleek body, with a long bonnet concealing a 3-liter six-cylinder OHV engine, developing 90bhp, at a time when most passenger cars could barely manage 40bhp. It was a new engine developed by Walter Becchia, upon the request of Antony Lago, technical director of the manufacturer. This car thus reflects the sporting reputation of the brand and its interior is there to testify: brown leather seats which are still well preserved, a dashboard featuring lovely Jaeger instruments, with the speedometer calibrated up to 160 km/h, the tachometer with zone marked to 4250rpm (red was still not in vogue then), which was fast enough for the time and the odometer showing 31,434 kilometers. The car has a Wilson pre-selector gear box, which the command on the left of the steering wheel, and you can read the plaque of a former owner: "Mr. Bouin Guerin Minotier, Crèche, 25". An old registration - 514 AV 7 - can also be seen. The car seems to be overall in a sound and complete condition, and will appeal to an enthusiast who will be able to appreciate this beautiful car's understated sportiness.



5. Voisin Type C3 - 1923

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 1100

- Modèle intéressant et prestigieux
- Passionnant projet de restauration

- Interesting and prestigious model
- Exciting restoration project

1 500 - 2 000 €
Sans réserve/
No reserve

Dépourvue de carrosserie, cette voiture comporte châssis, trains roulants, roues, moteur/boîte/pont, ailes avant, cloison pare-feu avec système électrique et tableau de bord, capot, radiateur... Le moteur est un Knight à chemises coulissantes, quatre-cylindres 4 litres. Pascal Courteault, auteur de l'ouvrage "Automobiles Voisin", nous a apporté quelques précisions dont voici les principaux extraits : "La C3 apparaît en juin 1922 pour succéder aux C1, avec des ressorts cantilever à l'arrière à la place des ressorts elliptiques et un châssis plus long permettant des carrosseries plus étoffées. Proposé jusqu'en 1924 avec les freins avant en option (dont dispose cet exemplaire), le châssis C3 sera construit à plus 1 700 exemplaires et sera l'un des plus fiable et rapide de la marque. Il se maintiendra au catalogue jusqu'en 1927. Vendue à la présidence de la République, au prince héritier du Japon, aux cours royales et aux grands industriels, la C3 sera une des rares Voisin à recevoir des carrosseries non Voisin comme celle qui devait équiper cette voiture. Elle se distinguera dans un grand nombre d'épreuves sportives et de records dont, en 1923, l'extraordinaire record sur glace en Suède à la moyenne horaire de 169 km/h." La rareté et l'intérêt du modèle appellent sa reconstruction.

Coming without its bodywork, this car has its chassis, rear and front axle, wheels, engine, gearbox, front fenders, firewall with electrical system and dashboard, hood, radiator ... The engine is a sleeve-valve Knight 4.0-liter four-cylinder unit. Pascal Courteault, the author of "Automobiles Voisin" has helped us with important details: "The C3 was unveiled in June 1922, as a successor to the C1, and it featured cantilever springs at the rear, instead of ellipticals, and a longer chassis allowing bigger coachworks. Offered until 1924 with optional front brakes as optional, which the car on offer is equipped with, over 1700 units of the C3 chassis were made, proving to be one of the quickest and most reliable of the brand. It remained on the sales catalogue till 1927. Sold to the President of the French Republic, the Crown Prince of Japan, several other royal courts and important industrialists, the C3 is one of the few to feature bodies from coachbuilders other than Voisin themselves, as seems to be the case for this one. The C3 also figured in several sporting events, including for example, the extraordinary record on ice, in Sweden, where a Voisin C3 managed an hourly average speed of 169 km/h. in 1923" The rarity and interesting technicalities of this model warrants a most exciting reconstruction project.



6•

Voisin Type C7 berline de voyage Louis Gallé - 1925

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 15294

- Carrosserie rare et originale
- Finition très soignée
- Complète et saine

- Rare and unusual body
- Very fine finish
- Complete and sound

12 000 - 18 000 €
Sans réserve/
No reserve

Les Voisin dotées d'une carrosserie provenant d'un atelier extérieur ne sont pas fréquentes et celle qui équipe cette voiture est particulièrement intéressante. Fabriquée par Louis Gallé, elle présente un toit souple et des galbes latéraux très élégants.

Auteur de l'ouvrage "Les automobiles Voisin", Pascal Courteault, nous a aidés à identifier le modèle avec précision. Voici un extrait de ses commentaires : "Fin 1921, après le succès des grosses 4 litres, Voisin met sur le marché une voiture plus populaire dont le succès sera immédiat, la C4. La cylindrée du quatre-cylindres Knight de 1 248 cm3 étant un peu faible, elle passe ensuite à 1 550 cm3, comme ici. Il sera fabriqué plus de 1 200 exemplaires du type C7, avec des carrosseries progressivement fabriquées

A Voisin by an exterior coachbuilder was very rare, and the one fitting the car on offer is particularly interesting. Built by Louis Gallé, the car has a soft top and with very elegant curves along the flanks.

Author of the book "Les automobiles Voisin", Pascal Courteault, helped us to identify the model accurately. Here is an excerpt of his expert comments: "End of 1921, following the success of the big 4-liter, Voisin launched a more popular car, the C4, which was immediately successful. The car featured a Knight sleeve-valve engine of four-cylinder with a 1248cc capacity, which was then increased to 1550cc. Over 1200 units of the C7 would be manufactured, most with standard factory bodies, typical for the design of the brand, but the model on offer, one of the early ones of the

à l'usine, typiques des dessins de la marque mais le modèle présenté ici, un des premiers de la série, échappe encore à cette règle. En 1924 à sa sortie, le châssis C7 valait 25 500 francs, la moitié du prix d'un 4 litres équipé de freins avant. La volonté d'atteindre une clientèle plus modeste se traduisait également par le prix des carrosseries Voisin, le torpédo sur châssis C7 s'affichant 11 000 francs contre 24 000 pour celui de la C3. Parmi les exemplaires célèbres de ce type, le coupé-chauffeur de Rudolf Valentino est le plus emblématique du succès des C7." L'élégance et l'originalité de cette voiture ne manquera pas de séduire les amateurs.

series, is an exception. At the time of its launch, in 1924 the C7 chassis retailed for 25,500 French Francs, half the price of a 4-liter equipped with front brakes. With the objective of reaching a more modest clientele, the price of bodies made by Voisin for the tourer version of the C7 was about 11,000 francs, versus the 24,000 francs for the C3. Amongst the famous models of this type, the coupé-chauffeur made for Rudolf Valentino was the most emblematic of the success of the C7." The elegance and originality of this car is sure to appeal to the most discerning enthusiasts.



7.

Voisin Type C24 limousine - 1933/1934

Sans carte grise
Unregistered

- Modèle rare et original
- Carrosserie typiquement Voisin

- Rare and original model
- Typical Voisin bodywork

15 000 - 20 000 €
Sans réserve/
No reserve

Pour sortir de la crise de 1929, Voisin lance en 1931 un châssis avec moteur six-cylindres 3 litres, la C23. Les années précédentes ont été catastrophiques : la clientèle des gros modèles 6 litres et douze-cylindres s'est évaporée avec la crise et il ne reste plus au catalogue 1932, en plus des nouvelles C23, que les derniers châssis C12 (4,5 litres) et C16 (5,8 litres) sur commande spéciale.

En 1932, un châssis plus léger et surbaissé est mis au point avec un moteur semblable à celui des C23 mais dont les performances sont améliorées : c'est la C24 qui en 1933 sonne le glas des C12 et C16. Le châssis est légèrement rallongé mais surtout le taux de compression est augmenté et deux carburateurs remplacent l'unique précédent, ce qui permet à Voisin d'annoncer fièrement : "Pour la première fois au monde un moteur de 3 litres sans compresseur a donné une puissance supérieure à 100 ch". On estime aujourd'hui qu'une

To get out of the 1929 crisis, Voisin launched in 1931 a chassis with a six-cylinder 3 liter engine, the C23. The previous years had been catastrophic: customers for the bigger 6 liters 12-cylinder models had disappeared with the crisis, and in the 1932 catalogue, other than the newer C23, only the older C12 (4.5-liters) and the C16 (5.8-liters) remained, available only on special order.

In 1932, a lighter and lower chassis was developed, with an engine similar to that of the C23, but with improved performance: it is the C24 which sounded the death knell of the C12 and the C16 in 1933. The chassis was slightly lengthened and specifically the compression ratio was increased and two carburetors replace the previous single one, giving Voisin the opportunity to proudly announce: "For the first time ever a 3-liter engine without a supercharger has given a power over 100bhp." It is estimated that about a hundred chassis of this type, all with bodywork by Voisin, were produced.

centaine de châssis de ce type, tous carrossés chez Voisin, ont été produits. On peut les comparer aux Bugatti 57 qui coûtaient à leur sortie 20% moins cher que les Voisin C24. La voiture que nous présentons est une C24 carrossée en limousine avec strapontins dans un style typiquement Voisin. Les coffres latéraux sont manquants et la malle arrière a été modifiée.

They can be compared to the Bugatti 57, which were about 20 % cheaper than the C24 Voisin when they were launched. The car on offer is a C24 with a limousine body with jump seats, in a typical Voisin style. The side boxes are missing and the boot has been changed.

based on Pascal Courteault, author of "Les automobiles Voisin"

D'après Pascal Courteault, auteur de l'ouvrage "Les automobiles Voisin"



8•

Talbot Lago T26 coach "surprofilé" - ca 1948

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 102008

- Élégante carrosserie
- Voiture puissante et luxueuse

- *Elegant coachwork*
- *Powerful and luxurious car*

14 000 - 18 000 €

Sans réserve/
No reserve

"Lago Record" : cette inscription plaquée sur le coffre arrière en impose ! Elle traduit la présence du plus gros moteur alors disponible chez Talbot : le six cylindres 4,5 litres voulu par Antony Lago pour se relancer dans la compétition. Ses soupapes en tête dessinent une chambre de combustion hémisphérique qui génère une puissance de 170 ch et permet une vitesse de pointe de 170 km/h, très élevée pour cette époque. Pour la boîte de vitesses, Antony Lago reste fidèle à la présélective Wilson.

"Lago Record" : the impressive inscription on a plaque on the boot ! It refers to the presence of the largest engine available at Talbot: the 4.5-litre six-cylinder engine developed by Antony Lago for competition use. Its overhead valves created a hemispheric combustion chamber that generated 170 bhp and gave a top speed of 170 km/h, very impressive for the period. Antony Lago stayed faithful to the Wilson pre-selector gearbox.

Cette voiture présente encore sa couleur prune probablement d'origine. L'élégante carrosserie usine est assez bien conservée et l'ensemble est quasiment complet, avec phares, pare-chocs et vitrages. A l'intérieur, la sellerie cuir semble d'origine, relativement bien préservée, et les contreportes sont encore sous housses. Le tableau de bord, très séduisant par sa présentation sportive, est complet à l'exception de la montre et d'un instrument. Les jantes à rayons sont équipées de pneus à flancs blancs et une ancienne immatriculation est encore visible : 270 BU 24. La Talbot T26 fait partie des voitures françaises les plus intéressantes de l'immédiat après-guerre. Avec ce bel arrière profilé et dans cet état rare, elle l'est encore plus.

This car is presented in what is likely to be its original plum colour. The elegant factory body is reasonably well conserved and the whole is almost complete, with headlights, bumpers and windows. Inside, it appears to retain its original, relatively well preserved leather upholstery, and the door linings are still under covers. The dashboard, with its attractive sporty appearance, is complete apart from the clock and one other instrument. The wire wheels are fitted with whitewall tyres and an old registration number is still visible: 270 BU 24. The Talbot T26 is one of the most interesting French cars from the immediate post-war period. With its stunning fastback styling and in this rare condition, this example is particularly so.



9.

Lorraine-Dietrich Type A4 torpédo Grummer

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 150372

- Modèle intéressant, belle carrosserie
- Voiture relativement complète
- Marque prestigieuse

- Interesting model, beautiful body
- Relatively complete car
- Prestigious brand

4 000 - 6 000 €

Sans réserve/
No reserve

Bien que dotée d'un moteur quatre-cylindres 10/12 HP à soupapes en tête plus modeste que les six-cylindres de la marque, cette Lorraine Type A4 bénéficie de la même qualité de fabrication que ses sœurs plus prestigieuses. Elle présente une belle carrosserie torpédo et comporte la superbe calandre propre aux voitures de la marque, y compris les B3-6 qui se sont distinguées aux 24 Heures du Mans. Roger Baillon appréciait particulièrement les Lorraine puisque nous vendons aussi une B3-6 par Grummer grande sœur du modèle présenté.

Entre les deux phares se trouve une intéressante optique "Restor Monocode" à grosse lentille. A l'intérieur, la voiture est équipée de banquettes en cuir qui paraissent bien conservées et le tableau de bord paraît complet, avec ses cadrans ronds O.S. Il porte la plaque du premier propriétaire : "Jean Guyon, Le Plessis Cne Augé, Deux-Sèvres", ce qui prouve que la voiture est probablement depuis l'origine dans ce département. Une plaque du carrossier Grummer apparaît également, de même qu'une ancienne immatriculation : 9694 XL. La voiture repose sur des roues "artillerie" à rayons bois et comporte même sa capote avec son armature complète, utile pour servir de modèle. Globalement, l'état de cette voiture est intéressant car plutôt sain. Elle constitue un très beau projet de restauration.

Although equipped with a four-cylinder engine of 10/12 HP with overhead valve, but smaller than the six-cylinder of the brand, the Lorraine Type A4 has the same build quality as its more prestigious sisters. It has a beautiful tourer bodywork and features a nice grille typical of the brand's cars, including the B3-6s, which distinguished themselves in the 24 Hours of Le Mans. Roger Baillon particularly appreciated Lorraine, we also have on sale a B3-6 by Grummer, a sister model to the one on offer here.

Between the two headlamps is an interesting optical device, a "Restor Monocode" with a big lens. The car is equipped with leather seats that seem to be well preserved and the dashboard appears to be complete with a set of round O.S. dials. It carries the plaque from the first owner, "Jean Guyon, Le Plessis Cne Augé, Deux-Sèvres", which indicates that the car has probably always been in the area. A plaque of the coachbuilder Grummer can also be seen, as well as an old registration number: 9694 XL. The car is based on wooden "artillery" wheels and even has its hood with its complete frame, useful as a model for a new one. Overall, this car is interesting because it is in a rather sound condition, representing a nice restoration project.

10.

Barré torpédo

Sans carte grise
Unregistered

Moteur Ballot
B5 n°A939

- Voiture rare et originale
- Marque de Niort
- Belle base de restauration

- A rare and original car
- A marque from Niort
- A nice base for a restoration project

1 000 - 1 200 €

Sans réserve/
No reserve

Ce torpédo Barré est typique des automobiles disponibles sur le marché à la fin des années 1920. Compte tenu de la façon dont l'arrière est aménagé, avec un plancher, un revêtement de bois sur les flancs et une porte d'un seul côté, il est probable qu'il se soit agit à l'origine d'un torpédo commercial dans lequel une banquette a été rajoutée par la suite. Il est relativement bien conservé, avec sa banquette avant et ses garnitures de portes, à l'avant. En revanche, les instruments de tableaux de bord sont manquants. Une ancienne immatriculation est encore visible (5116 BB 78) et la voiture est équipée d'un quatre-cylindres Ballot de Type B5, numéro A939. La particularité de Barré était d'être une marque de Niort, ce qui justifie sa présence dans la collection. Son fondateur Gaston Barré avait démarré son activité en 1890, mais c'est en 1900 qu'il avait constitué la société G. Barré et Cie. Pour ses automobiles, il se fournissait en moteurs chez d'autres spécialistes, comme De Dion, Aster ou Buchet et, en approchant des années 1910, il s'est tourné vers Ballot dont les mécaniques avaient excellente réputation. Au début des années 1910, le constructeur a même pris part à certaines compétitions, remportant sa catégorie à plusieurs reprises dans la course de côte de Gaillon et terminant avec succès au Tour de France automobile en 1912 et 1914. Après la guerre, la société connaissait un remaniement et la réputation régionale de la marque s'appuyait notamment sur les aspects pratiques de sa production.

Avec sa jolie calandre en coupe-vent encadrée de ses deux phares et portant la signature Barré, ce torpédo a belle allure et constitue une base de restauration originale.

This Barré tourer is typical of the kind of automobiles available on the market in the late 1920s. Given the way the rear is fitted with a floor, wood siding on the sides and a door on one side only, it is likely that either it came originally in a commercial torpedo style, to which a seat was added later. It is relatively well preserved, with its front seats and front door trims. However, the instruments from the dashboard are missing. An old registration is still visible (5116 BB 78) and the car is powered by a four-cylinder Ballot Type B5 engine, number A939. The peculiarity of Barre was that it was a marque from Niort, which justifies its presence in this collection. Its founder Gaston Barré had started operations in 1890, but it was in 1900 that he created the company G. Barré and Co. For Barré's early cars, the engines came from other engine specialists, such as De Dion, Aster or Buchet, but approaching 1910s, Barré turned to Ballot mechanicals, which had an excellent reputation. In the early 1910s, the manufacturer even participated in some competitions, winning its class several times in the Gaillon hillclimb and successfully completing the Tour de France Automobile in 1912 and 1914. After the war, the company saw a restructuring and its regional brand reputation was based on the practical aspects of its production. With its attractive wind jammer grille framed by its two headlamps bearing the Barré signature, the tourer looks great and provides a very fine base for an original restoration project.



11 • Ex Salon de Paris 1948

Delahaye 135 M cabriolet Faget-Varnet - 1948

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 800745

- Le chef d'œuvre d'un grand carrossier
- Le seul exemplaire survivant avec calandre « à rostre »
- Méthode de fabrication originale
- Seulement trois survivantes connues

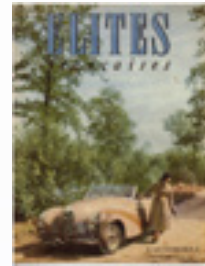
- *The masterpiece of a great coachbuilder*
- *The only surviving example with « à rostre » radiator grille (with bar)*
- *Unusual build technique*
- *Just two known surviving examples*

100 000 - 150 000 €

Ce cabriolet 135 M est l'un des très rares exemplaires carrossés par les ateliers Faget-Varnet, talentueux carrossier installé à Levallois-Perret. En effet, on recense seulement six exemplaires de ce modèle de cabriolet si particulier. Il serait à ce jour le troisième survivant, les deux autres étant la propriété de collectionneurs américains. Sa première apparition remonte au Salon de Paris 1948, où cette voiture, châssis n° 800745, sera exposée sur le stand Delahaye. Faget-Varnet n'ayant pas encore de stand particulier, pour cette édition. La très grande originalité des carrosseries mises au point par Faget-Varnet réside dans une conception tout à fait novatrice, à savoir la suppression totale de l'habituelle armature en bois couramment utilisée dans l'industrie de la carrosserie de grand luxe, et l'utilisation

This 135 M cabriolet is one of a very small number of examples to have been bodied at the Faget-Varnet workshops, run by the talented coachbuilder in Levallois-Perret. Moreover, only six examples of this special cabriolet model were listed. To date, this is only the third known to survive, the other two belonging to American collectors. This car, chassis n° 800745, made its first appearance at the 1948 Paris Motor Show, on the Delahaye stand, as Faget-Varnet were without their own stand on that occasion. The highly original bodywork created by Faget-Varnet resulted from its innovative design, which involved discarding the traditional wooden structure normally used in the manufacture of luxury coachwork. Instead, a patented metal frame was used, built out of 10/10 steel sheets. This method had several advantages : firstly, it

800745 exposée lors du Salon de Paris 1948 © Archives Jean-Paul Tissot



innovante d'une ossature métallique brevetée, réalisée en tôle d'acier de 10/10e. Cette technique présentait plusieurs intérêts : d'abord, un gain de poids important, de l'ordre de 30 à 35%, ce qui permet à la carrosserie complète d'un cabriolet Faget-Varnet de peser de l'ordre de 460 kg, au lieu de 720 à 750 kg pour un traditionnel cabriolet à structure bois. Ensuite, la solidité de l'ensemble est sérieusement accrue, l'ossature métallique étant fixée au châssis par dix points d'attache souples judicieusement placés. De plus, l'espace à l'intérieur de l'habitacle se trouve largement augmenté grâce à la suppression de l'armature en bois. Enfin, un même type d'ossature peut être utilisé à plusieurs fins, aussi bien pour un cabriolet que pour un coach ou une conduite intérieure profilée.

Après le salon de Paris 1948, le cabriolet que nous présentons sera immatriculé dans le département de la Seine, en juin 1948, sous le n° 9296 RQ 3, il figurera en couverture du numéro spécial de la revue Élités françaises d'octobre 1949, ainsi que sur les pages publicitaires de Faget-Varnet. Il est remarquable de noter qu'il s'agit d'un des deux seuls exemplaires dotés d'une calandre "à rostre", grosse baguette chromée verticale habillant la calandre, et qui trouve sa symétrie sur les enjoliveurs de phares. Le modèle-frère a remporté le Grand Prix d'Excellence d'Armenonville en juin

produced a significant weight reduction of around 30 to 35%, allowing the finished Faget-Varnet cabriolet body to weigh around 460 kg, rather than 720 to 750 kg for the traditional wooden-framed version. Secondly, the whole car was much stronger, with the metal frame attached to the chassis at ten carefully positioned and flexible points. Also, the space inside the passenger compartment was greatly increased without the wooden frame. Finally, the same type of frame could be used for different purposes, for both a cabriolet and a coach, or a profiled cockpit.

After the 1948 Paris Motor Show, the cabriolet on offer was registered in the Seine department, in June 1948, with n° 9296 RQ 3, and it featured on the cover of a special edition of the magazine Élités françaises in October 1949, as well as on advertisement pages by Faget-Varnet.

Remarkably, this is one of just two examples fitted with a special radiator grille, featuring a large, vertical chrome bar across the grille, echoed in the design of the headlamp trim. Its sister model won the Armenonville Grand Prix d'Excellence in June 1948, but has since disappeared, leaving this as the sole survivor displaying this feature.

Parts of the body have corroded, but the principal areas of the coachwork are present, including the frame for the hood.

1948. Ayant disparu, il laisse la voiture de la vente comme la seule à présenter cette caractéristique.

La voiture comporte des parties de carrosserie corrodées, mais les principales pièces sont présentes, y compris les armatures de capote. On distingue donc la forme particulière des ailes, avec leurs moulures latérales, les deux carénages de roues arrière donnant un aspect parfaitement profilé à la carrosserie se trouvant posés dans l'habitacle. On peut supposer que la structure en acier aura mieux résisté que ne l'aurait fait une armature en bois traditionnelle. A l'intérieur, l'ensemble est couvert de poussière, mais le cuir semble avoir été préservé. Les principaux instruments de tableau de bord sont présents, de même que les commandes au volant.

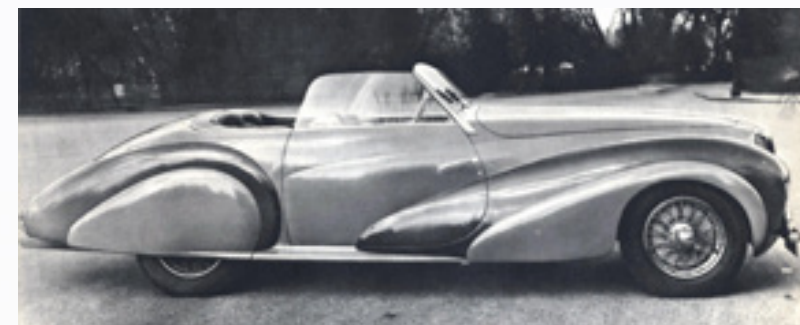
Le capot dissimule le moteur six-cylindres 3,5 litres, ici à trois carburateurs, qui a fait les grandes heures de la Delahaye 135 sous toutes ses formes. Cette voiture représente une rare opportunité d'acquérir un cabriolet de grand carrossier, qui plus est construit selon une méthode peu commune lui permettant de se démarquer des productions traditionnelles. Cette voiture rare ne saurait donc laisser les amateurs indifférents.

Jean-Paul Tissot

It is possible to make out the singular shape of the wings, with horizontal trim, with both rear wheel fairings presenting a perfectly streamlined form. In all probability the metal structure will have proved more resilient than a wooden frame would have done. The interior is completely covered in dust, but the leather appears to have been preserved. The main instruments on the dashboard are present along with the controls on the steering wheel.

The bonnet reveals the 3.4-litre six-cylinder engine, here with triple carburetors, that brought the Delahaye 135 such success in all its forms. This car represents a rare opportunity to acquire a cabriolet by a great coachbuilder, built using an unusual method that differentiated it from more traditional constructions. This rare car can't fail to appeal to enthusiasts.

Jean-Paul Tissot



© Archives Jean-Paul Tissot



12•

Delahaye 235 coach Chapron

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 818080
Chapron n° 7040

- Modèle très rare
- Voiture saine, intérieur joliment préservé
- Ultime exemple de belle carrosserie française

- Very rare model
- Sound car, with beautifully preserved interior
- Beautiful example of French coachbuilding

20 000 - 25 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Delahaye 235 est indéniablement une pièce rare et, sous la poussière qui s'est accumulée pendant 40 ans d'immobilisation, il reste une voiture qui paraît complète et saine, sur ses jantes à rayons. Rien n'a été touché ni vandalisé, le moteur est en place avec ses accessoires, mais la meilleure surprise est à l'intérieur : à part une déchirure sur la porte passager et au bas de la porte conducteur, la sellerie cuir des sièges est bien conservée et présente une belle patine, avec une qualité de fabrication propre

This Delahaye 235 is definitely a rare example and, under the dust that has accumulated over 40 years of nonuse, the car appears to be complete and sound, with its wire wheels. Nothing has been touched or vandalized, the engine contains its accessories, but the best surprise is the interior: except for a tear in the passenger door and the bottom of the driver's door, the seat leather is well preserved and has a beautiful patina with a

aux productions Henri Chapron. Les instruments de tableau de bord semblent complets, à l'exception de la radio. Le compteur kilométrique affiche 40 618 km et, dans le coffre, on découvre la roue de secours, le cric et la manivelle. A propos de la production de ce modèle, Jean-Paul Tissot, président du Club Delahaye et auteur de l'ouvrage "Delahaye, la belle carrosserie française", nous a précisé : "Excepté les cabriolets et les coupés 235 réalisés par Henri Chapron, ce carrossier a produit 41 coaches sur cet ultime modèle de la production Delahaye, sur une production totale de 85-86 châssis 235 sortis de 1951 à 1954. Sur ces 41 coaches, je dénombre 33 coaches "usine" proposés généralement directement par Delahaye, comme le n° 818080 de la vente." Rappelons enfin que les 235 sont les derniers modèles de tourisme produits par Delahaye et qu'il correspondaient à une évolution du Type 135, avec moteur 150 ch. Ce coach extrêmement rare est un des derniers témoins des réalisations de cette belle marque française.

manufacturing quality that shows the quality of Henri Chapron. The dashboard instruments look complete with the exception of the radio. The odometer shows 40,618km, and in the trunk, we found the spare wheel, jack and crank. Jean-Paul Tissot, the president of Delahaye Club and author of the book "Delahaye, la belle carrosserie française" indicated us about the production of this model: "Except for the convertibles and coupes 235 made by Henri Chapron, this coachbuilder produced just 41 sedans of this final production model Delahaye, out of a total production of about 85/86 chassis 235 between 1951 and 1954. Of these 41 sedans, I have counted 33 "factory" sedans, offered by Delahaye directly for sale, like chassis no. 818080, which is on offer." One must remember that the 235 were the last passenger model produced by Delahaye and that it corresponded to an evolution of the Type 135, with an engine developing 150bhp. This extremely rare sedan is one of the last witnesses amongst the achievements of this great French brand.



13.

Delahaye Type 43 coupé-chauffeur Audineau et Cie - 1914

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 7965

- Carrosserie de maître, complète
- Modèle rare, moteur 3 litres non bloqué
- Etat de conservation remarquable

- Chauffeur coachwork, complete
- Rare model, 3-litre engine not seized
- Remarkable state of conservation

6 000 - 8 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Delahaye Type 43 est équipée d'une belle carrosserie coupé-chauffeur réalisée par Audineau et Cie Carrossiers. La carrosserie elle-même est complète, avec sa structure bois, et peut donc servir de base et de modèle en cas de restauration. La sellerie d'origine est présente également, en cuir à l'avant et en tissu dans le compartiment arrière équipé de strapontins. Elle fournit une indication rare et précieuse sur la configuration d'origine de cette voiture de maître, qui repose sur des roues "artillerie" à rayons bois. Le moteur semble complet lui aussi et nous avons pu vérifier qu'il n'était pas bloqué. Il s'agit d'un quatre-cylindres 3 litres monobloc latéral à culasse non détachable, dont la cylindrée permettaient des performances très honorables pour l'époque. On peut distinguer une immatriculation ancienne : 1615 I 4. Chez Delahaye le Type 43 se glissait entre les 12/16 CV et les modèles 20/30 CV à moteur 4 litres, et il était disponibles en plusieurs longueurs de châssis sur lesquels les carrossiers adaptaient l'habillage souhaité par l'acheteur. Modèle rare, mécanique étoffée, carrosserie de luxe et état d'origine constituent les bases d'une future très belle automobile, dotée d'un passé enviable.

This Delahaye Type 43 has a lovely coupé-chauffeur body built by Audineau et Cie Carrossiers. The coachwork is complete, with its wooden frame, and so could serve as a base for restoration. It also still features its original upholstery, leather in the front and fabric in the rear compartment that sports folding seats. It provides a rare and precious manifestation of the original configuration of this chauffeur-driven car, that sits on « artillery » wheels with wooden spokes. The engine appears to be complete and we were able to check that it turns. It is a four-cylinder 3-litre flathead monobloc engine with non-detachable cylinder head, powerful enough to produce a very strong performance for the period. It is possible to make out an old registration: 1615 I 4. In the Delahaye range, the Type 43 slotted between the 12/16 CV and the 4-litre 20/30 CV models. It was available in several chassis lengths on which coachbuilders adapted the bodies according to the buyer's wishes. A rare model, sophisticated engineering, luxurious coachwork and in original condition: these form the foundations of what will be a wonderful car, with an enviable past.

14.

Citroën Type C 5 HP torpédo "trèfle" - 1924

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n°36091

- Authentique carrosserie "trèfle"
- Relativement complète
- Bonne base de restauration

- Authentic bodywork of the "clover" style
- Relatively complete
- A good base for a restoration project

800 - 1 200 €
Sans réserve/
No reserve

Cette carrosserie était tellement populaire que son surnom a fini par devenir le nom générique de la Citroën 5 HP. Pourtant, la "trèfle" n'est apparue qu'en 1924, soit trois ans après le lancement de la petite Citroën, et elle répondait à une configuration bien spécifique : après les torpédos deux places puis trois places décalées, est arrivé le torpédo trois places disposées en trèfle, d'où le surnom donné à cette voiture. Emblématique du modèle, cette carrosserie est la plus recherchée et c'est justement celle que nous proposons ici. La caisse est d'origine non modifiée, avec sa roue de secours sur le panneau arrière plat, et elle dispose de ses cinq jantes, de ses ailes plates reliées par un marchepied, de son moteur, de ses sièges, de son pare-brise, de son tableau de bord et de ses arceaux de capote. Elle semble donc relativement complète, le volant étant toutefois dépourvu de jante. Une immatriculation ancienne apparaît : 829 AV 79. Cette voiture répondait au souhait d'André Citroën de "démocratiser" l'automobile, en proposant un modèle plus étoffé qu'un cyclecar mais moins cher que la 10 HP qu'il avait lancée quelque temps auparavant. Elle représente une pierre angulaire de l'ascension de ce constructeur de génie, qui plus est dans cette désirable version "trèfle".

This body style was so popular that its nickname became the generic name of the Citroën 5 HP. Yet the trèfle or "clover" style only appeared in 1924, three years after the launch of the small Citroën, and applicable for a very specific configuration: the three-seater roadster with seats arranged in a clover shape, hence the nickname given to this car. An iconic model, the body is the most sought after and it is precisely the one we are offering. The body is original and unaltered, and comes with its spare tire on a flat back, the car has its five wheels, its flat wings connected by a step, its engine, its seats, its windshield, its dashboard and its top frame. It seems fairly complete, except for the steering wheel rim. An old registration can be seen: 829 AV 79. This car was designed by André Citroën to "democratize" the automobile, providing a more robust model than a cyclecar, but cheaper than the 10HP that he had launched some time earlier. It is a cornerstone of the ascent of this genius car manufacturer, and very desirable in this version of "trèfle".



15• Vendue neuve à Helen Kirby de Bagration / Sold new to Helen Kirby de Bagration

Facel Vega Excellence - 1960

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° EX1 B086
Moteur n°
TY7 - 32539

- Rare état de préservation
- Dans la famille Baillon depuis 1964
- Modèle rare et exceptionnel

- *Rare preserved condition*
- *Owned by the Baillon family since 1964*
- *Exceptional, rare model*

60 000 - 80 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Excellence a été livrée neuve le 25 février 1960 et sa première propriétaire, Helen Kirby de Bagration, faisait partie d'une famille d'aristocrates russes émigrés pendant la révolution. En 1963, elle l'a cédée à un M. Y. Fontana, de Neuilly, avant que la voiture ne soit reprise en 1964 par le garage Pierre Savoye. Elle passait ensuite, en décembre 1964, dans la famille Baillon et n'en est plus ressortie. On peut d'ailleurs voir une photo de Jacques lors de son service militaire, dans les années 1960, posant fièrement avec la voiture devant la propriété familiale. Elle porte encore sa peinture d'origine, "Tudor grey", et sa sellerie en cuir noire est superbement bien préservée et ne nécessitera qu'un sérieux nettoyage. Le tableau de bord présente toujours l'aspect magnifique de son extraordinaire peinture imitation bois, le ciel de toit ayant de son côté souffert des années d'immobilité. Le compteur affiche 52 213 km et, sous le capot, une étiquette de vidange datant de 1965 indique un kilométrage de 48 221 km : cette voiture a donc très peu roulé, mais nécessitera une révision mécanique complète avant remise en route. Le coffre est lui aussi très sain, encore équipé de sa boîte à outils. Cette Excellence première série, avec son pare-brise panoramique, présente l'aspect enviable d'une voiture en état d'origine, qu'une restauration perspicace pourra préserver.

This Excellence was delivered new on 25 February 1960 and its first owner, Helen Kirby de Bagration, belonged to an aristocratic Russian family who emigrated during the revolution. In 1963, the car was sold to a certain M. Y. Fontana, from Neuilly, before being taken on by the Pierre Savoye Garage in 1964. In December 1964 it passed to the Baillon family and has remained there ever since. There is a photo of Jacques taken during his military service during the 1960s, posing proudly with the car in front of the family home. It retains its original « Tudor Grey » paintwork, and the black leather upholstery is remarkably well preserved, simply requiring a good clean. The dashboard still displays the magnificent imitation wood effect, while the roof lining has suffered from the years of neglect. The odometer reads 52 213 km and under the bonnet, an oil-change notice dating from 1965 indicates a mileage of 48 221 km. This car has thus been driven very little, but will require a thorough mechanical overhaul before being put back on the road. The boot is also very sound, and still equipped with its toolkit. This first series Excellence, with panoramic windscreen, presents the enviable aspect of a car in original condition, that could be preserved with a discerning restoration.





FACEL

F

VEGA

16. Porsche 356 SC coupé - 1963

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 215888
Moteur n° P*810505*

- Exemple complètement d'origine
- Sellerie superbe, belle patine
- Mécanique 95 ch

- *Completely original example*
- *Superb upholstery, lovely patina*
- *95 bhp engine*

20 000 - 30 000 €
Sans réserve/
No reserve

Sous un aspect poussiéreux, cette voiture présente un état rare. Pour commencer, le numéro de châssis correspond à un coupé Karmann fabriqué en 1963. Ensuite, celui du moteur est bien celui d'une mécanique SC 95 ch de la même année. Enfin, la plaque code couleur porte le numéro 6403 qui correspond à "Emailblau", c'est-à-dire bleu moyen tel qu'il apparaît sur la voiture. De plus, la sellerie est rouge, ce qui correspond à la teinte qui, outre le noir, était proposée avec ce bleu. Les sièges sont incroyablement bien préservés, avec une patine exceptionnelle. Les moquettes seront à changer mais le tableau de bord est correct, le compteur affichant 86 806 km. La voiture porte à l'arrière le petit badge Sonauto caractéristique des voitures vendues en France, et le coffre avant contient le système de chauffage et le cric.

Cette voiture a connu une anecdote amusante révélée par une facture du 26 juillet 1974, dont le libellé précise "enlèvement, mise en fourrière et gardiennage sur ordre du commissariat de Courbevoie" de cette Porsche et d'une Lancia Flaminia Zagato. Roger Baillon a dû à l'époque déboursier 290 francs pour la Porsche et 325 francs pour la Lancia. La seconde a été vendue par la suite mais la Porsche est restée là... Elle représente une occasion unique d'acquérir un exemplaire européen complètement d'origine, sur lequel aucune restauration ou modification n'a été entreprise.

Underneath the layers of dust, this car is presented in a rare condition. To begin with, the chassis number corresponds to a Karmann coupé built in 1963. Then, the engine is the 95 bhp SC version dating from the same year. Finally, the colour code plaque has the number 6403, corresponding to "Emailblau", the mid-blue colour that appears on the car. Furthermore, it has red upholstery, which was the colour, in addition to black, available with this particular blue. The seats are incredibly well preserved, with an exceptional patina. The carpets need replacing but the dashboard is correct, and the odometer reads 86 806 km. The car has the small Sonauto badge on the back typical of the cars sold in France, and the front trunk contains the heating system and jack. There is an amusing anecdote about this car, revealed in an invoice dated 26 July 1974, that specifies the « removal, impoundment and safe keeping by order of the Courbevoie police station » of this Porsche and a Lancia Flaminia Zagato. Roger Baillon then had to pay 290 francs for the Porsche and 325 francs for the Lancia. The latter was subsequently sold but the Porsche remained... Here is a unique opportunity to acquire a completely original European model, that has not been subjected to any restoration or modification.



17.

Hispano Suiza H6B Cabriolet par Million Guiet - 1925

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n°11138
Moteur n°301166

- Une des plus belles créations de Million Guiet
- Moteur d'origine
- Une gagnante potentielle de concours d'élégance

- *One of Million Guiet's most beautiful creations*
- *Original engine*
- *A potential concours d'élégance winner*

200 000 - 300 000 €

Conçue par Marc Birkigt, l'Hispano Suiza H6, 32 CV, est présentée au Salon de l'Auto de Paris d'octobre 1919. Cette voiture fait sensation par la beauté de son dessin, ses performances, son freinage, son confort et sa qualité de fabrication. Le moteur qui l'équipe est un six cylindres en alu de 6,6 litres de cylindrée d'une puissance de 135 ch à 2400 tr/mn ce qui en fait une voiture suffisamment puissante pour que certains clients l'engagent pour des courses de tourisme. Un des atouts de la H6 est son système de freinage sur les quatre roues, assisté par un servo-frein conçu et breveté par Marc Birkigt. A partir de 1924, l'usine propose un modèle équipé d'un moteur de 8 litres : la H6C de 46 CV, la 32 CV devenant H6B. Environ 2450 Hispano H6, de tous types, vont être produites, jusqu'au début des années 30, par l'usine de Bois Colombes. La liste

Designed by Marc Birkigt, the Hispano Suiza H6, 32 CV, was presented at the Paris Motor Show in October 1919. The car caused a sensation for its stunning design, performance, braking system, comfort and its build quality. Equipped with a 6-litre six-cylinder aluminium engine producing 135 bhp at 2400 rpm, the car was powerful enough for clients to race competitively. One special feature of the H6 was the four-wheel braking system with servo assistance, conceived and patented by Marc Birkigt. From 1924, the factory offered an 8-litre model : the 46 CV H6C, with the 32 CV becoming the H6B. Some 2450 examples of the H6, all models together, were produced, through to the start of the 1930s, by the factory in Bois Colombes. The list of Hispano owners include Kings, Maharadjahs, French and European nobility, bankers and industrialists including the Rothschild family,



11138 peu après son achat par Henri Bréau. Archives Laurent Friry

Mme Bréau présente 11138 au concours d'élégance d'Enghien les Bains le 18 juin 1949. Archives Jules Heumann





des propriétaires d'Hispano est un condensé du Bottin Mondain et de l'Almanach de Gotha, on y trouve des rois : celui d'Espagne, de Suède,… des Maharadjahs, des membres de la haute noblesse de France et d'Europe, des banquiers et industriels dont la famille Rothschild, les Vanderbilt, André Citroën, Edsel Ford… L'Hispano Suiza était la meilleure voiture des années vingt et sans conteste la reine de la route.

Le premier propriétaire de cette Hispano Suiza 32 CV est Eugène Lorthiois. Les Lorthiois sont une grande famille du nord de la France qui a fait fortune dans l'industrie textile. Parti d'un simple peigneur de laine, en 1780, l'empire textile se compose au début du XX^{ème} siècle de plusieurs usines qui produisent des tissus d'ameublement, des velours et des Jacquard mais aussi des laines et des fils de coton. Eugène Lorthiois naît le1er janvier 1880 et il est évidemment destiné à travailler dans l'entreprise familiale. Devenu industriel de la laine à Tourcoing où il demeure, il est amateur de belles voitures et aussi un sportsman accompli qui est membre de l'Aéro-Club du Nord et du Polo Club du Nord de la France. C'est le 16 mars 1925 que le châssis n°11138 avec le moteur n°301166 sort de l'usine de Bois Colombes. Il est envoyé chez Lafond, l'agent lillois d'Hispano Suiza à qui Eugène Lorthiois a passé commande. Ce châssis va bien entendu être carrossé, mais malgré nos recherches, nous n'avons pas retrouvé le nom de celui qui va habiller ce châssis. Il est probable qu'Eugène Lorthiois fasse appel à Edouard Spinnewyn, un carrossier de Tourcoing, un bon faiseur, qui travailla sur de nombreux châssis de grand luxe tels que Voisin, Farman et Hispano et qui remporta plusieurs récompenses lors de concours d'élégance. 11138 est livré à son propriétaire au début de l'été 1925.

Le 16 juin 1929, Eugène Lorthiois meurt dans un accident de voiture à Roeselare en Belgique. Après ce décès, l'Hispano est vendue à Pierre de Vizcaya qui, après avoir été pilote sur Bugatti, est gérant du garage Marbeuf à Paris. Il deviendra peu de temps plus tard un des directeurs de la Société commerciale de vente Hispano Suiza. La 32 CV est révisée et est équipée du nouveau type de radiateur à volets thermostatiques puis elle est envoyée chez Million Guiet pour recevoir une nouvelle carrosserie. Le choix de Million Guiet n'est pas fortuit : Jean de Vizcaya, le frère de Pierre, collabore avec ce carrossier qui fabrique, sous licence, des caisses « Toutalu » qu'il a conçu.

Pierre de Vizcaya souhaite un cabriolet deux places dont le style s'inspire des lignes des voitures américaines qui sont alors à la mode.

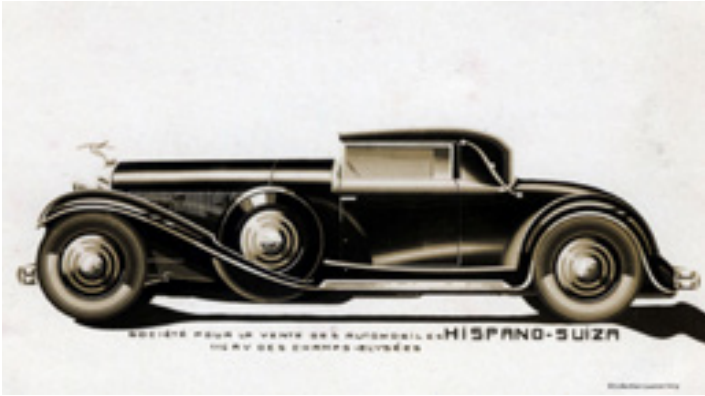
L'Hispano est prête à la fin du printemps 1930. Le dessin de la carrosserie est une véritable réussite. D'une rare élégance, très racé, ce cabriolet dégage à la fois une impression de sport et aussi de confort qui ne peut pas laisser insensible l'amateur de belles voitures. Pierre de Vizcaya l'inscrit aux deux concours d'élégance parisien: l'Auto qui se déroule au Parc des Princes le 6 juin 1930 et Fémina l'Intransigeant, le 27 juin. Afin d'avoir une ligne encore plus harmonieuse, 11138 retourne chez Million Guiet pour une modification de son pare-brise qui est légèrement incliné, elle est ensuite immatriculée 282-RE3 en juillet 1930. Pierre de Vizcaya va conserver son cabriolet quelque temps puis, au cours des années trente, il passera entre les mains de différents propriétaires parisiens dont Jacques de Chefdebien, Yvonne Marlière, Henri Janssens. On retrouve 11138 après guerre, quand elle est acquise par Henri Bréau. Henri Bréau est né en 1900, c'est une ancienne gloire des vélodromes où il a remporté de très nombreux prix. Surnommé « la grenouille », il possède un palmarès assez impressionnant avec pour titres de gloire : champion de France demi-fond 1928 et une 2ème place au championnat du monde de piste la même année. Retraité des pistes, Henri Bréau se lance dans la fabrication de jantes pour cycles dans des ateliers qu'il possède à

the Vanderbilts, André Citroën, Edsel Ford… The Hispano Suiza was the finest car of the 1920s and the undisputed king of the road.

The first owner of this Hispano Suiza 32 CV was Eugène Lorthiois, from an influential family in northern France that had made its fortune in the textile industry. Originating from a simple wool-combing business in 1780, the textile empire grew to comprise several factories producing upholstery fabrics including velvets and Jacquard, as well as wools and cotton threads, by the start of the 20th century. Eugène Lorthiois was born on 1 January 1880 and was always destined to work in the family business. He became a wool manufacturer in Tourcoing where he lived, and was also an automobile enthusiast and accomplished sportsman, being a member of the Aéro-Club du Nord and the Polo Club in Northern France. Chassis n°11138 fitted with engine n°301166 left the Bois Colombes factory on 16 March 1925. It was sent to Lafond, the Lille-based Hispano Suiza dealer where Eugène Lorthiois had ordered the car. The chassis was then bodied, but our research has not uncovered the name of the coachbuilder chosen for the task. It is likely that it was Edouard Spinnewyn, a reputable coachbuilder from Tourcoing, who worked on chassis of luxury marques such as Voisin, Farman and Hispano, winning concours awards for his work. 11138 was delivered to its owner in the early summer of 1925.

On 16 June 1929, Eugène Lorthiois died in a motoring accident in Roeselare in Belgium. Following his death, the Hispano was sold to Pierre de Vizcaya, a former Bugatti driver, who ran the Marbeuf garage in Paris. Soon after this he became a director of commercial sales at Hispano. The 32 CV was serviced and fitted with the new type of radiator with thermostatic shutters, and was then sent to Million Guiet to be fitted with a new body. The choice of Million Guiet was no coincidence : Pierre's brother, Jean de Vizcaya, collaborated with this coachbuilder to build under licence the « Toutalu » bodies that he had designed. Pierre de Vizcaya wanted a two-seater cabriolet with styling inspired by the Amercian cars so fashionable at that time.

The Hispano was ready by the end of Spring 1930, and the design of the coachwork was a huge success. Highly elegant and resolutely sporty, this cabriolet exuded a sense of both comfort and sportiness that could not go unnoticed by anyone who appreciated fine automobiles. Pierre de Vizcaya entered the car for two concours d'élégance events in Paris : l'Auto that took place in the Parc de Princes on 6 June 1930 and Fémina l'Intransigeant on 27 June. To have the finishing touches to its harmonious styling, 11138 then returned to Million Guiet for a modification to its inclined windscreen, and was then registered 282-RE3 in July 1930. Pierre de Vizcaya kept the car for some time, and it then passed into the hands of other Parisian owners during the 1930s, including Jacques de Chefdebien, Yvonne Marlière and Henri Janssens. We catch up with 11138 again after the war, when it was acquired by Henri Bréau, born in 1900, and a former hero of the vélodromes and multiple prizewinner. Bréau, known as « The Frog », had a very impressive record that included middle-distance French Champion in 1928 and runner up in the World Championship of the same year. Once he had retired from the track, he launched himself into the production of bicycle wheels in the workshop that he owned in Montrouge, at 6 - 10 rue la Fontaine. Inspired by the post-war creations of certain French coachbuilders like Saoutchik, Bréau began to customise his cabriolet by adding certain accessories that grew in number over the years. This started with a stone guard for the grille, followed by hub caps, wheel nuts, wing extensions, extra lights, headlamp brackets, wing tips… The Hispano slowly transformed into a « circus car » that was not necessarily in the best taste. However, Henri Bréau, who was very proud of his car, displayed it at the Enghien les Bains concours d'élégance in June 1949. He completed his masterpiece



Gouache du carrossier Million Guiet pour le cabriolet 11138. Collection Laurent Friry

Montrouge, au 6 - 10 rue la Fontaine. S'inspirant des réalisations d'après-guerre de certains carrossiers français, tels que Saoutchik, Henri Bréau commence à personnaliser son cabriolet en l'affublant d'accessoires qui, au fil du temps, seront de plus en plus nombreux. D'abord une calandre pare-pierre, puis des chapeaux de roues, des couvre boulons, des extensions d'ailes, des phares additionnels, des supports de phares, des arrêtes d'ailes, etc. Le mieux étant l'ennemi du bien, l'Hispano se transforme peu à peu en « voiture de cirque », pas forcément du meilleur goût. Mais Henri Bréau, très fier de sa voiture, la présente au concours d'élégance d'Enghien les Bains en juin 1949. Il continue et parachève son œuvre par une modification du capot moteur en l'élargissant pour permettre l'installation de bouches d'aération de chaque côté de la calandre. Le 20 juillet 1950, l'Hispano est immatriculée 6038 J 75 dans le nouveau système qui vient juste d'être mis en place, elle est toujours au nom d'Henri Bréau à Montrouge.

Le 5 mai 1955, la voiture est vendue à un certain Etienne Crespin qui ne la garde qu'une année puis la vend, le 21 juin 1956, au garage du Grand Nord à Ivry-sur-Seine. Quelques temps plus tard, Robert Cornière, amateur de belles voitures et collectionneur de la première heure, découvre l'Hispano au fond d'un garage de Montrouge. Il l'achète le 11 juin 1958, et la première chose qu'il fait est de débarrasser la belle de ses oripeaux afin que la carrosserie Million Guiet retrouve sa beauté initiale. Robert Cornière est plus intéressé par les Voisin et les Bugatti et le 8 avril 1967, il vend l'Hispano à Roger Baillon.



Concours d'élégance d'Enghien les Bains, le 18 juin 1949. Archives Jules Heumann

with a modification to the engine cover, enlarging it to allow the insertion of vents either side of the radiator. On 20 July 1950, the Hispano was registered 6038 J 75 in the newly established system, still in the name of Henri Bréau from Montrouge.

On 5 May 1955, the car was sold to a certain Etienne Crespin who kept it for just one year before selling it on 21 June 1956 to the Grand Nord garage in Ivry-sur-Seine. Some time later, Robert Cornière, an enthusiast and early collector, discovered the Hispano at the back of a garage in Montrouge. He bought it on 11 June 1958, and the first thing he did was to remove all the paraphenalia to restore the beauty of its Million Guiet coachwork. Robert Cornière had a greater interest in Bugatti and Voisin, however, and on 8 April 1967, he sold the Hispano to Roger Baillon.



Depuis cette époque, la voiture fut remise dans les garages de la propriété de Roger Baillon qui aimait particulièrement cette automobile. Il est touchant de voir que lors de sa découverte en 2014, la roue arrière droite était prête à être démontée avec son démonte moyeux d'époque encore fixé, et Roger Baillon qui réparait toujours ses autos en costume cravate avait commencé à refaire les bas-volets du capot. C'est une occasion unique de restaurer une Hispano-Suiza arborant une des plus belles carrosseries cabriolet deux places françaises jamais construites.

From that point, the car was put away in the garages of Roger Baillon's property. Baillon was particularly fond of this automobile, and it was moving to see, when the discovery was made in 2014, that the rear right-hand wheel was ready to be taken off, with the period tool still attached. Baillon, who always worked on his cars dressed in a suit and tie, had started to re-do the lower sections of the bonnet. Here is a unique opportunity to restore a Hispano-Suiza that boasts one of France's finest two-seater cabriolet bodies.



18 Ex Serge Pozzoli

Ballot berline de voyage Chapron

Sans carte grise
Unregistered

- Modèle rare
- Superbe huit-cylindres en ligne
- Carrosserie de grand luxe

- *A rare model*
- *Superb in-line eight-cylinder*
- *Luxury bodywork*

12 000 - 15 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Ballot présente une double originalité : celle de sa carrosserie très soignée, et celle son moteur huit-cylindres en ligne, l'apanage des voitures de grand luxe. Grâce à l'ingénieur Henri, déjà connu au début du siècle pour les moteurs qu'il avait conçu pour Peugeot et qui s'étaient distingué notamment à Indianapolis, les Ballots étaient équipées de mécaniques brillantes, à quatre ou huit cylindres, deux arbres à cames en tête et chambres de combustion hémisphériques. Ces mécaniques leur ont permis d'obtenir de très beaux résultats en compétition. Sur la présente voiture, la technique est plus sage mais encore très avancée pour l'époque, avec un ACT et une cylindrée d'environ 3 litres. Ce moteur sied parfaitement à la belle carrosserie dont la finition traduit un niveau de luxe élevé, avec ses filets de toit, ses stores latéraux, son plafonnier arrière, ses pochettes de rangement... La plaque Chapron apposée sur la carrosserie laisse supposer que c'est ce carrossier qui en est l'auteur, ce qui est probable compte-tenu de sa qualité. La voiture fait partie d'un lot acheté par Roger Baillon à Serge Pozzoli en 1967 dont on a pu retrouver une copie de la facture dans le dossier, et, aujourd'hui, elle semble complète (à l'exception du tableau de bord) et constitue une alternative brillante et originale aux grosses et classiques Bentley.

This Ballot has a double originality: its body designed with a lot of attention, and its eight-cylinder in-line engine, the prerogative of luxury cars. Thanks to engineer Henri, already famous at the beginning of the century for the engines that he had conceived for Peugeot, specifically the ones that had already done well at Indianapolis, the Ballots were equipped with brilliant mechanicals, four or eight cylinder engines, twin overhead camshafts and hemispherical combustion chambers. These mechanicals helped them to get very good results in serious motorsport competitions. On this car, the technology was still very advanced for its time, with overhead camshafts and a displacement of about 3.0-liters. This engine perfectly suits the beautiful body whose finish reflects a higher level of luxury, with its netted roof, its lateral blinds, its rear ceiling and its storage pockets ... The Chapron plate on the body suggests that the car had a body from this coachbuilder, which seems conceivable in view of its quality. The car was a part of the lot purchased by Roger Baillon from Serge Pozzoli in 1967, and for which we have been able to find a copy of the invoice on a file. The car seems complete (except for the dashboard) and is a brilliant and original alternative to a large Bentley.



19.

Berliet VIGB 10 HP Taxi coupé-chauffeur landaulet - 1926/1927

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 13359
Caisse n° 20033

- Carrosserie rare
- Correctement préservée
- Bonne base de restauration

- Rare body
- Properly preserved
- A good base for restoration

1 000 - 2 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Berliet est équipée d'une carrosserie particulièrement rare et originale, conçue pour l'activité de taxi. Il s'agit en effet d'un coupé-chauffeur landaulet, qui dispose à l'avant d'un poste de conduite sommaire complété d'un strapontin et couvert d'une simple toile de toit et, à l'arrière, d'un compartiment séparé par une vitre coulissante et comportant une banquette et deux strapontins. Habillée de skaï, cette partie arrière est décapotable. La porte avant gauche, côté passager, comporte un dispositif de verrouillage permettant de la maintenir ouverte. Le tableau de bord est incomplet et il manque la partie supérieure de pare-brise. Les verres de phares sont brisés et l'un des deux est incomplet, une mascotte Kervoline est montée sur le bouchon de radiateur. Le moteur quatre cylindres 10 HP à soupapes latérales est complet.

Cette voiture constitue une occasion de faire l'acquisition d'une carrosserie intéressante dont les survivantes sont particulièrement rares : peu diffusées à l'époque, elles ont en effet été usées jusqu'à ce que mort s'en suive, quand elles n'ont pas été transformées en véhicule utilitaire. Une restauration soulignera l'intérêt de ce modèle peu ordinaire.

This Berliet has a particularly rare and original body, designed for the taxi business. It is indeed a landaulet coupé-driver, which has at the front a basic driver's cab complete with a folding seat and covered with a simple sheet roof, and at the rear, a compartment separated by a sliding glass and featuring a bench, plus two folding seats. Done up in leatherette, the rear portion is convertible. The front left passenger door has a locking device to hold the door open.

The dashboard is incomplete and the top part of the windshield is missing. The headlamp lenses are broken and one of the two is incomplete; a Kervoline mascot is mounted on the radiator cap. The engine, a 10 HP four-cylinder side-valve unit, is complete.

This car provides an opportunity to acquire an interesting body, of which survivors are particularly rare: most of these low production cars were run to the ground, and the few that survived were transformed into utility vehicles. A good restoration will highlight the interest in this unusual model.

20.

Berliet VRC 12 HP limousine avec séparation chauffeur - c. 1930

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 22615
Caisse n° 6627

- Carrosserie haut de gamme
- Sellerie préservée
- Modèle original

- A premium body style
- Well preserved upholstery
- An original model

2 000 - 4 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Berliet 12 HP est équipée d'une intéressante carrosserie limousine réalisée par J. Panel, à Courbevoie. Elle reprend le principe des carrosseries Weymann, constituées d'une ossature de bois à montage non rigide sur laquelle était tendu un matériau souple comme le simili-cuir. En plus de sa légèreté, ce type de carrosserie se distinguait par son silence de fonctionnement. A l'intérieur, on trouve une séparation chauffeur avec vitre descendante et, même si le toit est en piètre état, les tissus et garnitures de portes arrière sont encore protégés par des housses. L'état de préservation permet de constater le soin apporté à la finition de l'habitacle, un strapontin se déployant à l'arrière. La voiture est équipée d'une malle arrière et une plaque de tableau de bord indique qu'elle provient de Château-Chinon, dans la Nièvre. Sous le capot, le quatre-cylindres à soupapes latérales est complet à l'exception des bougies. La voiture repose sur des roues en bois et comporte une roue de secours sur l'aile avant gauche, mais les phares sont manquants.

Berliet fait partie des plus anciens constructeurs français, Marius Berliet ayant conçu sa première automobile dès 1895. Et si son logo affiche l'avant d'une locomotive à vapeur, c'est en honneur de la cession de licence que le constructeur avait signé avec l'entreprise American Locomotive Company qui désirait s'adjoindre un département automobile. Dans les années 1920, la 12 HP était le fer de lance de sa gamme automobile, parallèlement aux utilitaires qui vont petit à petit prendre une part prépondérante. Celle que nous présentons a l'avantage d'une carrosserie rare et luxueuse, qui mérite une belle restauration.

This Berliet 12 HP has an attractive limousine body style by J. Panel in Courbevoie. It uses the principles of the Weymann-style body construction consisting of a non-rigid mounting of a wooden frame on which a flexible material such as synthetic leather was stretched and attached. In addition to its lightness, this body style was distinguished by its silence and refinement. Inside, there is a wind-down separation between the driver area and the rear, and even if the roof is in poor condition, the fabrics and the rear door trims are still protected by covers. The conservation status reveals the care taken in the finish of the cabin, with rearward folding seats. The car is equipped with a rear trunk and a dash plate indicates that it comes from Château-Chinon in the Nièvre region. Under the hood, the four-cylinder side-valve engine is complete except for the spark plugs. The car features wooden wheels and has a spare tire on the left front fender, but the lamps are missing.

Berliet is part of the oldest French manufacturers, Marius Berliet designed his first car in 1895. The logo displays the front of a steam locomotive, in honor of the relicensing the manufacturer had signed with American Locomotive Company who wanted to add an automotive department. In the 1920s, the 12 HP was the spearhead of its car range, alongside the utilities that will gradually take a leading part. The one presented has the advantage of a rare and luxurious body, which deserves a beautiful restoration.



21•

La Buire 12A torpédo 12 HP - ca 1928

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 5561B6
Moteur n° 1213

- Belle qualité de fabrication
- Modèle rare
- Allure imposante

- Good quality workmanship
- A rare model
- Imposing design

2 000 - 4 000 €
Sans réserve/
No reserve

Ce torpédo commercial La Buire présente une carrosserie intéressante, dont la qualité de construction est supérieure à la moyenne, ce qui est une caractéristique de cette marque née dans la ville de Lyon. Cette qualité se retrouve au niveau mécanique, avec un moteur à soupapes en tête à une époque où la distribution latérale domine le marché des voitures populaires. Le dessin du moteur ne manque d'ailleurs pas d'élégance, et la voiture est équipée de freins sur les roues avant. Les La Buire se sont d'ailleurs illustrées en course dans le courant des années 1920. La carrosserie comporte deux portes latérales arrière en plus d'un accès par l'arrière, et elle n'est pas complète. Il manque notamment la banquette avant, une partie de la mécanique (bougies, magnéto...), une partie du tableau de bord. La voiture repose sur des jantes en acier à voile plein et présente un pare-brise en deux parties, en léger coupe-vent. La haute et large calandre donne à ce torpédo une allure imposante. Il s'agit d'un modèle peu commun, qui mérite l'attention d'un amateur passionné.

This commercial tourer Buire has an interesting body style and the build quality is above average, which was a feature of this brand from the city of Lyon. This quality can also be found in the mechanicals, with an overhead valve engine at a time when side-valves were the norm for the more popular cars. The design of the engine was fairly elegant and the car features brakes on the front wheels. The La Buire were also into racing in the 1920s.

The body has two rear side doors plus a rear access and is not complete. Gaps include the front seats, part of the mechanicals (spark plugs, magneto...), and a portion of the dashboard. The vehicle stands on steel disc rims and has a full windshield in two parts. A high and wide grille gives this roadster an imposing look. This is a most unusual model, which deserves the attention of a passionate enthusiast.

22•

Audi Front 225 cabriolet - ca 1936

Sans carte grise
Unregistered

- Modèle intéressant et rare
- Technique originale

- Interesting and rare model
- Technically interesting

6 000 - 8 000 €
Sans réserve/
No reserve

Grâce au brillant ingénieur Jørgen Rasmussen, la firme allemande DKW a été pionnière dans le domaine de la traction avant, avec une première voiture de série adoptant cette technique dès 1931. Lors de la fusion de la marque avec Wanderer, Audi et Horch au sein d'Auto Union, la traction avant est restée d'actualité et la voiture que nous présentons en est équipée. Au sein du groupe, le nom Audi était réservé aux modèles de luxe et cette 225 montre une finition soignée. Elle adopte un style allemand de carrosserie, avec quatre places confortables sous capote, celle-ci se repliant à l'arrière sans s'escamoter. Ce modèle apparu en 1936 était une évolution de la précédente version d'Audi Front et recevait un six-cylindres 2,3 litres lui permettant d'honorables performances. La présente voiture semble relativement complète et son compteur de vitesses Audi affiche 68 722 km. Sous le capot, les accessoires semblent complets à l'exception de la dynamo, manquante. La plaque constructeur est absente également. Cette voiture, qui faisait partie du lot cédé en 1967 par Serge Pozzoli à Roger Baillon, correspond à un modèle plutôt haut de gamme à l'époque, qui mérite de retrouver sa splendeur passée.

Thanks to the brilliant engineer Jørgen Rasmussen, the German company DKW was a pioneer in the field of front wheel drive, with a first production car adopting this technique in 1931. Upon the merger of the brand with Wanderer, Audi and Horch within Auto Union, the front wheel concept remained valid and the car that we offer features that. Within the group, the name Audi was reserved for luxury models and the 225 shows a very neat finish. It adopts a German-style body with four comfortable seats, with the soft top folding down at the rear without retracting completely. This model, launched in 1936, was an evolution of the previous version of the Audi Front, powered by a six-cylinder 2.3-liter that gave the car decent performance. The car seems to be relatively complete and the Audi speedometer displays 68,722 kilometers. Under the hood, the accessories look very complete, with the exception of the dynamo, which is missing. The manufacturer's plaque of the car is missing too. This car, which was part of the lot sold in 1967 by Serge Pozzoli to Roger Baillon, corresponds to a rather top model at the time, one that deserves to regain its former splendor.



23•

Delaunay Belleville Type VL8 limousine - ca 1932

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 60017

- Modèle haut de gamme
- Carrosserie complète
- Moteur huit-cylindres

- A high level model
- Complete body
- Eight-cylinder engine

4 000 - 6 000 €
Sans réserve/
No reserve

Achetée le 27 Juin 1967 à Serge Pozzoli, au sein d'un lot de plusieurs automobiles de qualité, cette Delaunay Belleville précédemment immatriculée dans la Saône et Loire est typique des grosses limousines de voyage du début des années 1930, bien qu'elle ne présente plus la même originalité esthétique et technique que les Delaunay du début du siècle. Elle est équipée d'un moteur Continental, un huit-cylindres en ligne 4 litres à soupapes latérales dont le couple généreux permet d'emmener confortablement une caisse de ce gabarit. Voiture intéressante et rare, elle comporte sa carrosserie d'origine et le tableau de bord semble complet, mais il manque la majorité des vitrages. Nous avons également noté que l'assise du siège conducteur était absente. La partie arrière est dotée de strapontins, caractéristique d'une voiture de luxe, et le pare-brise est surmonté d'une casquette endommagée. Delaunay-Belleville était une marque reconnue pour sa qualité et son niveau de finition. Cette VL8 haut de gamme mérite une restauration qui lui rende son lustre passé.

Purchased on 27 June 1967 from Serge Pozzoli, along with several other automobiles, this Delaunay-Belleville was previously registered in the Saône et Loire region and is typical of the large limousines from the early 1930s, although it has no longer the same aesthetic and technical originality that Delaunays from the early part of the century. The car is powered by a Continental engine, an in-line eight-cylinder 4.0-liter side-valve unit with generous torque, enough to propel this car of considerable heft. This interesting and rare car has its original body and the dashboard seems complete, but it lacks most of the glasses though. We also noted that the base of the driver's seat was missing. The rear section comes equipped with folding seats, characteristic of a luxury limousine, and the windshield is topped with a damaged top section. Delaunay-Belleville was a marque recognized for its quality and standard of finish. This upscale VL8 deserves a restoration that will take it back to its former luster.

24•

Ariès Type CC4S coach - ca 1930

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n°
4SL2 # 18631

- Modèle rare et original
- Mécanique raffinée
- Marque au passé sportif intéressant

- A rare and original model
- Fine mechanicals
- A sporting marque with an interesting history

2 000 - 4 000 €
Sans réserve/
No reserve

Une des particularités d'Ariès, marque née au début du siècle, est d'avoir été créée par le baron Charles Petiet, passionné d'automobile et future personnalité du monde de l'automobile. Il a en effet occupé le siège de président du Comité du Salon de l'Auto, de 1919 à 1958, entre autres distinctions. Sa marque produisait des voitures réputées bien fabriquées et robustes, dont une 3 litres qui, engagée aux 24 Heures du Mans, fut en 1927 à deux doigts de l'emporter entre les mains de Laly, occupant la tête avec près de quatre tours d'avance sur Bentley, avant d'abandonner une heure avant la fin sur bris d'un pignon de distribution. Cette performance fait partie d'un palmarès brillant pour la marque dans les années 1920, bien qu'injustement oublié. On note, la même année, la participation de plusieurs modèles dans la catégorie 1100. Achetée auprès de Serge Pozzoli en juin 1967, l'Ariès que nous proposons est une intéressante version 1100, dotée d'une jolie carrosserie coach, avec un intérieur cossu, en tissu qui semble d'origine et assez bien préservé. Certains instruments de tableau de bord sont manquants ainsi que quelques accessoires (phares, carburateur, têtes d'allumeur...) mais l'essentiel est là. Le moteur est un intéressant quatre-cylindres à arbre à cames en tête, qui complète agréablement cette carrosserie peu courante.

One of the features of the Aries marquee, born early in the century, was to have been created by Baron Charles Petiet, a passionate automobile enthusiast and a future personality from the world of the automobile. Indeed, he held the office of the President of the Auto Salon Committee from 1919 to 1958, amongst other distinctions. This brand of cars were known to be well made and sturdy, with a 3.0-liter engine, and which competed in the 1927 edition of 24 Hours of Le Mans, where, in the hands of racing driver Laly, an Aries had the lead some four laps ahead of Bentley, before abandoning, just an hour before the end of the race, with a broken timing gear. This performance was part of a brilliant record for the marque in the 1920s, though unjustly forgotten. In the same year, several Aries participated in the category of 1100s.

Purchased from Serge Pozzoli in June 1967, this Aries that we offer is an interesting version of the 1100, with a charming sedan bodywork and a cosy interior whose fabric seems to be original and quite well preserved. Some of the instruments of the dashboard are missing and so are a few accessories (headlamps, carburetor, ignition heads ...) but the essentials are there. The engine is an interesting four-cylinder overhead cam unit, which nicely complements this very unusual body.



25.

Amilcar C8 berline - ca 1930

Sans carte grise
Unregistered

- Modèle rare
- Voiture relativement complète
- Noble mécanique

- Rare model
- Relatively complete
- Noble mechanicals

5 000 - 7 000 €
Sans réserve/
No reserve

Selon l'excellent ouvrage de Gilles Fournier sur la marque, ce modèle peu connu est né du souhait d'Amilcar de monter en gamme. Sous l'influence de la tendance américaine, le constructeur se lance alors dans la conception d'un modèle doté d'un coûteux moteur huit-cylindres. L'année de la présentation de la voiture au Salon 1928, Amilcar signe avec la marque américaine Durant un accord de diffusion sur le marché américain. Le nouveau modèle est disponible en version 2 litres (C8) ou 2,3 litres (C8S) et ses qualités sont prometteuses. Le comportement de la voiture récolte des éloges et le moteur montre une incomparable souplesse. Malheureusement, ce modèle est condamné assez rapidement par la crise économique qui secoue le monde industrialisé, et par quelques défauts de jeunesse : puissance trop limitée et fragilité due à un défaut de lubrification, si bien que la production ne dépasse pas 800 unités. Il reste un modèle un peu mystérieux et extrêmement rare, dont nous sommes heureux de présenter un exemplaire acheté parmi d'autres modèles par Roger Baillon auprès de Serge Pozzoli, le 22 juin 1967. Nous avons retrouvé un document détaillant la transaction. Il est relativement complet, avec intérieur en tissus sous housses. Les phares sont absents, de même que la plaque constructeur, et quelques éléments manquent au tableau de bord, mais la belle mécanique à arbre à cames en tête semble complète et n'attend plus qu'un amateur passionné par ce modèle sortant de l'ordinaire.

According to the excellent work of Gilles Fournier on the marque, this little-known model was born out of the desire of Amilcar to go upmarket. Under the influence of American trends, the manufacturer started the conception of a model with a costly eight-cylinder engine. In 1928 the car was launched at the Salon de Paris, and Amilcar signed with American brand Durant for the distribution of the new model in the US market. The new model was available in both 2.0-liters (C8) or as a 2.3-liter (C8S) version, with very promising qualities. The car's dynamic behavior came in for praise and the engine featured unparalleled flexibility. Unfortunately, this model was quickly condemned to fail due to the economic crisis and some teething problems: too little power and a certain fragility due to a lack of lubrication, resulting in a production that did not exceed 800 units. It remained a mysterious and very rare model, and we are very pleased to offer this example, bought alongside other models by Roger Baillon from Serge Pozzoli on June 22, 1967. We found a document detailing the transaction. The car is relatively complete with interior tissues under covers. The headlamps are absent though, as well as the marque's badge, and some elements are missing on the dashboard, but the fine mechanicals of an overhead camshaft engine looks complete, waiting for a passionate enthusiast to restore this unusual and rare model.

26.

Amilcar CGSS biplace sport - ca 1927

Sans carte grise
Unregistered

- Authentique CGSS
- Modèle emblématique
- Superbe carrosserie

- Authentic CGSS
- Iconic model
- Superb coachwork

3 000 - 5 000 €
Sans réserve/
No reserve

Bien que l'état de cette Amilcar CGSS témoigne des effets du temps passé, elle est particulièrement intéressante car dotée d'un châssis à l'authenticité indiscutable et d'une carrosserie très vraisemblablement d'origine, ce qui est rare sur ce modèle. La collection de Roger Baillon comportait d'ailleurs deux CGSS. Sur celle-ci, la plaque moteur ne correspond pas à la voiture, si bien qu'il a peut-être été remplacé. La CGSS différait de la CGS par son empattement plus court, son moteur 1100 un peu plus puissant et surtout sa carrosserie plus effilée, plus basse, plus harmonieuse et plus sportive. Alors que les modèles précédents peuvent paraître un peu hauts sur pattes, celui-ci donne une impression vraiment racée. La carrosserie, comme celle de toutes les Amilcar de sport, était fabriquée chez Charles Duval dont l'atelier était voisin de celui de Lamy et Akar. Cette voiture était à l'époque très appréciée des amateurs sportifs qui l'engageaient en course le week-end. La voiture de la vente comporte son capot, son radiateur, ses ailes, ses jantes et son tableau de bord encore équipé de plusieurs instruments. Il manque les sièges et la roue de secours. Une fois remise en état, cette authentique Amilcar CGSS fera le plaisir des amateurs de cyclecars.

Although the condition of this Amilcar CGSS shows the effects of a rather rough past, it is particularly interesting as the chassis is of indisputable authenticity and the body very likely the original one, which is very rare on this model. Roger Baillon's collection had two CGSS. On this one, the engine plate does not match with the car, presuming that it may have been replaced. The CGSS differed from the CGS by its shorter wheelbase and its slightly more powerful 1100cc engine, other than its more slender body, which was lower, more harmonious and sportier. While the previous models seemed to be a little "high on stilts", this one has a really racy stance. The body, like all sporting Amilcars, was made at Charles Duval whose workshop was close to that of Lamy et Akar. This car was very popular with racing enthusiasts who enjoyed racing on the weekends. The car on offer has its bonnet, its radiator, its wings, its wheels and the dashboard still has several instruments. The seats and the spare wheel are missing. After restoration, this authentic Amilcar CGSS will surely delight all enthusiasts of cyclecars.



27· Sandford Type S cyclecar trois-roues

Carte grise
française
French title

Châssis n° 2882

- État d'origine étonnant
- Modèle rare et intéressant
- Carte grise française d'époque

- *In an amazingly original state*
- *Very rare and interesting model*
- *French registration from the period*

15 000 - 20 000 €
Sans réserve/
No reserve

Désigné comme un type S sur sa carte grise, ce rare trois-roues Sandford est dans un "jus" étonnant. La carrosserie semble complète et assez bien préservée, l'arrière étant en aluminium alors que le capot et certains éléments ont probablement été refaits en acier postérieurement. Le tableau de bord est équipé d'un compte-tours et d'une montre Jaeger et, derrière la banquette, on découvre une vieille trousse à outils qui a dû servir à l'époque ! Ce trois-roues est encore équipé de sa boîte de vitesses et un quatre-cylindres Ruby a été retrouvé sur une palette, non loin de l'auto. Sans doute récupéré par Roger Baillon pour cet exemplaire, il semble encore monté dans un morceau de châssis venant d'un autre Sandford et vient avec la voiture. Par ailleurs, la carte grise a pu être retrouvée dans les archives de Roger Baillon. La date de première immatriculation n'y est pas précisée, mais l'on sait que, le 1er août 1951, ce trois-roues était immatriculé 9977 AM 75. C'est en 1967 que Roger Baillon en a fait l'acquisition, si bien que de 1951 à aujourd'hui ce Sandford n'a connu que deux propriétaires ! Inspirés des trois-roues Morgan, les Sandford, fabriqués en France, étaient plutôt mieux finis et disposaient de moteurs quatre-cylindres Ruby protégés par un capot. Ayant connu une production limitée, ils se sont distingués en course, et notamment au Bol d'Or. Cet exemplaire d'origine est particulièrement désirable.

Designated as a type S on its registration document, this rare three-wheeled Sandford is in an amazingly original state. The body appears to be complete and fairly well preserved, the rear is in aluminum while the hood and some elements were probably remade in steel later. The dashboard is equipped with a tachometer and a Jaeger clock. Behind the bench we also found an old tool kit that was probably used at that time! This three-wheeler still has its gearbox and a Ruby four-cylinder engine was found on a pallet, not far from the car. Probably planned to be for this car by Roger Baillon, it seems to be still mounted on a part of chassis from another Sandford and comes with the car. Moreover, the registration document also has been found in Roger Baillon's archives. The date of first registration is not specified, but on August 1, 1951, this three-wheeler was registered as 9977 AM 75. Roger Baillon bought this car in 1967, and since 1951 to today this Sandford has had only two owners! Inspired by the three-wheeled Morgan, the made in France Sandfords were better finished and were powered by Ruby four-cylinder engines, protected by a hood. With a limited production run, they distinguished themselves in racing, including the Bol d'Or. This original piece is particularly desirable.



28.

Talbot M67 "11 Six" cabriolet - ca 1928

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 66795

- Carrosserie élégante et rare
- Moteur six-cylindres à soupapes en tête
- Voiture de luxe

- Elegant and rare coachwork
- OHV six-cylinder engine
- Luxury car

4 000 - 8 000 €

Sans réserve/
No reserve

La carrosserie de cette Talbot M67 est particulièrement intéressante, puisqu'il s'agit d'un rare cabriolet. Une de ses particularités est que la partie arrière de l'entourage de vitres s'escamote dans la porte. La capote devait toutefois manquer d'étanchéité car un précédent propriétaire l'avait condamnée en y fixant de petites gouttières. Autre détail intéressant, un petit phare de recherche est directement intégré au pare-brise. A l'intérieur, la sellerie en tissu des sièges avant est abîmée mais la banquette arrière est mieux préservée. Les instruments de tableau de bord semblent complets et l'ensemble laisse percevoir un soin de finition correspondant au statut de cette automobile de luxe. Le capot dissimule le six-cylindres mis au point par l'ingénieur Vincenzo Bertarione, à soupapes en tête et qui avait été décliné en plusieurs cylindrées. Sur la M67, elle est de 2 litres et sa puissance permet à cette voiture d'atteindre 100 km/h, vitesse qui à la fin des années 1920 se démarque de la majorité des voitures de tourisme qui plafonnent à 80 km/h. On distingue une ancienne immatriculation, 770 AD 85.

Sa belle calandre entourée de ses gros phares à fourches, ainsi que son élégante carrosserie, ne manqueront pas de séduire les amateurs.

The coachwork of this Talbot M67 is particularly interesting as it is a rare cabriolet version. One special feature is that the rear window sections retract into the doors. The hood must not be completely watertight as a previous owner has fixed little gutters to it. Another interesting detail, a small search-light has been fitted directly onto the windscreen. Inside, the fabric upholstery of the front seats is dilapidated but the rear bench seat is in a better state of repair. The instruments on the dash appear to be complete and the car suggests a level of finish in keeping with the status of a luxury car. The bonnet conceals the six-cylinder overhead valve engine developed by the engineer Vincenzo Bertarione, which had been produced in different sizes. The 2-litre version in the M67 gave the car a top speed 100 km/h, setting it apart from the majority of touring cars at the end of the 1920s that were only capable of 80 km/h. An old registration number is visible : 770 AD 85. The car's imposing grille flanked by large fork-mounted headlamps, along with its elegant coachwork, can't fail to appeal to enthusiasts.

29.

Talbot Lago Baby T15 LB cabriolet Guilloré - ca 1950

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 120168

- Carrosserie séduisante
- Technique moteur intéressante
- Marque de luxe

- Attractive coachwork
- Interesting engine technology
- Luxury brand

2 000 - 4 000 €

Sans réserve/
No reserve

Roger et Jacques Baillon appréciaient les Talbot et leur collection en comportait plusieurs, dont cette Lago Baby carrossée en cabriolet par Guilloré. Derrière son aspect ancien, cette voiture est relativement complète et, comme sur un grand nombre de pièces de la collection, aucun instrument de tableau de bord ne manque, les voitures étant depuis près de 40 ans protégées de toute intrusion de visiteurs indésirables. Cette Baby T15 est équipée du quatre-cylindres typique de Talbot, avec ses deux arbres à cames latéraux placé haut dans le bloc et faisant penser à des ACT, et ses chambres de combustion hémisphériques. Pour cette Baby, la cylindrée est de 2,7 litres. A l'intérieur de la voiture, la sellerie est d'origine est l'on remarque à côté du beau volant à quatre branches la commande de la boîte présélective Wilson caractéristique de ces modèles; tous les boutons et interrupteurs semblent complets. A l'extérieur, certaines parties basses sont attaquées par la corrosion et il est possible de déchiffrer une immatriculation ancienne, parisienne, 3425 LK 75. Cette voiture d'une marque noble présente une carrosserie intéressante, qui peut faire de l'ensemble un intéressant projet de restauration.

Roger and Jacques Baillon appreciated the Talbot brand and their collection included several, including this Lago Baby cabriolet with coachwork by Guilloré. Despite its condition, this car is relatively complete and, as for many other cars in the collection, no instruments are missing from the dashboard, since these cars have been for nearly 40 years well protected from intrusion of unwanted visitors. This Baby T15 is powered by the typical four-cylinder Talbot engine, with two lateral camshafts positioned high on the block (reminiscent of OHCs), and hemispherical combustion chambers. For the Baby, the capacity is 2.7-liters. The upholstery is original and next to the beautiful four-spoke steering wheel we notice the controls of the Wilson pre-selector gearbox, with all buttons and switches seeming to be complete. Some lower portions of the body have corroded and it is possible to decipher its old Parisian registration number: 3425 LK 75. This car, from a highly respected brand, has an interesting coachwork, which can make a very interesting restoration project.



30•

Renault 12 CV Type EU torpédo - ca 1918

Sans carte grise
Unregistered

• Modèle ancien
• Projet pour
authentique amateur

• Ancient model
• Authentic
enthusiast's project

1 000 - 1 500 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Renault se présente sous la forme d'un torpédo incomplet, auquel il manque la partie arrière. L'association "Les Renault d'avant-guerre" nous a aidé à l'identifier, en précisant : "Cette voiture est une 12 CV type EU, équipée d'un moteur quatre cylindres monobloc de 80x140 accolé à une boîte de vitesses à quatre rapports, et dérivée du type EF de 1914. Son châssis présente un empattement de 3,30 m et une voie de 1,34 m. Elle a été produite de 1917 à 1920, les premiers exemplaires étant donc sortis avant la fin de la première Guerre Mondiale : torpédos militaires et différentes carrosseries utilitaires. Cette 12 CV sera un des châssis les plus produits chez Renault, dans l'immédiat après-guerre." Avec ses jantes à voile plein, cette voiture comporte tous les attributs traditionnels des Renault de cette époque, à commencer par le fameux capot "crocodile" permettant une excellente accessibilité moteur, et le radiateur en laiton placé derrière. Un beau projet de restauration, pour amateur courageux !

This Renault is an incomplete tourer, lacking the rear section. The club "Les Renault d'avant-guerre" (The Prewar Renaults) helped us to identify this car, and provided the following information: "This car is a 12HP Type EU, powered by a four-cylinder 80x140 engine, mated to a four-speed gearbox, and derived from the Type EF of 1914. Its chassis has a wheelbase of 3.30 meters and the track is 1.34 meters. It was produced from 1917 to 1920, the first examples being made before the end of World War I, which were mostly Military tourers and different utility bodies. This 12HP was the one of the most produced Renaults chassis in the immediate postwar period." With its disc wheels, this car features all the traditional attributes of Renaults from this period, starting with the famous "crocodile" cover that allowed excellent engine access, and the brass radiator located behind. Potentially a beautiful restoration project, for the courageous enthusiast!

31•

Mathis Emysix Type SM0 faux-cabriolet - ca 1930

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 350025
Moteur n° 275219

• Haut de gamme
Mathis, peu courant
• Élégante
carrosserie
• Moteur six-
cylindres

• Upscale Mathis,
unusual model
• Elegant body
• Six-cylinder
engine

4.000 - 6.000 €
Sans réserve/
No reserve

Émile Mathis, constructeur alsacien, était de la trempe d'André Citroën et ses voitures ont connu une forte diffusion dans les années 1920 et 1930. Adeptes de la légèreté ("Le poids, voilà l'ennemi"), il était connu pour ses modèles de petite cylindrée mais a su aussi compléter sa gamme avec des automobiles de luxe, doté d'un moteur six-cylindres et dont les différentes versions se retrouvent sous la même appellation "Emysix". C'est un modèle de ce type que nous avons le plaisir de présenter ici, dans une élégante carrosserie faux-cabriolet, bien proportionnée et qui semble complète avec ses phares et son équipement. L'intérieur est complet également, avec ses sièges en drap et son tableau de bord auquel il ne manque aucun instrument. Sous le capot apparaît le six-cylindres 2 litres à soupapes latérales, avec ses accessoires. Optimiste, la publicité d'époque vantait les qualités du modèle : "La Mathis Emysix, grâce à son excellente tenue de route et à sa légèreté, passe de l'allure d'un homme au pas à la vitesse de 100 kilomètres à l'heure avec une très grande rapidité d'accélération : pour pouvoir rouler agréablement à 80 km/h, il faut avoir une voiture dépassant facilement le 100." Une belle remise en état permettra de le vérifier !

The cars of Emile Mathis, a manufacturer from Alsace, similar to Andre Citroen, were very successful in the 1920s and 1930s. He was conceiving light weight cars ("weight is the enemy"), and was known for his small displacement models, but at the same time, he knew how to complete the range with luxury models, featuring a six-cylinder engine, and sold under the name of "Emysix". It is a model of this type that we have the pleasure to offer here in a stylish faux cabriolet body, well proportioned and appearing to be complete with its lamps and equipment. The interior is also complete, with cloth seats and a dashboard with all instruments. Under the hood is a 2-liter six-cylinder side-valve engine, with its accessories. The rather optimistic advertising from the period extolled the qualities of the model as "The Mathis Emysix, thanks to its excellent handling and light weight manages to move from zero to the speed of 100 kilometers per hour with great acceleration: in order to comfortably cruise at 80 km/h, you need a car that easily exceeds 100." A beautiful restoration will allow to check this statement!

76



32 • Un des cinq exemplaires connus / One of five known examples

Renault Viva Grand Sport type ACX2 cabriolet - 1936

Carte grise
française
French title

Châssis n° 791344

- Modèle très rare
- Un cabriolet original
- Haut de gamme Renault

- Very rare model
- Original cabriolet
- Top of the range Renault

20 000 - 25 000 €
Sans réserve/
No reserve

Ce cabriolet quatre places Viva Grand Sport a été vendu en 1963 à Roger Baillon par un certain M. Brelot, dans le Jura. Le dossier comporte le certificat de cession d'époque, ainsi que la carte grise barrée, avec pour ancienne immatriculation 498 R 39. La voiture est un projet de restauration mais semble complète, avec ses instruments de tableaux de bord, son moteur six-cylindres 4 litres à soupapes latérales et son armature de capote. Sous la plume de David Sassé, l'association "Les Renault d'avant-guerre" nous a apporté quelques précisions sur l'identification de ce modèle : "Ces voitures sont suffisamment rares pour que la découverte soit exceptionnelle. Il s'agit d'une Renault Viva Grand Sport type ACX2 du millésime 1936. En 1935, l'ACX1 s'appelait encore Vivastella mais ce n'était plus le cas en 1936 avec sa remplaçante. La voiture a pu être mise en service entre la fin 1935 et la fin 1936, car il existe des chevauchements entre les types Mines. Concernant les voitures ayant survécu dans cette carrosserie (tout au moins connues actuellement) vous avez fait ressurgir un cinquième exemplaire, qui n'est que le troisième qui soit complet." Toutes carrosseries confondues, le nombre de survivantes répertoriées d'ACX2 s'élève à une vingtaine d'exemplaires. Il s'agit donc d'une voiture particulièrement rare. Haut de gamme Renault, elle concurrençait les Talbot, Hotchkiss ou Panhard de la même époque.

This four-seater Viva Grand Sport cabriolet was sold to Roger Baillon in 1963 by a certain M. Brelot, from the department of Jura. The file includes the period transfer certificate and an old registration document, no longer valid, for former registration number 498 R 39. The car is a restoration project, appearing to be complete, retaining its dashboard instruments, 4-litre six-cylinder side-valve engine and frame for the hood. David Sassé, of "Les Renault d'avant-guerre" Association has given us some details to help us identify this model: « These cars are sufficiently rare to make this discovery exceptional. This is a Renault Viva Grand Sport type ACX2 from 1936. In 1935, the ACX1 was still called the Vivastella, a name not transferred to its successor in 1936. The car would have been put into service sometime between the end of 1935 and the end of 1936, as there were overlaps between the homologation of the models. Concerning the cars that have survived with this coachwork (currently known), you have discovered the fifth example, one of only three complete models. ». Of all bodies together, the number of ACX2 models still known to exist amounts to some twenty examples. This is therefore an extremely rare car. A top of the range Renault, it competed with the Talbot, Hotchkiss and Panhard models of the same era.



33

Panhard et Levassor Dynamic X76 Coupé Junior - ca 1936

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 200204

- Rarissime dans cette carrosserie
- Intérieur protégé par des housses
- Modèle intéressant et original

- *Very rare with this body*
- *Interior protected by covers*
- *Interesting and original model*

25 000 - 35 000 €
Sans réserve/
No reserve

Au milieu des années 1930, Panhard succombe à la mode aérodynamique et passe de la Panoramique, encore très classique, à la Dynamic, dont la carrosserie dessinée par Louis Bionier présente un aspect inhabituel, voire baroque. Sous cette forme exubérante, cette voiture bénéficie d'une technique moderne : caisse autoporteuse, suspension par barres de torsion et freins hydrauliques lui donnent un comportement routier supérieur à la moyenne de l'époque. Elle reprend certains traits de style de la Panoramique, comme les petites vitres arrondies de montants de pare-brise.

Le modèle que nous présentons est un rare coupé Junior, sur châssis court (2,60 m), qui dans cette version Dynamic 130 recevait un six-cylindres à fourreaux coulissants (licence Knight) de 2,5 litres. L'intérieur d'origine est protégé par des housses et le tableau de bord semble complet. La voiture possède toujours ses pare-chocs qui sont démontés, ainsi que le cache roue de secours. D'après l'ouvrage sur la marque signé Bernard Vermeylen, ce modèle dans cette carrosserie aurait été produit à moins de 25 exemplaires pendant ses deux années de fabrication, 1936 et 1937, ce qui en fait une voiture particulièrement rare. Les amateurs seront certainement sensibles à cette exclusivité.

In the mid-1930s, Panhard yielded to the fashion for aerodynamic styling, and moved from the very classic Panoramique, to the Dynamic, designed by Louis Bionier, with its unusual, even baroque appearance. Under this exuberant form, the car benefitted from modern engineering: a monocoque body, torsion bar suspension and hydraulic brakes that gave it a handling that was better than average for the period. It took on some of the stylistic features of the Panoramique, such as the small curved windows either side of the windscreen. The model on offer is a rare Junior coupé, on a short chassis (2,60 m), which in this Dynamic 130 version had a 2.5-litre six-cylinder Knight sleeve valve engine. The original interior has been protected with covers and the dashboard appears to be complete. The car still possesses its bumpers, that have been removed, as well as the spare wheel cover. According to the book on the marque by Bernard Vermeylen, there would have been less than 25 examples of this model produced with this coachwork, during 1936 and 1937, the two years it was built, making this a particularly rare car. Enthusiasts will certainly be aware of this exclusivity.



34.

Panhard-Levassor 6CS (Type X72) limousine

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 96011

- Carrosserie élégante
- Semble complète
- Modèle prestigieux

- *Elegant design*
- *Looks complete*
- *A prestigious model*

6 000 - 8 000 €
Sans réserve/
No reserve

La marque Panhard s'est toujours distinguée par son originalité et cette voiture ne déroge pas à la règle. Elle est en effet équipée du six cylindres 2,5 litres sans soupapes (à chemises coulissantes) licence Knight qu'utilisait la marque. Il réclame une lubrification particulière mais se caractérise par une souplesse et un silence de fonctionnement rares pour l'époque, ce qui explique que Gabriel Voisin l'affectionnait lui aussi.

La 6CS que nous présentons est équipée d'une splendide carrosserie limousine avec séparation chauffeur et sa sellerie est détériorée mais complète. Le compartiment arrière, séparé par une vitre descendante, est équipé de strapontins et à l'avant le tableau de bord en tôle peinte, qui montre un design très "Art Déco", comporte encore ses instruments Jaeger. On distingue une immatriculation ancienne qui pourrait être 3515 YB 5.

La ligne élégante de ces Panhard a été sublimée par les dessins d'Alexis Kow, à qui l'on doit quasiment toutes les publicités de la marque, à cette époque. Globalement très bien construites, avec un sens du détail accompli, elles étaient appréciées d'une clientèle aisée. Cet exemplaire constitue une excellente base de restauration, pour lui redonner le faste auquel il peut prétendre.

The Panhard brand has always stood out for its originality and this car is no exception to the rule. It is actually equipped with the 2.5-liter six-cylinder valveless engine with sliding sleeves, made under Knight license that the brand used. It needs special lubrication, but is characterized by its flexibility and its refinement, quite rare for its time, which explains why the Gabriel Voisin liked it too.

The 6CS that we are offering has a gorgeous limousine body style with separation for the chauffeur. The upholstery has deteriorated but is complete. The rear compartment is separated by a wind-down window division and the rear features folding seats. The front dash is in painted metal, which shows a very stylish "Art Deco" style and it still has its Jaeger instruments. We can make out an old registration which could be 3515 YB 5. The elegant line of the Panhard was enhanced by the drawings of Alexis Kow, to whom we owe almost all the advertising of the brand at that time. Overall very well built, with a sense of accomplishment in the details, the Panhards were much appreciated by wealthy clients. This one provides an excellent base for restoration, to be given back to the splendor to which this car is most deserving.



35.

Panhard et Levassor Dynamic X77 (140) berline - ca 1936

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 221182

- Modèle original et rare
- Poste de conduite central
- Moteur 2,9 litres

- *Original and rare model*
- *Central driver's position*
- *2.9-litre engine*

10 000 - 15 000 €
Sans réserve/
No reserve

La forme particulière de cette Panhard Dynamic pourrait lui valoir le prix de l'originalité. Sa carrosserie enveloppante comporte des carénages de roues avant et arrière, générant un profilage inhabituel pour une voiture de tourisme. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le poids de cette automobile restait raisonnable grâce à la technique de fabrication : il s'agissait d'une caisse autoportante, qui disposait en plus d'une suspension relativement sophistiquée. Autre détail peu ordinaire : elle comportait trois places à l'avant, le conducteur étant au centre, position idéale pour la meilleure visibilité.

Dans la version 140 que nous présentons, elle est équipée d'un moteur "sans soupapes" (licence Knight) de 2,9 litres, réputé silencieux et souple. La voiture est assez complète dans l'ensemble, le pare-chocs et le cache roue de secours étant livrés avec. Elle présente des traces de corrosion perforante dans les bas de caisse, ce qui ne l'empêche pas de mériter d'être sauvée, d'autant plus qu'elle est rare : les Dynamic 140, toutes versions confondues, ont été produites à 1 000 exemplaires environ. L'immatriculation 782 AX 79 qu'elle porte encore correspond à l'année 1955.

The particular shape of this Panhard Dynamic could win a prize for originality. The wraparound body with fairings for the front and rear wheels has a highly unusual profile for a touring car. Contrary to what one might think, the weight of this motor car was not especially heavy due to the build technique : it had a monocoque body with relatively sophisticated suspension. Another unusual detail : it featured three seats at the front, with the driver sitting in the middle, the best position for maximising visibility.

In the 140 version on offer, the car was fitted with a 'valveless' engine (licence Knight) of 2.9-litres, that was renowned for being quiet and smooth. The car is relatively complete, and the bumpers and spare wheel cover will be delivered with it. The sills show signs of corrosion, but the car merits being saved, especially as it is rare: there were only around 1,000 examples of the Dynamic 140 produced, all versions together. The registration 782 AX 79 showing on the car corresponds to the year 1955.



36•

Lagonda LG 45 cabriolet - ca 1936

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 12238/G10
Moteur n° 12238

- Modèle prestigieux
- Belle carrosserie
- Mécanique intéressante et d'origine

- *A very prestigious model*
- *Beautiful body*
- *Mechanically interesting and original*

10 000 - 20 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette voiture est équipée d'un compteur kilométrique Lagonda gradué en km/h, ce qui laisse penser qu'il s'agit d'une rare version destinée à l'Europe continentale. Elle est équipée de son moteur d'origine, un beau six-cylindres en ligne Meadows 4,5 litres à soupapes en tête, double allumage et deux carburateurs SU dont la puissance permettait à ce modèle de faire partie des voitures les plus rapides de son époque. Ce n'est pas un hasard si l'une des versions de LG 45 portait la dénomination de "Rapide", et s'est distinguée en compétition. La voiture que nous présentons est un plus sage cabriolet quatre places à la ligne élégante et dont l'aménagement reflète le niveau de luxe qu'affichait la marque. Il faut rappeler que, après sa victoire aux 24 Heures du Mans 1935, Lagonda avait dû faire face à de graves difficultés financières et n'avait été sauvée que par sa reprise par Alan Good, qui avait fait venir W.O Bentley pour remettre de l'ordre dans la gamme.

Cette LG 45 a belle allure, avec ses deux roues de secours latérales recouvertes d'un cache en acier et, constitue une occasion exceptionnelle de pouvoir mener à bien une restauration à la carte sur ce modèle prestigieux.

This car is equipped with a Lagonda odometer but graduated in km/h, which suggests that it is a rare version for continental Europe. It comes equipped with its original engine, a beautiful six-cylinder in-line 4.5-liter Meadows OHV unit, aspirated by two SU carburetors, whose impressive power made this model one of the fastest cars of its time. It is no coincidence that one of the versions of the LG 45 bore the name "Fast" and distinguished itself in competition. The car we present is a more practical four-seater convertible with a very elegant line and whose layout reflects the level of luxury typical of the brand. It must be remembered that after his victory in the 1935 24 Hours of Le Mans, Lagonda faced serious financial difficulties and was saved by the takeover of Alan Good, who brought in W O Bentley to put order into the range. This LG 45 is impressive, with its two side spare wheels covered with steel covers, and provides a unique opportunity in performing a satisfying restoration on such a prestigious model.



37.

Delahaye 235 coach Chapron "usine" - ca 1952

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 818070
Chapron n°7031

- Modèle rare
- Sellerie bien préservée
- Semble complète

- Rare model
- Well preserved upholstery
- Seems to be complete

35 000 - 45 000 €
Sans réserve/
No reserve

Une facture du 12 décembre 1963 du garage Le Marois à Paris (concessionnaire Austin qui vendait des pièces de Delahaye et Delage) témoigne de l'achat de cette voiture pour la somme de 1 200 francs. Elle a été vendue avec carte grise et la voiture, immatriculée 3026 CF 75, était sans doute roulante. Selon des étiquettes de révision, cette Delahaye 235 avait parcouru 68 000 km en 1961, 77 330 km en 1963 et elle en affiche aujourd'hui 78 857. Elle fait partie des 33 exemplaires de coachs "usine" carrossés par Chapron mais vendus directement par Delahaye, dénombrés par Jean-Paul Tissot, président du Club Delahaye et auteur de l'ouvrage "Delahaye, la belle carrosserie française". La carrosserie de cette voiture paraît relativement saine, mais c'est surtout l'intérieur qui semble avoir le mieux résisté au temps. Le tableau de bord semble complet avec ses instruments et ses interrupteurs, à l'exception l'autoradio dont l'emplacement est vide. La sellerie en cuir beige clair est bien préservée et même le ciel de toit est presque intact, bien que défraîchi. Roger Baillon était particulièrement amateur de 235 coach puisque nous vendons sa sœur châssis 818080. Apparemment, le moteur trois carburateurs est équipé de tous ses accessoires.

An invoice of 12 December 1963 from the garage Le Marois in Paris (Austin dealers, who also sold Delahaye and Delage parts) shows that this car was purchased for FF 1,200. It was sold with its registration document and the car, registered 3026 CF 75, was a driver, without any doubt. According to service labels, the Delahaye 235 had covered just 68,000 km in 1961, 77,330 km in 1963, and now shows 78,857 km on the odometer. It is one of the 33 so-called "factory" sedans, though the bodywork was by Chapron, but the cars were sold directly by Delahaye, as pointed out by Jean-Paul Tissot, the president of Club Delahaye and the author of the book "Delahaye, la belle carrosserie française." The body of this car seems to be relatively sound, but it is especially the interior that seems to have better withstood the passage of time. The dashboard appears complete with all instruments and switches, except for the missing radio. The beige leather upholstery is well preserved and even the headliner is almost intact, although a bit tarnished. Roger Baillon was particularly fond of the Delahaye 235 sedans, as we are also selling chassis number 818 080, its sister car. Apparently, the three carburetors engine seems still to be equipped with all its accessories.



Delage D6-11 S coach - ca 1934

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 37445
Moteur n° 184 S

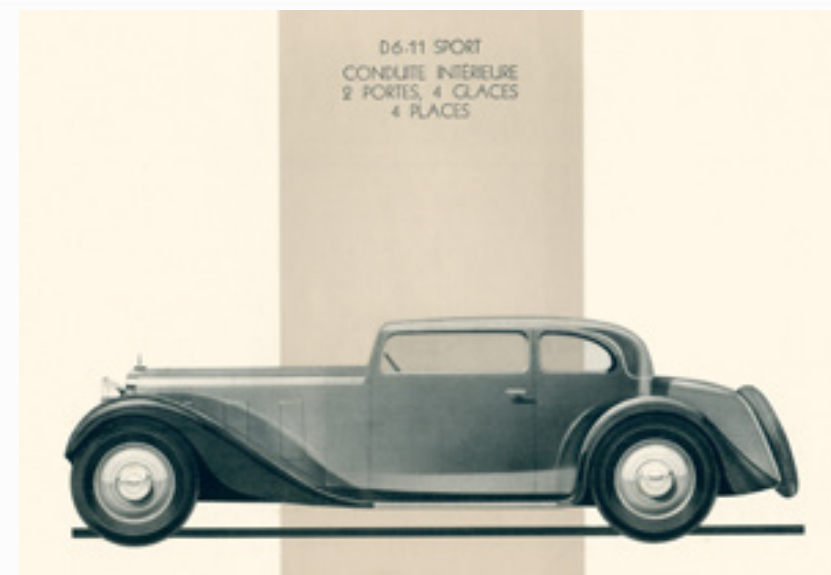
- Ligne de grande classe
- Mécanique intéressante
- Future gagnante de concours d'élégance

- *Classy design*
- *Interesting mechanicals*
- *Potential to be a concours d'élégance winner*

10 000 - 15 000 €
Sans réserve/
No reserve

Ce qui est frappant avec cette voiture, c'est sa ligne : long capot, pare-brise bas, pavillon ramassé, elle donne l'impression d'une automobile de grosse cylindrée. Or le capot dissimule un six-cylindres 2 litres (d'origine) qui, dans cette version "S", développe 60 ch au lieu des 55 ch de la version normale. Ce moteur est équipé d'une distribution culbutée à soupapes en tête et la voiture dispose de roues avant indépendantes. Elle répond donc à la réputation de la marque qui combine à la fois raffinement technique et luxe chic, selon le slogan "La belle voiture française". Achetée auprès de Serge Pozzoli le 22 juin 1967, la voiture proposée présente un bel intérieur en tissus, d'origine et sous housse (y compris les panneaux de porte). Le beau tableau de bord est complet à l'exception d'un manomètre, le pare-brise est cassé et certains accessoires manquent, comme les phares ou les enjoliveurs de roues. La ligne exceptionnelle de cette voiture en faisait une des préférées de Roger Baillon. En 2004, selon le registre de Peter Jacobs repris dans l'ouvrage sur la marque signé Daniel Cabart et Claude Rouxel, il restait 18 survivantes répertoriées. Le modèle est donc d'une grande rareté. Avec cette carrosserie de grande classe, cette voiture sera en plus une reine de concours, une fois correctement remise en état.

What is striking about this car is its design: long bonnet, a low windshield, a low roof, all combining to give the impression of a car with a large displacement. The hood though hides a modest six-cylinder 2.0-liter unit (original), which in this "S" version develops 60bhp instead of 55bhp of the normal version. This engine features an OHV system and the car has independent front suspension. It therefore meets the reputation of the brand combining technical sophistication with stylish luxury, going well with the slogan "The Beautiful French Car." Purchased from Serge Pozzoli on June 22, 1967, the car on offer has a beautiful original interior in fabric and under cover (including the door panels). The nice dashboard is complete except a manometer, the windshield is broken though and some accessories such as headlamps and hubcaps are missing. The exceptional line of this car made this a favorite of Roger Baillon. In 2004, according to the record of Peter Jacobs included in the book on the brand by Delage authorities Daniel Cabart and Claude Rouxel, there are just 18 survivors listed. The model is therefore of great rarity. With such a classy body, this car will be more of a contest queen, when fully restored.



© Archives Daniel Cabart



39•

Delage D8-15 S coach Autobineau - ca 1930

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 39089
Série S
Moteur n° 47 S

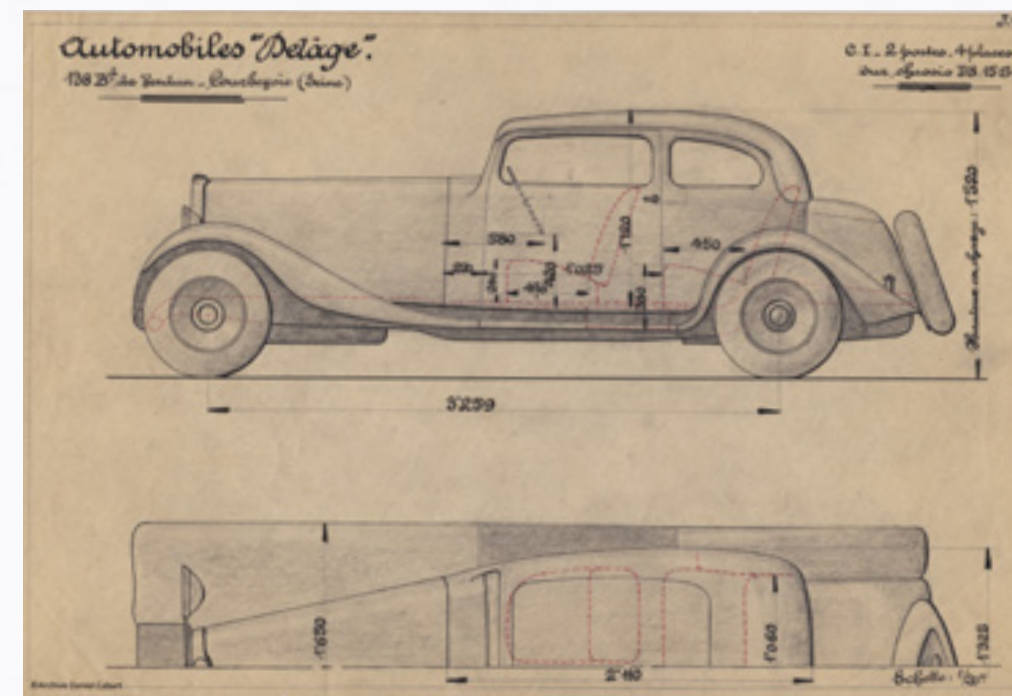
- Carrosserie très élégante
- Modèle d'une grande noblesse
- Moteur huit-cylindres d'origine

- A very elegant body
- A legendary model
- Original eight-cylinder engine

30 000 - 50 000 €
Sans réserve/
No reserve

Présentée en 1929, la Delage D8 est le modèle le plus prestigieux de cette belle marque française et, d'une certaine façon, il constitue le pendant sur route de la brillantissime Delage 1500 Grand Prix, Championne du monde en 1927. Aussi est-il particulièrement intéressant qu'une telle voiture ait fait partie de la collection de Roger Baillon. La très élégante carrosserie conduite intérieure deux-portes appelle des commentaires, et Daniel Cabart, spécialiste de la marque et auteur avec Claude Rouxel de "Delage, la belle voiture française", nous a précisé : "Pour cette voiture carrossée à coup sûr chez Autobineau (et non chez Delage), à partir d'un dessin de Letourneur et Marchand, je n'ai pas de dates précises. Ce que je peux toutefois dire avec précision est que le moteur n°110 correspond à une voiture datant d'octobre 1934. Je peux aussi indiquer qu'il a

Introduced in 1929, the Delage D8 was the most prestigious model of this very fine French marque, and, in some way, it was the road car version of the brilliant Delage 1500 Grand Prix World Championship winning car from 1927. It is therefore particularly interesting that this car was part of the collection of Roger Baillon. The elegant two-door sedan body, according to brand experts and author Daniel Cabart and Claude Rouxel of "Delage, The Beautiful French Car," : "For this car the coachwork for sure was by Autobineau (and not by Delage), from a drawing provided by Letourneur & Marchand. We do not have the specific dates, but what we can tell with accuracy is that No. 110 is an engine from October 1934. We can also indicate that just 65 of these cars had the J 19 chassis "S" ("J" for two-door sedan and "19" for the nineteenth variation of this model since 1928)." Clearly, this



© Archives Daniel Cabart



été carrossé seulement 65 de ces caisses appelées J 19 sur châssis "S" ("J" pour berline deux portes et "19" pour la dix-neuvième variation de ce modèle depuis 1928)." Cette voiture, datant du début des années 1930, est donc particulièrement rare.

Elle est encore équipée de son moteur d'origine, avec un carburateur Solex, une mécanique fiable et conçue pour une conduite tout en souplesse ; ce gros 4 litres à soupapes en tête développait environ 105 ch, dans un silence de fonctionnement qui faisait de la D8 une concurrente des Rolls-Royce et Hispano-Suiza. Une publicité de La Vie Automobile de novembre 1929, relatée dans l'ouvrage cité plus haut, précise fièrement : "La technique française, quand elle s'inspire des enseignements de la course, n'a nullement besoin de moteurs monstres, gouffres d'essence, pour réaliser, avec des reprises exceptionnellement vigoureuses, les plus remarquables performances."

Le reste de la voiture est à la hauteur de cette mécanique, avec une finition haut de gamme, sellerie en velours et garnitures de tableau de bord en bois. L'intérieur est abîmé, habillé par quelques toiles d'araignées, mais il semble complet et il ne manque aucun des superbes instruments Jaeger. Le compteur kilométrique s'est arrêté sur 48 903 km. A l'arrière apparaît un ancien numéro d'immatriculation parisien, 4235 DR 75 et la carrosserie semble complète également avec son coffre portant la roue de secours, et ses cinq jantes à rayons.

Ce très beau coach est un éloge à la sobriété mêlée d'élégance qui caractérisait la marque Delage. Avec son long capot et son pavillon relativement bas, il exprime une race qui n'appartient qu'aux voitures de grande classe. Un fois restauré, sa distinction n'en sera que plus évidente.

car, from the early 1930s, is particularly rare. It is still equipped with its original engine with a Solex carburetor, a reliable mechanical unit and designed for a smooth, refined drive; this large 4.0-liter OHV unit developed about 105bhp in a very silent way, which made the D8 a competitor to Rolls-Royce and Hispano-Suiza in terms of refinement and performance. An advertising in La Vie Automobile's November 1929 issue, recounted in the book cited above, proudly states: "The French technique, when it is inspired by lessons learnt from racing, does not need monster engines that guzzles gallons of gasoline, but to perform with exceptional pulling power, with the most outstanding performance."

The rest of the car matches the quality of its mechanicals, with high quality finish, velvet upholstery and wooden trim panel on the dashboard. The interior is damaged, with a few cobwebs, but it seems complete, with none of those superb Jaeger instruments missing. The odometer shows 48,903km. At the rear we can see a former Parisian registration number, that of 4235 DR 75 and the body also seems very complete with its spare wheel, as a part of the complete set of five spoked wheels.

This beautiful sedan is a tribute to the elegance that merged with sobriety, characterizing the Delage brand. With its long hood and relatively low roof, it epitomizes a breed that belongs only to high-class cars. Once restored, this distinction will be even more obvious.



© Archives Daniel Cabart



Bugatti Type 57 - 1937

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 57579
Moteur n° 417

- Histoire peu banale
- Seule survivante connue d'une ancienne version "berline Gangloff profilée"
- Modèle prestigieux

- *Offbeat history*
- *Only known survivor of former version of 'Gangloff streamlined saloon'*
- *Prestigious model*

120.000 - 160.000 €

Ce châssis 57579 est assemblé dans le courant du mois d'août 1937. Il va bientôt être réservé pour une affectation spéciale : « W », nom de code pour « Wiederkehr » qui est l'ancienne raison sociale de la carrosserie Gangloff.

Le Registre d'Acheminement de l'usine Bugatti nous indique que « le 8 septembre 1937, le châssis 57579/moteur 417 est convoyé par la route, piloté par l'employé Paul, chez Gangloff à Colmar » pour être carrossé. La mention « Salon » est consignée sur ce document, indiquant au moins la volonté de l'usine de terminer la voiture pour le Salon d'octobre 1937 à Paris. Il est impossible de savoir si la voiture a été exposée au Salon, ou en démonstration devant le Grand Palais. Le Registre de ventes mensuelles de l'usine note : « 8 septembre 1937, châssis 57579 - Colmar Stock ». Une seconde mention du véhicule est faite dans le Registre d'acheminement à la date du 17 novembre 1937 : « 57579-417 C.I route Peigues ». Cette information confirme que le véhicule est une « Conduite Intérieure » (berline 4 portes) et par conséquent une réalisation de Gangloff car Bugatti ne construit aucune C.I ou berline en 1937.

1937: Birth of the Bugatti Type 57 n°57579

Chassis 57579 was assembled in August 1937 and assigned to W, the code-name for Wiederkehr - the name of the company in Colmar that Gangloff took over in 1930. The Bugatti factory's Delivery Register reveals that 'on 8 September 1937, chassis 57579/engine 417 was conveyed by road, driven by employee Paul, to Gangloff in Colmar' for bodywork. The word Salon appears on the document, suggesting the factory hoped the car would be finished in time for the Salon de l'Automobile (Paris Motor Show) that opened on 7 October 1937. It is impossible to know if the car was displayed at the Salon or even if it was shown outside the Grand Palais where the Salon was held. A note in the factory's monthly Sales Register reads: '8 September 1937, chassis 57579 - Colmar Stock.' A second mention of the vehicle can be found in the Delivery Register on 17 November 1937: '57579-417 C.I. route Peigues.' This confirms that the vehicle was a 'Conduite Intérieure' (four-door saloon) and must have been made by Gangloff - Bugatti did not build any saloons in 1937.



Jean Lanez devant 57579 © Archives P-Y Laugier



Le Registre des factures mensuelles de l'usine indique : « Le 24 mars 1938, la Bugatti châssis 57579/417 Berline, est vendue à Moreau-Lanez, au prix de 70.000 ff. » Il est noté que le véhicule est « Ex Démonstration M. Peigues ».

Le Registre d'acheminement indique, à la même date, que le véhicule est parti par la route, livré à « Moreau et Cie ». Ce nom, « R. Moreau-Auto Garage », correspond au concessionnaire Bugatti installé 27 avenue Gallieni à Sainte-Savine, banlieue de Troyes, dans l'Aube. Il est aussi dès les années 1920 agent Fiat, George Irat, La Buire et Mathis et vendra quelques Bugatti, surtout aux industriels de la bonneterie troyenne. « Lanez » est le nom du client, un industriel aubois, directeur du moulin de Dienville, près de Brienne-le-Château.

Jean Lanez (1897- 1944)

Jean Lanez est né à Bellevue (Seine-et-Oise) le 10 juillet 1897. Son père est un des administrateurs du « Bon Marché ». Brillant élève du lycée Stanislas, Jean Lanez se trouve en Angleterre quand éclate la guerre de 1914. Il regagne Paris et, trichant sur son âge, parvient à s'engager à 17 ans au 26e Bataillon de chasseurs à pied, à Vincennes. Dès le 22 septembre 1914 il est au front. Le 15 juillet 1915, il devient le plus jeune sous-lieutenant de l'armée française. Breveté pilote le 12 septembre 1917, il est affecté comme lieutenant commandant de l'escadrille S.P.A.D 87. Il abat sept avions ennemis, tous homologués et termine la guerre avec cinq citations, trois blessures et la Légion d'honneur, à 21 ans ! A 25 ans, il est appelé à diriger les Ets de meunerie Brisson-Dauthel, à Dienville près de Brienne-le-Château, et se fixe dans l'Aube. Dès 1922, il seconde M. Brisson à la direction, puis acquiert une grande maison bourgeoise, « le château de Dienville », dont le parc s'étend au sud vers le moulin. En 1934 sont construits des silos modernes. L'année suivante, Jean Lanez commence la construction du moulin actuel et des chambres à farines. En 1939, les moulins de Dienville font partie des usines les plus modernes de France, avec une voie ferrée qui y pénètre pour le chargement. L'usine est pionnière dans l'exportation des farines vers l'Égypte et les pays voisins.

A la déclaration de guerre, refusant d'être affecté privilégié dans les moulins, Jean Lanez combat à nouveau. Il s'engage dans la Résistance et le Commandant Montcalm le charge d'organiser le ravitaillement des réfractaires dans son secteur. Chef du secteur Piney-Brienne de l'armée secrète, il est arrêté le 12 janvier 1944 alors qu'il se rend à son travail. Mis au secret pendant 40 jours à la prison de Troyes, rue Hennequin, il est transféré à Chalons le 7 avril, puis Compiègne avant d'être emmené en Allemagne, à Auschwitz et Buchenwald. Jean Lanez retrouve son compagnon de combat Jean Hoppenot au camp de Flossenbürg où ils sont affectés aux plus durs travaux de terrassement, ayant refusé de travailler dans une usine d'armement. Ils arrivent bientôt au dernier degré d'épuisement, et Jean Lanez s'éteint le 15 janvier 1945 après avoir été matraqué brutalement quelques jours plus tôt. Il laisse une veuve, un fils Claude et deux filles Jacqueline et Françoise.

(D'après *Souvenirs familiaux*, l'ouvrage d'André Beury et Le Petit Troyen du 20 juin 1945).

Revente à Paris en 1946 et abandon à Montrouge vers 1955

La Bugatti "Conduite Intérieure Profilée" est revendue officiellement un an après le décès de Jean Lanez, et elle est immatriculée à la préfecture de la Seine le 11 juillet 1946 sous le numéro 3135 RP 3. Son propriétaire, inconnu, la conserve deux ans. Le 2 juillet 1948 la berline Gangloff est cédée à un second amateur parisien, avant d'être mutée dans le département de Seine-et-Oise, préfecture de Versailles, le 21 avril 1949. Son nouveau propriétaire est un dénommé Jacques Dupont, domicilié rue Pasteur à Étang-la-Ville, et la nouvelle plaque porte le numéro 4817 YD 1.

Deux ans plus tard, la voiture retourne en banlieue parisienne. Elle est vendue le 24 mai 1951 à Georges de Changy, ingénieur domicilié 43 rue Paul Vaillant-Couturier

The Sales Register also records that, 'on 24 March 1938, the Bugatti saloon, chassis 57579/417, was sold to Moreau-Lanez, price FF70,000.' The vehicle was described as 'ex-demonstration M. Peigues.' The Delivery Register reveals that, on the same day, the vehicle was taken by road to 'Moreau et Cie': a reference to R. Moreau-Auto Garage, Bugatti dealers in Sainte-Savine, a suburb of Troyes (they were also agents for Fiat, George Irat, La Buire and Mathis). Moreau sold several Bugattis - notably to top-brass from the local hosiery trade. Lanez was the name of the buyer: a director of the Dienville flour mill a few miles east of Troyes.

Jean Lanez (1897-1944)

Jean Lanez was born on 10 July 1897 in Bellevue, just outside Paris. His father was on the board of the famous Au Bon Marché department-store. After a brilliant school career at the Lycée Stanislas in Paris, Jean Lanez was in England when war broke out in 1914. He returned home and, after lying about his age (he was 17), joined the 26th Infantry Battalion in Vincennes. By 22 September 1914 he was at the Front. On 15 July 1915 he became the youngest Sub-Lieutenant in the French Army. On 12 September 1917 he acquired his pilot's licence and was transferred to S.P.A.D. 87 squadron as Lieutenant Commander. Official records show he shot down seven enemy planes. By the end of the war he had been wounded three times, earned five mentions in despatches, and received the Légion d'Honneur. All this at just 21!

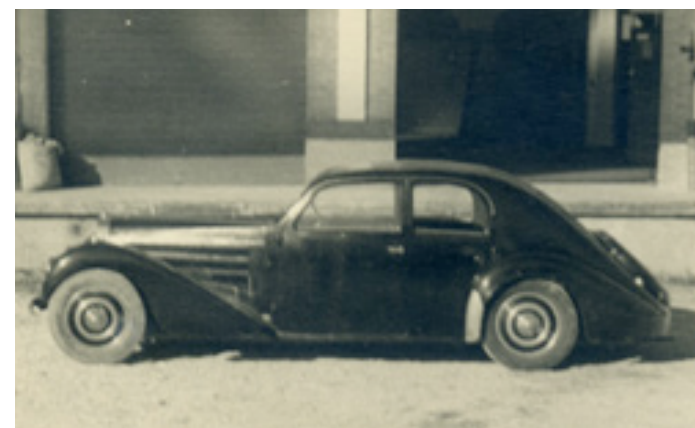
Four years later he was appointed director of the Brisson-Dauthel flour mill at Dienville near Brienne-le-Château, and moved to southern Champagne. In 1922 he was made second-in-command to Monsieur Brisson, and acquired the Château de Dienville, a large residence whose grounds extended south towards the mill. In 1934 modern silos were erected and in 1935 Jean Lanez began constructing the current mill. By 1939 the Moulins de Dienville were among the most modern factories in France, with their own railway-siding for loading. The factory was a pioneering exporter to Egypt and neighbouring countries. After the outbreak of World War II Jean Lanez refused to avail himself of his Director's status to remain at the mill. He became a member of the Resistance and was tasked by Commandant Montcalm with organizing supplies for his sector. Lanez was head of the Piney-Brienne Sector when he was arrested on 12 January 1944. He was held for 40 days in Troyes Prison on Rue Hennequin, then transferred to Châlons on 7 April 1944 and later to Compiègne before being sent to Auschwitz and Buchenwald. At Flossenbürg concentration camp Lanez was reunited with Jean Hoppenot, an old comrade-in-arms. After refusing to work in an armaments factory, the two men were sentenced to hard labour and worked to the brink of exhaustion. Jean Lanez died on 15 January 1945, a few days after being brutally beaten. He was survived by his widow, son (Claude) and two daughters (Jacqueline and Françoise). sources: André Beury: Souvenirs Familiaux; Le Petit Troyen (20 June 1945)

Resold in Paris in 1946 - Abandoned in Montrouge in the mid-1950s

The Bugatti 'Streamlined Saloon' was officially re-sold a year after Jean Lanez's death, and registered in the Seine département on 11 July 1946 with the number-plate 3135 RP 3. Its new (unidentified) owner kept it for two years. On 2 July 1948 it was acquired by another Paris buyer then, on 21 April 1949, transferred to the neighbouring Seine-et-Oise département in the name of Jacques Dupont of Etang-la-Ville, with the registration number 4817 YD 1. On 24 May 1951 the car was sold to Georges de Changy, an engineer domiciled at 43 rue Paul-Vaillant-Couturier in Clamart, a Paris suburb, with number-plates 4723 AG 75. Jean-Baptiste Lefebvre, a friend of the Bugatti's owner (and fellow-engineer), remembers using the (black) car in 1955. The vehicle still retains its Paris number-plates, 64 years on - the car's final owner never got around to changing them! On 26 July 1955 the Bugatti was officially registered in



57579 © Archives P-Y Laugier



57579 © Archives P-Y Laugier



57579 © Archives P-Y Laugier

à Clamart, et reçoit la plaque 4723 AG 75. Jean-Baptiste Lefebvre, ami du propriétaire de la Bugatti et lui-même ingénieur et bugattiste, se souvenait de la voiture, de couleur noire, qu'il utilisa en 1955.

La plaque d'immatriculation parisienne se trouve toujours sur le véhicule 63 ans plus tard car le dernier propriétaire n'a jamais pris le temps de changer les plaques minéralogiques. Quatre ans après son achat, l'ingénieur parisien se sépare de sa Bugatti qui trouve le chemin du garage de Pierre Proust, 41 rue Racine à Montrouge. Le 26 juillet 1955, la voiture est officiellement mise au nom de Pierre Proust. Dans cet ancre dédié à Bugatti, Henri Novo officie depuis plusieurs années et, dans la même ville de Montrouge, Novo loue bientôt au père de René Metge une cour pavée au 108 avenue de la République. Il y entrepouse pour son propre compte ou celui de son patron de nombreuses voitures dont une quinzaine de Bugatti. La Berline Gangloff 57579 vient donc finir ses jours dans ce presque cimetière pour Bugatti.

Le coach Ventoux, châssis 57659, donneur de la caisse L'ancienne voiture de Jean Lanez voisine dans la cour de Montrouge avec un coach Ventoux de 1938, châssis 57659, vendu neuf en mai 1938 à un industriel d'Amiens du nom de Gaston Garcin, propriétaire avant la guerre de plusieurs Bugatti. Son commerce de « Manufacture de sacs en papier, papier en gros », au 56 rue des Sergents, perdurera jusqu'aux années 1950. En avril 1952, la voiture est cédée à un autre amateur picard du nom de Sarrazin. Cet enthousiaste tient alors un magasin d'articles ménagers rue Duménil, à Amiens. Nous retrouvons en 1955 la Bugatti engagée au Rallye des Routes du Nord. N'ayant connu que deux propriétaires depuis 1938, elle paraît encore assez belle. Le copilote lors de cette épreuve est un garagiste amiénois du nom de Lucien Guichard, qui tient un atelier dans le quartier Saint-Maurice. La photo montrant la Bugatti est prise devant le parc des expositions de Lille, au départ, sous la neige de l'épreuve courue sur deux jours, les 12 et 13 février 1955. Le coach Ventoux, numéro de Rallye 1, abandonne lors de l'épreuve de vitesse sur sept tours sur le circuit de Cambrai. Sur les 116 partants, seuls 56 finissent classés.

Quelques années plus tard, la Bugatti châssis 57659 échoue elle aussi dans la cour pavée de Novo, à Montrouge. De mois en mois les voitures se dégradent ou servent de source de pièces pour d'autres Bugatti encore sauvables. Ainsi, le coach 57659 voit disparaître son moteur, puis ses roues. Son capot est mis de côté, et certaines de ses pièces sont peut-être dans le Type 57 Sport qu'Henri Novo se construit au début des années 1980.

Une photo pathétique prise à la fin des années 1950 dans l'enclos de Pierre Proust, au centre de Montrouge, montre le Ventoux 57659, encore identifiable à sa plaque minéralogique 610 AN 80. Il doit être le donneur de la caisse actuellement sur le châssis 57579, car ce dernier quitte la cour de Proust et Novo pour aller directement chez Baillon, à Niort. Il est en effet officiellement cédé à Jacques Baillon le 28 août 1964, avant de recevoir la carte grise 646 FR 79 dans le département des Deux-Sèvres. Pendant cinquante ans, la Bugatti va rester remisee dans une des granges de la propriété du transporteur et collectionneur Baillon.

Examen de la voiture

L'examen du véhicule ne laisse pas de doute quant à son identité, car le moteur porte les numéros 57579 et 417. Le pont arrière porte le même numéro et nous confirme cette hypothèse, appuyée par la plaque minéralogique 4723 AG 75, toujours sur la voiture. Mais la caisse Ventoux numéro 86 ne peut pas provenir de 57579 qui était la berline Gangloff dont les photos illustrent ce texte.

Le numéro de caisse 86 correspond en revanche parfaitement au

the name of Pierre Proust, whose garage in Montrouge (41 rue Racine) specialized in Bugattis. Shortly afterwards Henri Novo, who had been working at the Proust garage for many years, rented a yard on nearby Avenue de la République from the father of the French rally-driver René Metge. He used it to store cars - including over a dozen Bugattis - for himself and his boss. It was here, in what amounted to a Bugatti Cemetery, that the Gangloff 57579 saloon ended its days.

The Ventoux Coach chassis 57659 - Source of the Bodywork On Avenue de la République, Jean Lanez's old car rubbed shoulders with a Ventoux Coach chassis 57659 that had been acquired as new in May 1938 by Gaston Garcin, an Amiens industrialist who owned several Bugattis before World War II (his paper business on Rue des Sergents existed until the 1950s). In April 1952 this Ventoux Coach was sold to another Amiens businessman, called Sarrazin, who ran a household goods store on Rue Duménil. In 1955 it took part in the Rallye des Routes du Nord - having had just two owners since 1938, the car still looked good. The co-pilot was Lucien Guichard, an Amiens garage-owner based in the city's St-Maurice district. The photo of the Bugatti was taken in the snow outside the Parc des Expositions in Lille, at the start of the two-day rally held on 12/13 February 1955. The Ventoux Coach (numbered 1) pulled out during the seven-lap speed trial at the circuit in Cambrai. Just 56 of the 116 entrants completed the rally. A few years later the Ventoux 57659 also ended up in Novo's yard in Montrouge, where cars were left to decay or used as a source of spare parts for other Bugattis that could be salvaged. The Ventoux lost its engine and wheels; the bonnet was set aside, and some of its parts may have been used for the Type 57 Sport Henri Novo had built in the early 1980s. The Ventoux 57659, identified by its 610 AN 80 number-plate, appears on a melancholy photograph taken on Pierre Proust's premises in Montrouge in the late 1950s. It must have provided the bodywork currently on chassis 57579, bought by Jacques Baillon, a haulage operator from Niort, on 28 August 1964. He registered it in the Deux-Sèvres département, acquired fresh number-plates (646 FR 79) and, for the next fifty years, it was kept in one of the barns on his estate.



57579 © Archives P-Y Laugier



57579 © Archives P-Y Laugier



En arriere plan 57579 chez Henri Novo © Archives P-Y Laugier



57659 chez Henri Novo avant revente à R. Baillon © Archives P-Y Laugier



Profil gauche de 57579 au second plan © Archives P-Y Laugier

coach Ventoux usine Bugatti, châssis 57659/474, assemblé le 18 mai 1938, car le coach châssis 57706 qui est assemblé le 5 juillet suivant, après sept autres coaches, porte le numéro de caisse 92.

La Bugatti de Jean Lanez a survécu, habillée d'une caisse plus classique que sa très rare robe Gangloff profilée. Le nouveau propriétaire aura le choix de la restauration : soit lui conserver la caisse Ventoux usine Bugatti numéro 86, soit redonner forme à la seule berline profilée Gangloff 1937 potentielle.

Le dessin original de la voiture est dû au styliste de Gangloff, à Colmar. Très rares sont les « Conduite Intérieures Profilées » construites en 1936-1937 par cet atelier. Nous pouvons estimer à huit le nombre de « CI » Gangloff en 1936, et 23 en 1937. Parmi ces carrosseries, une minorité seulement était profilée et aucune voiture ne semble avoir survécu. Sur le dessin profilé de 1936, le châssis 57476 fut déshabillé il y a quelques années, et 57579 était un des rares du dessin de 1937 avec la roue de secours apparente dans le profilage arrière.

Examination of the Vehicle

An examination of the vehicle leaves no doubt as to its identity, as the engine and rear axle bear the numbers 57579/417. Further supporting evidence is provided by the 4723 AG 75 number-plates still on the car. The Ventoux body number 86 cannot come from the 57579 (the Gangloff saloon shown in our photos) but, instead, corresponds to the Bugatti Ventoux Coach chassis 57659/474 assembled on 18 May 1938 (Coach chassis 57706, assembled on 5 July 1938, is numbered 92). So Jean Lanez's Bugatti has survived, albeit with a more traditional appearance than that of a very rare Gangloff streamlined saloon. Its new owner can choose either to retain the Bugatti Ventoux with body number 86; or to give renewed form to what is potentially the only Gangloff streamlined saloon from 1937.

The car's original design can be attributed to Gangloff in Colmar, who built very few saloons in 1936/7: just eight in 1936 and 23 in 1937. Only a small percentage of these were streamlined, and none seem to have survived. Of the streamlined designs from 1936, chassis 57476 was dismantled a few years ago; 57579 was one of the few from 1937 designed with the spare-wheel visible to the rear.



41•

Delahaye 135 coach Chapron - ca 1948

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 801250
Moteur type
5S n° 801250

- Complète et relativement saine
- Autoradio superbe
- Belle carrosserie Chapron

- Complete and relatively sound car

- Superb radio
- Beautiful Chapron coachwork

20 000 - 30 000 €
Sans réserve/
No reserve

Pour cette voiture, nous disposons d'une facture d'achat d'avril 1964 du garage Le Marois, pour la somme de 950 francs. Elle désigne cette voiture sous l'immatriculation 77 DR 75 (qui apparaît encore sur les plaques), mais avec le numéro de châssis 801350 (au lieu de 801250 comme l'indique la plaque du constructeur et le numéro de moteur). Or c'est un châssis 801350 qui apparaît dans les archives Chapron, et non pas 801250. Il est possible que la confusion soit venue de la carte grise (dont nous ne disposons pas), sur laquelle la transcription aurait provoqué une faute de frappe. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une 135 MS comme la présence de trois carburateurs et 6 conduits d'échappement le laisse supposer. Selon les archives, elle affichait 27 410 km en 1961, 38 180 en 1963 et 43 776 aujourd'hui. Elle présente une belle carrosserie Chapron dans son dessin d'immédiat après-guerre qui garde un élégant mouvement d'ailes, avant les plus massives "pontoon". Elle paraît relativement saine et complète, son tableau de bord portant un étonnant poste de radio Philips d'époque. Tous les instruments sont présents, dont une montre de bord, et de nombreux détails révèlent le luxe de finition de cette voiture haut de gamme. Le cuir des sièges présente sous la poussière une patine séduisante, et cette voiture est équipée d'une boîte Cotal. Ce coach intéressant devrait séduire les amateurs.

For this car, we have a sales invoice from April 1964 of the garage Le Marois, for the sum of 950 French Francs. It refers to this car, with its registration number of 77 DR 75 (which still appears on the plates), but with the chassis number 801 350 (instead of 801 250 as indicated on the chassis plate and the engine number). But this car does appear as chassis number 801 350 in the Chapron archives, and not as 801 250. It is quite possible that the confusion has come from the registration papers (which we do not have), and on which a typing error must have occurred during the transcription. Anyway, it is a 135 MS, as the presence of three carburetors and the six exhaust ducts suggest. According to the records, it shows just 27,410 km in 1961, 38,180 km in 1963 and 43,776 today. It has a beautiful Chapron body in the car's immediate post-war design that keeps elaborates on the elegant movement of the wings, before the rather massive "pontoon" design became the vogue. It seems relatively to be in a relatively sound condition and complete, its dashboard wearing an amazing Philips radio from the period. All instruments are present, including a clock, and many details reveal the luxurious finish of this top-end car. The leather seats, though dusty, has an attractive patina, and this car features a Cotal box. This interesting car should appeal to enthusiasts.



42

Talbot Lago Baby T15 LB cabriolet Guilloché - ca 1951

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 120331

- Carrosserie intéressante
- Modèle brillant pour l'époque
- Semble complète

- *Interesting coachwork*
- *Outstanding model for its day*
- *Appears to be complete*

25 000 - 35 000 €
Sans réserve/
No reserve

Après-guerre, Talbot bénéficie du dynamisme d'Antony Lago qui souhaite poursuivre ce qu'il a entrepris avant le conflit. Pour rester performant en compétition, il faut un moteur plus évolué : doté de chambres de combustion hémisphériques, son six cylindres dispose de soupapes en tête actionnées par deux arbres à cames latéraux, hauts placés dans le bloc, à la façon des moteurs Riley et Era. Conçu pour une cylindrée de 4,5 litres, il va également connaître une version plus adaptée aux voitures de tourisme, quatre cylindres 2.7 litres. C'est lui qui équipe les Lago Baby T15 de cette époque et, fort de 125 ch, il les emmène à 150 km/h.

L'exemplaire que nous présentons est doté d'une désirable carrosserie cabriolet, réalisée dans les ateliers Guilloché qui a une sœur jumelle dans la collection qui porte le numéro de châssis 120168. L'aile arrière gauche est déformée mais la voiture semble complète, avec ses phares, ses pare-chocs et son aménagement intérieur. Elle comporte une sellerie en cuir havane et le tableau de bord de présentation sportive est équipé de ses instruments qui paraissent avoir été protégés par une épaisse couche de poussière. Une immatriculation anciennes est visible à l'avant, 7423 N 75. Élégante combinaison de luxe et de sportivité, ce cabriolet témoigne de la qualité de finition et de fabrication des Talbot d'après-guerre.

After the war, Talbot benefitted from the drive of Antony Lago who wanted to continue where he had left off before the conflict had started. To remain competitive, a more highly developed engine was produced: with hemispherical combustion chambers, the six-cylinder engine had overhead valves operated by twin camshafts positioned high in the block, like the Riley and Era engines. Originally designed for a 4.5-litre engine, there was also a four-cylinder, 2.7-litre version adapted for touring cars, used in the Lago Baby T15 of the period. Producing 125 bhp, the car was capable of 150 km/h. The example on offer boasts a desirable cabriolet body, built in the Guilloché workshops, and has a twin sister in the collection with chassis number 120168. The rear left wing is out of shape but the car appears to be complete, with headlights, bumpers and interior. It has tobacco leather upholstery and the sporty dashboard is complete with its instruments protected under a thick layer of dust. An old registration number is visible at the front: 7423 N 75. An elegant combination of luxury and sportiness, this cabriolet is a demonstration of the high level of finish and build quality of post-war Talbots.



43 • Vendue neuve à Salah Orabi et à la Princesse Nevine Abbas Halim d’Egypte
Sold new to Salah Orabi and Princess Nevine Abbas Halim of Egypte

Talbot Lago T26 Record Cabriolet par Saoutchik - 1948

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 100272

- Un fabuleux projet de restauration
- Carrosserie Saoutchik unique aux lignes spectaculaires
- Premiers propriétaires : Salah Orabi et la Princesse Nevine Abbas Halim d’Egypte
- Dans les mains de Roger Baillon depuis 1952

- *Rare and powerful 4.5 liter Talbot T26 chassis*
- *Unique one-off Saoutchik body with dramatic lines*
- *First owner Salah Orabi and Princess Nevine Abbas Halim of Egypt*
- *In Roger Baillon ownership since 1952*

120 000 - 150 000 €

Le châssis n°100272 Talbot Lago T26 Record appartient à l'une des trois monumentales sorties de granges Saoutchik de la collection de Jacques Baillon. La présence de cette voiture particulièrement rare est d'autant plus remarquable qu'on la croyait perdue. Elle fait partie des 208 exemplaires T26 Records construites en 1948 et présente les mêmes spécificités mécaniques, châssis et puissance de moteur que la Talbot Lago T26 n°100239 également présentée dans la vente. La plupart de ces voitures reçurent l'un des nombreux modèles de carrosseries d'usine que fabriquait Talbot. 100272 est l'un des rares cas où un châssis Record a été envoyé chez un célèbre carrossier pour recevoir une carrosserie exclusive. Le prix du châssis seul atteignait la somme astronomique de 1.165.000 francs en 1948. Saoutchik facturait entre 2,5 et 3 millions de francs pour une carrosserie de cabriolet complète. Une fois livrée, le prix de départ pour la 100272 devait approcher les 4 millions de francs, bien plus que ce qu'il fallait pour acquérir 10 Citroën Traction Avant !

Talbot-Lago T26 Record chassis 100272 is another of the three momentous Saoutchik barnfinds in the collection of the late Jacques Baillon. The emergence of this extremely rare car is all the more remarkable, as it was believed lost. It shares the chassis as well as its powerful engine and mechanicals with Talbot-Lago T26 100239 presented in the sale, and is one of 208 T26 Records manufactured in 1948. The vast majority of these cars were given one of a number of factory bodystyles manufactured in-house by Talbot. 100272 is one of the rare instances where a Record chassis was sent to a prominent carrossier to receive a one-off body. The price of the Record chassis alone was an astronomical 1,165,000 francs in 1948. Saoutchik charged 2,500,000 to 3,000,000 francs for a full-size convertible body. When delivered, the price of admission for 100272 would have approached 4,000,000 francs, more than enough to buy ten complete Citroën Traction Avant!

En 1938, Pierre Saoutchik travailla sur le design de la fameuse Hispano-Suiza Xenia, commandée par André Dubonnet actuellement au Mullin Automotive Museum en Californie. Ce travail fut un tournant décisif pour lui et, quand il prit la tête du design à la Carrosserie Saoutchik en 1946, son style initial avait comme source d'inspiration la Xenia. Ceci est très visible sur de nombreux détails esthétiques de la voiture n°100272 avec : le capot pointu et sa calandre en forme de nez de requin, une aile avant de forme arrondie avec phares intégrés et phares anti brouillard, les gracieuses ailes arrières entièrement carrossées, et enfin la partie arrière longue et inclinée.

100272 fut l'objet d'une promotion considérable à l'époque, comme au Salon de Paris d'octobre 1948 où de nombreux journaux français contenaient des photos de cette voiture incroyable. Une photo en particulier mérite notre attention : éditée en couleur, la photo montre la bichromie subtile et impeccable du gris d'origine avec un bleu nuit, le tout complété par un intérieur en cuir reprenant à l'identique le ton bleu. Le nouveau propriétaire n'aura donc pas de problème pour remettre la voiture dans ses couleurs d'origines.

In 1938, Pierre Saoutchik had worked on the design of the famous Hispano-Suiza Xenia, commissioned by André Dubonnet, currently in the Mullin Automotive Museum in California. This work had been a watershed experience for Pierre Saoutchik, and when he took over design duties at the Carrosserie Saoutchik in 1946, his initial styles took inspiration from the Xenia. This is evident in a number of design details on 100272. This includes the pointed hood with its shark-nosed grille, the rounded front fender shapes with integrated headlamps and fog lights, the fully encased flowing rear fenders, as well as the long and sloping rear deck. 100272 received considerable publicity in period, as the October 1948 Paris Salon editions of several French periodicals



Talbot T26 Record chassis 100272 when new.
(Collection Peter Larsen)





Cette Talbot 100272 était appelée « la Farouk » au sein de la famille Baillon parce qu'il a longtemps été présumé qu'elle avait été achetée neuve par le Roi Farouk d'Égypte. Pourtant, les recherches récentes attribuent la première propriété de la voiture à Son Excellence Salah Bey Orabi du Caire ; « Bey » étant un titre de noblesse arabe équivalent au « Sir » anglais. Salah Orabi était marié à la Princesse Nevine Abbas Halim, membre de la Famille Royale Égyptienne, fille du Prince Abbas Halim et arrière-arrière-petite-fille de Mohamed Ali Pasha. Le couple vécut une vie plaisante faite de privilèges parmi la jet set internationale, mais tout s'effondra quand le Roi Farouk fut renversé pendant la Révolution Égyptienne de juillet 1952 et forcé d'abdiquer. Ils furent alors contraints à l'exil. La Princesse Nevine Abbas Halim est toujours vivante et partage son temps entre l'Égypte et Paris.

Le 29 novembre 1954, à 13h30, une audience devant le Tribunal de Commerce du Département de la Seine opposait Jacques Baillon, demandeur, à Jacques Saoutchik, défendeur. En mai 1952, Baillon acheta 100272 à la Carrosserie Saoutchik via l'entreprise Pax Garage qui agit comme l'intermédiaire de la transaction. Le coût s'éleva à 650 000 francs, plus 26 000 francs pour la livraison et l'obtention d'une immatriculation française. Il semble en effet, que la Princesse Nevine Abbas Halim sentit qu'un conflit couvait en Égypte, elle exporta n°100272 en France peu de temps avant le coup d'état, où la voiture fut vendue à Saoutchik.

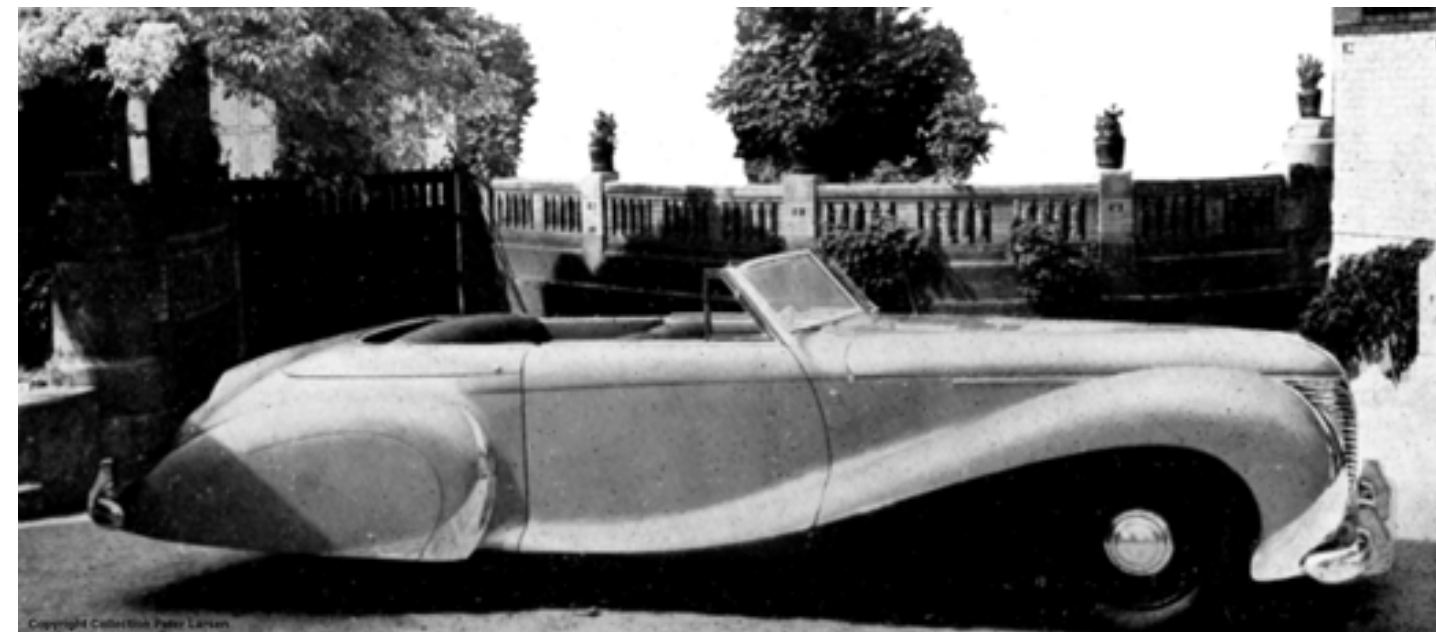
Le 29 novembre 1954, il fut jugé que Pax Garage devait rembourser Baillon, mais comme ils avaient déjà fait faillite Roger Baillon se retourna contre Saoutchik pour récupérer son argent. Là encore il était déjà trop tard, en effet,

carried pictures of this remarkable car. One image in particular demands attention as it is a color photo which documents the subtle and impeccable original gray over dark blue two-tone color scheme, complemented by a leather interior in an identical shade of blue. The new owner will therefore have no issues restoring the car to its original livery should he so choose.

It has been widely reported that 100272 was first acquired by King Farouk of Egypt, and it was known as "the Farouk car" in the Baillon family. However, contemporary accounts assign first ownership of the car to His Excellency Salah Bey Orabi of Cairo, where Bey was an Arabic title comparable to Sir in England. Salah Orabi was married to Princess Nevine Abbas Halim, a member of the Egyptian Royal Family, and daughter of Prince Abbas Halim as well as great-great-granddaughter of Mohamed Ali Pasha. The couple lived a charmed life of privilege in the international jet set, but everything tumbled and they became social pariahs when King Farouk was overthrown in the Egyptian Revolution in July 1952 and forced to abdicate. Princess Nevine Abbas Halim is still alive and divides her life between Egypt and Paris.

On November 29, 1954 at 1.30 p.m., there was a hearing at the Tribunal de Commerce du Département de la Seine in a case brought against Jacques Saoutchik by Roger Baillon. In May of 1952, Baillon had purchased 100272 from the Carrosserie Saoutchik via an enterprise named the Pax Garage that acted as the middleman in the deal. The cost was 650,000 francs, plus 26,000 francs in delivery costs and having French registration documents made out. It seems that Princess Nevine Abbas Halim had sensed that trouble was brewing in Egypt and exported 100272 back to France shortly before the coup, where it was sold to Saoutchik.

L'équipement Auto n°263, October 1948,
The side profile is very dramatic, yet remains extremely elegant. (Collection Peter Larsen)



L'équipement Auto n°263,
October 1948, The amazing front-end design came from the hand of Pierre Saoutchik. (Collection Peter Larsen)





Le 30 novembre 1954, le lendemain de l'audience devant le Tribunal de commerce, la Carrosserie de Luxe de Jacques Saoutchik déclara la faillite. Il faut signaler que le précieux dossier contenant tous les documents historiques de l'affaire et la correspondance entre Saoutchik et Pax Garage sont inclus dans la vente de cette voiture. Au final, Roger Baillon garda 100278. Il l'entreposa dans un abri au sous sol de son château et 100272 disparue à la vue et à la connaissance de tous. On pensa la voiture perdue jusqu'à sa découverte incroyable cette année, garée là pendant les 50 dernières années, les clés dissimulées sous les toiles d'araignées mais toujours sur le tableau de bord.

Même si 100272 a quelque peu souffert des intempéries pendant son séjour chez Roger Baillon, la voiture conserve la majorité des ces garnitures uniques et originales. Elle reste un cabriolet exceptionnel aux lignes spectaculaires promettant d'attirer l'attention de tous les passants qui croiseront sa route. La bichromie accompagnant la forme exquise de la ligne des ailes, l'élégance du bouton automatique ouvrant les portes, le

On November 29, 1954, the Pax Garage was ordered to pay Baillon back, but was declared bankrupt. Baillon then tried to get his money from Saoutchik. However, that was also too late. On November 30, 1954, the day after the Tribunal de Commerce, the Carrosserie de Luxe Jacques Saoutchik was declared bankrupt. It should be noted that the precious dossier containing all the historical documents of the case and correspondence with Saoutchik and the Pax Garage are included with the car. In the end, Baillon simply kept 100278. He parked it in a shed on the grounds of his Chateau, and 100272 vanished from sight and knowledge. The car was believed lost until its astounding discovery this year, looking just parked here for the last fifty years, the keys still remaining on the dashboard under the spider webs.

Although 100272 has suffered somewhat from the elements during the ownership of Jacques Baillon, the car retains the majority of its original and unique trim pieces. It remains a unique one-off cabriolet with dramatic lines guaranteed to stop any

toit totalement rétractable qui était la signature de Saoutchik, les motifs chromés massifs ainsi que sa large calandre, forment un ensemble sensationnel. L'opportunité d'acquérir cette automobile unique dans un tel état de préservation ne se représentera jamais. Bien que 100272 ait été recensée dans le livre Jacques Saoutchik, Maître Carrossier de Peter M. Larsen et Ben Erickson, l'émergence de cette rarissime voiture est d'autant plus extraordinaire qu'on la croyait disparue.

Une fois restaurée, 100272 deviendra l'une des Talbot d'Après-guerre les plus célèbres et les plus photographiées, si l'heureux adjudicataire choisit de la montrer. Une chose est sûre : aucun des éminents concours ne pourra refuser d'exposer 100272 sur une place d'honneur.

Peter Larsen

passerby in his tracks. The two-tone color scheme coupled with the exquisite sweep of the fender line, the elegant body-mounted push-button door mechanism, the completely disappearing top which was signature Saoutchik, the massive chromed scallops as well as the toothy grille combine to create a sensational ensemble unlike any other. The opportunity to acquire this unique automobile in such untouched condition will never be repeated. Although 100272 is documented in the book Jacques Saoutchik, Maître Carrossier by Peter M. Larsen and Ben Erickson, the emergence of this extremely rare car is all the more remarkable as it was believed lost. When finished, 100272 will become one of the most famous and widely photographed postwar Talbots, should the fortuitous new owner choose to show it. One thing is reasonably certain: no prominent concours could say no to displaying 100272 in pride of place.

Peter Larsen



L'équipement Auto n°263, October 1948. The amazing front-end design came from the hand of Pierre Saoutchik. (Collection Peter Larsen)



Lorraine-Dietrich B3-6

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 124605

- Voiture originale
- Mariage d'un modèle de grand luxe et d'une carrosserie utilitaire
- Noble mécanique six-cylindres

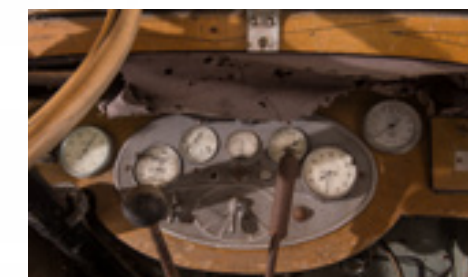
- Original car
- Combination of a luxury model in a commercial vehicle body
- High-quality six-cylinder engine

25 000 - 35 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Lorraine-Dietrich B3-6 est très probablement une ancienne berline transformée par la suite en petit camion-plateau, ce qui lui donne une allure très racée et inhabituellement sportive pour un utilitaire ! La carrosserie est assez saine et les boiseries ont été refaites il y a bien longtemps, de même que la benne très bien fabriquée, lorsque la voiture était utilisée par Turcat Frères, qui tenait une scierie à Fontenay Rohan-Rohan. L'ancienne immatriculation apparaît à l'arrière : 4124 XL 4, alors que le tableau de bord porte la plaque d'un ancien propriétaire : "Ch. Pouget, 10 rue Saint-Paul, Paris IV". Ledit tableau de bord est d'ailleurs en bel état et comporte encore ses instruments O.S. et Jaeger. Il correspond à l'équipement d'une voiture de luxe, ce qu'était à l'époque la Lorraine B3-6 dont un modèle frère a remporté les trois premières places aux 24 Heures du Mans en 1926.

La B3-6 était équipée d'un six-cylindres 3,5 litres à soupapes en tête et chambres de combustion hémisphériques et, dotée de freins sur les roues avant, elle était considérée à l'époque comme une des meilleures voitures françaises. Le modèle présenté, conçu avec goût et un très grand savoir faire, constitue un mariage inhabituel d'un modèle de luxe avec une carrosserie utilitaire d'une rare originalité.

This Lorraine-Dietrich B3-6 is most likely a saloon that was subsequently transformed into a small flatbed truck, giving it a sleek and unusually sporty look for a commercial vehicle ! The bodywork is fairly sound and the woodwork was re-done a long time ago, as was the well-built flatbed, when the vehicle was used by Turcat Frères, who ran a sawmill at Fontenay Rohan-Rohan. The old registration appears on the back : 4124 XL 4, and the dashboard displays the plaque of a former owner : "Ch. Pouget, 10 rue Saint-Paul, Paris IV". The dashboard is in excellent condition and still has its O.S. and Jaeger instruments. This is the equipment of a luxury car, which the Lorraine B3-6 was considered to be at that time. Its sister model finished 1-2-3 in the 1926 Le Mans 24 Hour Race. The B3-6 was equipped with an overhead valve 3.5-litre six-cylinder engine with hemispherical combustion chambers and brakes on the front wheels, and was considered at the time to be one of the greatest French cars. The model in the sale, stylishly designed with great expertise, is an unusual marriage of a luxury model with a commercial body, making it highly original.



45•

Lorraine-Dietrich B3-6 torpédo Grummer

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 122311

- Modèle intéressant et rare
- Voiture saine
- Mécanique moderne pour l'époque

- *Interesting and unusual model*
- *Sound car*
- *Mechanically modern for its time*

20 000 - 30 000 €
Sans réserve/
No reserve

Ce torpédo a belle allure : contrairement aux caisses refaites, il offre les courbures subtiles qui allègent la ligne et lui permettent de parfaitement s'intégrer à l'arrondi de capot. Intéressant et rare, ce modèle occupait dans les années 1920 le haut du pavé. Lorraine était connu pour la qualité de ses moteurs, avec dans le domaine de l'aviation des mécaniques en V, en W ou en étoile équipant des marques telles que Bréguet, Latham, Pothez ou Macchi. A partir de 1919, ils étaient conçus sous la direction de Marius Barbarou, qui mettait aussi au point le moteur six-cylindres 3,5 litres équipant la gamme automobile. Très moderne avec ses soupapes en tête, sa chambre de combustion hémisphérique et ses pistons en aluminium, il avait permis à Lorraine de remporter la victoire aux 24 Heures du Mans 1925 avec Bloch et Rossignol. Ces voitures étaient supérieures aux 3 litres Bentley et le présent torpédo en est un bel exemple : joliment conservé, il semble complet avec même les panneaux latéraux de protection contre les intempéries et porte une ancienne plaque de propriétaire, "J.M Desbat, Industriel, 143 rue de Paris, Roanne". La voiture porte d'ailleurs un numéro d'immatriculation correspondant au département de la Loire : 986 CW 42. Il est intéressant de noter que dans les dossiers de Jacques Baillon se trouve une facture de Henri Malartre concernant l'achat d'une Lorraine B3-6, qui est très certainement celle-ci. Superbe et parfaitement authentique, elle ne devrait pas laisser les amateurs insensibles.

This good looking tourer features, unlike the restored ones, subtle curves that lighten the line and allow it to fully integrate the rounded hood. Interesting and rare, this model was a prestigious car in the 1920s. Lorraine was known for the quality of its engines, with its aviation mechanicals powering brands such as Breguet, Latham, Pothez or Macchi. From 1919 they were designed under the leadership of Marius Barbarou, who also developed the six-cylinder 3.5-liter engine. Very modern with an OHV, its hemispherical combustion chamber and pistons in aluminum, these engines powered a Lorraine to a win in the 1925 edition of the 24 Hours of Le Mans, with Bloch and Rossignol as drivers. These cars were better than the 3 liter Bentleys and this tourer is a good example: beautifully preserved, it seems complete with even the side panels to protect against weather and an old plaque on the door announcing the name of the first owner: JM Desbat, Industriel, 143 rue of Paris, Roanne. The car also has a registration number corresponding to the Loire area: 986 CW 42. It is interesting to note that in the records of Jacques Baillon is a bill from Henri Malartre regarding the purchase of a Lorraine B3-6, which is most certainly this car. Beautiful and perfectly authentic, the car deserves a sensitive enthusiast as its next owner.



46 • Ex-Salon de Genève de 1950, Ex-Salon de Londres de 1951

Talbot-Lago T26 Grand Sport SWB par Saoutchik - 1949

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n°110109
Moteur n°118

- Châssis SWB T26 Grand Sport rare et authentique
- Un chef d'œuvre de la carrosserie française
- Commandé directement par Saoutchik à Talbot
- Exposé à de multiples salons à l'époque
- Jamais vue dans un Concours d'Élégance modernes

- *Extremely rare and genuine SWB T26 Grand Sport chassis*
- *A chef d'oeuvre of French coachbuilding*
- *Commissioned by Saoutchik directly from Talbot*
- *Shown at multiple Salons in period*
- *Never shown at any modern concours*

400 000 - 600 000 €

La Talbot-Lago T26 Grand Sport châssis n°110109 fut délivrée le 5 novembre 1949 à la Carrosserie Saoutchik au 46, rue Jacques Dulud à Neuilly. Seulement 29 Grand Sport châssis courts (265cm), dérivées des voitures de courses, furent construits par Talbot entre 1948 et 1952. La T26GS n°110109 fait parti de ces châssis très rares et extrêmement désirables.

Sur la fiche de construction de Talbot, reproduite dans le livre de Peter M. Larsen et M. Ben Erickson, Talbot-Lago Grand Sport - The Car From Paris, « Saoutchik » est inscrit aussi bien dans le champ carrosserie que dans le champ clients. Ce qui indique que Saoutchik a commandé le châssis n°110109 directement à l'usine Talbot-Lago, pour être carrossé à ses frais avec l'objectif de l'exposer lors de salon. On remarquera que le moteur 118 est le bon numéro de moteur installé par Talbot dans le châssis. Le décalage entre le numéro du moteur et celui du châssis est du au système interne de numérotation utilisé par Talbot-Lago. Ce qui est évident d'après la fiche de construction du n°110109.

Talbot Lago T26 Grand Sport chassis 110109 was delivered on November 5, 1949 to the Carrosserie Saoutchik at no. 46 rue Jacques Dulud in Neuilly-sur-Seine. Only 29 short wheelbase (265 cm) race-derived Grand Sport chassis were constructed by Talbot between 1948 and 1952. T26GS 110109 is one of these very rare and extremely desirable chassis.

On the Talbot build sheet, which is reproduced in the book Talbot-Lago Grand Sport - The Car From Paris by Peter M. Larsen and Ben Erickson, "Saoutchik" is written into both the carrosserie and the client fields. This indicates that Saoutchik ordered chassis 110109 directly from the Talbot-Lago factory to be bodied at his own expense for show purposes. It should also be noted that engine 118 is the correct engine number installed by Talbot in this chassis. The number discrepancy between engine and chassis number is due to the internal numbering system used by Talbot-Lago. This is evident on the build sheet for 110109. Saoutchik fitted chassis 110109 with an exquisite

Saoutchik habilla le châssis d'un élégant design coupé fastback, qui avait été exposé pour la première fois au Salon de Paris de 1948. Seulement 6 châssis Grand Sport reçurent cette carrosserie fuselée. Les deux premiers d'entre eux avaient une hauteur de pavillon basse. Lorsque l'on se rendu compte que la voiture était difficile à conduire, une nouvelle version avec une hauteur de pavillon légèrement plus importante fut développée. Quatre coupés aux « hauts pavillons » furent réalisés, et le châssis n°110109 est l'un d'entre eux.

Ce coupé par son design aux lignes sophistiquées et courbées, est considéré par beaucoup comme l'une des plus belles conduites intérieures jamais construites et comme le chef d'œuvre de la carrosserie française d'Après-guerre. Saoutchik ayant créé cette automobile pour mettre ses talents en exergue, le châssis n° 110109 reçut la quasi-totalité des améliorations esthétiques qui étaient proposées sur le « menu » de personnalisation du carrossier. Ainsi, de charmants motifs chromés imitant les lignes des coquilles Saint Jacques ornent les garde-boues, tandis qu'un superbe profil de lance se dessine sur le côté de la carrosserie. Afin de faire ressortir ces nombreux embellissements chromés, le châssis n°110109 reçut

fastback coupé design which had first been shown at the 1948 Paris Salon. A total of six Grand Sport chassis received this swoopy body. The first two had a low roofline. When it was discovered that the car was difficult to drive, a new version was developed with a slightly higher roofline. Four of these "high-roof" coupés were built, and 110109 is one of these four cars.

This coupé design with its complex and sweeping lines is regarded by many as one of the most beautiful closed cars ever built and as the chef d'oeuvre of postwar French coachbuilding. Since Saoutchik was building this car to show off his talents, 110109 received virtually every styling



Grand Sport 110109 in the Bois de Boulogne, February 1950. (Collection Peter Larsen)





une peinture bleu royal avec un intérieur contrastant par son ton légèrement plus clair. On le dota d'une élégante calandre traitée en trois parties et la majorité des chromes fut considérablement plus large, épais et long que sur les cinq autres coupés réalisés à partir de ce design.

Pour finir ce mélange flamboyant, Saoutchik équipa n°110109 de hublots en forme de larme, inspiré de ceux de la marque Buick, sur le côté du capot. Pierre Saoutchik réservait cet élément à ces plus somptueux designs et n°110109 est le seul coupé T26 Grand Sport à posséder ces hublots. Il fut immatriculé 8-RS 3 et Saoutchik commanda des photos promotionnelles peu de temps après sa finalisation. Un shooting de la voiture, accompagnée d'un chic mannequin parisien, se déroula dans le Bois de Boulogne, qui avait déjà été le lieu de précédentes séances photos de Saoutchik.

Pierre Abeillon, historien reconnu et spécialiste de Talbot-Lago, estima que 110109 était perdu, affirmant que : « ... même le Club Talbot n'avait pas la moindre idée d'où elle se trouvait, ni même si elle existait toujours. » Heureusement, n°110109 n'est pas perdu bien qu'une bonne partie de son histoire reste inconnue. Etant le fer de lance de Saoutchik, la voiture fut exposée dans plusieurs salons importants. Tout d'abord en Suisse où elle participa au salon de Genève en Mars 1950. Dans la même livrée qu'au shooting du Bois de Boulogne, la voiture fut installée entourée de nombreuses plantes rendant la scène presque tropicale. Après le Salon de Genève,

enhancement on the rather comprehensive Saoutchik "menu". This included lovely chromed scallops on the fenders and an exciting sweep-spear on the body side. In order to make the many chromed embellishments stand out, 110109 was painted a single royal blue color with a lighter contrasting interior. It received an elegant three piece-grille treatment, and most of the brightwork was substantially wider, thicker and longer than on the five other coupés built to this design.

To round off this flamboyant concoction, Saoutchik gave 110109 Buick-inspired teardrop-shaped "portholes" on the side of the hood, an item which Pierre Saoutchik reserved for his most sumptuous designs. 110109 is the only T26 Grand Sport Saoutchik coupé to feature these portholes. 110109 was registered 8-RS 3, and Saoutchik commissioned promotional photos shortly after its completion. With a chic Parisian fashion model striking various elegant poses around the car, 110109 was shot on a location in the Bois de Boulogne, which had been the scene of previous Saoutchik photo shoots.

Well-known Talbot-Lago historian Pierre Abeillon regarded 110109 as a lost car, stating that "...even the Club Talbot did not have a clue where it is currently located, that is if it still exists". Fortunately, 110109 is not lost, although a good deal of its history remains unknown. Being a Saoutchik "workhorse", the car was displayed at several of the important Salons when new. First, 110109 went to Switzerland, where it was shown

Grand Sport 110109 in the Bois de Boulogne, February 1950. (Collection Peter Larsen)



on rapatria 110109 en France et en juin 1950, la voiture reçut le Grand Prix d'honneur au Gala d'été de la Presse à Charbonnières, près de Lyon. Elle portait le numéro 8 et fut présentée par les Frères Dumont, concessionnaires Talbot à Lyon.

Les Frères Dumont ne réussirent pas à vendre n°110109 et il semble que la voiture passa entre les mains de plusieurs concessionnaires Talbot. Il est plus probable que n°110109 fut toujours la propriété de Saoutchik, qui s'abstint de l'exposer au Salon de Paris en octobre 1950, mettant à la place la Talbot-Lago Grand Sport châssis n°110119. La prochaine exposition de 110109 fut au Salon de Bruxelles de janvier 1951. Le concessionnaire Talbot belge, Guerret, réserva un grand stand où était aussi exposé 110120, le troisième Grand Sport cabriolet de Saoutchik. Pour ce salon, n°110109 se refit une beauté avec une combinaison de peinture bicolore : les coques des ailes furent peintes dans une nuance contrastée plus claire, peut-être pour être assorti avec l'intérieur. La dernière sortie contemporaine du n°110109 eu lieu au Salon Automobile de Londres en mars 1951.

in Geneva in March 1950. Painted in a single color as in the Bois de Boulogne photo shoot, 110109 was displayed there with enough potted plants around it to make the setting look almost tropical. After the Geneva show, 110109 went back to France. In June 1950, it received the Grand Prix d'honneur at the Gala d'Été de la Presse (Summer Gala of the Press) in Charbonnières close to Lyon. The car carried the number 8 and was presented by the Dumont Frères, who were the Talbot concessionaries in Lyon.

Dumont Frères were not able to sell 110109, and it seems that the car then entered into a series of transshipments between several Talbot dealers. 110109 was most likely still owned by Saoutchik, who refrained from showing it at the Paris Salon in October 1950, displaying Talbot-Lago Grand Sport 110119 instead. Next outing for 110109 was the Brussels Show in January 1951. Guerret, the Belgian Talbot concessionary, had taken a large stand, where he also displayed 110120, the third Grand Sport convertible by Saoutchik. For this show, 110109 had been freshened with a two-tone paint scheme: the fender inserts were now painted a lighter contrasting shade, perhaps matching the interior. The final contemporary airing of 110109 was the London Motor Show in March of 1951.

110109 ne se vendit pas au Salon de Londres et retourna en France. Au départ équipée d'une plaque-châssis LAGO, la voiture indiquait que Saoutchik avait l'intention de l'exporter, car les voitures pour la France portaient le nom TALBOT. Nous n'avons pas plus de photographies ou d'éléments historiques pour nous aider à reconstruire les décennies suivantes. Il semble qu'à la fin, la voiture passa toute sa vie en France et ne quitta plus le pays, bien que la plaque LAGO, rare, soit restée sur le pare-feu. Finalement, 110109 fut acquise par Roger Baillon et resta dans sa collection jusqu'à maintenant.

Avant de mourir, Roger Baillon confia qu'il avait achetée 35 ans plus tôt, n°110109 dans l'est de la France, il l'aurait donc acquise autour de 1980. Déjà à l'époque, la voiture était dans un état de sortie de grange et avait eu un accident à l'arrière. Cependant, comme Roger Baillon acheta la plupart de ces voitures avant 1968, et que n°110109 était non loin de son Hispano-Suiza Million-Guiet et de la Delahaye Faget-Varnet, pendant de nombreuses années, il existe une forte probabilité que la voiture fût acquise bien avant 1980.

110109 did not sell at the London show and went back to France. It was originally fitted with a LAGO chassis plate which indicates that Saoutchik intended to export the car, as cars for France were badged TALBOT. There is no further history or photographic material which can help document the ensuing decades. It seems that in the end, the car spent its entire life in France and never again left the country, although the rare LAGO plate remains on the firewall. 110109 was eventually acquired by Roger Baillon, where it has remained part of the Baillon collection until now.

Before his death, Baillon revealed that he purchased 110109 about 35 years ago in the east of France, which would date his acquisition to around 1980. Already then, 110109 was in barnfind condition and had been rear-ended, or had an accident to the rear. However, since it is known that Roger Baillon bought most of his classics prior to 1968, and 110109 was located for untold years next to his Hispano-Suiza by Million-Guiet and Delahaye by Faget-Varnet, there is the distinct possibility that 110109 was acquired earlier than 1980.



Roger Baillon fut le gardien d'automobiles fantastiques. Parmi elles, 110109 fut installée, à côté d'une Delahaye 235 Chapron, sous un abri, ne fournissant que peu de protection contre les éléments. Et, pourtant, ce magnifique coupé y reposa plus de trois décennies. Présenté aujourd'hui aux enchères, il apparaît comme l'une des sorties granges les plus exceptionnelles du siècle.

Que son prochain propriétaire choisisse de conserver 110109 en une pièce de musée ou bien de lui rendre sa gloire d'antan, l'opportunité d'acquérir cette prouesse suprême de la carrosserie française dans un état non restauré ne se représentera plus jamais.

110109 est destiné à devenir la pièce maîtresse de toute grande collection.

Baillon was a hoarder of fantastical automobiles. He placed 110109 in a lean-to shed in his collection alongside a Delahaye 235 Chapron coach, which did not provide much in the way of protection against the elements. There, this gorgeous coupé rested for more than three decades. It is now coming to auction as one of the most important barnfinds of the decade. Irrespective of whether the coming owner desires to preserve 110109 as a cultural artefact or bring the car back to its former glory, the opportunity to acquire this unrestored crowning achievement of French coachbuilding will never be repeated.

110109 is destined to be the unique centerpiece of any prominent collection.

110109 at the Geneva Motor Show in February 1950.
(Zwischengas.com/Peter Larsen)

The original interior of 110109.
Note the Art Deco door pattern.
(Zwischengas.com/Peter Larsen)



Grand Sport 110109 in the Bois de Boulogne,
February 1950. (Collection Peter Larsen)

47•

Talbot-Lago T26 Record Fastback Coupé par Saoutchik

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n°100239

- Rare et puissante Talbot T26 4,5 litres
- Carrosserie Saoutchik unique, aux lignes caractéristiques
- Découverte exceptionnelle, voiture jusqu'alors inconnue
- Absolument jamais vue dans un concours d'élégance modernes

- *Extremely rare and genuine SWB T26 Grand Sport chassis*
- *A chef d'oeuvre of French coachbuilding*
- *Commissioned by Saoutchik directly from Talbot*
- *Shown at multiple Salons in period*
- *Never shown at any modern concours*

250 000 - 350 000 €

Il y a des sorties de granges, et puis, il y a la sortie de grange. Imaginez l'émotion, lorsque le revêtement ondulé de l'appentis fut ôté et que cette Talbot-Lago T26 Record depuis si longtemps perdu, vit le jour. Plus encore, le châssis T26 n°100239 n'était pas simplement vêtu d'une carrosserie usine, mais du design unique et élégant d'un fastback coupé, créé par la Carrosserie Jacques Saoutchik, rue Jacques Dulud à Neuilly ! Cette incroyable et sensationnelle automobile était dans l'une des trois seules sorties de granges carrossées par Saoutchik parmi les 60 voitures de la collection Baillon. Toutes trois sont de superbes exemplaires de l'extravagant design de Pierre Saoutchik d'après la Seconde Guerre mondiale. On peut dire qu'il s'agit de la sortie de grange du siècle !

Fin 1946, Anthony Lago présenta son nouveau châssis Lago T26 Record à la presse. Dérivée de la Lago Spécial 23 CV d'Avant-Guerre, la Record était montée sur un châssis rallongé, passant de 295 à 312 cm et équipée avec une nouvelle suspension avant, indépendante à ressort hélicoïdal. C'était un imposant et luxueux châssis aux prétentions sportives, dans le style d'Avant-Guerre

There are barnfinds. And then there are barnfinds. Imagine the reaction when the corrugated siding of the lean-to came down and a long-lost Talbot-Lago T26 Record chassis came to light. And more: T26 chassis 100239 was not just fitted with a factory body, but with a unique and rakish fastback coupé design built by the Carrosserie Jacques Saoutchik in the rue Jacques Dulud in Neuilly-sur-Seine! This incredibly rare and outstanding automobile was one of three such Saoutchik barnfinds in the 60 cars of the Baillon collection. All three are superb examples of the swoopy and extravagant styles designed by Pierre Saoutchik after the Second World War. In truth, one can call it the barnfind of the century.

In late 1946, Anthony Lago presented his new T26 Lago Record chassis to the press. Derived from the pre-war 23 CV Lago Spécial, the Record rode on a chassis extended from 295 to 312 cm, fitted with a new independent front suspension with coil springs. It was a large luxury chassis with sporting pretensions in the grand prewar manner. The engine was the heart of the sporty nature

Le moteur était le cœur de cette voiture à l'instinct sportif. La capacité de 4482 cm³ équivaut à 26 CV, d'où le nom du modèle : T26. Un double arbre à cames dans la partie supérieure du bloc, de larges soupapes, des chambres de combustion hémisphérique et une bonne respiration assuraient ses performances. La puissance était de 170 ch pour 4200 tr/min ce qui faisait de ce modèle T26 un des plus puissants moteurs de voitures de route au monde à l'époque.

Plusieurs carrosseries d'usine étaient disponibles, faisant de la Record une grande routière dans le sens classique du terme, et elle en avait les qualités esthétiques avec sa carrosserie traditionnelle, élégamment proportionnée, et son long, long capot selon l'expression de 1939. Malgré un stock de carrosseries usine séduisantes, Lago and Talbot proposèrent ce charmant nouveau châssis sur le marché. Les meilleurs carrossiers affluèrent dont Fioni et Saoutchik. Tous deux innovèrent, en réalisant quelques unes de leurs plus mémorables créations d'Après-Guerre pour la T26 Record.

of the car. Capacity was 4,482 cc, which equaled 26 fiscal horsepower, hence the T26 model name. Twin camshafts in the upper part of the block, large valves, hemispherical combustion chambers, and good breathing ensured performance. Power was 170 hp at 4,200 rpm, which made the T26 one of the most powerful passenger car engines in the world at the time. Several factory body styles were available, making the Record a grand routière in the classic manner, and it looked the part with its conservative elegantly-proportioned bodies and long, long hood in the 1939 idiom. In spite of the availability of desirable factory bodies, Lago and Talbot offered this lovely new chassis to the carriage trade. Prominent carrossiers flocked to body it, including Fioni and Saoutchik. Both would create some of their most memorable postwar styles for the T26 Record.



A similar Delahaye 175 chassis 801566 at the 1950 Paris Salon. (Collection Peter Larsen)

126

Rétromobile by Artcurial Motorcars – 6 février 2015, Paris



Le châssis n°100239 T26 Record porte une de ces remarquables et uniques créations, fabriquées sans concessions de budget. Pierre, le fils de Jacques Saoutchik, reprit la gestion quotidienne de la Carrosserie en 1946 et développa ses formidables talents comme designer. Au début de l'année 1948, il réalisa le design un extraordinaire et voluptueux coupé fastback pour habiller le nouveau châssis T26 Grand Sport d'Anthony Lago, que Roger Baillon aimait particulièrement.

Pour le châssis 100239, Pierre Saoutchik développa ce design en une élancée conduite intérieure ou coupé pour le châssis Record qui était plus long, créant ainsi une spacieuse voiture 4 places, fabuleusement élégante. A partir du bord du pare-brise, le toit se courbe délicatement en une ligne continue jusqu'au pare-chocs arrières, donnant l'illusion d'une longueur interminable. Les chromes entourant la lunette arrière descendent de chaque côté du fastback tels des pièces ornementales ajoutant à l'impression de profondeur, alors le design du garde-boue de la roue arrière confère un côté dramatique au profil de la voiture. La ligne est d'autant plus arrondie par un panneau en relief entourant l'arc de la roue avant et par un garde-boue arrière, totalement bordé. C'est un design fort bien équilibré et de très bon goût.

Ce style vibrant fut un succès pour Saoutchik. Deux châssis Delahaye 175 furent réalisés dans ce style en 1950. L'un deux, le châssis n°801566, fut la star du stand Saoutchik au Salon de Paris 1950. Aucune image d'époque du châssis 100239 ne nous est parvenue, cette voiture exceptionnelle est demeurée secrète jusqu'à sa découverte incroyable cette année. Personne n'avait vu cette voiture exquise pendant 60 ans, rendant sa mise à disposition d'autant plus unique et inégalable. Une fois restaurée, le châssis 100239 sera le bienvenu dans n'importe quel concours d'élégance de la planète et sera un sérieux prétendant à l'obtention d'un prix.

Peter Larsen

T26 Record chassis 100239 carries one of these remarkable one-off creations, built with no concession to cost. Jacques Saoutchik's son Pierre had taken over the day to day running of the Carrosserie in 1946 and developed his remarkable talent as a designer. In early 1948, he had designed the extraordinary and voluptuous fastback coupé shape to clothe Lago's new T26 Grand Sport chassis that Roger Baillon particularly liked.

For 100239, Pierre Saoutchik developed this design into a svelte conduite intérieure, or coupé, for the longer Record chassis, thereby creating a large four-passenger car of extraordinary elegance. From the edge of the windshield, the roof slopes in an unbroken delicate curve all the way to the rear bumper, creating an impression of extreme length. The chromed accent surrounding the rear window slopes down on either side of the fastback as a chromed trim piece which contributes to an impression of lowness, while the semi-pontoon fenderline with a "hip" over the rear wheel makes the side profile dramatic. The design is further rounded off by a raised panel around the front wheel arch and fully skirted rear fenders. It is a design of great equilibrium and in very good taste.

This exciting style was a success for Saoutchik. Two Delahaye 175 chassis were bodied to this style in 1950. One of them, chassis 801566, was the star of the Saoutchik stand at the 1950 Paris Salon. No period images have survived of 100239, and this exceptional car has remained secret until its remarkable discovery this year. No one has seen this exquisite automobile for six decades, making its availability all the more unique and unrepeatabe. Once restored, 100239 will be welcomed at any concours on the planet and be a serious prize-winning contender.

Peter Larsen

A second Delahaye 175 on the streets of Paris in the early 1950s. (Collection Peter Larsen)



48 • Un des 8 exemplaires Grand Luxe produits/One of the 8 examples produced
Delahaye 235 coach Chapron - ca 1952

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 818018
Chapron n°6982

- Très rare version grand luxe
- Sellerie assez bien conservée
- Beau projet de restauration

- Very rare Grand Luxe version
- Upholstery fairly well preserved
- Beautiful restoration project

30 000 - 40 000 €
Sans réserve/
No reserve

Comme en témoigne une facture du 30 juin 1964 du garage Le Marois à Paris (concessionnaire Austin qui vendait des pièces de Delahaye et Delage), cette voiture a été achetée pour la somme de 400 francs alors qu'elle était destinée à la casse. Roger Baillon l'a donc sauvée, comme tant d'autres, et grâce à cette facture mentionnant l'immatriculation 6943 BF 75 que porte cette voiture, et avec l'aide de Jean-Paul Tissot, président du Club Delahaye, nous avons pu retrouver le numéro de châssis, 818018, malgré l'absence de plaque constructeur. Il s'agit d'une très rare version Chapron "grand luxe", qui présente un renflement d'ailes caractéristique et dont Jean-Paul Tissot dénombre huit exemplaires produits, sur un total de 41 coachs 235 carrossés par Chapron. Comme pour souligner ce niveau élevé, cette voiture est équipée d'un toit ouvrant et bénéficiait de finitions particulières. On trouve dans le coffre diverses pièces comme une lame de pare-chocs avant et le filtre à air, et le tableau de bord comporte ses principaux instruments. On remarque à gauche du volant le petit "moutardier" de la boîte Cotal, et la sellerie est relativement bien conservée, avec une belle patine. Ce modèle d'une grande rareté constitue un beau projet de restauration.

As shown by an invoice dated June 30, 1964 the garage Le Marois in Paris (Austin dealer, who also sold Delahaye and Delage parts), this car was purchased for 400 French Francs, as it was going to be scrapped. Roger Baillon managed to save this car, like many others. Thanks to this invoice detailing the car's registration number 6943 BF 75 and with the help of Jean-Paul Tissot, president of the Club Delahaye, we have found the chassis number, 818018, despite the absence of the manufacturer's plate. It is a very rare version of the Chapron "grand luxe", which has the design characteristics of bulging fenders and according to Jean-Paul Tissot just eight were made, out of a total of 41 sedans made by Chapron on the Delahaye 235 base. To underline the high level of luxury, this car has a sunroof and some special finishes. In the boot are various parts, like a front bumper, the air filter, and the dashboard contains its main instruments. On the left of the steering wheel one can see the little knob of the Cotal gearbox levers. The upholstery is relatively well preserved with a beautiful patina. This model is of great rarity and represents a nice restoration project.



49•

Delahaye GFA 148 L limousine Guilloré - ca 1949

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 801570

- Témoin d'une période de transition
- Voiture de carrossier
- Moteur six-cylindres dérivé de celui de la 135

- *Witness of a period of transition*
- *Coachbuilder's car*
- *Six-cylinder engine derived from that of the 135*

5 000 - 7 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette Delahaye 148 L (pour "Léger", l'empattement étant plus court que celui de la 148 standard) est habillée d'une carrosserie limousine réalisée dans les ateliers de Guilloré, à Courbevoie. Elle dispose d'une séparation chauffeur, alors disponible en option. La sellerie en skaï rouge à passepoils noirs a sans doute été refaite, et le tableau de bord en tôle peinte semble complet. La montre de bord est dans la boîte à gants. A la suite d'un accrochage, la porte avant gauche a été endommagée et remise dans le coffre. Cette voiture est équipée d'une boîte Cotal, dont on retrouve le petit "moutardier" de commande au volant. Une ancienne immatriculation apparaît sur la carrosserie : 67 BB 32, mais la voiture est vendue sans carte grise. Reflet du chant du cygne du luxe à la française, cette voiture imposante est un témoin précieux d'une époque de transition. Elle est équipée du six-cylindres dérivé de celui de la 135, qui a connu ses heures de gloire aux 24 Heures du Mans et au Rallye de Monte-Carlo. Réalisée par un carrossier de renom, cette voiture de maître affiche encore une finition luxueuse, et son vaste habitacle permet aux passagers arrière de disposer d'un espace généreux. Elle mérite l'attention d'un collectionneur passionné.

This Delahaye 148 L (for "Léger" (light), the wheelbase being shorter than that of the standard 148), has a limousine body that was built in the Guilloré workshops, in Courbevoie. It has a separate driver's compartment, that was available as an option. It is likely that the red leatherette upholstery with black piping has been re-done. The painted metal dashboard appears to be complete and the clock is in the glove box. Following a collision, the front left door was damaged and put away in the boot. This car has a Cotal gearbox, with the small "moutardier" control on the steering wheel. An old registration number appears on the body : 67 BB 32, but the car is to be sold unregistered. Reflecting the swan song of French luxury automobile design, this imposing car is a valuable witness to a period of change. It is equipped with the six-cylinder engine derived from that of the 135, which enjoyed great success in the Le Mans 24 Hours and the Monte-Carlo Rally. Constructed by a renowned coachbuilder, this chauffeur-driven car still presents a luxurious finish, and its vast passenger compartment offers a generous amount of legroom for its occupants. It merits serious attention from an enthusiastic collector.

50•

Hotchkiss 686 Paris-Nice cabriolet - ca 1939

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 81689

- Version Paris-Nice plus puissante
- Belle carrosserie cabriolet

- *More powerful Paris-Nice version*
- *Beautiful convertible coachwork*

14 000 - 18 000 €
Sans réserve/
No reserve

Malgré son image de sérieux, la marque Hotchkiss n'est pas étrangère au sport automobile. Elle s'y est distinguée à plusieurs reprises au Rallye de Monte Carlo mais, auparavant, a remporté le Critérium Paris-Nice de décembre 1928 avec cinq voitures ex-æquo et en couvrant la côte de la Turbie à la moyenne de 71,6 km/h. C'est la raison pour laquelle la marque a dénommé "Paris-Nice" son nouveau modèle de 1935, dont le six-cylindres 3,5 litres voyait sa puissance passer à 120 ch, comme sur la version Grand Sport. C'est un tel modèle que nous présentons, dans une rare carrosserie cabriolet Biarritz. La voiture semble complète et le tableau de bord comporte tous les instruments, y compris un thermomètre d'eau situé sur la colonne de direction. La sellerie bleu nuit est abîmée mais partiellement récupérable et le système de capote est complet lui aussi. Le pare-brise est rabattable et, sous le capot, il ne semble manquer aucun accessoire au gros six-cylindres en ligne, le filtre à air étant posé sur le côté. Sur le coffre arrière apparaît un petit autocollant "Auto Hall", établissement spécialisé dans la vente de Hotchkiss d'occasion. Dans cette belle carrosserie, cette voiture ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs.

Despite its image of seriousness, the Hotchkiss brand was no stranger to motorsports. Hotchkiss distinguished itself several times at the Monte Carlo Rally, but first won the Critérium Paris-Nice in December 1928, with five ex-æquo cars, covering the hillclimb of la Turbie at an average speed of 71.6 km/h. This is why the brand named its new model "Paris-Nice" in 1935, with the six-cylinder 3.5-liter's power rising to 120bhp, as on the Grand Sport model. It is this model that we are offering, in a rare cabriolet coachwork called Biarritz. The car seems complete and the dashboard includes all instruments, including a water thermometer located on the steering column. The midnight blue upholstery is damaged but partially recoverable, and the hood system is complete too. The windshield folds down and under the hood, it does not seem to lack any accessories, with the big six-cylinder in-line engine, the air filter was put on the side. On the trunk appears a small sticker "Auto Hall", a dealer selling used Hotchkisses. With its beautiful coachwork, this car is sure to attract the attention of enthusiasts.



51•

Packard Super Eight cabriolet - ca 1938

Sans carte grise
Unregistered

Carrosserie n°
444316

- Modèle de grand luxe
- Carrosserie rare et désirable
- Beau projet de restauration

- *Highly luxurious model*
- *Rare and desirable coachwork*
- *Superb restoration project*

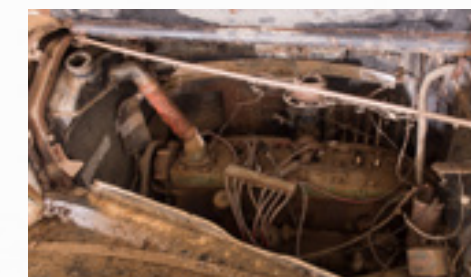
15 000 - 25 000 €
Sans réserve/
No reserve

Dès l'origine de la marque, les Packard se sont distinguées par leur qualité et leurs performances. Ainsi, un modèle 12 cylindres présenté en 1915 a rencontré un tel succès qu'il a dépassé 15 000 exemplaires. On retrouvera au début des années 1930 une autre version V12, dont le châssis sera utilisé également par la Super Eight dont il est question ici, avec un huit-cylindres en ligne de 6,3 litres de 145 ch ; puissance qui peut paraître modeste aujourd'hui, mais qui n'était alors l'apanage que de quelques voitures de grand luxe.

Ce cabriolet Packard Super Eight correspond à une rarissime version européenne d'origine, comme en témoigne son compteur gradué en km/h. D'ailleurs, son immatriculation parisienne (EW 75) correspond à l'année 1956 ou 1957, preuve qu'elle est en France au moins depuis cette période. La carrosserie est complète et la voiture dispose de son porte-bagage et de son armature de capote, précieuse comme modèle pour fabriquer une armature neuve. Le pare-brise est cassé et, à l'intérieur, la sellerie en cuir bordeaux semble d'origine, le tableau de bord étant partiellement complet. Cette voiture d'un luxe raffiné, dotée d'une carrosserie rare et attrayante, mérite une remise en état qui soit à la hauteur de son statut.

From the marque's earliest days, the Packard stood apart for its quality and performance. In fact, the 12-cylinder model presented in 1915 was so successful that over 15,000 examples were built. Another V12 version appeared in the 1930s, with a chassis also used for the Super Eight, as presented here, with a straight eight-cylinder 6.3-litre 145 bhp engine ; a level of power that may seem modest today, but was only the prerogative of a handful of luxury models at that time.

This Packard Super Eight cabriolet corresponds to an extremely rare European version, as evidenced by the speedometer graduated in km/h. Its Parisian registration (EW 75) corresponds to the year 1956 or 1957, showing that it has certainly been in France since then. The body is complete and the car retains its luggage rack and the frame of the hood, which will provide a valuable template for a new frame. The windscreen has broken. Inside, the burgundy leather interior appears to be original, and the dashboard is partially complete. This sophisticated, luxury car, with rare and attractive coachwork, deserves to be restored to a level in keeping with its status.



52. Jaguar Type S 3,4 L

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n°
1 B25848 DN
Moteur n° 7B 7174-8

- Modèle luxueux et confortable
- Intérieur cuir superbement préservé
- Boîte mécanique + overdrive

- *A luxurious and comfortable model*
- *A beautifully preserved leather interior*
- *Manual gearbox with overdrive*

4 000 - 6 000 €
Sans réserve/
No reserve

Vendue neuve en France par le garage Royal Élysées Delecroix Automobiles, importateur de la marque en France et dont la plaque est apposée sous le capot, cette Jaguar 3,4 litres S à boîte mécanique et overdrive était utilisée régulièrement par Mme Baillon. Conservée par la famille, elle porte encore son ancienne plaque d'immatriculation, 7819 BE 92. Sous un aspect défraîchi, cette voiture cache un intérieur en cuir tabac absolument magnifique, qui ne semble pas déchiré et qui présente une patine inimitable. Dans le coffre se trouve encore l'ensemble d'outils dans le réceptacle spécial prévu venant se loger dans la roue de secours. Sous le capot apparaît le noble moteur XK, surmonté de son gros filtre à air et qui paraît complet. Dans cette version 3,4 litres, il développe 213 ch et emmène cette voiture à 190 km/h. Mais c'est surtout son confort et son luxe qui différencient cette voiture de la MkII dont elle est dérivée : avec une suspension arrière à roues indépendantes, elle est beaucoup mieux suspendue. En outre, son coffre rallongé dans le style de la Mark X lui donne une grande capacité de chargement, tout en apportant à la ligne une allure à la fois élancée et statuaire. Cet exemplaire à l'intérieur miraculeusement préservé constitue une excellente base pour une restauration de qualité.

Sold new in France by the Royal Élysées Delecroix Automobile garage, importer of Jaguar in France and whose label is located under the hood, this 3.4-liter Jaguar S Type with manual gearbox and overdrive was regularly used by Madame Baillon. Kept by the family, the car still wears its old license plate of 7819 BE 92. Under its shabby appearance, the car hides an absolutely beautiful tobacco leather interior, which seems to be not torn and has an inimitable patina. In the trunk there are still the tools in the special receptacle, housed in the spare wheel. Under the hood is the classic XK engine, topped by a large air filter, and it appears complete. In this 3.4-liters version, the engine develops 213bhp, taking the car to 190 km/h max speed. However it is especially its comfort and luxury that differentiates this car from the Mk II, from which it is derived: with a rear independent suspension, it is a much more comfortable car. Additionally, with its extended rear in the style of Mark X, the boot has a much larger load capacity, while bringing to the design a look that is both sleek and elegant. This example has a miraculously well preserved interior and provides an excellent base for a high quality restoration project.

53. Innocenti S cabriolet

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n°
S32/2 *0300998

- Cabriolet original
- Jolie carrosserie Ghia
- Mécanique éprouvée

- *An original cabriolet design*
- *With pretty Ghia body*
- *Proven mechanicals*

3 000 - 5 000 €
Sans réserve/
No reserve

Ce cabriolet Innocenti ne manque pas de charme, avec son tableau de bord dont les nombreux compteurs ronds sont dignes d'une voiture de Grand Tourisme de cylindrée plus élevée. Il comporte deux sièges sport en skaï noir et, sous le capot, apparaît un quatre-cylindres Austin : rien d'étonnant puisque cette voiture était fabriquée par Innocenti sous licence BMC, sur la base de l'Austin-Healey Sprite. Une certaine liberté était laissée au constructeur italien pour la carrosserie, qui était produite chez Osi sur un dessin de Ghia, ce qui explique l'élégance de sa forme. Cette spécificité a permis à Innocenti de gagner une image bien italienne. Elle était d'ailleurs mieux équipée, disposant par exemple de vitres descendantes. S'agissant d'une version S, c'est un moteur 1100 à deux carburateurs qui l'équipe, successeur de la première version 950 cm3. Le pare-chocs arrière est manquant et la capote est inutilisable, sauf pour servir de modèle à une capote neuve. Dépourvue de carte grise, elle laisse apparaître une ancienne immatriculation : 9542 AF 92. Produite en quantité relativement limitée, elle est bien plus rare que la version britannique et constitue une occasion d'acquérir à petit prix un cabriolet très original qui fera un beau projet de restauration.

This Innocenti cabriolet does not lack charm, with its dashboard of many little dials giving the impression of a Grand Touring car of a much higher displacement. It has two sports seats in black leatherette, and under the hood, a four-cylinder Austin engine, which is not surprising given that this car was built by Innocenti from a BMC license, on the base of the Austin-Healey Sprite. A certain freedom was given to the Italian manufacturer for the style of the body, produced by Osi on a design from coachbuilder Ghia, with the young American designer Tom Tjaarda cutting his teeth in the world of Italian styling, which explains the car's elegant shape. This specificity gave Innocenti a typical Italian image. It was also better equipped, featuring for example wind-down windows. As an S version, the 1100 engine has twin carburetors, as a successor to the very first version, which had the 950cc engine. The rear bumper is missing and the roof is unusable, except providing the basis for a new one. The car has no registration documents, but an old registration number - 9542 AF 92 - can be seen. Produced in relatively small quantities, it is much rarer than the British version and is an opportunity to acquire for a small amount this stylish convertible making it a nice restoration project.



54•

Lancia Thema 8.32 berline - 1987

Carte grise
française
French title

Châssis n°
ZLA83400000109769

- Moteur V8 Ferrari
- Mêle confort et sportivité
- Une berline de légende

- V8 Ferrari
- Nice mix of comfort and sportiness
- A legendary sedan

2 000 - 3 000 €
Sans réserve/
No reserve

Cette voiture a été vendue neuve en France par les Établissements Chardonnet, alors importateurs Lancia en France. Il s'agissait de la voiture d'usage de Jacques Baillon, fils de Roger Baillon, qui l'utilisait encore régulièrement il y a moins de six ans. Elle est accompagnée de ses manuels et documents d'utilisation, de service, d'assistance et de garantie et son compteur affiche 156 032 km. Cette voiture se caractérise bien sûr par son moteur conçu par Ferrari : dérivé de celui de la 308 QV, ce V8 développe 215 ch et, s'il a perdu un peu de puissance, il présente plus de couple et permet à cette berline d'allure très sobre de connaître des montées en régime spectaculaires, accompagnées d'une musique envoûtante. Avec son intérieur cosu, son tableau de bord bois magnifiquement équipé et son vaste coffre, c'est une voiture idéale pour l'amateur sportif ayant besoin de transporter régulièrement plusieurs personnes, sa famille par exemple, dans de bonnes conditions de confort, de sécurité et... de plaisir ! N'ayant pas tourné depuis plusieurs années, cette Lancia Thema 8.32 réclame une révision complète avant de prendre la route.

This car was sold new in France by Établissements Chardonnet, French importers of Lancias, and was used by Jacques Baillon, the son of Roger Baillon, who regularly used the car till about six years ago. The car comes with its manuals and documentation of use, service support and warranty, with the counter showing 156,032 km. This car is of course characterized by its engine, designed by Ferrari and derived from that of the 308 QV. This V8 develops 215bhp, and despite losing a bit of power, it has much more torque, which allows this sedan with rather sober look to accelerate in a spectacular way, accompanied by a most captivating sound. With its opulent interior, the dashboard in wood beautifully equipped and a large trunk, it is a perfect car for the sporting enthusiast who needs to regularly carry several people, his family, for example, in comfort, safety ... and a lot of fun! Not having been in use for several years, this Lancia Thema 8.32 needs a comprehensive overhaul and service before hitting the road.



55•

Ferrari 308 GTSi Quattrovalvole - 1982

Carte grise
française
French title

Châssis n°
ZDDHA02B000042679

- Intéressant projet de remontage
- Version Quattrovalvole, plus puissante
- Toit amovible

- Interesting restoration project
- More powerful Quattrovalvole version
- Removable roof

5 000 - 10 000 €
Sans réserve/
No reserve

Achetée en 1989 auprès d'un amateur de l'Oise qui en avait fait l'acquisition à Monaco la même année, cette Ferrari 308 était en cours de remise en état par M. Baillon à la suite d'un incendie. Elle est incomplète : les vitrages sont absents et il manque une bonne partie de l'intérieur. Le coffre renferme quelques pièces, comme des bobines ou le compte-tours, et la mécanique semble complète. La voiture semble saine et peut constituer soit une belle banque de pièces détachées, soit le départ d'un projet de remontage intéressant. S'agissant d'une version GTSi, elle bénéficie du toit doté de panneaux amovibles, ce qui apporte l'agrément d'une conduite découverte par beau temps. De plus, elle est équipée de la version "Quattrovalvole" du V8 de 3 litres, à quatre soupapes par cylindre, dont la puissance gagne 25 ch et passe à 240 ch. Ce V8 compact et performant se combine à une ligne élégante signée Pininfarina et dérivée de la fameuse 246 GT, pour en faire une des sportives les plus emblématiques des années 1970/1980.

Purchased in 1989 from an enthusiast from the Oise department, who had acquired it the same year in Monaco, this Ferrari 308 was being repaired by Mr Baillon following a fire. The car is incomplete: the windows are missing and much of the interior is missing. The trunk contains some parts, such as the coils or the tachometer. The mechanicals seem complete. The car seems to be sound and can be either a car for spare parts, or the start point of an interesting restoration project. Being a GTSi version, it has its 'openable' roof with removable panels, pleasant for a use in both good and bad weather. Additionally, it is powered by the "Quattrovalvole" version of the 3-liter V8 with four valves per cylinder, the power gaining 25bhp, to top 240bhp. This compact and powerful V8, combined with an elegant Pininfarina design, and derived from the famous 246 GT, makes it one of the most iconic sports cars from the 1970s and 1980s.



56•

Ferrari Mondial 3,2 L cabriolet - 1988

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFWC26B000073491

- Voiture saine et complète
- Rare cabriolet 2+2 Ferrari
- Version 3,2 litres 270 ch

- *Sound and complete car*
- *Rare 2 + 2 convertible Ferrari*
- *3.2-liter 270bhp version*

18 000 - 24 000 €
Sans réserve/
No reserve

D'origine française comme en témoigne la plaque des Établissements Pozzi, cette voiture affiche 19 145 km au compteur que nous ne pouvons certifier. Il s'agit d'une voiture que Jacques Baillon, grand passionné de la marque, utilisait pour les beaux jours, comme par exemple en 2009 pour se rendre sur le circuit du Vigean, pour la rencontre "Ferrari contre le cancer". La carrosserie de teinte rouge est en état correct, de même que la capote et l'habitacle. La sellerie en cuir noir et les tapis sont peu usés, et la voiture est équipée d'une CB, de sa trousse à outils et de son cric. Il est amusant de savoir que Jacques Baillon, propriétaire d'un spyder California, préférerait utiliser cette Mondial, plus facile d'usage et surtout plus discrète. L'avantage de la Mondial, par rapport à d'autres cabriolets à moteur central, est de disposer de deux petites places arrière, ce qui permet d'emmener des personnes de petit taille. Dans cette version, elle est équipée d'un V8 de 3,2 litres développant 270 ch et elle atteint 250 km/h en pointe. C'est un modèle assez rare, dont la production a légèrement dépassé 800 exemplaires. N'ayant pas tourné depuis quelques années, cette voiture saine nécessitera une révision avant de reprendre la route.

This car is of French origin, as testifies the plaque Établissements Pozzi. It displays just 19,145 km on the odometer, which we cannot certify though. Jacques Baillon, enthusiast of the brand, used it on sunny days, like in 2009 when he went to the Vigean track for the "Ferrari against cancer" meeting. The red coachwork is in fairly decent condition, as well as the hood and interiors. The black leather upholstery and carpets are a bit worn, and the car features a CB, its toolkit and its jack. It is interesting to know that Jacques Baillon, owner of a California Spyder, preferred to use the Mondial, easier to drive and also more discreet. The advantage of the Mondial, compared to other mid-engined convertibles, is that it has two small rear seats, allowing for either 'smaller' people or children to be taken along. In this version, it is powered by a 3.2-liter V8 that develops 270bhp and gets to a V-max of 250 km/h. This is indeed a rare model, with production limited to slightly over 800 units. As it has not been driven for years, the car needs a thorough overhaul before hitting the road once again.



57•

Ferrari 400 GT - 1978

Carte grise française
French title

Châssis n°
F101CL23523

- Voiture saine, "dans son jus"
- Modèle puissant et confortable
- Rare exemplaire carburateur / boîte mécanique

- *Sound car*
- *Powerful and comfortable model*
- *Rare carburetor version with manual gearbox*

12 000 - 16 000 €
Sans réserve/
No reserve

En signant, en 1972, le dessin de la Ferrari 365 GT/4, qui allait devenir la Ferrari 400, Pininfarina montre tout son talent : la ligne est sobre, élégante, hors du temps et traduit parfaitement le statut élevé de cette sportive de luxe. A tel point que, de la 365 GT/4 à la 412, ce modèle a connu une carrière exceptionnellement longue, ne disparaissant du catalogue de la marque qu'en 1989. Son habitacle spacieux, confortable et luxueusement fini est tendu de cuir jusqu'au ciel de toit. L'exemplaire que nous présentons est rarissime puisque la production n'a pas excédé 142 exemplaires en version carburateurs et boîte mécanique. Jacques Baillon était passionné de Ferrari, et cette 400 GT était une de ses voitures personnelles. A l'intérieur, elle est équipée d'un autoradio lecteur de K7, d'un système de climatisation, d'un téléphone de bord et d'une alarme d'époque. Extérieurement, elle est bien conservée, dans son jus, même si la carrosserie présente quelques traces de rayures et impacts. Elle devra faire l'objet d'une révision complète avant de reprendre la route. Une fois en état, cette voiture retrouvera les performances de très haut niveau procurées par ses 340 ch, dans un confort que peu de Ferrari connaissent.

By signing in 1972 the design of the Ferrari 365 GT/4, which was to become the Ferrari 400, Pininfarina showed his talent: the line was simple, elegant, timeless and perfectly reflected the high status of this luxury sports car. From the 365 GT 4 to the 412, this model had an exceptionally long career, eventually going off the brand's catalogue only in 1989. Its roomy interior, comfortable and in luxuriously finished leather from seat to roof was a pleasure to be in. The car on offer is rare since the production of the 400 GT in carburetor version and with a manual gearbox was 142 units only. Jacques Baillon was very passionate about Ferrari and this 400 GT was one of his personal cars. It is equipped with a radio-cassette system, air conditioning, a telephone panel and an alarm system. Externally, it is quite well preserved in its original condition, though the body has some traces of scratches and impacts. It will need a mechanical overhaul before the car hits the road. Once restored, this car will find again its performance with a max power of 340bhp in a comfortable way.



58 • La voiture du Salon de Paris 1956, un des quatre modèles produits, dans la même famille depuis 1959
Exhibited at 1956 Paris Motor Show; one of four models produced; owned by same family since 1959

Maserati A6G 2000 Gran Sport Berlinetta Frua - 1956

Carte grise
française
French title

Châssis n° 2140
Moteur n° 2140

- 4 exemplaires produits,
- Carrosserie Frua fine et racée
- Matching numbers
- Histoire exceptionnelle, dans la même famille depuis 55 ans
- Superbe préservation

- *One of just 4 produced; refined,*
- *Stylish coachwork by Frua*
- *Matching numbers*
- *Exceptional history - in same family for 55 years*
- *Superb condition*

800.000 - 1.200.000€

Livrée en châssis le 9 février 1956 aux ateliers Frua par Maserati, cette voiture en repart le 6 juillet pour recevoir son moteur et ses finitions. Elle est définie dans les archives de l'usine comme "moteur numéro interne 76, 2 bobines Marelli, berlinetta Frua 2-4 places, peinture noire et sellerie ivoire, instruments Veglia." Elle est ensuite exportée en France et présentée le 2 août au service des Mines accompagnée d'une licence d'importation. Le même jour, elle est immatriculée 1007 FH 75, au nom de Jacques Fildier, rue Saint-Dominique à Paris. Architecte, il est lui-même grand amateur de voitures de sport anglaises et italiennes et compte notamment à son actif quelques Aston Martin. Il a commandé sa voiture auprès du garage Mirabeau, 71 avenue de Versailles, qui l'a récupérée auprès des Établissements Thépenier, importateur Maserati officiel et basé à Saint-Cloud. Une facture datée du 2 août 1956 adressée par Maserati à Jean Thépenier fait état d'une "vettura Frua, verniciata in colore nero, 3 carburatori Weber 36D04 n. 836, 843, 850" pour la somme de 2 500 000

Maserati delivered the chassis to the Frua workshops on 9 February 1956, and it left Frua on 6 July to receive its engine and finishing. It appears in the factory archives as 'internal engine number 76, 2 Marelli ignition coils, Frua 2-4 seater berlinetta, black paintwork and ivory upholstery, Veglia instruments.' It was then delivered to France, complete with import licence, passing its "Service des Mines" homologation test on 2 August 1956. It was registered the same day in the name of Jacques Fildier of Rue St-Dominique, Paris, with number-plates 1007 FH 75. Fildier was an architect and connoisseur of British and Italian sports cars, who owned several Aston Martins. He had ordered the Maserati from Garage Mirabeau on Avenue de Versailles in Paris, who obtained it through Maserati's official French importers, Etablissements Thépenier in nearby Saint-Cloud. Maserati's invoice to Jean Thépenier, dated 2 August 1956, refers to a vettura Frua, verniciata in colore nero, 3 carburatori Weber 36D04 n. 836, 843, 850. The relatively modest price of 2,500,000



2140 à la fin des années 1950 alors qu'elle appartient déjà à Roger Baillon. D.R.





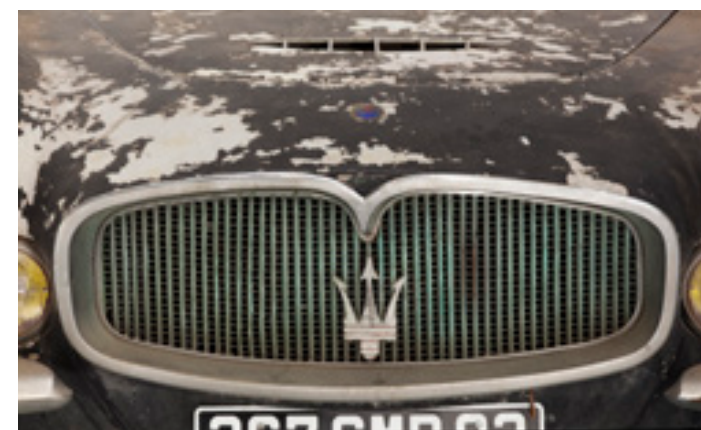


Lire. La somme paraissant relativement modeste par rapport aux habitudes, il est probable qu'il s'agisse du châssis, la facture de Frua arrivant séparément. Bien que déjà livrée et immatriculée par son nouveau propriétaire, la voiture, alors immatriculée 1007 FH 75, est exposée au Salon de Paris, sous la verrière du Grand Palais, en octobre 1956. Cette pratique n'était pas inhabituelle à cette époque où un constructeur comme Maserati produisait ses modèles de route au compte-gouttes, et où l'importateur n'achetait pas forcément avant d'avoir une commande ferme. En tout cas, un article de Giovanni Lurani publié dans Auto Italiana du 30 octobre fait état d'une "Maserati GT 2 000 cm3 six-cylindres de teinte noire à finition luxe". Entre 1956 et 1959, la calandre est modifiée, peut-être à la suite d'un accrochage, avec la grille que la voiture porte encore aujourd'hui, plus fine et élégante que la calandre d'origine, un peu massive. Le 12 juillet 1957, elle est vendue à Marcel Chalas, un amateur demeurant avenue de Versailles, à Paris. On retrouve la voiture en mai 1959 sur une publicité pour "Rue de la Pink" et, le 17 décembre 1959, elle est vendue à Roger Baillon, garagiste à Paris dans le 19ème arrondissement, comme stipulé sur l'ancienne carte grise. L'immatriculation changera plus tard, probablement lors de son immatriculation au nom de Jacques Baillon, pour 267 CMP 92, mais elle est restée dans la famille de 1959 à aujourd'hui, soit 55 ans entre les mêmes mains ! Il existe d'ailleurs dans les archives Maserati un courrier de Jacques Baillon datant de 2000, où il s'enquiert d'informations techniques sur la voiture. Rappelons que ce modèle fait partie des toutes premières Maserati de route, la première étant l'A6 1500 de 1946. La production de cette dernière démarre doucement et 61 exemplaires sortent des ateliers avant qu'une version 2000 voit le jour en 1950. La diffusion est encore plus confidentielle et le moteur simple arbre manque un peu de

lire probably refers to the chassis, with the bill from Frua sent separately. Although it had already been delivered to its new owner, the car was exhibited at the Paris Motor Show in the Grand Palais in October 1956. Such practice was not uncommon at a time when firms like Maserati produced their touring models one at a time, with importers only buying them after receiving definitive orders. An article by Giovanni Lurani in Auto Italiana, dated 30 October 1956, talks of a '2,000cm3 six-cylinder Maserati GT, colour black with de luxe finish.' Between 1956-59 the radiator grill was modified, perhaps after a collision, and the car acquired the grill it has today - less bulky and more elegant than the original. On 12 July 1957 the car was sold to Marcel Chalas of Avenue de Versailles in Paris. After appearing in a Rue de la Pink advertisement in May 1959, the Maserati was again sold on 17 December 1959, this time to Roger Baillon, a garage-owner in the 19th arrondissement, according to the previous registration title. The number-plates were later changed to 267 CMP 92, probably when the car was registered in the name of Jacques Baillon. It has remained in the Baillon family since 1959: some 55 years in the same hands! The Maserati archives contain a letter from Jacques Baillon written in 2000, requesting technical information about the car.

Our model was one of the very first Maserati tourers - the first being the A6 1500 of 1946. Production was slow, with just 61 cars completed by the time the 2000 version was launched in 1950. Distribution was even more limited, and the single-camshaft engine was somewhat lacking in power. For the new A6G/54 - A for Alfieri, 6 for six cylinders, G for Ghisa (cast iron block), 54 for 1954 - Maserati improved things, with an overhead twin-camshaft engine (albeit with the same capacity) and dual spark plugs. Power was increased to 150hp and the car was light enough to reach 125mph. The coachwork was assigned to

2140 on the official stand of Maserati S.p.A at the Paris Salon, 1956. © Walter Bäumer Collection



NEW! THE COLOR, TYING UP TRAFFIC ALL OVER PARIS!

A flaming Pink with a wicked wink and a heart of gold

Only one color could create such heavenly havoc. Rue de la PINK! For this glibed, gaily season, Grey took a gorgeous pinky pink... washed it all up in gold... fused it into fashion's sweet flame, Rue de la PINK! See it strike black with lightning... delight white... set fire to pastel... electrify everything you wear! Rue de la PINK! What a delicious name, whether you're married or not. What heavenly flattery for lips and fingertips. Don't resist and withhold it.

COFFRE... THE ESSENCE OF BEAUTY THAT IS FRANCE

AUTO-IMPRESSE COSTITUTTORE
 MARIO ROTTERDA
 QUARTIERE S
 2110 MÜNCHEN
 TEL. 091 82 33 82

C.S.A.L. F.I.A. C.T.I.

SCHEDA D'OMOLOGAZIONE

GRUPPO GRAN TURISMO

Denominazione della vettura: **Maserati A6G/2000**

Casa costruttrice: **OFFICINE ALFIERI MASERATI**

Numero di matricola, esempio: motore 2140
 tabella 2140

Descrizione della carrozzeria: Chiusa a 2 posti - due porte laterali - parafrangili anteriori e posteriori integrati, fari incassati. La carrozzeria è completamente metallica.

Descrizione del motore: Anticamera a trazione posteriore, a 4 tempi 6 cilindri in linea verticale, distribuzione con doppio albero a camme con valvole inclinate in testa; 2 valvole per cilindro, albero a gomiti a 7 supporti, basamento in lega leggera, testa in lega leggera, lubrificazione forata, accensione a spinterogeno, raffreddamento con pompa di circolazione, alimentazione con 3 carburatori a doppio corpo.

Descrizione frizione e cambio: Frizione e cambio nella parte anteriore in gruppo col motore, frizione bilinea a serze, cambio a quattro marce.

Sospensioni: Anteriori con ruote indipendenti a parallelogramma con molle elicoidali, posteriori a ponte tipo rigido con semi balotte longitudinali.

Peso vettura in ordine di marcia: (senza pieno carburante, acqua e ruota di scorta) 998 Kg. (massimo 4% in eccesso).

Passo: 2530 mm. Carreggiata: ant. 1380 mm.; post. 1250 mm.

Ruote e raggi, misura cerchione 85 x 15, pneumatici misura 16 x 180.

Motore: Alaggio 70,5 - Corsa 72 - Cilindrata totale 1980 cc.

Carburatori: tipo Weber DCO. Quantità 3.

Sistema di accensione e spinterogeno: Tipo: Marelli ST 111 DT E.M.A.

Numero dei rapporti alla scatola del cambio: 4

Rapporto in 1° velocità: 0,203 Numero denti: 17/59 > 13/33
 = > 2° = 0,8 = 17/19 > 17/19
 = > 3° = 0,805 = 17/19 > 18/18
 = > 4° = 1

Rapporto in 1° velocità: 0,432 Numero denti: 18/29 > 15/25
 = > 2° = 0,715 = 16/29 > 17/19
 = > 3° = 0,847 = 10/20 > 15/17
 = > 4° = 1

Rapporto in 1° velocità: 0,272 Numero denti: 17/35 > 19/26
 = > 2° = 0,292 = 17/35 > 19/23
 = > 3° = 0,749 = 17/25 > 22/29
 = > 4° = 1

Rapporti al ponte a scelta fra: 7/40; 8/42; 8/40; 8/36; 9/40; 9/35; 9/36; 10/36.





puissance, si bien que Maserati améliore les choses avec un moteur à deux arbres à cames en tête et double allumage, mais avec la même cylindrée, pour l'A6G/54 ("A" pour Alfieri, "6" pour 6 cylindres, "G" pour ghisa, fonte, et 54 pour 1954). La puissance passe à 150 ch et comme la voiture est légère, elle atteint 200 km/h. La réalisation des carrosseries est confiée à Frua, Allemano et Zagato. Pinin Farina ne collabore plus avec Maserati depuis 1952, étant "occupé" par Ferrari, la marque concurrente. Entre 1954 et 1957, il sortira 60 exemplaires des usines Maserati, dont quatre berlinettes Frua dans le même style que la voiture de la vente, et deux coupés plus tardifs, dotés d'un avant plus proéminent. Frua a produit également quelques versions spider, tout aussi confidentielles.

Les Maserati A6G/54 et A6G/2000 sont à l'époque encore des voitures de sport radicales, directement dérivées de la compétition et réservées aux amateurs purs et durs. Mais elles vont assurer la transition entre le monde de la course et celui de la route : en 1957 sera lancée la 3500 GT, première Maserati de Grand Tourisme confortable sur laquelle se basera toute la lignée qui suivra et qui assurera le succès de la marque. En cela, l'A6G 2000 est un modèle qui représente un épisode majeur de l'histoire de Maserati.

La voiture que nous présentons est donc tout à fait exceptionnelle. D'abord par le modèle qu'elle représente, rare, chargé de signification historique et présentant une technique sophistiquée, ensuite par sa carrosserie particulièrement fine et racée, et enfin par sa propre histoire et son appartenance à la même famille depuis 55 ans, tout en ayant gardé sa présentation d'origine. Elle constitue le meilleur exemplaire de ce modèle, disponible sur le marché. Cette Maserati était garée aux côtés de la Ferrari 250 California depuis que la Belle de Maranello était entrée dans la collection Baillon en 1971. Il y a quatre ans, Jacques Baillon avait mis en œuvre le remplacement de l'embrayage. Il avait enlevé le tunnel de boîte mais il n'avait pas eu le temps de finir le chantier. Cette sublime Maserati, historique, toujours équipée de son moteur d'origine, se trouve donc dans son plus pur état d'origine, jamais restaurée. Ses proportions sont parfaites, son équilibre ne peut que faire vibrer son spectateur. La magie a opéré dès notre première visite le 30 septembre dernier. Elle sera la même lorsque vous la découvrirez pour la première fois à Rétromobile.

Frua, Allemano and Zagato; Pinin Farina had stopped working for Maserati in 1952, and was now 'busy' at rivals Ferrari. Between 1954-57 sixty cars emerged from the Maserati factory, including four Frua berlinettas in the same style as the car offered here, and two later coupés with a longer bonnet. Frua also produced a very limited number of Spider versions. The Maserati A6G/54 and A6G/2000 were radical sports cars for the time, inspired directly by competition and reserved for committed racing aficionados. But they would also enhance the transition between the worlds of racing and touring. The 3500 GT, launched in 1957, was Maserati's first comfortable Gran Turismo, on which all the following series that established the firm's success would be based. The A6G 2000 thus represents a key episode in Maserati's history.

The car we are offering is therefore exceptional, for several reasons. First, in terms of the model - rare, historically significant and technically sophisticated; secondly, for its stylish and highly refined coachwork; and lastly for its individual history, having belonged to the same family for 55 years while retaining its original appearance. It constitutes the finest example of this model available on the market. Our Maserati has been parked next to a Ferrari 250 California ever since the latter entered the Baillon Collection in 1971. Four years ago Jacques Baillon began work on replacing the clutch; he removed the transmission tunnel, but did not have time to complete the job. This sublime, historic Maserati, still with its original engine, therefore remains in its purest, never-restored state. Its proportions are perfect; its balance is thrilling. It worked its magic on us on our first encounter on 30 September 2014. We are sure you will be equally enchanted when you discover it at Rétromobile!



La Ferrari 250 SWB
California Spider
d'Alain Delon



59 • La California du Salon de Paris 1961, ex-Alain Delon, état d'origine introuvable, même propriétaire depuis 1971
The 1961 Paris Motor Show California, ex-Alain Delon, extraordinary original condition, same owner since 1971

Ferrari 250 GT SWB California Spider - 1961

Carte grise
française
French title

Châssis n° 2935GT
Moteur n° 2935
Numéro interne
n° 610 E
Boîte de vitesses/
Gear box
n° 8.61
Pont / Rear axle
n° 383F

- Certainement le plus beau cabriolet de la deuxième moitié du XXème siècle
- Une des 37 California Spider SWB phares carénés construite
- Entièrement originale, jamais restaurée
- Histoire unique et fabuleuse
- Ayant appartenu à l'une des plus grandes stars du cinéma, Alain Delon
- Matching numbers

- *Certainly the most beautiful cabriolet of the second half of the 20th century*
- *One of 37 California Spider SWBs with covered headlights*
- *Completely original, never restored*
- *Unique, fabulous history*
- *Belonged to one of the most famous film stars, Alain Delon*
- *Matching numbers*

9 500.000 -
12 000 000€

Avec la 250, le destin de Ferrari va changer. De constructeur marginal, il va prendre une dimension industrielle et acquérir l'aura mondiale qu'on lui connaît aujourd'hui. Autour du fameux V12 3 litres, dont les qualités de puissance et de souplesse ne sont plus à démontrer, naissent deux familles d'automobiles : des Ferrari exclusivement destinées à la piste, et d'autres plutôt réservées à un usage routier et offrant donc un confort et un équipement dont étaient jusque-là dépourvues les voitures de la marque. La branche course donnera naissance à des légendes sur roues comme les Testa Rossa, berlinettes Tour de France, 250 GT ou 250 LM alors que la famille des voitures de route produira de merveilleux coupés ou cabriolets que se disputeront stars, sportifs de haut niveau et gros industriels. Mais ce qui caractérise aussi le constructeur de Maranello, ce sont les "passerelles" constantes qui relient les deux familles, et qui fait que les voitures de route ne sont jamais très loin de la piste... Le spider 250 GT California est le fruit de ce mariage idéal. En effet, alors que le cabriolet 250 GT Pinin Farina est directement dérivé du coupé grand tourisme, le spider California s'appuie sur les berlinettes destinées à la compétition. A tel point d'ailleurs que, sur un dessin magistral de Pinin Farina, il est carrossé chez Scaglietti, à qui Ferrari confie la réalisation de ses voitures de compétition. Le spider reprend le même châssis

Ferrari's destiny was changed by the 250. Starting as a small-scale constructor, it took on an industrial dimension and gained the international reputation that it enjoys today. Centred on the famous V12 3-litre engine, which had nothing further to prove, two Ferrari families were born : one destined exclusively for the track and the other, offering a level of comfort and equipment missing until that point, for the road. The racing line gave birth to such legendary cars as the Testa Rossa, Tour de France berlinetta, 250 GTO and the 250 LM. Meanwhile stars, tycoons and amateur enthusiasts fought over the road-going line which produced splendid coupés and cabriolets. A constant characteristic of Maranello was the strong link between these two groups, which meant that the road-going cars were never far from the race track... The 250 GT California Spider is the child of this perfect marriage. Indeed, while the 250 GT cabriolet by Pinin Farina is derived from the GT coupé, the California Spider is drawn from the competition berlinettas. So much so that the brilliant design by Pinin Farina was bodied by Scaglietti who built the competition cars for Ferrari. The Spider used the same chassis with 2.6m wheelbase as the Tour de France, had a comparable engine and featured the same rear wing styling as the closed version. Being geared less towards racing, it was a little heavier than its counterpart, but still lighter than the cabriolet. Also, there were certain



Alain et Nathalie Delon lors de leur voyage en Californie en 1966. D.R.



2935GT au Salon de Paris 1961
© Archives Marcel Massini



Alain Delon et Jane Fonda
Photo Edward Quinn
© edwardquinn.com



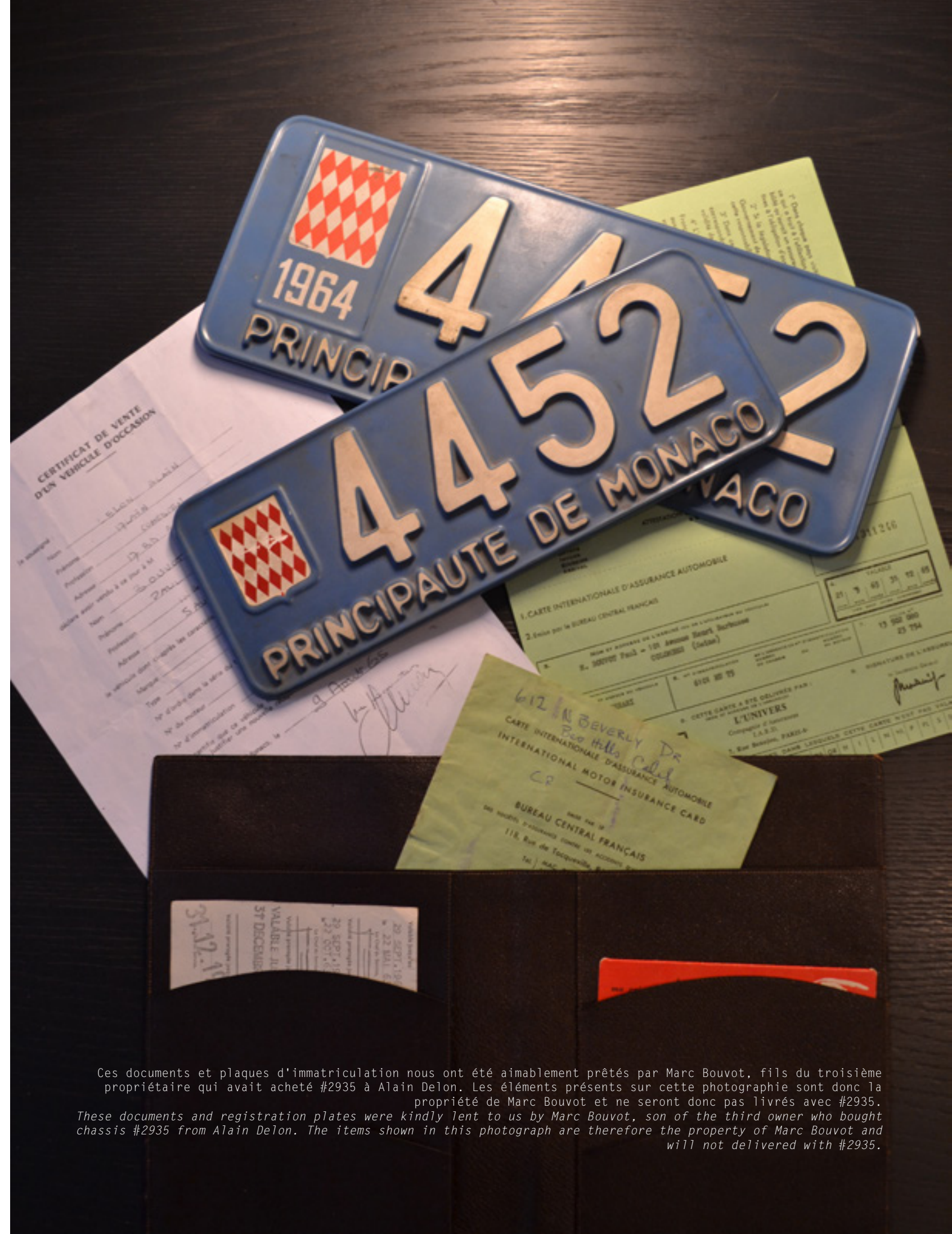




de 2,60 m d'empattement que la berlinette Tour de France, son moteur offre des caractéristiques comparables et sa forme adopte le décrochement d'aile arrière caractéristique de la version fermée. Comme il est moins systématiquement orienté compétition, il accuse sur la balance quelques dizaines de kilos de plus que son homologue, mais reste malgré tout plus léger que le cabriolet. D'ailleurs, certains modèles plus spécialement préparés pour les joies du chronomètre vont se distinguer sur circuits : ainsi, Ginther et Hively terminent premiers de la catégorie Grand Tourisme et neuvièmes au classement général des 12 Heures de Sebring 1959 et Grossman et Tavano décrochent la cinquième place aux 24 Heures du Mans de la même année, au volant d'un spider engagé par l'écurie du NART de l'enthousiaste Luigi Chinetti. Ledit Chinetti n'est d'ailleurs certainement pas étranger à l'appellation "California" du spider 250 GT : d'origine milanaise, ami intime d'Enzo Ferrari, il participe largement et efficacement à la diffusion de Ferrari en Amérique du Nord, qui devient pour le constructeur italien un marché avec lequel le modèle va connaître une évolution parallèle à celle des versions compétition et un grand succès commercial auprès des plus exigeants amateurs fortunés. En tout, quarante sept exemplaires sont vendus en moins de deux ans dont curieusement 6 seulement en Californie. En réalité deux California de plus sont sorties des ateliers de Scaglietti à la même époque, un coupé « Boano » et un cabriolet Pinin Farina, rhabillés à la suite d'accidents. Et il convient bien sûr de ne pas oublier les 52 exemplaires sur châssis court qui ont pris la suite entre 1960 et 1962. Modèle exclusif et performant, le spider California garde une place à part dans la production Ferrari, car il réalise une synthèse inégalée entre les qualités des modèles de piste et ceux de route, les deux voies sur lesquelles Ferrari a appuyé son succès planétaire. De plus les carrosseries cabriolet de la marque sont particulièrement rares dans la production Ferrari, ce qui explique son succès grandissant au fil des décennies faisant aujourd'hui de la California la plus chère des Ferrari routières. Sur les 52 exemplaires produits sur châssis court, seuls 37 California sont sorties avec les phares carénés. Cette particularité est la plus recherchée aujourd'hui et ce, grâce à l'élégance supérieure qu'elle

models, specially prepared with a stopwatch in mind, that distinguished themselves on the circuit : Ginther and Hively finished first in the GT category and ninth overall in the 1959 Sebring 12 Hour race, and Grossman and Tavano took fifth place in the Le Mans 24 Hour race the same year, at the wheel of a spider from the NART team belonging to enthusiast Luigi Chinetti. The aforementioned Chinetti was involved in the « California » title of the 250 GT Spider: originally from Milan and a close friend of Enzo Ferrari, he was largely responsible for the widespread and efficient distribution of Ferrari throughout North America. This became an important market for the model that evolved alongside the competition versions, and enjoyed great commercial success with demanding wealthy amateur drivers. In all, forty-seven examples were sold in under two years, with surprisingly just six going to California. Two further Californias left the Scaglietti workshop at that time, a « Boano » coupé and a Pinin Farina cabriolet, both rebodied after accidents. And one must not forget the 52 short-chassis examples which followed on between 1960 and 1962. An exclusive and high-performance model, the California Spider holds a special place in the history of Ferrari, as it embodies an unrivalled fusion of qualities for road and track, the two paths on which Ferrari built its global success. The open versions of this marque are particularly rare, which explains the growing success across the decades of the California, the most expensive road-going Ferrari today. Of the 52 short wheelbase examples of the California produced, just 37 had covered headlights. This feature is the most highly sought after today, for its superior elegance.

When he arrived at the Paris Motor Show in 1961. Gérard Blain was already an established film actor. He was 31, with some twenty films to his name and a passion for Ferrari convertibles. He had just returned his Ferrari 250 GT Series 1 (the 1957 Paris Motor Show car) to the Ferrari importer Franco-Britannic Autos, and was interested in the magnificent 250 GT California SWB Spider, in dark blue with dark blue hard-top and black imitation leather interior, displayed on the same Ferrari importer's stand. This particular chassis 2935GT, completed on 27 September 1961, had been sent straight to the Parisian importer to be shown at



Ces documents et plaques d'immatriculation nous ont été aimablement prêtés par Marc Bouvot, fils du troisième propriétaire qui avait acheté #2935 à Alain Delon. Les éléments présents sur cette photographie sont donc la propriété de Marc Bouvot et ne seront donc pas livrés avec #2935. These documents and registration plates were kindly lent to us by Marc Bouvot, son of the third owner who bought chassis #2935 from Alain Delon. The items shown in this photograph are therefore the property of Marc Bouvot and will not be delivered with #2935.



revêt.

Lorsqu'il se rend au Salon de l'Auto, à Paris en 1961, Gérard Blain est déjà un acteur de cinéma confirmé. À 31 ans, il a déjà une vingtaine de films à son actif et une passion pour les cabriolets Ferrari. Il vient de faire reprendre sa Ferrari 250 GT Série I (la voiture du Salon de Paris 1957) par la Franco-Britannic Autos, l'importateur Ferrari, et s'intéresse de très près au magnifique Spider 250 GT California châssis court, de couleur bleu foncé, hard-top bleu foncé, intérieur simili noir, exposé sur le stand de ce même importateur Ferrari.

Ce châssis 2935GT, terminé le 27 septembre 1961, a été envoyé immédiatement chez l'importateur parisien pour le Salon qui a lieu du 5 au 15 octobre 1961. La première semaine du Salon sont exposées sur le stand de la Franco-Britannic une 250 GT Berlinette Lusso (#2917), une 250 GTE et une 250 cabriolet série II. La Ferrari 250 berlinette châssis court sera vendue dès le début du Salon et sera remplacée en deuxième semaine par cette Ferrari 250 California #2935. Après son achat par Gérard Blain, elle est immatriculée le 21 octobre 1961 à son nom et son adresse (9 rue de Siam, Paris XVII^e arrondissement), sous le numéro 88 LR 75, 6 jours donc après la fermeture du Salon.

Alain Delon est de la même génération que Gérard Blain, et les voitures de sport font évidemment partie de son environnement de star. Séduit par la belle Ferrari de son ami, il lui achète et on la retrouve immatriculée 4452 MC, à Monaco donc. Une copie du titre de circulation monégasque au nom de l'acteur nous montre qu'il l'a immatriculée précisément le 23 mai 1963 en Principauté. Il est incroyable de découvrir que Marc Bouvot, fils du troisième propriétaire, a retrouvé les plaques originales 4452 MC que son père avait conservé après l'achat auprès d'Alain Delon.

A cette époque, après avoir été consacré par Plein Soleil et Rocco et ses frères, Alain Delon connaît une fantastique accélération de sa carrière d'acteur. Beau, séduisant,

the Motor Show on 5 to 15 October 1961. During the first week of the show, a 250 GT Berlinetta Lusso (#2917), a 250 GTE and a 250 cabriolet series II were on show on the Franco-Britannic stand. The Ferrari 250 SWB berlinetta was sold at the start of the show and was replaced in the second week by this Ferrari 250 California #2935. The Ferrari was bought by Gérard Blain and registered on 21 October 1961 in his name and address (9 rue de Siam, Paris XVII^e arrondissement), with the number 88 LR 75, just six days after the Motor Show had closed.

Alain Delon was from the same generation as Gérard Blain, and sports cars were clearly part of his celebrity scene. Liking the look of his friend's stunning Ferrari, he bought it, and had it registered in Monaco, 4452 MC. A copy of the Monégasque registration papers in the actor's name reveals that he registered it on 23 May 1963 in the Principality. Amazingly, Marc Bouvot, the son of the third owner, found the original plates 4452 MC that his father kept after buying the car from Alain Delon.

At this period, having become established through roles in *Plein Soleil* et *Rocco et ses frères*, Alain Delon's acting career suddenly took off. Handsome, charming and talented, he caused heads to turn and hearts to break. Producers profited from this fabulous image by keeping him busy in one film after another. In 1963, he starred with Jane Fonda in *Les Félines* (*Joy House*), in which René Clément weaved him into a Machiavellian plot. The following year, he appeared with Shirley MacLaine in *La Rolls Royce jaune* (*The Yellow Rolls-Royce*), in which he seduced a rich and beautiful marquise. The Ferrari shared these great moments with the celebrity actor and photos show him at the wheel of the Spider 2935GT, in the company of these two actresses, themselves stars admired worldwide.

In 1964, Alain Delon and his wife Nathalie travelled to California. The actor had the car sent out so that he could enjoy driving it around the streets of Los Angeles. It must have been at this time that the indicator lights on the side of the front wings were changed to correspond with American





talentueux, il fait tourner les têtes et tomber les cœurs, et les producteurs profitent de cette fabuleuse image pour le faire tourner sans discontinuer. En 1963, il est avec Jane Fonda dans Les Félines, où René Clément l'entraîne dans une machiavélique machination. L'année suivante, on le retrouve avec Shirley Maclaine dans La Rolls Royce jaune où il séduit une riche et belle marquise. La Ferrari partage ces grands moments avec le célèbre acteur et des photos le montrent au volant du Spider 2935GT, en compagnie des deux actrices, elles aussi des stars que le monde admire.

En 1964, Alain Delon et sa femme Nathalie partent en voyage en Californie. L'acteur fait envoyer la voiture à destination afin d'en profiter dans les rues de Los Angeles. C'est certainement à ce moment-là que les répétiteurs de clignotants sur les ailes avant ont été changés afin de correspondre aux normes américaines. Nous avons retrouvé sous le siège passager les répétiteurs ronds d'origine dans leur boîte ! Sur l'attestation d'assurance de l'époque, un document original fourni par le fils du troisième propriétaire, on remarque une adresse inscrite à la main indiquant une adresse à Beverly Hills. Sans doute l'acteur avait-il noté cette indication afin de la communiquer à son assureur. Sur une photo prise aux États-Unis en 1964, la Ferrari California est surprise devant une station d'essence, avec Nathalie Delon, pendant que son mari vérifie la pression des pneus et, sur un autre cliché, on aperçoit le couple à Los Angeles, en promenade à bord de sa voiture.

regulations. Under the passenger seat we found the original round indicator lights in their box ! On the period insurance certificate, an original document supplied by the son of the third owner, an address in Beverley Hills is recorded by hand. No doubt the actor noted this information down for his insurance company. In a photo taken in the United States in 1964, the Ferrari California is spotted at a gas station, with Nathalie Delon, while her husband checks the tyre pressures. In another photo, the couple are seen in Los Angeles, riding in their car.

In July 1965, Alain Delon parted with the Ferrari California, entrusting its sale to Michel Maria Urman Automobiles, 40 bis rue Guersant, Paris XVIIe, a specialist in prestigious cars. It was bought on 2 August 1965 for the sum of 30,000 francs by Paul Bouvot, having covered just 37,000 km. At that time, Paul Bouvot ran the Style Centre of Peugeot, and as a designer, appreciated the California's exceptional styling. One day he confided to his son : « This Ferrari is a masterpiece, it is beautiful which ever way you look at it, with or without its attributes. » He was no doubt referring to the bumpers, which were sometimes taken off the car, as photos shown to us by his son Marc Bouvot reveal. Paul Bouvot registered the car on 18 August 1965, with the number 6101 RU 75. Over the course of a year, he covered some 25,000 km, not bothered about turning up at the Peugeot Style Centre at the wheel of this car, something that must have riled certain directors

En juillet 1965, Alain Delon se sépare de la Ferrari California et en confie la vente à Michel Maria Urman Automobiles, 40 bis rue Guersant, Paris XVIIe, spécialiste de voitures de prestige. Elle est achetée le 2 août 1965 pour la somme de 30 000 francs par Paul Bouvot, alors que la voiture n'affiche que 37 000 km. Paul Bouvot dirige à cette époque le Centre de Style des Automobiles Peugeot, et son œil de styliste perçoit le caractère exceptionnel de la ligne de la California. Il confiera un jour à son fils : "Cette Ferrari est un chef d'œuvre ; elle est belle quel que soit l'angle sous lequel on la regarde, avec ou sans ses attributs". Il évoque bien sûr les pare-chocs, qui sont parfois démontés de la voiture comme le montrent des photos que nous a montrées son fils Marc Bouvot.

Paul Bouvot immatricule la Ferrari le 18 août 1965, sous le numéro 6101 RU 75. Pendant un an, il va parcourir quelque 25 000 km, ne se gênant guère pour se rendre au volant au Centre de Style Peugeot, ce qui fera grincer des dents certains dirigeants qui auraient préféré le voir arriver dans une plus classique Peugeot. Mais Paul Bouvot est un Ferrariste passionné. Ainsi, quand il vend le Spider California en mai 1966 à son quatrième propriétaire, M. Robert Cooper (un Canadien vivant à Paris), c'est pour acheter quelques mois plus tard une autre Ferrari 250GT California châssis court que son ami Jess Pourret lui propose. Mais c'est une autre histoire...

who would have preferred to see him arrive in a more classic Peugeot. Paul Bouvot was a passionate Ferrarista however. When he sold the California Spider in May 1966 to its fourth owner, Mr Robert Cooper (a Canadian living in Paris), it was to buy another Ferrari 250GT SWB California a few months later offered by his friend Jess Pourret. But that is another story...

Robert Cooper kept the car for six months, before selling it at the end of 1966 to a Parisian sports car enthusiast who ran it until October 1967. The last but one owner of 2935GT was a doctor from Paris who kept the car for four years until it was acquired by Jacques Baillon in November 1971. And so 2935GT entered a prestigious collection that had been started during the 1950s by Roger Baillon, his father. Jacques Baillon drove the Ferrari very little, and like the majority of his cars, it soon found itself stored away, protected from the elements and bad weather.

Marc Bouvot, whose father bought the car from Alain Delon in 1965, allowed us to consult his outstanding original documents (original Monaco number plate, original insurance documents in Alain Delon's name, copy of the Monégasque registration document, original leather folder). Also thanks to the reference book on the Paris Motor Show entitled "Les Ferrari au Salon de Paris-1948 /1988" by Dominique Pascal, with the collaboration of Jess Pourret and Marc Rabineau, we were able to put together a complete history file.





Robert Cooper gardera la voiture six mois, avant de la céder fin 1966 à un amateur de voitures de sport parisien qui en profitera jusqu'en octobre 1967. L'avant-dernier propriétaire de 2935GT est un médecin parisien qui la gardera quatre ans jusqu'à son acquisition en novembre 1971 par Jacques Baillon. 2935GT rentre alors dans une collection prestigieuse commencée dans les années 1950 par Roger Baillon, son père. Jacques Baillon roulera très peu avec la Ferrari qui, comme la plupart de ses voitures, se retrouvera vite remise à l'abri du temps et des intempéries.

Marc Bouvot, dont le père a acheté la Ferrari à Alain Delon en 1965, nous a permis de consulter ses documents originaux exceptionnels (plaques minéralogiques originales Monaco, certificats originaux d'assurance au nom d'Alain Delon, copie du titre monégasque, pochette originale en cuir). C'est également grâce à l'ouvrage de référence sur le Salon de Paris intitulé "Les Ferrari au Salon de Paris-1948 /1988" de Dominique Pascal, et avec la collaboration de Jess Pourret et Marc Rabineau, que nous avons pu constituer un dossier historique très complet.

L'avis des spécialistes

« Ce graal automobile se trouve aujourd'hui telle que nous l'avons découvert, le 30 septembre dernier, alors que nous ouvrons la porte du garage de la propriété. Protégée de toute humidité, elle nous fait front, recouverte d'un léger voile de poussière et de quelques piles de magazines et autres journaux. Elle a mieux résisté au poids des années qu'au poids du papier...son coffre s'en est incliné. Mais il ne s'agissait

The specialist's view

« This highly sought-after automobile is presented today exactly as we found it, on 30 September, when we opened the garage door to the property. There it sat in front of us, in the dry, covered with a light veil of dust and several piles of magazines and papers. It has held up against the passing of the years better than the weight of paper...its boot is dented. However, it was imperative not to touch anything, as this was part of the story of this Sleeping Beauty, its originality, exclusivity and unique history. Every speck of dust is a record of the years it has been stored and kept safe from the elements. Protected from moisture, the body and the chassis are both sound. The lines of the original doors, boot and bonnet are straight. When you close the doors, you hear that characteristic sound of a motor car that has been preserved. The side windows are in plexiglas (would they have been original?). The interior is original, with black imitation leather upholstery. The future buyer who slips in behind the wheel will take possession of the key to the glove box and will find a pair of tan leather gloves, dried over time, laid on top of tax discs from 1971 to 1975 that were never stuck on the windscreen. In the pocket on the back of the passenger seat he will find the original owner's manual and some old fuel receipts. In the back of the driver's seat he will discover the spare set of keys. On opening the boot, he will find two children's tracks that must have been hidden there by Jacques Baillon, a Christmas present for his children...his children never received these and they were left, forgotten, deep at the back of the boot...Next to them,



Shirley MaLaine & Alain Delon
The Yellow Rolls Royce.
© Denis Cameron-
The LIFE Picture Collection-Getty Image



surtout pas d'y toucher tant cette particularité donne à la Belle toute son originalité, son exclusivité et son histoire unique. Chaque grain de poussière reste celui de tant d'années de stockage à l'abri des intempéries. Protégée de l'humidité, sa robe est saine, tout autant que son châssis. Les jours de portes, capot et coffre sont droits et d'origine. Lorsque vous fermez les portes, on perçoit ce bruit caractéristique d'une automobile préservée. Ses vitres latérales sont en plexiglas (serait-ce d'origine ?). Son intérieur est celui d'origine, avec sa sellerie noire en simili cuir. L'acquéreur qui se glissera derrière son volant prendra possession de la clef pour ouvrir la boîte à gants. Il y découvrira la paire de gants en cuir havane asséchée par le temps, déposé sur des vignettes automobiles des années 71 à 75, jamais collées sur le pare-brise. Lorsqu'il baissera le dossier passager, il glissera sa main dans le vide-poche pour y découvrir le manuel

a packet from the chemist, still in its plastic wrapper, along with several copies of the book by Paul Frère « La conduite en compétition ». The engine bay looks as if it has never been moved...never dismantled, and is intact still with the two original coils...incredibly rare.

This automobile is a work of art, the last short chassis California with covered headlights, in original condition and untouched for the last 45 years, and probably never dismantled. This is the Holy Grail of GT Spiders, the ultimate reference in the history of the automobile and THE most beautiful cabriolet from the second half of the 20th century."



d'origine ainsi que les bons d'essence d'époque. Dans le vide-poche du dossier du fauteuil conducteur, il découvrira le double de clefs. En ouvrant le coffre, il découvrira deux circuits pour enfants, certainement cachés là par Jacques Baillon en vue de les offrir à ses enfants à Noël...ses enfants ne les reçurent jamais...oubliés au fond du coffre... A côté, un nécessaire de pharmacie d'époque encore dans son emballage plastique ainsi que plusieurs exemplaires du livre de Paul Frère « La conduite en compétition ». La baie moteur elle semble ne jamais avoir bougé...jamais démontée, intacte avec ses deux bobines originales... rarissimes. Cette automobile est une œuvre d'art, la dernière California châssis court phares carénés dans un état d'origine intouchée depuis 45 années, probablement jamais démontée. Elle est le graal des Spiders Grand Tourisme, la référence ultime de l'histoire de l'Automobile et LE plus beau cabriolet de la seconde moitié du XXe siècle. »

ENTRÉE INVOICE DU DÉTAILLÉ ARRIVÉE		ATTESTATION DES AUTORITÉS COMPÉTENTES DUPLICATE	
1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE			N° F 213130751
2. Émise par le BUREAU CENTRAL FRANÇAIS			
A. NOM ET ADRESSE DE L'ASSURÉ OU DE L'ASSURÉ DU VÉHICULE Monsieur Alain DELON [REDACTED] Monaco Principauté		C. VALABLE 11 10 64 1 12 64 1964 1965 1966 1967 1968 1969	
B. MARQUE ET MODÈLE DU VÉHICULE FERRARI	D. N° D'IMMATRICULATION 4452 MC	E. PAYS D'ORIGINE DU VÉHICULE 9 768 706	
A. CETTE CARTE A ÉTÉ DÉLIVRÉE PAR L'URBAINE ET LA SEINE 21, Rue La Pélerine, PARIS 19			D. SIGNATURE DE L'ASSUREUR <i>J. Auboy</i>
C. CATÉGORIE DE VÉHICULE (CIVIL) A. AUTOMOBILES B. CYCLES - MOTOCY- CLES C. AUTOMOBILES D. AUTOMOBILES E. AUTOMOBILES F. AUTOMOBILES G. CAMIONS H. AUTOMOBILES			
L'ÉTAT DES PAYS DANS LESQUELS CETTE CARTE N'EST PAS VALABLE A B C H D DK E FR F GR GE H I J K L M N P Q R S T U V W X Y Z			

Document original non délivré avec #2935,
propriété de Marc Bouvot
Original document not delivered with #2935,
courtesy of Marc Bouvot.

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.

e) 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-Poulina-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 their 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 "adjugé" 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:

Automobilia

• 25 % + current VAT

Classic cars

• From 1 to 900 000 €: 16 % + current VAT

• Over 900 000 €: 12 % + 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 noncirculating 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 **○**). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5 % or 20 % of the hammer price). The professional ECC buyer is liable to pay VAT when importing into his/her home country. Customs clearance formalities will be carried out by a handling agent appointed by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan and the vehicle will only be delivered to the buyer after the VAT has been paid.

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 Monday 9 February 2015, at the latest.

k) Storage of cars that have not been collected on Monday 9 February 2015 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 passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. 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 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a 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 comission 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.

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

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.

Banque partenaire :





Siège Social :

16, Chemin des Carrouges

93140 BONDY - France

Tél.: 33(0)1 48 12 29 99

Fax: 33(0)1 49 35 19 59

E-mail : service.commercial@prevost-transport.com



**CIC Banque Privée accompagne
vos coups de coeur et vos passions !**



BANQUE PRIVÉE DU CRÉDIT PRÉFÉRENCIEL
1 Avenue de la République

Ordre d'achat / Absentee Bid Form

VENTE N° 2651
RÉTROMOBILE 2015 BY ARTCURIAL MOTORCARS
VENDREDI 6 FÉVRIER 2015 À 14H ET À 17H
SALON RETROMOBILE HALL 2.1 – PARIS

- ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID
 LIGNE TÉLÉPHONIQUE / TELEPHONE

TÉLÉPHONE / PHONE

RÉFÉRENCES BANCAIRES / BANK REFERENCE
RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE (RIB) / IBAN AND BIC:

NOM DE LA BANQUE / NAME OF THE BANK

ADRESSE / POST ADDRESS

TÉLÉPHONE / PHONE

GESTIONNAIRE DU COMPTE / ACCOUNT MANAGER

CODE BANQUE / BIC OR SWIFT

NUMÉRO DE COMPTE / IBAN

CODE GUICHET CLÉ RIB

NOM / NAME

PRÉNOM / FIRST NAME

ADRESSE / ADDRESS

TÉLÉPHONE / PHONE

FAX

EMAIL

MERCI DE BIEN VOULOIR JOINDRE À CE FORMULAIRE UNE COPIE DE VOTRE PIÈCE D'IDENTITÉ (PASSEPORT OU CARTE NATIONALE D'IDENTITÉ) SI VOUS ENCHÉRISSEZ POUR LE COMPTE D'UNE SOCIÉTÉ, MERCI DE JOINDRE UN EXTRAIT KBIS DE MOINS DE 3 MOIS.
COULD YOU PLEASE PROVIDE A COPY OF YOUR ID OR PASSPORT IF YOU BID ON BEHALF OF A COMPANY, COULD YOU PLEASE PROVIDE A POWER OF ATTORNEY.

APRÈS AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES CONDITIONS DE VENTE DÉCRITES DANS LE CATALOGUE, JE DÉCLARE LES ACCEPTER ET VOUS PRIE D'ACQUÉRIR POUR MON COMPTE PERSONNEL AUX LIMITES INDIQUÉES EN EUROS, LES LOTS QUE J'AI DÉSIGNÉS CI-DESSOUS. (LES LIMITES NE COMPRENANT PAS LES FRAIS LÉGAUX).
I HAVE READ THE CONDITIONS OF SALE AND THE GUIDE TO BUYERS PRINTED IN THIS CATALOGUE AND AGREE TO ABIDE BY THEM. I GRANT YOUR PERMISSION TO PURCHASE ON MY BEHALF THE FOLLOWING ITEMS WITHIN THE LIMITS INDICATED IN EUROS. (THESE LIMITS DO NOT INCLUDE BUYER'S PREMIUM AND TAXES).

LOT	DESCRIPTION DU LOT / LOT DESCRIPTION	LIMITE EN EUROS / MAX. EUROS PRICE
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€

LES ORDRES D'ACHAT DOIVENT IMPÉRATIVEMENT NOUS PARVENIR AU MOINS 24 HEURES AVANT LA VENTE.

TO ALLOW TIME FOR PROCESSING, ABSENTEE BIDS SHOULD BE RECEIVED AT LEAST 24 HOURS BEFORE THE SALE BEGINS.

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE
REQUIRED DATED SIGNATURE

À RENVOYER / PLEASE MAIL TO:

ARTCURIAL-BRIEST-POULAIN-F.TAJAN
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS.

FAX: +33 (0)1 42 99 20 60
BIDS@ARTCURIAL.COM



Remerciements:

- Serge Cordey pour la totalité des textes du catalogue
- Pierre-Yves Laugier pour l'historique de la Bugatti 57
- Studio Virage & Christian Martin: Photographies in situ et en studio pour la Ferrari 250 et la Maserati A6G
- Rémi Dargegen: photographies in situ
- Dirk de Jaeger: photographies studio de chaque automobile de la Collection
- Laurent Fétis et Sarah Martinon: Conception graphique du catalogue
- Jean-Paul Tissot, Président du Club Delahaye
- Daniel Cabart, historien Delage
- Michel Revoy, historien Facel Vega
- Peter Larsen & Ben Erickson pour les textes des Talbot Lago Saoutchik
- Adolfo Orsi & Walter Bäumer pour leurs recherches historiques sur la Maserati
- L'Association des Renault françaises d'avant-guerre
- Pascal Courteault historien Voisin
- Laurent Friry historien Hispano Suiza
- Hervé Pannier club Hispano suiza
- Marc Rabineau & Marc Bouvot pour les informations sur la Ferrari 250
- Marcel Massini pour la photographie de la Ferrari 250 au Salon de Paris 1961
- Les frères Charpentier, Dominique et Jean-Claude, Nicolas Genou pour la considérable logistique
- François Cointreau et Laurent Poirier pour leur aide et leurs conseils logistique
- Gilles Ceron, Sébastien Roze et Patrice Alliot pour leur aide
- Philippe, le gardien du Temple
- Rebecca Ruff, Gautam Sen et Simon Hewitt pour les traductions
- L'équipe Prevost pour les transports

ARTCURIAL
MOTORCARS

ARTCURIAL
MOTORCARS

**RETROMOBILE 2015
BY ARTCURIAL MOTORCARS**

**VENDREDI 6 FÉVRIER 2015
SALON RETROMOBILE**



ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris

RÉTROMOBILE 2015
BY ARTCURIAL MOTORCARS

VENTE N° 2651

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

Commissaire-Preiseur / *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

Spécialiste / *specialist*

Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32

Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92

pnovikoff@artcurial.com

Antoine Mahé

Spécialiste junior / *junior specialist*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62

Mobile : +33 (0)6 47 65 64 04

amahe@artcurial.com

Frédéric Stoesser

Consultant

Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38

Mobile : +33 (0)6 11 31 86 00

fredstoesser@yahoo.fr

Relations clients, administration :

Iris Hummel

Directeur des opérations

et de l'administration /

director of operations and

administration

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56

Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58

ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine

Administrateur / *administrator*

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73

acmandine@artcurial.com

Contact pendant l'exposition /

Contact during viewing

Tél. : +33 (0)1 57 25 20 03

Fax : +33 (0)1 57 25 20 18

EXPOSITIONS PUBLIQUES /
PUBLIC VIEWING

SALON RÉTROMOBILE HALL 1 + 2.1

Mercredi 4 février 2015: 10h – 22h

Jeudi 5 février 2015: 10h – 19h

Vendredi 6 février 2015: 10h – 12h

Wednesday 4 February 2015: 10am – 10pm

Thursday 5 February 2015: 10am – 7pm

Friday 6 February 2015: 10am – 12pm

VENTES / AUCTIONS

SALON RÉTROMOBILE HALL 2.1

AUTOMOBILIA

Vendredi 6 Février 2015: 11h

Friday 6 February 2015: 11am

COLLECTION BAILLON

Vendredi 6 Février 2015: 14h

Friday 6 February 2015: 2pm

RÉTROMOBILE

BY ARTCURIAL MOTORCARS

Vendredi 6 Février 2015: 17h

Friday 6 February 2015: 5pm

Comptabilité des ventes / *Accounting*

Marion Dauneau Carteirac

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44

Fax: +33 (0)1 42 99 20 22

mdauneau@artcurial.com

Ordres d'achat / *Bids office*

Thomas Gisbert de Callac

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51

Fax: +33 (0)1 42 99 20 60

bids@artcurial.com

Catalogue online / *Online catalogue*

www.artcurial.com/motorcars

LIVRAISON ET STOCKAGE (LOTS 1 – 59) COLLECTION BAILLON

La plupart des voitures de la collection Baillon ne sont pas roulantes et nécessitent un chargement latéral dans un camion spécifique à l'aide d'un chariot élévateur à fourches rallongées. Il incombera à l'acheteur de venir avec un camion adapté au chargement latéral des voitures afin de procéder au retrait.

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront impérativement informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement sur place se fera uniquement sur rendez-vous le lundi 9 février 2015 après règlement intégral des lots.

Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 9 février 2015 seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 340 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir de mercredi 11 février 2015 uniquement sur rendez-vous pris minimum 24 heures en avance. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 12 février 2015 inclus et s'élèvent ensuite à 35 € HT par jour et par voiture.

Un forfait de 120 € HT, incluant la manutention et le chargement dans le camion, devra être réglé avec les frais de stockage directement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

Il incombera à l'acheteur de s'assurer de la présence d'un équipement spécifique (type manitou...) lors du déchargement des véhicules à destination.

LIVRAISON ET STOCKAGE (LOTS 101 - 217)

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 9 février 2015 après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir du mardi 10 février 2015. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 12 février 2015 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000€ nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Artcurial et peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

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

DELIVERY AND STORAGE (LOTS 1 – 59) BAILLON COLLECTION

The majority of cars in the Baillon collection do not drive and will require side loading in a specific truck with the aid of a fork lift truck with extended forks. It will be the buyer's responsibility to come with a truck adapted for side-loading of motor cars in order to proceed with the removal.

It is imperative that buyers wishing to collect their vehicles directly from the show inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department on the day of the sale. Collection on site will only take place by prior arrangement on Monday 9 February 2015 after full payment has been made.

Cars that have not been collected on Monday 9 February 2015 will be shipped to a secured storage place at the cost of €340 + VAT per car and can be collected from Wednesday 11 February 2015, only by prior arrangement at least 24 hours in advance.

Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 12 February 2015 and will then be charged at € 35 + VAT per day and per car. A fee of € 120 + VAT, to include handling and loading into the truck must be paid with the storage costs on site by cheque, cash, credit card or beforehand by bank transfer.

It will be the buyer's responsibility to ensure the presence of the correct equipment for unloading the vehicles at their destination.

DELIVERY AND STORAGE (LOTS 101 - 217)

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the show must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. The removal of vehicles must take place on Monday 9 February 2015 after full payment.

Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of € 250 + VAT per car and can be collected from there from Tuesday 10 February 2015. Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 12 February 2015 and will then be charged at € 25+ VAT per day. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

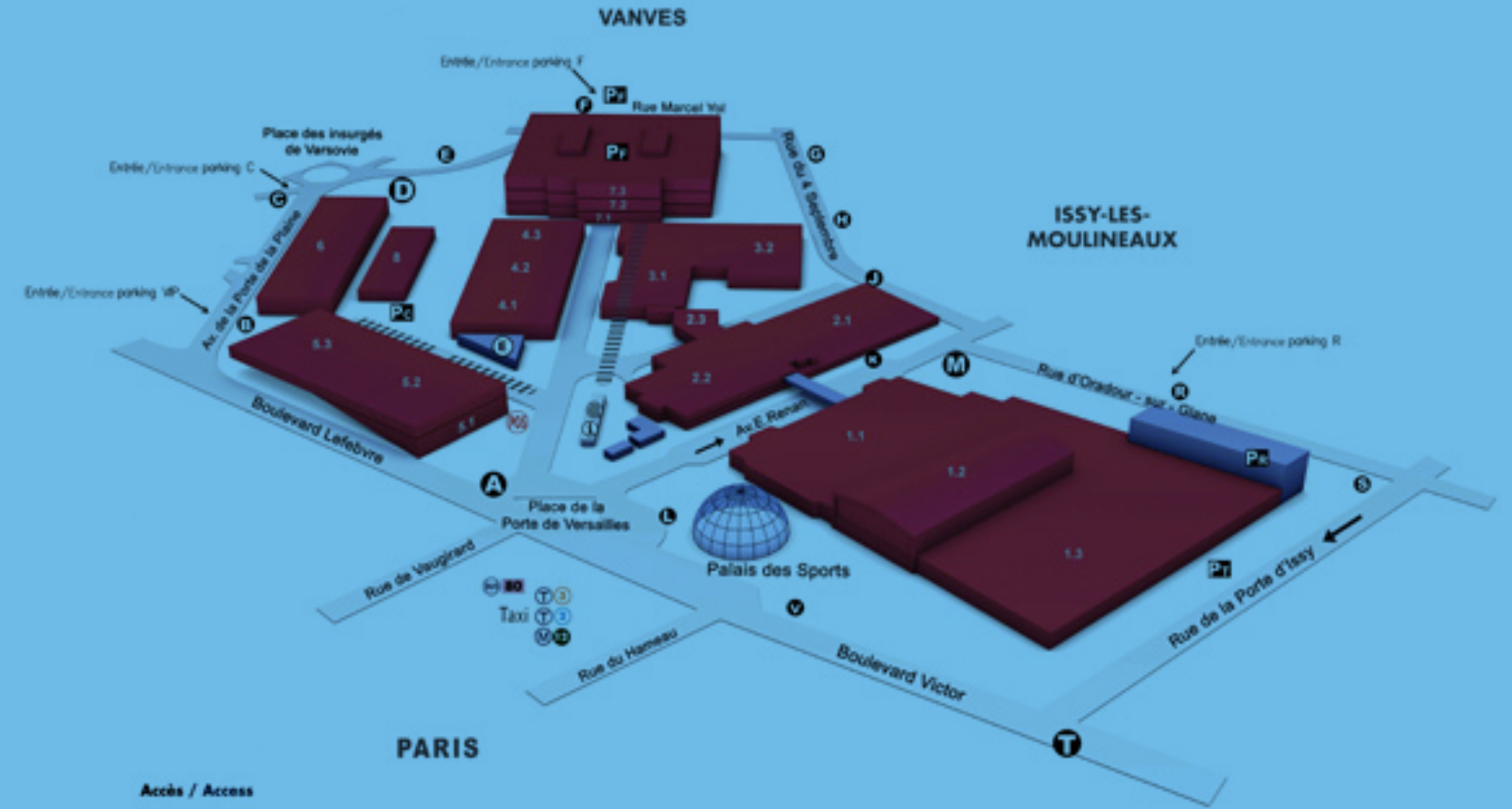
DIVERS

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

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

ADRESSE / ADDRESS

Salon Rétromobile
Paris Expo – Porte de Versailles
75015 Paris
www.retromobile.com



- Accès / Access**
- Métro
- Tramway
- Bus
- Portes / Gates
- Tapis roulants / Travelators
- Sens des rues / Streets direction
- Services**
- Business Center
- Information
- Distributeur de billets / Cash point
- Poste général de sécurité / Main security centre
- Espace Exposants / Exhibitors services
- Batiments administratifs / administrative offices

1957	ABARTH 750 ZAGATO	204
1961	ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE	110
1967	ALFA ROMEO 1600 SPIDER DUETTO	105
1976	ALFA ROMEO MONTREAL	137
1975	ALPINE RENAULT BERLINETTE 1600 SC	129
1964	AMPHICAR DWM CABRIOLET	188
1994	ARROWS FA 15	210
1957	ASTON MARTIN DB MK III COUPÉ	161
1965	ASTON MARTIN DB5	199
1968	ASTON MARTIN DB6	200
2002	ASTON MARTIN DB7 COUPÉ ZAGATO	168

1934	BENTLEY "DERBY" 3,5 L MANN EGERTON	163
1958	BENTLEY S1 CONTINENTAL PARK WARD	198
1968	BIZZARRINI 5300 GT STRADA	147
1973	BMW 3.0 L CSL	207
1981	BMW M1 GROUPE 5 LE MANS	208
1927	BUGATTI TYPE 43 GRAND SPORT	164
1928	BUGATTI TYPE 44 PROFILÉ GANGLOFF	192
1929	BUGATTI TYPE 40 GRAND SPORT	123
1932	BUGATTI TYPE 55 CABRIOLET	124

1921	CADILLAC SÉRIE 61 TORPÉDO	217
1949	CADILLAC SERIES 62 CABRIOLET	178
1955	CHRYSLER WINDSOR DELUXE CABRIOLET	211
1989	CITROËN CX "HONECKER" RALLONGÉE NILSSON	190
1937	CITROËN TRACTION 11B CABRIOLET	131
1937	CORD BEVERLY SEDAN SC COMPRESSEUR	212
1901	CROIZEMARIE TYPE AC VOITURETTE	186

1934	DARMONT TYPE V JUNIOR ROADSTER	191
1973	DE TOMASO PANTERA GTS	174
1937	DELAGE D8-100 CABRIOLET LABOURDETTE	157
1970	DINO 246 GT L	115
1973	DINO 246 GTS	201

1959	FACEL VEGA EXCELLENCE	122
1958	FACEL VEGA FV3B	121
1966	FERRARI 275 GTB BERLINETTA	117
1966	FERRARI 275 GTB BERLINETTA	173
1973	FERRARI 365 GT4 2+2	138
1974	FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER	134
1976	FERRARI 308 GTB POLYESTER	106
1978	FERRARI 512 BB BERLINETTA BOXER	107
1986	FERRARI TESTAROSSA	116
1987	FERRARI 328 GTS	167
1990	FERRARI MONDIAL T	166
2001	FERRARI 550 BARCHETTA	118
2011	FERRARI 599 GTO BERLINETTA	169
1969	FIAT 500 F	103
1968	FIAT DINO COUPÉ 2L	113
1972	FIAT DINO 2400 SPIDER	112
1956	FIAT MULTIPLA TAXI	119
1934	FORD V8-40 TORPÉDO LE BARON	181
1956	FORD CROWN VICTORIA	159
1957	FORD TAUNUS 15M BREAK "WELTKUGEL"	180
1965	FORD CORTINA LOTUS MK1	109
1968	FORD MUSTANG 289 FASTBACK	111
1904	FOUILLARON TYPE G 6 HP TONNEAU	215

1936	HORCH 853 CABRIOLET	132
1939	IMPERIAL CHRYSLER C 23 ROADSTER	158

1969	ISO GRIFO 7 L	203
1955	JAGUAR XK 140 SE ROADSTER	187
1959	JAGUAR XK 150 3,4L S ROADSTER	179
1962	JAGUAR TYPE E 3,8L COUPÉ SÉRIE 1	136
1966	JAGUAR TYPE E 4,2L COUPÉ SÉRIE 1	196
1976	JAGUAR XJC V12	195
1992	JAGUAR XJ 220	165
1992	JAGUAR XJ 220	197

1969	LAMBORGHINI 400 GT ISLERO S	141
1972	LAMBORGHINI JARAMA 400 GT	140
1973	LAMBORGHINI ESPADA 400 GT SÉRIE III	142
1988	LAMBORGHINI LM002	146
1968	LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	139
1974	LOLA T294 / BMW BARQUETTE COMPÉTITION	209

1961	MASERATI 3500 GT SPIDER VIGNALE	144
1962	MASERATI 3500 GT SPIDER VIGNALE	202
1965	MASERATI MISTRAL 3.7L	145
1968	MASERATI MISTRAL 4.0L SPIDER	149
1969	MASERATI INDY 4,2L	114
1972	MASERATI GHIPLI SPIDER 4.9 L	151
1975	MASERATI KHAMSIN	143
1988	MASERATI QUATTROPORTE	108
1934	MERCEDES BENZ 380 K CABRIOLET A	193
1938	MERCEDES BENZ 540 K SPEZIAL ROADSTER	194
1955	MERCEDES BENZ 300 SL "PAPILLON"	152
1957	MERCEDES BENZ 300 SL ROADSTER	150
1960	MERCEDES BENZ 190 SL	155
1965	MERCEDES BENZ 300 SE CABRIOLET	156
1932	MG F MAGNA F2 " FOURSOME " COUPÉ	162
1961	MGA MK II ROADSTER	189
1955	MORETTI 1200 SPIDER MICHELOTTI	135
1961	MORETTI MULTIPLA 750 MARE	120

1934	PACKARD COUPÉ SÉRIE 1101 / 718	160
1923	PEUGEOT 156 25 HP TORPEDO	185
1936	PEUGEOT 402 ECLIPSE	184
1937	PEUGEOT 402 ÉCLIPSE	133
1950	PEUGEOT 203 BERLINE DÉCOUVRABLE	182
1953	PEUGEOT 203 BÂCHÉE	127
1968	PLYMOUTH BARRACUDA FORMULA S 340	213
1958	PORSCHE 356 A SPEEDSTER	153
1961	PORSCHE 356 B SUPER 1600 T6 CABRIOLET	154
1968	PORSCHE 911 T 2L TARGA	101
1971	PORSCHE 911 2.2 S	171
1973	PORSCHE 911 CARRERA 2.7L RS TOURING	172
1973	PORSCHE 911 S 2,4L	148
1989	PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK	170
1992	PORSCHE 911 "964" RS	205
1995	PORSCHE 993 CUP GT2	206
1999	PUR SANG BUGATTI 35B RÉPLIQUE	126

1965	RENAULT 4 DE PLAGÉ	102
1980	RENAULT 5 TURBO	128
1913	RENAULT TYPE DP 22/24 HP	130
1934	RENAULT VIVASTELLA LIMOUSINE (PG9)	183
1923	ROCHET-SCHNEIDER TYPE 15000 TORPÉDO	216
1952	ROLLS ROYCE SILVER WRAITH HOOPER	175
1971	ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIOLET	176
1977	ROLLS ROYCE CORNICHE COUPÉ	177
1935	TALBOT T120 BABY SPORT CABRIOLET	214
1958	TRACTA GRÉGOIRE SPORT CABRIOLET CHAPRON	125
1956	TRIUMPH TR 3	104



101

**Carte grise française
de collection
French title**

Châssis n° 11870289
Moteur n° 911179

- Même propriétaire depuis 1973
- Dans son pur jus, jamais restaurée
- Look « Rat Rod » inimitable
- Deux moteurs dont celui d'origine

- *Same owner since 1973*
- *Never restored*
- *Inimitable « Rat Rod » look*
- *engines including the original one*

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

1968 PORSCHE 911 2L T TARGA CHÂSSIS COURT

S'agissant selon les registres d'un modèle 911T 2.0L de 1967, la voiture présentée est immatriculée tardivement pour la première fois le 9 avril 1968. Son propriétaire actuel, pilote de ligne à la retraite, en fait l'acquisition en 1973 et l'immatricule le 26 avril de la même année. Il roulera très régulièrement dans Paris avec, sans jamais toucher à la carrosserie. Il y a trente ans, il fera traiter les soubassements et corps creux en profondeur. Il s'agissait à l'époque non pas de la restaurer mais de la préserver afin qu'elle puisse vieillir dans des conditions honorables. Aujourd'hui cette Porsche se trouve dans un état original des plus incroyables. Sa peinture a été ternie, perdant son vernis et toute brillance pour obtenir une patine au charme inimitable. Il s'agit typiquement d'une voiture parisienne avec ses légères détériorations des pare-chocs avant et arrière dues au stationnement. Son intérieur est équipé de deux sièges en simili cuir noir d'origine et garnis d'appuie-tête rajoutés. Son moteur d'origine (2080968) a été conservé par son propriétaire et sera remis à l'acquéreur. Elle roule encore régulièrement et très bien malgré des défauts de corrosion sur le châssis constatés par le contrôleur technique. Elle sera livrée avec son manuel d'utilisation et sa trousse à outils incomplète mais originale. Rares sont les Porsche dans des états d'origine tels. L'acquéreur aura au choix, l'envie de continuer à rouler avec cette Porsche tous les jours dans un style « Rats » unique, après avoir prêté un peu d'attention au châssis ou de la restaurer totalement étant un modèle rare et recherché. Pour ma part, le choix est fait... « Rat Rod » quand tu nous tiens !!!

According to the records, this car is a 2-litre 911T model from 1967, first registered late, on 9 April 1968. The current owner, a retired airline pilot, bought the car in 1973 and registered it on 26 April of the same year. He drove the car regularly around Paris, without ever doing anything to the body. Some thirty years ago, he had the underbody and the hollow spaces treated. This was carried out, not as a restoration, but simply to preserve the car so that it could age gracefully. Today, this Porsche is presented in the most amazingly original condition. The paintwork has faded, losing some of its shine and it displays the most charming patina. It is typical of a car that has led a life in Paris, bearing the scars of minor parking-related incidents on its front and rear bumpers. The interior reveals two original black faux-leather seats, with added headrests. The car's original engine (2080968) has been preserved by the owner and will be passed on to the buyer. It is still run regularly, and drives well, despite the areas of corrosion on the chassis noted by the contrôleur technique (MOT inspector). It will be sold with its owner's manual and original, but incomplete toolkit. There are very few Porsches surviving in such original condition as this example. The buyer will have the choice of either continuing to drive the car regularly with its unique « Rats » styling, having had some work carried out on the chassis, or to carry out a full restoration on this rare and highly sought-after model. For us, the choice would be easy..... « Rat Rod » all the way !!!



102

Carte grise française
French title

Châssis n° 5434445

- Auto unique et ludique
- Vraie 5 places décapotable
- Fiable et économique

- Unusual and amusing car
- A proper five-seater convertible
- Reliable and economical to use

12 000 – 16 000 €
Sans réserve /
No reserve

1966 RENAULT 4 DE PLAGES - MODIFICATION D'ÉPOQUE

La Renault 4 succède à la 4 CV et doit rivaliser avec la 2 CV Citroën bien plus pratique et sur le marché depuis longtemps. Elle devait être populaire, fonctionnelle, plus esthétique que la 2 CV et moins élégante que la Dauphine. Elle dispose d'un châssis plateforme très novateur et de suspensions indépendantes par barres de torsion. Côté moteur, on reprend le moteur de la 4CV de 750 cm³ accouplé à une nouvelle boîte longitudinale en position avant à 3 rapports. La carrosserie à 4 portes est munie d'un hayon arrière très pratique pour le chargement, aidé par une banquette repliable. Elle fut essayée durement pendant trois ans avant d'être mise sur le marché et le kilométrage total des essais représenterait 50 fois le tour de la terre. Elle commença sa carrière officielle en 1961 pour la terminer en 1992 avec plus de 8 millions d'exemplaires vendus.

Le modèle présenté a été modifié à l'époque en voiture de loisirs et sa caisse robustement renforcée. Un des propriétaires nous confia qu'elle aurait été modifiée pour une publicité et aurait ainsi préfiguré le modèle postérieur de série, la Plein Air, rendue célèbre par la série télé des années 60 grâce aux deux aviateurs français, Tanguy & Laverdure. La caisse est saine mais présente quelques marques sur la peinture. Une révision avait été effectuée au garage de La Poste, au Vésinet en septembre 2011. Les cylindres de roues furent remplacés ainsi que l'embrayage et les quatre pneus. La capote est en Alpaga noir et les sièges en vinyle noir. Le volant est à trois branches en aluminium et du plus bel effet. Cette voiture unique, charmante et ludique prendra place dans toutes les manifestations et fera tourner toutes les têtes près des côtes ensoleillées.

The Renault 4 succeeded the 4CV and was positioned to compete against the Citroën 2 CV, which had already been in the market for some time then. The R4, as the Renault 4 was also referred to, turned out to be very popular, functional and more attractive than the 2 CV, but less elegant than the Dauphine. It had a very innovative platform chassis and independent suspension by torsion bars. For motive power it had an engine of 750cc (4CV or 4hp in taxable terms) and this was mated to a longitudinal three-speed gearbox located ahead of the engine and driving the front wheels. The four-door body was equipped with a tailgate for convenient loading, and luggage space was further aided by a folding seat. The car was extensively tested for three years before it was put out on the market, with the total distance tested equaled going round the earth 50 times. From 1961, when the car was launched, till production ended in 1992, more than 8 million R4s were made. The car on offer was modified soon after it rolled out and the base strengthened extensively. One of the owners confirmed that the car was modified for advertising purposes and that this modification was done before the launch of the model called Plein Air, which featured in a TV serial from the 1960s with two French aviators, Tanguy & Laverdure. The body is in a very good condition though there are some marks on the paint. A comprehensive service was carried out in the garage of the Post, at Vésinet, in September 2011. The brake cylinders were replaced as is the clutch and all four tyres. The hood is in black alpaca and seats are in black vinyl. The three-spoke steering wheel is in aluminum and looks very smart. This car is unique, charming and fun and can participate in all events and will surely turn heads at all the sunny beaches.



103

Carte grise française
French title

Châssis n° 110F /
2121410
Moteur n° 110F / 000
2233276

- Moins de 9000 km d'origine
- Jamais restaurée et strictement d'origine
- 34 ans dans la même famille

- Less than 9000 km from origin
- Never restored and strictly original
- 34 years in the same family

20 000 – 30 000 €
Sans réserve /
No reserve

Moins de 9.000 km d'origine / Less than 9,000 km from new

1969 FIAT 500 F

Cette Fiat 500 a été achetée neuve le 18 juillet 1969 au garage de la Gare à Chambéry par le préfet de Savoie, qui l'a offerte à son épouse. Cette dernière, qui n'appréciait pas particulièrement la conduite, n'a parcouru que 6.000 km à son volant, en 34 ans. Toujours abritée dans des conditions optimales, à l'abri de l'humidité et de la lumière, cette Fiat 500 a changé de propriétaire en 2003, puis de nouveau en 2012. Lors de notre examen, elle totalisait 8.771 km d'origine. N'ayant jamais fait l'objet d'une restauration, elle se présente en stricte configuration d'origine, dans sa couleur ivoire antique (234), avec en option les housses de sièges avant et arrière en tissu et une ceinture de sécurité pour le conducteur. Elle est équipée de ses accessoires d'origine : son cric, ses outils dans leur trousse Fiat d'origine, ainsi que sa notice d'entretien originale.

Sa peinture est d'origine, son moteur semble n'avoir jamais été démonté, tout étant strictement d'origine. Tous les caoutchoucs, les plastiques, le faisceau électrique et les différents câbles nous prouvent l'état de conservation exceptionnel de cette voiture.

Le propriétaire actuel nous a, en outre, confirmé son parfait fonctionnement. Cette icône automobile offre une sensation unique, lorsque vous montez à son bord : celle que pouvait ressentir, en 1969, l'acheteur d'une Fiat 500 neuve lorsqu'il en prenait possession chez son concessionnaire. C'est une occasion qui ne se représentera pas de sitôt tant il est rare de rencontrer un exemplaire conservé avec autant de soin.

This Fiat 500 was purchased new on July 18, 1969 from the "Garage de la Gare" of Chambéry by the administrator of Savoie region, who offered it to his wife. The latter, who didn't care too much about driving, covered only 6000 km, in 34 years. Always garaged in optimal conditions, away from moisture and light, the Fiat 500 changed ownership in 2003 and then again in 2012.

At our test drive, the counter showed just 8,771 km from new. Having never been restored, it is presented in its strict original configuration, in antique ivory color (234), with optional fabric seat covers at the front and rear, and a seat belt for the driver. It comes equipped with its original accessories: its jack, tools in their original Fiat toolkit and original maintenance manual.

The paint is in an original state, its engine seems never to have been opened up, being strictly original too. All rubber, plastics, the electrical wiring and different cables demonstrate the exceptional state of conservation of this car.

The current owner also confirmed its perfect driveability. This automobile icon provides a unique feeling: the one the buyer of a new Fiat 500 could feel when he took possession of his new car at the dealership, but back in 1969. This is an opportunity that will not come anytime soon as it is rare to come across a copy preserved as carefully as this one.



104

Titre de circulation US
Dédouanée en UE
US title
EU customs cleared

Châssis n° TS11423
 Moteur n° S69694E

- Construction robuste et fiable
- Eligible au Tour Auto et aux Mille Miles
- Performances supérieures à ses concurrentes

- *Robust and reliable construction*
- *Eligible for the Tour Auto and Mille Miglia*
- *Superior performance compared to its competitors*

25 000 – 30 000 €
Sans réserve /
No reserve

1956 TRIUMPH TR 3

La Triumph TR3 fait partie des roadsters anglais qui ont fait rêver toute une génération. Avec ses portes échancrées et son moteur au ronflement sourd, elle est un véritable appel à la balade et à la compétition. Rustique mais plus puissante que nombre de ses concurrentes (son robuste quatre cylindres développe tout juste 100 ch), la Triumph TR3 offre d'excellentes performances pour l'époque, atteignant 175 km/h en pointe avec l'overdrive Laycock de Normanville en option. D'abord sous l'appellation TR2, elle va évoluer en TR3 deux ans plus tard, mais c'est avec la TR3 A qu'apparaissent les modifications les plus sensibles : calandre plus large qui lui donne son sourire enjôleur, poignées de portes et de couvercle de coffre, clignotants arrière séparés, phares légèrement reculés.

La voiture de la vente a été vendue neuve à Los Angeles et a été restaurée depuis le châssis dans les règles de l'art entre 2012 et 2013 et n'a parcouru que 1800 km depuis. Le moteur, réalésé et équipé de pistons neufs est tout juste rodé. Il est accouplé à une boîte de vitesses refaite à 4 synchros et overdrive de TR4. L'arbre de transmission a été équilibré et les périphériques moteur tels que le distributeur, la dynamo, le démarreur, les carburateurs, l'échappement et le radiateur sont neufs ou reconditionnés. Le circuit électrique, les joints de carrosserie et les chromes sont neufs. Les instruments du tableau de bord et les interrupteurs sont également neufs ou refaits. La sellerie en cuir rouge, les moquettes, la capote en toile et les vitres latérales amovibles sont neuves. Robuste, charmeuse, amusante à conduire, la TR3 représente un condensé des plaisirs que peuvent offrir les automobiles de collection.

The Triumph TR3 is one of the British roadsters that a whole generation dreamt of. With its scalloped doors and its roaring engine, it is a real call to drive and compete. A bit rustic but more powerful than many of its competitors (with its robust four-cylinder developing 100bhp), the Triumph TR3 offered excellent performance for the period, reaching 175 km/h max speed with the optional Laycock de Normanville overdrive. With drop down windows initially with the TR2, the TR3 evolved two years later, but it was the TR3A that offered the most significant changes: larger grille that gives it its flirtatious smile, door and trunk lid handles, separate rear turn signals, and headlamps slightly further apart. The car on sale was sold new in Los Angeles and has received a full frame-up restoration between 2012 and 2013, and has only covered 1,800km since. The engine, bored out and fitted with new pistons has just been driven in. It is mated to a rebuilt gearbox with a 4-speed synchromesh unit, with overdrive, from a TR4. The drive shaft has been balanced and the engine peripherals such as the distributor, the dynamo, starter, carburetor, exhaust and radiator are either new or completely reconditioned. The electrical system, body seals and chrome are new too. The instruments on the dashboard and switches are new or redone too. The red leather upholstery, carpets, the soft top and removable side windows are new as well. Robust, charming, fun to drive, the TR3 combines pleasures that very few collector cars can offer.



105

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° AR 665440

- Désirable version "coda longa"
- Présentation superbe
- Modèle devenu rare

- *Desirable "Coda longa" version*
- *In superb condition*
- *Becoming a rare model*

30 000 – 40 000 €
Sans réserve /
No reserve

1967 ALFA ROMEO 1600 SPIDER DUETTO

Sorti d'usine le 30 juin 1967, ce Spider Duetto a été vendu neuf le 13 septembre 1967 à Newark, aux États-Unis. Remarqué par un collectionneur italien à cause de son remarquable état d'origine, il a été rapatrié en Italie et a bénéficié en 2013 d'une restauration complète dans sa belle teinte ivoire d'origine. Plus de cent photos permettent de se rendre compte de la qualité de la restauration, avec mise à nu de la carrosserie et réfection de la mécanique. Le dossier comporte la déclaration d'un spécialiste qui estime à 20 000 € la somme des travaux effectués. Après cette remise en état, la voiture a reçu le certificat de l'Automotoclub Storico Italiano (ASI) et l'homologation du Registro Italiano Alfa Romeo (RIAR). Depuis, elle n'a que peu roulé, uniquement par beau temps, et se présente dans un bel état.

Il s'agit de la très désirable version "Osso di seppia" ("os de seiche"), ou "coda longa" ("queue longue"), par opposition aux versions à arrière tronqué. En plus d'être plus élégantes et fines, les "coda longa" sont plus rares puisque la production s'est limitée à 6325 exemplaires de Spider 1600. Cette voiture magistralement dessinée par Pininfarina a joué un rôle dans le fameux film "Le Lauréat", avec Dustin Hoffman.

After leaving the factory on 30 June 1967, this Spider Duetto was sold new on 13 September 1967 in Newark, United States. Noticed by an Italian collector because of its remarkable original condition, the car was brought back to Italy, where it received in 2013 a complete restoration in its beautiful original ivory livery. More than a hundred photos show the quality of the frame up restoration, including mechanical repairs. The file contains a statement from a specialist estimating the work carried out at € 20,000. After the restoration, the car received the certificate of the Automotoclub Storico Italiano (ASI) and the registration of the car in the Registro Italiano Alfa Romeo (RIAR). Since then, the car has hardly been used, in good weather only, and comes in a really beautiful condition. This is the most desirable version of "Osso di seppia" ("cuttlefish bone") or "Coda longa" ("long tail") version, as opposed to truncated versions that followed. In addition to being more elegant and of a finer line, the "Coda longa" are rarer since production was limited to just 6325 units of the 1600 Spider. This masterful designed car by Pininfarina was also featured in the famous film "The Graduate" with Dustin Hoffman.



106

Titre de circulation suisse. Certificat de dédouanement 846A Swiss title EU customs clearance certificate 846A

Châssis n° 20073

- Seulement trois propriétaires
- Carnets de service à jour
- Faible kilométrage
- Moteur d'origine

- Only three owners from new
- Updated service books
- Low mileage
- Original engine

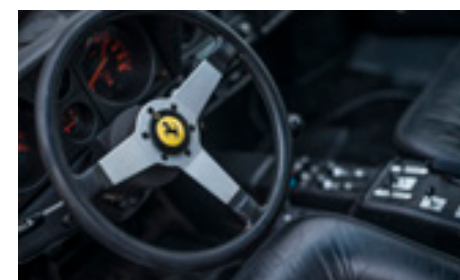
100 000 – 130 000 € Sans réserve / No reserve

1976 FERRARI 308 GTB BERLINETTE POLYESTER

Comme l'indique son carnet d'origine, cette Ferrari 308 GTB polyester a été vendue neuve le 28 octobre 1976 à Florence, par le concessionnaire Ferrari pour la Toscane, Campagnano Automobili spa. L'acheteur était une société basée à Arezzo et, de 1976 à 1989 (à 27 657 km), c'est ce même garage qui a assuré l'entretien de la voiture. En 1994, elle a été immatriculée dans le Tessin par le propriétaire précédent et l'on note des opérations d'entretien en 2002 (à 35 000 km), chez Sportcar à La Stampa, Cadro, Suisse, puis à nouveau dans le même atelier en 2011 (à 41 150 km). Aujourd'hui, le compteur affiche 43 908 km, ce qui signifie que, depuis plusieurs années, cette voiture roule très peu. Dans la pochette en cuir d'origine on trouve le livret de service de vente et assistance 1976, et ce qui est exceptionnel le carnet de garantie et d'entretien tamponné de l'auto. De teinte rouge avec bas de caisse noirs, correctement préservée, cette voiture est équipée d'une sellerie d'origine en cuir noir patinée, de jantes Campagnolo d'origine peintes en noir et elle a bénéficié récemment d'un réglage moteur, celui-ci étant équipé de petits cornets d'admission rouges, généralement installés pour améliorer la souplesse du moteur. On peut penser que la peinture des bas de caisses ainsi que le montage des cornets ont été faits chez Ferrari à la fin des années 1970. De plus, elle est accompagnée d'un certificat de dédouanement, d'une attestation FFVE et de sa trousse et crick d'origine. En plus de son charme et de sa sportivité, cette voiture est rare puisque la production des premières 308 GTB à carrosserie polyester, plus légères, s'est limitée à 712 exemplaires.

As its registration book states, this Ferrari 308 GTB was sold new with its FRP body on October 28, 1976 in Florence, through the Ferrari dealer for Tuscany, Campagnano Automobili spa. The buyer of the car was a company based in Arezzo and from 1976 to 1989 (at 27,657 km), it was the same garage that serviced the car throughout. In 1994 it was registered in Ticino by the previous owner and a maintenance service was done in 2002 (at 35,000 km), with Sportcar at La Stampa, Cadro, in Switzerland, and again in the same workshop in 2011 (at 41,150 km). Currently, the meter displays 43,908 km, which means that for several years the car has hardly run. In the original leather pouch can be found the service booklet and maintenance record of the car. Red in colour with the lower section in black, properly preserved, the car has original black leather upholstery, original Campagnolo wheels painted black. The car has recently benefited from an engine service, which is equipped with a small red intake pipes, usually installed to improve the flexibility of the engine. One may speculate that the painting of the underbody and the mounting of the intake pipes were made by Ferrari in the late 1970s. Moreover, it comes with a customs clearance certificate, a FFVE certificate and its original jack and toolkit. In addition to its charm and sportiness, this car is rare as production of the first lot of 308 GTB in FRP was limited to just 712 units.





107

Titre de circulation suisse. Certificat de dédouanement 846A
Swiss title EU customs clearance certificate 846A

Châssis n° F102BB 23125
 Moteur n° F102B 000
 00214

- Première "supercar" Ferrari
- Exemplaire préservé
- Révision récente chez Toni Auto
- Boîte à outils d'origine

- First Ferrari "supercar"
- Well preserved
- Recent service by Toni Auto
- With original toolbox

180 000 - 240 000 €
Sans réserve / No reserve

Certifiée par Ferrari Classiche / *Certified by Ferrari Classiche*
1978 FERRARI 512 BB BERLINETTA BOXER

Au Salon de Turin 1971, Ferrari se décide enfin à lancer une voiture à moteur central. Commercialisée à partir de 1973, la 365 GT/4 BB est équipée d'un 12 cylindres à plat "boxer" placé derrière le pilote, d'où son nom de "Berlinetta Boxer". En 1976, elle évolue en 512 BB et le moteur passe de 4,4 à 5 litres. Elle développe 360 ch et la voiture atteint 300 km/h.

La berlinetta Ferrari 512 BB que nous présentons est restée longtemps exposée dans un petit musée privé, en Suisse où elle a été immatriculée pour la première fois le 18 janvier 1978. La voiture présente très bien, avec une peinture rouge qui a très bien résisté au temps. L'intérieur est superbement conservé lui aussi, et nécessite simplement un léger traitement du cuir, sur le côté gauche du siège conducteur. Cette voiture est encore équipée de son moteur d'origine et a bénéficié d'une révision à la fin de l'année 2014, avec remplacement des courroies, effectuée par le spécialiste bien connu de Maranello Toni Auto qui entretient toutes les Ferraris du vendeur. Le compteur affiche 66 379 km et la voiture est accompagnée de sa notice d'entretien, de sa trousse à outils rigide d'époque et d'une housse Ferrari. Le dossier comporte le titre de circulation suisse, un certificat de dédouanement et une attestation FFVE, ainsi que le certificat d'authenticité délivrée par Ferrari Classiche. Il s'agit donc d'une voiture très préservée, conforme à l'origine qui a bien résisté au temps.

At the 1971 Turin Motor Show Ferrari finally decided to launch a mid-engined car. Marketed from 1973, the 365 GT/4 BB featured a 12-cylinder flat "boxer" engine, placed behind the driver, hence its name of "Berlinetta Boxer." In 1976, it was changed to the 512 BB, with the engine going up from 4.4 to 5 liters. The car developed 360bhp, with a top speed of 300 km/h.

The Ferrari 512 BB on offer was exhibited for a long time in a small private museum in Switzerland, where the car was registered for the first time on 18th January, 1978. This car, painted in red, has remained in a very good condition through time. The interior has been beautifully preserved, and all it requires is a light leather processing on the left side of the driver seat. This car still has its original engine, and received a thorough service at the end of 2014, with replacement of the belts, made by the well-known specialist in Maranello, Toni Auto Ferrari, who maintained all the Ferraris of the seller. The counter shows just 66,379 km, and the car comes with its maintenance manual, its rigid original tool kit and a Ferrari cover. The file includes the Swiss registration documents, a customs clearance certificate and a FFVE certificate as well as the certificate of authenticity issued by Ferrari Classiche. So this is indeed a very well preserved car that is consistent with the original and one which has stood the vicissitudes of time extremely well.



108

**Titre de circulation
anglais + certificat
FFVE
UK title**

Châssis n° : 330
49A003500

- Voiture « Royale »
- Berline particulièrement performante
- Belle combinaison de couleur

- "Royal" car
- Particularly efficient sedan
- Beautiful color combination

10 000 – 14 000 €
**Sans réserve /
No reserve**

Anciennement la propriété de son Altesse Royale Hassan II / Formerly the property of HRH Hassan II

1988 MASERATI QUATTROPORTE

Dans les années soixante, alors qu'Enzo Ferrari refusait absolument de produire la moindre berline, l'entreprise Maserati « franchit le pas ». La première génération, due au dessin de Pietro Frua date de 1963. S'ensuit, dix ans plus tard, la Quattroporte II de la période Citroën, aux succès – et à la motorisation – limités quant aux prétentions de la marque pour ce modèle. La barre est redressée en 1979, avec la troisième série dessinée par Giugiaro. On retrouve le moteur V8 historique, et une finition conforme à ce qu'attend la clientèle traditionnelle. Il n'en fallait pas davantage pour que les têtes couronnées s'intéressent de nouveau à la marque.

Cet exemplaire en particulier possède une histoire prestigieuse. Il s'agit de la voiture personnelle du roi du Maroc, Hassan II. Un document rédigé et signé par M. Mohamed Guermoudi, directeur des Services Automobiles et Électriques du Palais Royal, à Rabat, confirme que cette voiture est bien la propriété du roi. Elle propose une superbe combinaison de couleurs, la carrosserie est peinte en vert métallisé – en accord avec les couleurs du drapeau du Maroc – et une sellerie en cuir fauve.

La voiture a parcouru aujourd'hui quelques 124 000 km et dispose de son carnet d'entretien, ainsi que d'anciennes factures et MOT anglais.

In the sixties, when Enzo Ferrari definitely refused to produce any sedans, Maserati made the big leap. The first generation Quattroporte from Maserati was designed by Pietro Frua in 1963, followed ten years later by the Quattroporte II from the Citroën period, knowing limited motorization and success. Back on the tracks in 1979, the third series Quattroporte was unveiled with design by Giugiaro. The car once again had the historical V8 engine and a finish in line the expectations of the traditional customers of the brand. Sure enough many crowned heads of state were once again interested in the brand.

This particular car has a prestigious history. It was the personal car of the King of Morocco, Hassan II. A written document signed by Mr. Mohamed Guermoudi, the Director of the Automotive and Electrical Services of the Royal Palace, confirms that this car is the property of the king. It features a beautiful color combination, the body is painted in metallic green – matching with the colors of the flag of Morocco – with tan leather upholstery inside.

The car has covered some 124,000 km and comes with its maintenance book, as well as old bills and English MOT.



109

**Carte grise française
French title**

Châssis n° Z74CO 66245
Moteur Lotus type 120 E

- Modèle légendaire
- Préparation intéressante
- Prête pour les rallyes de régularité

- Legendary model
- Well prepared
- Ready for regularity rallies

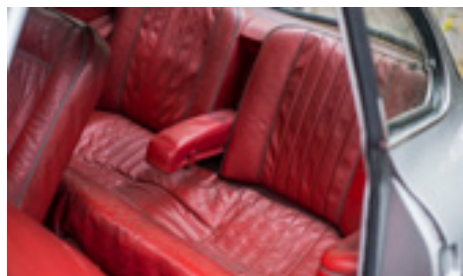
35 000 – 45 000 €
**Sans réserve /
No reserve**

Ex Rallye du Vaucluse 1968 / Ex Rallye du Vaucluse 1968

1965 FORD CORTINA LOTUS MK1

Née en 1965, cette Ford Cortina Lotus, Type 125E, a connu un début de carrière dans la région du Vaucluse et a pris part, entre 1968 et 1970, à plusieurs courses régionales comme le Rallye du Vaucluse 1968 et les courses de cote de Lure, Manosque et Ampus. En 1989, elle était toujours immatriculée avec son numéro vauclusien et, entre 1994 et 2005, on la retrouvait entre les mains d'un collectionneur savoyard. En 2005, elle est devenue la propriété du célèbre rallyman et collectionneur toulousain Pierre Bos. La voiture a bénéficié alors de divers travaux de remise en état, comme en témoigne une facture d'entretien par le garage Harper et un important dossier par les ateliers ALS concernant la réfection du pont, de la boîte de vitesse et du moteur. Les factures totalisent plus de 20 000 € de travaux. A la suite de cette remise à niveau, elle a pu participer avec succès au Rallye de Monte Carlo Historique 2007. Présentant une belle préparation, avec arceau de sécurité, sièges-baquets, harnais et réservoir spécial, cette voiture est équipée du moteur Lotus double arbre qui fait toute sa personnalité et qui en a forgé la légende. Elle est accompagnée d'un passeport technique FFSA de 1998, d'une carte d'identité FIVA et d'une fiche de régularité historique FIA 2006.

Unveiled in 1965, this Ford Cortina Lotus Type 125E, had an early career in the Vaucluse region and participated between 1968 and 1970 in several regional races such as the 1968 Rallye du Vaucluse and the hill races of Lure, Manosque and Ampus. Till 1989, the car was still registered with its Vauclusien number and, between 1994 and 2005, it was owned by a collector from the Savoye region of France. In 2005, became the property of the famous rally driver and collector Pierre Bos, from Toulouse. The car at that point benefited from various restorations, as can be seen by an invoice from garage Harper, and an important file of the workshop ALS for the repair of the rear axle, the gearbox and the engine. The total of invoices is over € 20,000. Following this overhaul, the car participated successfully in the Rallye Monte Carlo Historique in 2007. Featuring a good preparation consisting of rollcage, bucket seats, harnesses and special tank, the car is powered by the double overhead cam Lotus engine, which gives the car its legendary character. The car comes with a FFSA passport from 1998, a FIVA Identity Card and a historic regularity sheet from FIA 2006.



110

**Attestation FFVE
Certificat de
dédouanement 846A
FFVE certificate, EU
customs cleared**

Châssis n° AR
101.20.00605
Moteur n° AR 00120 -
01161

- Ligne d'une grâce intemporelle
- Etat d'origine rare
- Efficace, tant sur le plan esthétique, que mécanique ou sportif

- Timeless design
- Rare original condition
- Beautiful design, mechanically efficient

75 000 – 95 000 €
Sans réserve /
No reserve

1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE

Présentée en 1954, l'Alfa Romeo Giulietta marque une révolution dans l'histoire de la firme milanaise, autrefois concentrée sur la production de sportives de haut de gamme. Le dessin de Bertone est séduisant et la mécanique résolument moderne, assurant le succès de ce modèle. S'inspirant des prototypes BAT, c'est au même carrossier qu'est confié le dessin de cette nouvelle carrosserie exclusive que représente la Giulietta Sprint Speciale, sortie en 1959.

Sortie d'usine le 18 mai 1961, cette Giulietta SS, équipée du bloc 1,3 litre a été vendue à Messine, en Italie le 27 mai de la même année. Elle se présente dans une très élégante combinaison de couleurs, peinture grise et intérieur en cuir rouge qui correspondent à sa configuration initiale. Quelques craquelures apparaissent dans la sellerie – principalement le siège conducteur - mais cela se justifie par le fait que l'auto a longtemps appartenu à un collectionneur suisse qui tenait à la conserver dans son état d'origine. La voiture possède sa trousse à outils d'époque.

Elle est vendue avec un certificat FFVE ainsi que le certificat de dédouanement 846 A. Cette voiture constitue une intéressante opportunité d'acquérir une des rares Giulietta Sprint Speciale conservées dans leur état d'origine.

Unveiled in 1954, the Alfa Romeo Giulietta marked a revolution in the history of the Milanese company, specialist in the production of high-end sports cars. The Bertone design was attractive and mechanicals were very modern, ensuring the success of this model. Inspired by the iconic BAT prototypes, Bertone was entrusted to the design of this new exclusive series, the Giulietta Sprint Speciale, launched in 1959.

This Giulietta SS, powered by the 1.3-liter unit, left the factory on 18 May 1961, and was sold in Messina, Italy on 27 May of the same year. It features a very elegant color combination, grey exterior and red leather interior that corresponds to its original configuration. Some cracks can be seen in the leather - mainly on the driver's seat - but this is justified by the fact that the car has belonged for a long time to a Swiss collector who wanted to keep it in its original state. The car comes with its original tools.

It comes with a FFVE certificate (French Federation of Historic Vehicles) and the French customs clearance certificate 846 A. This car is an attractive opportunity to acquire a rare Giulietta Sprint Speciale preserved in its original condition.



111

**Titre de circulation US
Dédouané en Europe
US title
EU customs cleared**

Châssis n° 8T02C170704

- Restauration totale et poussée
- Désirable coupé fastback
- V8 puissant

- A very comprehensive restoration
- The most desirable fastback coupe version
- A powerful V8

35 000 – 45 000 €
Sans réserve /
No reserve

1968 FORD MUSTANG 289 FASTBACK

Cette voiture a fait l'objet d'une restauration totale jusque dans les moindres détails. La caisse a été complètement dépouillée, refaite et équipée de planchers, ailes avant, capot et portes neufs. La mécanique a été restaurée également, de même que les trains roulants, l'électricité et l'intérieur, qui présente des pièces et accessoires conformes à l'origine. Cinq pneus à flancs blancs complètent cette remise en état de haut niveau, qui totalise plus de 65 000 euros de factures, dont 25 000 uniquement en pièces détachées importées des États-Unis. Les factures de ces opérations sont disponibles dans le dossier. Cette voiture est équipée d'un moteur 289 ci (4,7 litres) accolé à une boîte automatique. De teinte bleu "Acapulco", elle dispose d'un système d'air climatisé et d'une direction assistée.

Cette Mustang fastback fait partie des versions les plus désirables de cette grande classique américaine. Elle garde la pureté de la première version voulue par Lee Iacocca, sans tomber dans l'embonpoint des modèles suivants. Avec cette carrosserie fastback 1968, elle rappelle inmanquablement la voiture pilotée par Steve McQueen dans Bullitt, et n'en diffère que par la couleur. Avec son V8 de 4,7 litres, elle présente des performances propres à étonner plus d'une sportive plus prestigieuse. Nous n'avons jamais vu un tel niveau de restauration sur une Mustang. Il n'y a plus qu'à profiter de cette automobile mythique...

This car was subject of a total restoration to the smallest details. The body was completely stripped, rebuilt and received new floors, front fenders, hood and new doors. The mechanicals were also restored, as well as the running gear, electricals and interior, featuring all parts and accessories in accordance with the original. Five whitewall tires complete the high level restoration, totaling over € 65,000 in invoices, including € 25,000 for just parts imported from the United States. Invoices of all these transactions are available in the file. The car is powered by the 289 engine (4.7-liters), which is mated to an automatic transmission. Painted a blue tint "Acapulco", it has an air-conditioning system and power steering. This Mustang fastback is one of the most desirable versions of this great American classic. It retains the purity of the first version as conceived by Lee Iacocca, without becoming an overweight like the models that followed. This 1968 fastback body style certainly resembles the car driven by Steve McQueen in Bullitt and differs only by color. With its 4.7-liter V8, its performance surprises more than most prestigious sporting machines. We have never seen such a level of restoration on a Mustang before. All the more reason to enjoy this legendary automobile ...

**Carte grise française
Franch title**

Châssis n° 1466

- Modèle rare
- Meticuleusement entretenue
- Équipée du fameux V6 Ferrari-Dino

- A rare model
- Meticulously maintained
- Powered by the famous Ferrari Dino V6

100 000 – 130 000 €

Un des 420 exemplaires seulement / One of 420 units produced

1972 FIAT DINO SPIDER 2,4L

Cette très jolie Dino Spider, présentée ici avec le moteur 2,4L, a été vendue neuve en France et a appartenu à Jacques Trouillard pendant de très nombreuses années. Nous l'avons contacté au téléphone et nous le remercions des commentaires suivants : « J'ai acheté cette Dino auprès d'un membre de la direction du Club Dino France. La voiture avait été entièrement restaurée avec grand soin. Je l'ai conservé au moins 25 ans et en ai beaucoup profité lors de rallies-promenades. Il s'agit d'une automobile au comportement routier très agréable avec un moteur très vivant ! ». Le propriétaire actuel est une femme de goût et d'élégance, vivant sous les températures clémentes de la Côte d'Azur, très amatrice de belles italiennes. Une Ferrari 365 GTC/4 a d'ailleurs déjà pris la place de ce Spider dans son garage.

L'intérieur accueille deux très beaux sièges en cuir noir en excellent état, des moquettes rouges quasi-neuves, bref tout est présent pour vous inviter au voyage. La carrosserie et la peinture sont en bon état. La mécanique quant à elle fonctionne de manière optimale. La ligne de ce spider mélange sportivité et courbes sensuelles. Son avant est exceptionnel, renfermant un moteur mythique mis au point par Maranello. Il s'agit d'une automobile-plaisir facile à utiliser et fiable. Vous en tomberez vite amoureux...

This beautiful Dino Spider on offer, with the 2.4-litres Ferrari engine, was sold new in France and belonged to Jacques Trouillard for many years. We contacted him on the phone and thank him for the following comments: "I bought this Dino from a board member of the Club Dino France. The car had been completely restored with great care. I have owned it for at least 25 years and have driven it at various rallies and tours. This is a car with very pleasant road manners with a lively engine!" The current owner is a woman with taste and elegance, living in the mild temperatures of the French Riviera, an enthusiast of beautiful Italian automobiles. A Ferrari 365 GTC/4 has already taken the place of the Spider in her garage. The interior has two beautiful black leather seats in excellent condition, near-new red carpets, etc. Everything is ready for you to drive the car right away. The body and paint are in good condition. The mechanicals function very well. The design of this spider blends sportiness with sensual curves. Its front is outstanding containing a legendary engine developed by Maranello. This is an easy and reliable car for pleasure and us. A car you will quickly fall in love with...





113

Carte grise française
French title

Châssis n°135AC0002476
Moteur
n°135B0000003535

- Etat de présentation rare
- Superbe sellerie d'origine
- GT élégante et racée

- Rare state of presentation
- Superb original upholstery
- A stylish and sleek GT

25 000 – 35 000 €
Sans réserve/
No reserve

1968 FIAT DINO COUPÉ 2L

Lancé en 1967, le coupé Fiat Dino se veut être une authentique voiture de grand tourisme, faite pour circuler, à quatre, à grande vitesse, dans d'excellentes conditions de confort et de sécurité. Il est alors équipé d'un V6 2L entièrement en aluminium, dérivé du moteur Dino 196 de course élaboré par Ferrari. L'exemplaire que nous présentons est l'un des 384 exemplaires 2L qui furent immatriculés sur le marché français : acheté par un industriel de la région parisienne en 1968, il est revendu en 1975 à un amateur de l'Eure qui le gardera jusqu'en 2012. C'est un collaborateur de la Maison de vente Artcurial qui le rachète au troisième propriétaire en mars 2014 et la présente aujourd'hui en vente. Doté d'une très sobre et élégante livrée bleu nuit et d'un très bel intérieur en cuir rouge superbement patiné, sa mécanique a fait l'objet d'une remise en état en 2012 par le précédent propriétaire. En juin 2014, une vidange du moteur, de la boîte et du pont ont été effectués alors que la voiture avait 89 000 km, elle en affiche aujourd'hui à peine plus de 90 000. La voiture est donc en bon état de fonctionnement et a été utilisée régulièrement cette année. Les quatre pneumatiques sont en bon état et tous les équipements électriques fonctionnent.

Il est rare de trouver un exemplaire aussi sain et bien conservé, d'autant plus intéressant qu'il possède son autoradio Blaupunkt d'origine, ses manuels de conduite et d'entretien et son cric d'origine. Vendu à l'époque plus cher que la version spider, le coupé Dino est encore sous côté et offre l'opportunité de circuler au volant d'une automobile élégante, aux performances de premier ordre, avec en prime la mélodie du V6 Dino capable de plus de 8000 tr/mn dont on ne se lasse pas ! Une occasion que les connaisseurs apprécieront.

Launched in 1967, the Fiat Dino Coupe was designed to be a true grand touring car, conceived to be driven, with four passengers, at high speeds, in excellent comfort and security. At its launch it was powered by an all-aluminum V6 2.0-litre, derived from the race Dino 196 engine developed by Ferrari. The car on offer is one of 384 2Ls produced and was registered in France, purchased by an industry magnate in the Paris region in 1968, and sold in 1975 to an enthusiast from the Eure region, who kept the car till 2012. An employee of Artcurial bought the car to the third owner in March 2014 and now offers it for sale in the auction. It features a sober and elegant dark blue livery and a very nice interior in beautifully patinated red leather and the mechanicals were overhauled in 2012 by the previous owner. In June 2014, a draining of the engine, the gearbox and the transmission was carried out while the car had 89,000 km on the odometer, and now it shows a little over 90,000. The car is in good running condition and was regularly used this year. The four tyres are in good condition too and all electrical equipment works well.

It is rare to find such a sound and well-preserved example, with its original Blaupunkt radio, original handbook and original jack. At the time, the Fiat Dino Coupe was more expensive than the spider version and is today still undervalued. This elegant car is featuring impressive performance with the melody of a Dino V6 capable of over 8000rpm. A great opportunity that connoisseurs will truly appreciate.



114

Sans carte grise
A immatriculer
en carte grise
de collection
No title

Châssis n°AM116086
Moteur n° AM116086

- Dans son jus, sortie de grange
- Bel intérieur
- Matching numbers

- Probably the most beautiful model Ford Crown Victoria
- Superb condition
- Absolute original

8 000 – 14 000 €
Sans réserve/
No reserve

1969 MASERATI INDY 4,2L

La Mexico et la Quattroporte première version étant en fin de carrière, Maserati se devait de doter sa gamme d'une voiture quatre places: ce fut l'Indy, présentée fin 1968, avec un V8 de 4,2 litres et une carrosserie en acier signée Alfredo Vignale, qui eut la main plus heureuse qu'avec la Mexico. La Maserati Indy est une voiture de voyage accueillant dans un grand confort, quatre personnes et dotée d'un coffre à bagages de dimensions correctes. La production en série commence en 1969 et Maserati vendit 300 Indy en 1970, ce qui peut être considéré comme un succès. L'Indy est une voiture assez fine et on notera l'absence de bruits aérodynamiques et une consommation relativement raisonnable.

Selon l'usine, l'exemplaire présenté, équipé de la climatisation, est sorti des chaînes en septembre 1969 et a été vendu neuf en Italie. La voiture était fidèle à la configuration actuelle mise à part sa couleur qui n'était pas rouge mais 'Argento Auteuil' (gris argent). Elle a été trouvée au fond d'un jardin où elle était recouverte d'une bâche de fortune qui n'a pas empêché le temps de faire son travail sur la carrosserie. Elle est effectivement sérieusement à restaurer pour la remettre sur la route. L'intérieur en cuir noir a été correctement préservé, ce qui permettra au restaurateur de le conserver après avoir bien nourri la sellerie. Cette Indy constitue un vrai projet de restauration de ces magnifiques Maserati des années 70 dont les prix ne cessent de grimper.

With the Mexico and the Quattroporte aging, Maserati needed to develop its range of four-seater cars. Maserati unveiled the Indy by late 1968, with a 4.2-liter V8 engine and a steel body provided by coachbuilder Alfredo Vignale, and designed by in-house designer Virginio Vairo, who had already designed the handsome Mexico. The Maserati Indy was a good looking and very welcoming car to travel in comfort for four people and their luggage, given a good sized boot. Series production began in 1969 and Maserati sold 300 Indys in 1970, which can be seen as a success. The Indy was a very refined car – the absence of any wind noise is apparent – and the car has a relatively reasonable consumption. According to the factory, this car was rolled out of the factory in September 1969, and was sold new in Italy. The car is still faithful to the original in its current configuration, apart from its color which was not red but Argento Auteuil (silver grey). The car was found at the bottom of a garden where it was covered with a makeshift tarpaulin that did not quite stop time ravaging the body. The car needs to be restored if one wants to take it back on the road. The black leather interior though has been preserved quite well, so the restorer can retain the upholstery after treating the leather. This Indy is a full-ledged restoration project, but it would be worth restoring these magnificent Maserati from the 1970s as prices are soaring.

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 01070
Moteur n° 135 C 000
0005707 (261)

- Rare version L
- Restauration ancienne de qualité
- Entretien suivi et régulier

- *Rare L version*
- *Old restoration of good quality*
- *Properly and regularly maintained*

250 000 – 300 000 €

1970 DINO 246 GT L

Voiture remarquablement réussie, la Dino 246 GT est née d'un projet à moteur central proposé par Sergio Pininfarina, la Berlinetta Speciale du Salon de Paris 1965. Après la Dino Berlinetta GT de 1966, la version quasi-définitive de la Dino 206 GT apparaissait en septembre 1967. Elle tenait son nom de son moteur : c'était un hommage à Dino Ferrari, fils d'Enzo et Laura, qui avait participé à la mise au point du V6 quatre arbres équipant la monoplace 156 Championne du Monde 1961. Assagi par Aurelio Lampredi, c'est ce même moteur tout aluminium que l'on retrouvait dans la 206 GT et d'où sera ensuite issue une version 2,4 litres à bloc fonte, plus souple et utilisable. Avec ce moteur et une carrosserie acier, 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.

A remarkably successful car, the Dino 246 GT was born from a mid-engine project proposed by Sergio Pininfarina, the Berlinetta Speciale, at the Paris Salon of 1965. After the Dino Berlinetta GT 1966, an almost final version of the Dino 206 GT appeared in September 1967. It was named for its engine: it was a tribute to Dino Ferrari, the son of Laura and Enzo Ferrari, and who had participated in the development of the twin overhead cam V6 that powered the 1961 Ferrari 156 World Championship car. Worked upon by ace engineer Aurelio Lampredi, it was the same all-aluminum engine that found its way into the 206 GT and which will then evolve into the 2.4-liter iron block version, making the powerpack more flexible and usable. With this engine and a steel body, the Dino was named 246 GT. Ferrari's first mid-engined street legal cars, that went on to spawn a family lineage of cars, ultimately culminating in the very successful F430 V8 of today.

Vendue neuve en Suisse en août 1970 par la SAVAF, importateur Suisse de Genève, la Dino 246 GT que nous présentons est un "tipo L", produit entre mars 1969 et janvier 1971 à 357 exemplaires, avant que la voiture n'évolue en "tipo M" puis "tipo E", ce dernier étant de loin le plus diffusé, à 1 624 exemplaires. Cette voiture est restée entre les mains du même propriétaire entre 1978 et 1985. A cette date, elle affichait 84 850 km et a été vendue à un certain M. Settler. Celui-ci est resté tout aussi fidèle à cette voiture puisqu'il ne l'a vendue qu'en 2009, à un des associés gérants de la banque Pictet, en Suisse. C'est auprès de lui que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition.

A la fin de 1990, le compteur affichant alors 19 229 km, une restauration complète a commencé. Elle a duré jusqu'en 1993, concernant l'ensemble de la voiture : moteur, boîte de vitesses, transmission, carrosserie, freins, trains roulants... Une liste complète figure dans le dossier et des photos témoignent des travaux effectués et de la qualité qui leur a été apportée. La sellerie a été refaite dans les excellents Établissement Lupi, à Modène : notre exemplaire est d'ailleurs doté de la désirable sellerie Daytona, uniquement disponible en option à l'époque.

Sold new in Switzerland in August 1970 by SAVAF, the Swiss importer based in Geneva, the Dino 246 GT on offer is a "tipo L", produced between March 1969 and January 1971, to the extent of just 357 units, before the car moved to the "tipo M" and then the "tipo E", the latter being by far the most successful with 1624 units produced. The car remained in the hands of the same owner between 1978 and 1985, and at that time the odometer showed 84,850 km when it was sold to a Mr. Settler. The car remained with this gentleman till 2009, when he sold it to one of the managing partners at the bank Pictet, in Switzerland. It was from the last gentleman that the current owner acquired the car.

At the end of 1990, the odometer showing 19,229 km, the car received a comprehensive restoration, which lasted till 1993. The restoration entailed the entire car: engine, gearbox, transmission, body, brakes, running gear.. A full list is on file and photos reflect the work performed and its quality. The upholstery was redone by Établissement Lupi, in Modena, the car featuring the very desirable Daytona-style upholstery, available only as an option at the period.





Entre les mains de son actuel propriétaire, cette voiture a fait l'objet d'un entretien suivi dans les ateliers Charles Pozzi à Levallois, la dernière révision datant de décembre 2014. Les quatre pneus Michelin X ont été remplacés en 2012, alors que la voiture affichait 40 699 km. Le compteur montre maintenant un peu plus de 50 000 km et la voiture est de belle présentation, avec une carrosserie bien alignée et une peinture de qualité qui ne montre que de discrètes craquelures au niveau des entourages d'ouïes latérales. La partie avant de la carrosserie a été recouverte d'un film transparent pour éviter les éclats de gravillons. Un essai en compagnie du propriétaire a révélé son bon fonctionnement, la mécanique démarre instantanément à froid et s'avère bien réglée. La voiture est toujours équipée de sa trousse d'origine contenant le cric et le maillet servant à dévisser les papillons de roues, et elle est accompagnée de son carnet de garantie d'origine. Disposant d'un important dossier de suivi depuis la fin des années 70, cette rare Dino 246 GT L apportera des centaines de kilomètres de plaisir à celui qui se laissera séduire par la finesse de son dessin et la sonorité envoûtante de sa mécanique.

The car has been regularly serviced by Charles Pozzi, in Levallois, near Paris, the last servicing dates from December 2014. The four Michelin X tires were replaced in 2012, when the odo showed 40,699 kilometers. The odometer now shows just over 50,000 km and the car is in beautiful condition, with a well aligned body and paint quality that shows only discrete cracks at the side vents of the flanks. The front part of the body was covered with a transparent film to avoid being chipped by flying stones and gravel. A drive of the car with the owner showed that it drives very well indeed, with an instant cold start, and the engine idling well. The car is still equipped with its original toolkit, with the jack and the mallet used to loosen the butterfly wheels, and it comes accompanied by its original warranty card. With an immaculate track record since the late 1970s, this rare Dino 246 GT L will bring hundreds of miles of pleasure to the one who will be seduced by the car's fine design and the captivating sound of its mechanicals.





116

**Titre de circulation
italien**
Italian title

Châssis n° :
ZFFTA17B00000-643-71
Moteur 643

- Monospecchio, monodado, la plus rare des Testarossa
- Voiture au passé limpide
- Très faible kilométrage

- *Monospecchio, monodado, the rarest of Testarossas*
- *Followed history*
- *Very low mileage*

100 000 – 120 000 €

1986 FERRARI TESTAROSSA

Plus de 10 ans auparavant, la 365 GTB4 « Berlinetta Boxer », suivie par la 512 BB avaient fait leur effet, mais en 1984, il était temps d'assurer leur succession. Fidèle à son carrossier traditionnel, Ferrari confie à Pininfarina le dessin de la toute nouvelle Testarossa, tout en conservant l'architecture moteur, un 12 cylindres à plat. Les cache-culbuteurs se teintent de rouge, ce qui permet la résurrection du fameux patronyme « Testa Rossa » symbole de succès sportifs dans les années 1950. Près de 400 ch, presque 300 km/h en vitesse de pointe, une ligne à couper le souffle, cette Grand Tourisme performante et confortable séduit dès sa présentation.

L'exemplaire proposé, acheté neuf à Gênes, n'a parcouru que 41 000 km et n'a jamais connu d'accident. Son premier propriétaire l'a conservée jusqu'en 1998, le second jusqu'en 2005. La voiture, dont la carrosserie vient d'être complètement optimisée, au même titre que l'intérieur en cuir, a également fait l'objet d'interventions mécaniques : courroies de distribution, pompe à eau et embrayage ont ainsi été changés. On constate que la boîte de vitesses, pourtant un élément critique sur ces autos, fonctionne parfaitement. Il s'agit de la Testarossa 'Monospecchio', première version, la version la plus rare, avec écrous centraux : une opportunité à saisir très rapidement, avant que sa cote ne s'envole. Rappelons que ces premiers modèles n'ont été produits qu'à très peu d'exemplaires...

For over 10 years, the 365 GTB4 "Berlinetta Boxer", followed by the 512 BB, had their reign as Ferrari's flagship sports car, but in 1984 it was time to develop a successor. Faithful to its traditional coachbuilder, Ferrari entrusted Pininfarina with the design of the new Testarossa, while maintaining the architecture of the engine, a flat 12. The rocker covers were painted a bright shade of red, allowing for the resurrection of the famous patronym "Testa Rossa", symbolic of the sporting success in the 1950s. With almost 400hp reaching almost 300 km/h top speed and its breathtaking design, this powerful and comfortable Grand Tourer seduced immediately at its presentation.

The car on offer, purchased new in Genoa, has covered only 41,000 km and has never had an accident. Its first owner kept the car until 1998, the second until 2005. The car, whose body and the leather interior was recently under work, has also been the subject of a mechanical service: the timing belts, the water pump and the clutch have been changed. The gearbox, a critical element of these cars, works perfectly well. This Testarossa 'Monospecchio', first and rarest version, is a great opportunity to seize quickly before prices start climbing rapidly. Remember that production of these very first series was the most limited...



Carte grise française

French title

Châssis n° 8407

Moteur n° 8407

- Vendue neuve en France
- Version "nez long" et "torque tube"
- Une des dernière Ferrari 275 GTB "dans son jus"
- Numéros concordants ("Matching numbers")

- Sold new in France*
- "Long nose/torque tube" version*
- One of the last remaining Ferrari 275 GTBs in original condition*
- Matching numbers*

1 500 000 – 2 000 000 €

Même propriétaire depuis 1972 / *Same owner since 1972*

1966 FERRARI 275 GTB BERLINETTA

L'extraordinaire particularité de cette voiture, c'est qu'elle est restée entre les mains du même propriétaire de 1972 à aujourd'hui. Auparavant, elle a été livrée neuve en 1966 à la Franco Britannic Autos, à Levallois et vendue à son premier propriétaire, M. Caillas, de Paris. Elle était de teinte bleue avec sellerie en cuir noir. Grace aux informations de Marcel Massini nous savons que le 13 février 1967, elle bénéficiait d'une révision au Factory Assistenza Clienti de Ferrari, à Modène (n° d'ordre 70G), le compteur affichant alors 11 189 km. En 1972, elle était cédée à son actuel propriétaire qui la connaissait pour l'avoir déjà vue dans l'Oise où elle était immatriculée depuis 1969 et où il résidait. La voiture était alors grise avec l'intérieur cuir beige. Lui-même souhaitait remplacer sa Jaguar Type E, qui a servi de soulte dans la transaction (elle était estimée à 18 750 francs) en complément d'un chèque de 26 000 francs. La voiture a été achetée chez Euro Sport, à Linas-Montlhéry, et le dossier comporte une copie du reçu du paiement.

The outstanding feature of this car is that is has been in the hands of the same owner since 1972. It was delivered new in 1966 to Franco Britannic Autos, in Levallois, and sold to its first owner, M. Caillas, from Paris, in blue livery with black leather interior. We discovered from information passed on to us by Marcel Massini that the car was serviced on 13 February 1967 by Factory Assistenza Clienti de Ferrari, in Modena (order n° 70G), when the odometer read 11 189 km. In 1972 it was acquired by the current owner, who already knew about the car, having seen it where he lived in Oise, and where the car had been registered since 1969. At that time the Ferrari was grey with beige leather interior. The current owner was looking to replace his Jaguar E-Type, which he sold in part-exchange (estimated at 18 750 francs) for this car in addition to a cheque for 26 000 francs from Euro Sport, in Linas-Montlhéry. The file includes a copy of the bill of sale.

L'épouse du propriétaire se souvient même avoir ramené la Ferrari, dont l'embrayage fatigué l'avait empêchée de changer les vitesses correctement... Elle affichait à l'époque 60 000 km. Révisée, elle est alors utilisée pour de grands voyages en Europe, en direction de l'Italie, du Danemark... A partir de 1977, elle sort moins souvent car le propriétaire a fait l'acquisition d'une Maserati Bora qui lui sert pour ses grands voyages. Depuis cette époque, la belle 275 GTB roule beaucoup moins mais, dans les années 1980, son propriétaire décide de lui donner une deuxième jeunesse et fait faire un voile de peinture, tout en confiant la remise en état mécanique à Toni Auto à Maranello. Affichant un peu moins de 104 000 km, la voiture se présente aujourd'hui de teinte grise avec une sellerie beige superbe, dont l'aspect délicieusement patiné peut faire penser que la voiture est sortie d'usine avec cet intérieur.

The owner's wife remembers going to fetch the car, and finding the clutch so hard to use that she was unable to change gear properly..The mileage was 60 000 km at that time. Once serviced, it was used for long journeys throughout Europe, in the direction of Italy and Denmark... When the owner bought himself a Maserati Bora in 1977 that was used for long trips, the car was taken out less often. During this period, the stunning 275 GTB was driven little but during the 1980s, its owner decided to revive the car, giving it a coat of paint, and entrusting the necessary mechanical work to Toni Auto in Maranello. Recording less than 104 000 km today, the car is presented in grey with superb beige upholstery displaying such a wonderful patina it could have left the factory with this interior.





La Ferrari 275 GTB est une des berlinettes les plus désirables de la marque au cheval cabré. Elle représente en effet un progrès technique important par rapport à la 250 GT Lusso qu'elle est supposée remplacer, avec une suspension à quatre roues indépendante et une boîte accolée au pont arrière. La cylindrée du fameux V12 "Colombo" passe à 3,3 litres et la puissance à 280 ch, ce qui permet à cette belle automobile d'atteindre 250 km/h. Pour habiller ce joyau, Pininfarina a signé une ligne superbe qui répond à ses performances et mêle élégance et sportivité, avec une dose d'agressivité procurée par son long capot, son pavillon ramassé et ses ouïes latérales évoquant la GTO. L'habitacle est traité lui aussi de façon sportive, avec des sièges-baquets et un certain dépouillement intérieur. En plus de ces caractéristiques, la Ferrari 275 GTB que nous présentons est une désirable version "nez long", plus fine et élégante que les premières 275 GTB. Elle bénéficie aussi de la transmission à "tube de poussée", système qui permet de limiter les vibrations et le bruit, et d'éviter les fréquents contrôles d'alignement de l'arbre de transmission.

The Ferrari 275 is one of the most desirable berlinettas produced by the prancing horse marque. It represented a major technical advance on the 250 GT Lusso, the model it replaced, featuring all round independent suspension and a gear box mated to the rear axle. The engine size of the famous V12 « Colombo » increased to 3.3-litres producing 280 bhp, which allowed this stunning car to reach 250 km/h. Pininfarina produced a superb design to house this work of art that reflected its performance. The long bonnet, compact roofline and GTO-style side vents added a touch of aggression to the styling that combined sportiness with elegance. The cockpit was also given a sporty appearance, with bucket seats and pared down interior. In addition to these characteristics, the Ferrari 275 GTB on offer is the desirable « long nose » version, more elegant than the first 275 GTBs. It also benefits from the « torque tube » transmission system that limits vibration and noise and avoids the need for frequent alignment of the transmission shaft.





Cette voiture est sans doute une des dernières Ferrari 275 GTB qui soit restée "dans son jus", dans les mains d'un amateur n'hésitant pas à l'utiliser et effectuant bon nombre d'intervention sur l'auto lui-même. Elle nécessitera une révision avant de reprendre la route. L'acheteur peut la laisser dans cet état enviable, mais il est aussi possible d'envisager une restauration de qualité permettant de lui rendre son beau "Blu Celeste" d'origine. Quel que soit son choix, l'acheteur aura l'incomparable plaisir d'être au volant d'une voiture qui n'a connu qu'un propriétaire attentionné depuis près de quarante ans !

This car must be one of the last unrestored examples of the Ferrari 275 GTB, owned by an enthusiast who has driven it without hesitation and has carried out various jobs on the car himself. It will need a service before taking to the road. The buyer may choose to leave the Ferrari in this desirable condition, but the opportunity is there to carry out a high quality restoration that would return the car to its original « Blu Celeste » livery. Whatever the buyer decides, they will have the unsurpassable pleasure of sitting behind the wheel of a car that has had just one careful owner for almost forty years !



**Titre de circulation
italien
Italian title**

Châssis n°
ZFFZR52B000124202

- Seulement 3500 km d'origine
- Entretien par « Quality car » à Padoue
- Rare dans cet état

- *Only 3,500 km covered since new*
- *Maintained by "Quality car" in Padova*
- *Rare in this condition*

200 000 – 250 000 €

Seulement 3 500 km d'origine / *Only 3,500 km, from new*

2001 FERRARI 550 BARCHETTA

En 1998, le lancement de la 550 Maranello a marqué le retour des berlinettes Ferrari de grand tourisme, à moteur 12 cylindres en V longitudinal avant. Cette auto était en outre d'une extrême modernité, alliant performances (485 ch et 320 km/h), souplesse et confort grâce à son fabuleux moteur et à sa suspension pilotée électroniquement. C'était également la dernière Ferrari commercialisée avec une boîte manuelle à 6 rapports. La version décapotable, très attendue, apparaît en 2000 sous la forme d'une série limitée à 448 exemplaires. Il s'agit alors d'une version radicale, faite pour rouler cheveux au vent dans la grande tradition de la maison Ferrari. On se souvient que la première était en 1947 la 125 S Barchetta. C'est ce nom qui est repris sur la 550 découverte. Si sa mécanique est identique en tous points de vue à la Maranello, elle en diffère cependant par quelques détails qui annoncent la 575 : les jantes sont plus élégantes, le tableau de bord bénéficie d'une présentation carbone, les écussons latéraux sont de série, etc. Au total, une auto extraordinaire et qui reste aujourd'hui injustement méconnue.

L'exemplaire proposé, le numéro 224 sur 448, n'a parcouru que 3.500 km depuis sa sortie d'usine. Il se présente donc en état neuf, d'autant qu'il a bénéficié en 2013 d'une révision complète par un grand spécialiste Italien, « Quality car » à Padoue. A cette occasion la totalité des éléments susceptibles de vieillir, pneus, courroies, garnitures diverses, ont été remplacés. La voiture est équipée de ses accessoires d'origine, trousse à outils, housses de siège, couvre volant, et marche parfaitement. Telle qu'elle il s'agit donc d'une très rare occasion d'acquérir un exemplaire de ce modèle encore méconnu. Sa rareté et son état irréprochable en font un investissement sûr en même temps qu'un plaisir sans pareil.

In 1998, the launch of the 550 Maranello marked the return of Ferrari to making grand touring cars, with longitudinal front 12-cylinder engine. The car was also very modern, combining performance (485bhp and 320 km/h), with smoothness and comfort, what with its fabulous engine and its electronically controlled suspension. It was also the last Ferrari marketed with a 6-speed manual transmission. The convertible version, eagerly awaited appeared in 2000 as a limited edition model with just 448 units made. This was quite a radical change, designed to give the owner a delightful wind-in-the-hair experience, a great Ferrari tradition from years that had been revived. It may be interesting to remember that the very first Ferrari from 1947 was the 125 S Barchetta. This is the name that was used once again on the 550 convertible. Mechanically it was identical in every respect to the Maranello, but it differed, however, in some details: the rims were more elegant, the dashboard used carbon fiber, the side skirts were standard, etc. In total, an extraordinary car that remains unjustly neglected. The car on offer, number 224 of 448, has covered only 3,500 km since it left the factory. It is as good as new, especially since it received in 2013 a comprehensive service by a large Italian specialist, "Quality Car" in Padova. On this occasion all the elements that are likely to age, such as tires, belts, and various fillings were replaced. The car is equipped with its original accessories, its tool kit, seat covers, steering wheel cover, and drives perfectly. A very rare opportunity indeed to acquire a special example of this little-known model and its rarity and near perfect condition makes it a very safe investment as well as a pleasure to own.





119

**Titre de circulation
italien**
Italian title

Châssis n° 006488

- Véritable version Taxi, rare et originale
- Belle présentation
- Fait partie des Multipla les plus anciennes

- *Genuine Taxi version, rare and unusual*
- *In beautiful condition*
- *One of oldest versions of the Multipla*

17 000 – 23 000 €
**Sans réserve /
No reserve**

1956 FIAT MULTIPLA TAXI

La voiture que nous présentons est une très rare Multipla en version Taxi d'origine. Elle a été sauvée et restaurée dans les années 1990, et récemment une réfection de toute la sellerie, révision de la mécanique, et de la carrosserie ont été effectuées.

Cette voiture aurait été utilisée à Rome par les studios de la Cinecitta, dans plusieurs films et séries télévisés. C'est un rare exemplaire quatre portes destiné à l'usage taxi, avec une banquette arrière rabattable formant plancher. Cette modularité rend ce "monospace" avant l'heure particulièrement commode. Cette voiture semble très complète, avec son insigne taxi ancien, son compteur mécanique d'époque et sa plaque arrière indiquant le numéro de licence "Roma 1232". Sur l'ancien "Libretto" italien, il apparaît que cette Multipla est habilitée à effectuer un "Servizio Pubblico". De plus, il s'agit d'une version très ancienne, produite pendant la première année de lancement du modèle. Basée sur la plateforme de la Fiat 600, la Multipla a connu un succès important ayant permis une durée de vie de près de 10 ans, jusqu'en 1965.

Très originale dans cette version Taxi, cette Multipla en bel état ne manquera pas de séduire le public, que ce soit dans la rue ou lors des rencontres d'automobiles anciennes !

The car on offer is a very rare Multipla Taxi in its original guise. The car was rescued and restored in the 1990s, and it received a recent refurbishment of the entire upholstery, an overhaul of the mechanicals and a restoration of the body.

According to the owner this car would have been used in Rome by the Cinecitta studios in several films and television series. It is a rare four-door taxi version with a folding rear bench seat that drops down to the floor. This modularity makes this a precursory "minivan" particularly convenient. It seems to be very complete, with its old taxi badge, its mechanical period meter and the rear plate indicating the license number "Roma 1232". On the old Italian "Libretto", it appears that the Multipla was authorized to perform "Servizio Pubblico". Moreover, it is a very old version, produced during the first year of the launch of the model. Based on the platform of the Fiat 600, the Multipla was a major success that had a product life cycle of almost 10 years till 1965.

Very original in this taxi version, this Multipla is in nice condition and is sure to appeal to the public, whether in the street or at the classic car events!



120

**Titre de circulation
italien**
Italian title

Châssis n°
100D108103488

- Voiture élégante et ludique
- Restauration carrosserie complète
- Beaux sièges en osier

- *Elegant and playful car*
- *Full body restoration*
- *Fine wicker seats*

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

1961 MORETTI MULTIPLA 750 MARE

La Moretti Multipla Mare que nous proposons aurait été retrouvée en Grèce, à une époque où elle était encore utilisée comme navette dans un village touristique. Importée en Italie en 2013, elle a été complètement restaurée, avec mise à nu de la carrosserie et remplacement des éléments de tôle qui avaient souffert de la corrosion. Des photos incluses au dossier attestent des travaux effectués. La voiture est équipée d'élégants sièges en osier, caractéristiques de ces versions "de plage", qui ont été refaits en restant le plus fidèle possible à l'origine et, par ailleurs, la mécanique a été révisée, de même que l'électricité. Les jolies jantes Borrani à rayons ont été restaurées. Depuis sa remise en état cette voiture si originale n'a été que peu utilisée.

Dans les années 1960, Moretti fabriquait divers modèles dérivés de Fiat, avec une production de quelque 1 500 véhicules par an. Entre 1958 et 1961, ce petit constructeur aurait donné naissance à plusieurs versions spéciales de Multipla, dont cette version "de plage" destinée aux régions chaudes ensoleillées. Elle est aujourd'hui prête à véhiculer ses occupants de façon amusante et originale.

The Moretti Multipla Mare we offer would have been found in Greece, at a time when it was still being used as a shuttle in a tourist village. Imported in Italy in 2013, it was completely restored, with a full frame-off job, and replacement of the sheet metal panels that had suffered from corrosion. Photographs included in the file attest to the comprehensive work done. The car is equipped with elegant wicker seats, typical features of these "beach" versions, which have been redone by remaining as close as possible to the origin. Moreover, the mechanicals were serviced, as well as the wiring. The pretty Borrani wire wheels have been restored too. Since its restoration this original car has hardly been used.

In the 1960s, Moretti manufactured various models, derived from Fiats, with a production volume averaging some 1,500 vehicles per year. Between 1958 and 1961, this small manufacturer made several special versions of the Multipla, including this "beach" version, mainly for hot sunny regions. The car is now ready once again to carry its occupants in a fun and very original way.



121

**Carte grise française
French title**

Châssis n° FV3B-58-357
Moteur n° TY4-317 163

- Ex - Maurice Trintignant !
- Superbe état d'origine
- Dernier exemplaire de FV3B produit

- Ex - Maurice Trintignant !
- Superb original condition
- Last example produced of the FV3B

125 000 - 185 000 €

Ex Maurice Trintignant

1958 FACEL VEGA FV3B

Cette voiture a la particularité d'avoir appartenu à... Maurice Trintignant qui a été le premier à l'immatriculer, le 28 mai 1958 ! Il est vrai que le pilote fameux, vainqueur du Grand Prix de Monaco 1955 et des 24 Heures du Mans 1954, appréciait tout particulièrement les Facel, comme il a eu l'occasion de la dire : "Deux voitures m'ont marqué par leur vitesse, leur confort et leur sécurité : la Bugatti 57 C 3,3 litres à compresseur (...) et les trois Facel avec lesquelles j'ai parcouru l'Europe entière pour me rendre d'un Grand Prix à l'autre." Beau compliment, de la part d'un pilote aussi expérimenté !

De plus, cette voiture offre un état d'origine remarquable, et est entre les mains de son actuel propriétaire depuis 30 ans. Elle présente une très belle patine, tant à l'extérieur qui a bénéficié d'une peinture dans le coloris d'origine en 1978, qu'à l'intérieur où les sièges en cuir rouge sont peu usés et font face à l'impressionnant tableau de bord en tôle peinte façon bois. Les moquettes ont été remplacées en 1980. Il s'agit de la seule Facel V8 à posséder d'origine des jons inox au bout des ailes avant. Devancière de la HK 500, la FV3B est équipée d'un V8 Plymouth 4,9 litres et notre exemplaire dispose de la boîte automatique Chrysler Torqueflite trois rapports. Il s'agit, en outre, du dernier exemplaire de FV3B produit, sur l'ensemble des 91 construits. Il sera livrée avec ses roues fil d'origine, et non les jantes Borrani qui apparaissent sur les photos du catalogue, ainsi qu'avec son dossier de facture qui couvre près de 50 ans, et de son manuel de bord, dédié par Messieurs Daninos et Trintignant.

Combinant une prestigieuse origine, un état enviable, un luxe de haut niveau et des performances élevées, cette automobile fait, sans aucun doute, partie des Facel V8 les plus intéressantes.

This car has the distinction of having belonged to none other than Maurice Trintignant, who was the first person to register it, on 28 May 1958 ! It is well known that the famous racing driver, winner of the 1955 Monaco Grand Prix and the 1954 Le Mans 24 Hour Race, was particularly keen on Facel cars, once saying : « Two cars stand out for me for their speed, comfort and safety : the supercharged 3.3-litre Bugatti 57 C (...) and the three Facels that I drove across Europe to get me from one Grand Prix to another. » A fine compliment from a highly experienced racing driver !

Furthermore, this car is in remarkable original condition, and has been in the hands of its current owner for the last 30 years. It has a lovely patina, both the exterior that was repainted its original colour in 1978, and the interior, with little worn red leather upholstery and an impressive metallic dashboard painted with an imitation wood effect. The carpets were replaced in 1980. This is the only Facel V8 to possess from new stainless steel trim at the end of the front wings. A predecessor of the HK 500, the FV3B was equipped with a 4.9-litre V8 Plymouth engine and our example has a three-speed automatic Chrysler Torqueflite box. In addition, this is the last example of the FV3B to leave the production line, out of 91 built. It will be sold with its original wire wheels, and not the Borrani wheels that are shown in the catalogue photos, as well as a file of bills covering the last nearly fifty years, and the owner's manual, signed by Daninos and Trintignant.

In a highly desirable condition, and offering a high level of luxury and performance combined with a prestigious provenance, these qualities must make this one of the most interesting Facel V8s.





122

**Carte grise française
French title**

Châssis n° EX1-B052
Moteur n° TY7-19846

- Voiture de grande classe, très rare
- Quatre propriétaires depuis l'origine
- Sortant d'une restauration de très haut niveau

- Superior car, very rare
- Four owners from new
- Fresh from highest level restoration

170 000 – 210 000 €

Un des 21 exemplaires livré en boîte mécanique d'origine / One of only 21 examples with original manual gearbox

1959 FACEL VEGA EXCELLENCE

D'après les informations fournies par la précieuse et dynamique Amicale Facel, la voiture que nous présentons a été vendue neuve en 1959 à Mme Godfrey Fowler, à Monte Carlo. Livrée directement par Facel dans la Principauté, de couleur noire avec intérieur en cuir rouge, elle est équipée d'une direction assistée, d'une boîte mécanique et est immatriculée MC 1833.

En 1963, sa propriétaire monégasque la cède à M.G. Heuze, qui réside à Paris. L'immatriculation est alors 2604 PG 75. Comme on peut le voir sur la carte grise actuelle, en 1967 la voiture est immatriculée 4534 UC 75 très probablement quand elle est entre les mains de M. J Fay, de Vouziers dans les Ardennes, membre de l'Amicale Facel. En 1990, il décide de se séparer de sa voiture et la vend à son propriétaire actuel. Après avoir pris part à quelques sorties, celui-ci décide de remettre la voiture complètement en état, au début des années 2000.

L'Excellence est alors entièrement démontée, le châssis mis à nu et la caisse déposée comme nous le montrent des photos figurant dans le dossier de restauration. La sellerie est entièrement refaite chez Caribex, en cuir rouge comme à l'origine et pour un montant totalisant environ 15 000 €. Le tableau de bord, qui était en bon état, a juste été revernir. Côté mécanique, l'étanchéité de la boîte a été refaite, le moteur a été démonté et complètement refait. Les deux carburateurs ont eux aussi bénéficié d'une remise en état, pour un montant de 2 800 €. Les feins ont été revus et la voiture est équipée d'une ligne d'échappement complète en inox.

Le dossier qui accompagne la voiture comporte plusieurs factures ainsi que des photos attestant de l'importance des travaux effectués. Il s'agit probablement d'une des plus belles Excellence en circulation, ayant bénéficié d'une restauration approfondie de très haut niveau. L'auto présente l'avantage d'être équipée des spécifications les plus désirables telles que la boîte mécanique et la direction assistée.

According to information provided by the valuable and active Amicale Facel club, the car on offer was sold new in 1959 to Mrs Godfrey Fowler in Monte Carlo. Delivered directly by Facel to the Principality, the car was black with red leather interior, with power-assisted steering and manual gearbox, and registered MC 1833. In 1963, the Monegasque owner sold the car to M.G. Heuze, from Paris, and the car was re-registered as 2604 PG 75. As can be seen on the current carte grise, the car was then registered 4534 UC 75 in 1967, probably when owned by M. J Fay, from Vouziers in the Ardennes, a member of the Amicale Facel club. He kept the car until 1990, when he sold it to the current owner, who, having taken part in various outings, decided to completely restore it, at the start of the 2000s.

The Excellence was completely stripped down, with the body removed from the chassis, as can be seen in photos in the restoration file. It was re-upholstered by Caribex, in red leather to match the original, at a cost of €15,000. The dashboard, in good condition, was re-varnished. Mechanically, the gearbox was checked over, the engine was totally rebuilt. The two carburetors were also overhauled, at a cost of €2,800. The brakes were serviced and the car has a stainless steel exhaust.

The file with the car includes invoices and photos detailing the major work that was carried out. This is undoubtedly one of the finest Excellences in circulation, having enjoyed a complete restoration at the highest level. In addition, the car has the desirable features of a manual gearbox and power-assisted steering.



123

**Carte grise française
de collection
French title**

Châssis n° 681

Moteur n° 342

- Marque prestigieuse
- Modèle attractif et léger
- Remise en état pour une utilisation fiable et facile

- *Prestigious marque*
- *Attractive, lightweight model*
- *restored for reliability and ease of use*

220 000 – 280 000 €

1929 BUGATTI TYPE 40 GRAND SPORT

Après l'excellente Brescia, la Bugatti Type 37 lui succédait dans le domaine sportif. Mais il manquait une voiture de tourisme moyenne capable d'exploiter son moteur 1,5 litres 12 soupapes. C'est le Type 40 qui va jouer ce rôle. Sur la base d'un nouveau châssis, assez court, la marque de Molsheim proposait plusieurs carrosseries ouvertes ou fermées, une des plus populaires étant la "Grand Sport", quatre places sous capote, qui était une réduction de sa grande sœur, la 43 GS. Cette voiture légère présentait toutes les qualités routières d'une "grande" Bugatti : vive, nerveuse, avec un excellent freinage et d'une grande robustesse, mais nettement plus abordable. Elle a ainsi permis à de nombreux amateurs de profiter de Bugatti sans mettre leurs finances en péril. Au total, 830 exemplaires (40 et 40A confondus) seront produits. Livrée à Londres le 6 novembre 1928, la Bugatti 40 châssis n°681 que nous proposons a été immatriculée en Angleterre pour la première fois le 30 avril 1929. En 1952, on la retrouve immatriculée VN 137 à Liverpool, au nom d'un certain Richard Chas Windsor. Elle est alors équipée d'un moteur MG 2 litres type QPHG (n°2022), ainsi que de sa carrosserie tourer, comme l'indique la copie d'un ancien titre de circulation qui figure au dossier. Elle change de propriétaire en octobre 1956.

After the excellent Brescia, the Bugatti Type 37 took over in the sporting domaine. What was missing was a standard touring car that could capitalise on the 1.5-litre 12-valve engine, and the Type 40 filled this gap. On the base of a new, relatively short chassis, the marque from Molsheim propped several open and closed bodies, one of the most popular being the « Grand Sport », a four-seater with a hood. This was a smaller version of its big sister, the 43 GS. This lightweight car offered all the road-going attributes of a « grande » Bugatti : lively, responsive and very robust with excellent braking, but much more affordable. It allowed many enthusiasts to enjoy a Bugatti without jeopardising their finances. In total, 830 examples (40 and 40A together) were produced.

Delivered to London on 6 November 1928, the Bugatti 40, chassis n°681 that we are presenting was first registered in England on 30 April 1929. In 1952, we find the car in Liverpool registered with the number VN 137, in the name of a certain Richard Chas Windsor. It had a 2-litre MG type QPHG engine (n°2022), in a tourer body, as indicated on an old registration document in the file. The car changed hands in October 1956.





Le 16 mai 1984, elle est immatriculée SL9785 à Stroud, toujours en Angleterre, au nom de Rita Marjorie Townsend ; elle est toujours dotée de son moteur MG mais, peu après, elle retrouve sa configuration d'origine en recevant le moteur Bugatti quatre-cylindres n°342, comme en atteste un formulaire administratif de 1990. A cette époque, elle est entre les mains du négociant réputé Dan Margulies, basé à Queens Gate Place Mews, dans l'ouest de Londres. La carrosserie de Grand Sport aurait été faite (ou refaite) chez Wilkinson, en Angleterre, certainement à la même période.

En septembre 1996, elle est cédée au collectionneur portugais Fernando Dos Santos qui l'emmène dans son pays pour l'immatriculer. Quinze ans plus tard, en 2011, elle est immatriculée en France par l'actuel propriétaire, collectionneur connaisseur et exigeant. La mécanique est alors confiée en Angleterre à Gentry Restoration, avec remplacement du bloc cylindre (celui d'origine sera fourni avec la voiture), des pistons, des cylindres, des soupapes, des guides et des sièges de soupapes. Le total des travaux s'élève à 8 000 £ (soit près de 10 000 € de l'époque) comme en atteste une facture au dossier.

La voiture fera ensuite l'objet de diverses opérations d'entretien, ou visant à la rendre plus fiable, car le propriétaire souhaite pouvoir l'utiliser régulièrement et facilement sur de longues distances. Ces travaux ont lieu au sein de l'atelier Novo (vidanges, réglages allumage...) ou de Jean-Luc Bonnefoy (remplacement des durits, du faisceau électrique de phares, pose de veilleuses intégrant des clignotants, graissages, vidanges, réglages). La carrosserie bleu nuit est en bel état, de même que l'intérieur en cuir bleu nuit et la capote, d'un maniement relativement facile. L'instrumentation Jaeger regroupe un compte-tour, une montre, un ampèremètre et un manomètre de pression d'huile (marqué Bugatti).

Cette automobile présente aujourd'hui une patine sympathique et une mécanique refaite dans l'esprit "restaurer pour rouler" qui correspond parfaitement à l'état d'esprit de son propriétaire. D'allure sportive, élégante et légère, elle est donc prête à prendre la route pour de grands rallyes ou pour des balades touristiques au volant d'un des mythiques « Pur-sang de l'automobile », dans l'esprit des années folles.

On 16 May 1984, still in England, it was registered SL9785 in Stroud, in the name of Rita Marjorie Townsend ; the car still had its MG engine at that point but was returned soon after to its original configuration, fitted with the four-cylinder Bugatti engine n°342, as indicated on an administrative form dating from 1990. At this time, the car was acquired by renowned dealer Dan Margulies, based in Queens Gate Place Mews, in West London. During this period the car would have received new, or refurbished Grand Sport coachwork by Wilkinson, also in England.

In September 1996, it was sold to the Portuguese collector Fernando Dos Santos who took the car to Portugal where it was registered. Fifteen years later, in 2011, it was registered in France by the current owner, a connoisseur and serious collector. The engine was entrusted to Gentry Restoration in England, and the cylinder block was replaced (the original will be supplied with the car), along with the pistons, cylinders, valves, and valve guides and seats. This work, costing £8 000 (close to €10 000 at that time), is documented in an invoice in the file.

Various other maintenance jobs were then carried out, in order to make the car more reliable, as the owner wanted to use it regularly and easily over long distances. This work was carried out in the Novo workshop (oil change, spark plugs etc), and also by Jean-Luc Bonnefoy (replacement of hoses, wiring to the lights, side-lights integrated with indicators, lubrication, oil change, adjustments).

The midnight blue body is in lovely condition, as is the midnight blue leather interior and the hood that is quite easy to operate. The Jaeger instruments include a rev counter, clock, ammeter and oil pressure gauge (marked Bugatti).

This automobile displays a nice patina today and has been mechanically overhauled in a spirit of « restore to drive » that is in keeping the owner's way of thinking. Sporty, elegant and lightweight, it is ready for its new owner to take to the road on a long distance rally or a gentle drive, at the wheel of one of the legendary « Pur-sang de l'automobile », in the true spirit of the roaring twenties.



- Historique exceptionnel
- Refaite dans sa configuration d'origine
- Victorieuse du premier Rallye Lyon-Charbonnières

- *Exceptional history*
- *Re-built to its original configuration*
- *Winner of the first Lyon-Charbonnières Rally*

Gagnante du premier Rallye Lyon-Charbonnières / *Winner of the first Lyon-Charbonnières Rally*

1932 BUGATTI TYPE 55 CABRIOLET

Les premières Bugatti Type 55 parisiennes

À la fin de 1931, l'agent Bugatti parisien Dominique Lamberjack fils, ami et conscrit de Jean Bugatti, fit une demande à l'usine pour avoir la semi-exclusivité des châssis Type 55, 2,3 litres, livrés dans la capitale. Un châssis sur deux devait être livré à Lamberjack et l'autre moitié directement par l'usine aux clients privilégiés. Moyennant le versement de 500 000 francs d'arrhes, il se réservait ce qu'il pensait être un marché intéressant basé sur le nouveau fleuron de la marque alsacienne : « La Super Sport double arbre ».

Lamberjack a confié à l'auteur que, aucun châssis ne lui étant parvenu en mars 1932 alors que les cinq premiers clients avaient reçu leurs voitures, il avait téléphoné à l'usine où le comptable lui avait avoué qu'Ettore Bugatti, à peine l'argent en poche, s'en était allé en salle des ventes aux enchères dilapider la quasi totalité de la somme en achetant des tapisseries. La comptabilité rentre dans l'ordre courant mars 1932...

Lamberjack était l'ami intime de Robert de Prandières, le très actif directeur de la carrosserie Vanvooren à Courbevoie. Il fut convenu entre eux que la majorité des châssis Bugatti livrés à la concession Lamberjack du 68 rue Bayen seraient acheminés rue Pierre Lhomme à Courbevoie pour y être carrossés.

Parmi les six châssis Bugatti Type 55 livrés à Paris, cinq furent habillés par Vanvooren et un par Figoni. Aucun autre atelier parisien ne se verra confier une des rares Super Sport Type 55.

The first Parisian Bugatti Type 55s

Towards the end of 1931, the Parisian Bugatti agent Dominique Lamberjack junior, the friend and contemporary of Jean Bugatti, asked the factory for the semi-exclusive rights to all 2.3-litre Type 55 chassis delivered to the capital. Every second chassis would be delivered to Lamberjack, with the others going directly from the factory to private clients. For a deposit of 500 000 francs, he reserved for himself what he thought would be an attractive market for the Alsatian marque's new flagship model: « The Super Sport twin cam ».

Lamberjack confided to the author that in March 1932, as he had not taken delivery of any chassis, despite the first five clients having received their cars, he called the factory and was told by the accountant that Ettore Bugatti, as soon as he'd got the money in his pocket, had gone to an auction sale and squandered nearly all of it on tapestries. The accounts were back in order by the end of March 1932... Lamberjack was a close friend of Robert de Prandières, the dynamic director of the coachbuilding firm Vanvooren in Courbevoie. They agreed between themselves that the majority of the Bugatti chassis delivered to the Lamberjack dealership of 68 rue Bayen would be dispatched to rue Pierre Lhomme in Courbevoie to be bodied. Of the six Bugatti Type 55 chassis delivered to Paris, five were bodied by Vanvooren and one by Figoni. No other Parisian workshop would lay their hands on one of these rare Super Sport Type 55s.

Le châssis 55204, Cabriolet Vanvooren deux places

I. La vie parisienne avec Vladimir de Constantinovitch (1879 – 1942 ?)

Le châssis 55204 fut le premier des cinq châssis de ce nouveau modèle commandés et payés par Lamberjack entre mars et novembre 1932. La commande semble dater du 8 février 1932. Le châssis fut mis sur wagon et acheminé par chemin de fer au départ de l'usine le 3 mars 1932 avec un Type 49 faux-cabriolet destiné au magasin. 55204 fut facturé à « Lamberjack fils - Paris » pour 72 000 francs. Les quatre châssis suivant du même modèle à destination de Lamberjack furent payés au même prix. Nous avons des photos de ces quatre voitures, toutes carrossées par Vanvooren. Comme convenu avec Prandières, 55204 fut envoyé à la carrosserie Vanvooren à Courbevoie pour recevoir une très jolie caisse cabriolet deux places. Le nom du premier propriétaire ne nous est pas connu avec certitude, mais nous savons qu'il habitait Paris car le numéro d'immatriculation d'origine du véhicule 9762 RF 5 correspond à une plaque du département de la Seine au printemps 1932.

Cependant par recoupement, nous savons que d'une part l'auto a appartenu à un amateur surnommé "l'Amiral", selon les dires de Lamberjack fils au propriétaire bourguignon de 1946, et que d'autre part ce même Lamberjack nous confia en 1990 avoir eu dans sa clientèle le fils du général de Constantinovitch, dit "l'Amiral", habitant boulevard Haussmann.

Chassis 55204, Cabriolet Vanvooren two seater

I. Life in Paris with Vladimir de Constantinovitch (1879 – 1942 ?)

Chassis 55204 was the first of five chassis of this new model ordered and paid for by Lamberjack between March and November 1932. The order appears to have been dated 8 February 1932. The chassis was loaded and transported by train from the factory on 3 March 1932 with a Type 49 faux-cabriolet destined for the showroom. 55204 was billed to « Lamberjack, fils - Paris » for 72 000 francs. The four other chassis of the same model destined for Lamberjack were all the same price. We have photos of these four cars, all bodied by Vanvooren. As arranged with Prandières, 55204 was sent to the Vanvooren workshop in Courbevoie to be given a very pretty two-seater cabriolet body. We are not certain of the name of the first owner, but we know that he lived in Paris because the original registration number for the car was 9762 RF 5, corresponding to the department of Seine in spring 1932. However, cross-checking has allowed us to ascertain that the car belonged to an enthusiast known as « The Admiral », as told by Lamberjack Jr to the owner from Burgundy in 1946. The same Lamberjack confided to us in 1990 that one of his clients was the son of General de Constantinovitch, known as « The Admiral », who lived on Boulevard Haussmann.



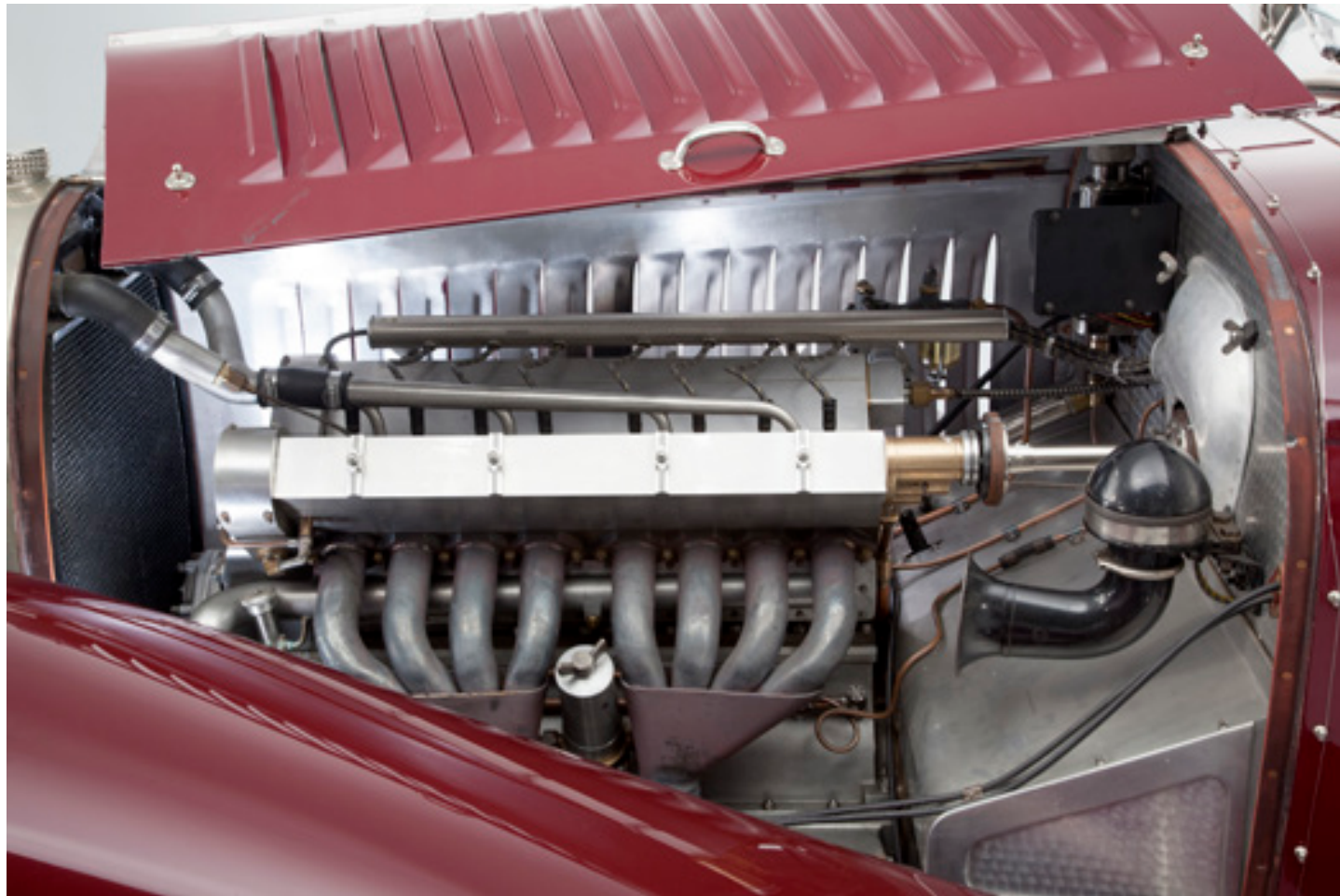
Vladimir de Constantinovitch est né à Trieste en juin ou juillet 1879. Son père le général Alexandre de Constantinovitch, apparenté aux Obrenovic, commanda la garde royale de Serbie. Son mariage avec une richissime serbe du nom de Opuich lui permit de disposer d'un grand nombre de domaines en Serbie, et d'un patrimoine immobilier à Trieste. Vladimir vint combattre dans la légion en France lors du conflit de 1914. Versé dans l'aviation en septembre 1916, il fut naturalisé français le 4 de ce même mois en qualité de sous-lieutenant à l'école d'aviation de Pau. Il combattit dans l'escadrille Spa 73 avec son ami Albert Deullin. Sa fiche de membre du personnel au ministère de l'Air en 1916 indiquait comme personnes à prévenir en cas d'accident : une amie parisienne et Sa Majesté la Reine d'Italie... qui était la belle-sœur de sa sœur Nathalie ! Vladimir était sorti de l'école militaire de Belgarde. Il avait épousé une riche américaine, Anne Heyward Cutting, de New York, dont la famille avait fait fortune dans les chemins

Vladimir de Constantinovitch was born in Trieste in June or July 1879. His father, the General Alexandre de Constantinovitch, related to the Obrenovic dynasty, was in charge of the Serbian Royal Guard. His marriage to a wealthy Serbian by the name of Opuich made large areas of Serbia available to him, as well as a family home in Trieste. Vladimir fought in the Legion in France during the 1914 conflict. Assigned to the air force in September 1916, he became naturalized in France on 4 September as a second lieutenant in the aviation school in Pau. He fought in the 73 Spa squadron with his friend Albert Deullin. In the staff records for the Air Ministry in 1916, Vladimir's contacts in case of an accident were listed as a friend in Paris and Her Majesty, the Queen of Italy...who was the sister-in-law of his sister Nathalie !

de fer. Par amour pour elle, cet orthodoxe se convertit au protestantisme. Au décès prématuré de son épouse en novembre 1921, il se remaria avec une française du Nord, se partageant entre son appartement du 170 boulevard Haussmann et son château « La Dûne aux Loups » dans la Somme, et le Touquet Paris - Plage. Vladimir dilapida consciencieusement la fortune familiale, aidé en cela par ses maîtresses Bugatti (37A, 57C) et Hispano (32CV 10403 et un Type Sport 12056). Constantinovitch achetait ses voitures neuves, comme le prouvent les registres de vente Hispano et Bugatti. Il est logique de penser qu'il acheta neuf le châssis 55204, et le fit porter à Courbevoie par l'intermédiaire de son ami Lamberjack. Selon les souvenirs du propriétaire suivant notre 55 était à l'origine de couleur grise à filets bordeaux. A l'occasion de la revente Lamberjack lui parla de « l'Amiral » comme ancien propriétaire de la voiture.

Vladimir had graduated from the military school in Belgrade. He married a wealthy American, Anne Heyward Cutting, from New York, whose family had made their fortune in the railroad business. Through his love for her, he converted to Protestantism. Following the premature death of his wife in November 1921, he remarried a French woman from the North, and they moved between her apartment at 170 boulevard Haussmann and his château « La Dûne aux Loups » in la Somme, and le Touquet Paris – Plage. Vladimir conscientiously frittered away the family fortune, aided by his mistresses, Bugatti (37A, 57C) Hispano (32CV 10403 and a Type Sport 12056). Constantinovitch bought his cars new, as evidenced in the Hispano and Bugatti sales registers. It is logical to assume that he bought chassis 55204 new and had the car transported to Courbevoie by his friend Lamberjack. The subsequent owner recalls that our 55 was originally grey with burgundy stripes. At the time it was sold to him, Lamberjack spoke of « The Admiral » as the previous owner of the car.





II. Une vie de course avec Pierre Daligand (1907 – 1987)

Le cabriolet 55204 arriva à Mâcon sans doute au début de l'été 1946. Il circula en plaque garage 6009 W 5 pendant un à deux mois au moins. Le nouveau propriétaire du véhicule était une personnalité du monde de l'automobile lyonnais. Pierre Daligand, à la fois stomatologue et responsable de la concession Renault du Garage Continental de Mâcon. Il vint à la compétition par la moto et le Moto Club Lyonnais (M.C.L.) en 1929, année où il s'essaya avec quelque succès au guidon d'une Magnat-Debon 350 cm³ de série. En 1932, il participa à diverses épreuves dont le Circuit de l'Ain avec une Motosacoche 500 cm³, et c'est en 1934, qu'il passa à l'automobile sur circuit et en rallye. L'année 1936 marqua le début de sa période Bugatti, utilisant successivement un Type 37, un 43 roadster, un faux-cabriolet Type 49 puis un Ventoux.

- Le IXe Rallye des Alpes Françaises (du 12 au 15 juillet 1946)

Notre voiture fut engagée dans ce rallye qui était le premier de l'après-guerre en France. Longue de 3 000 à 4 000 km, l'épreuve traversait les Alpes de la France à l'Allemagne par l'Italie, la Suisse, la Yougoslavie et l'Autriche. La difficulté du parcours et les moyennes imposées faisaient que peu de concurrents arrivaient à respecter les temps impartis. Pierre Daligand, au volant de son Type 55, réalisa le meilleur temps de l'épreuve départ arrêté en 34,2 secondes à Annecy. La voiture portait le numéro de course 80, et les plaques minéralogiques de son garage. Elle se comportait très brillamment jusqu'à des ennuis d'alimentation d'essence qui imposèrent son abandon à Saint-Jean-de-Maurienne.

- Le Premier Rallye Lyon-Charbonnières (Du 21 au 23 mars 1947)

Cette compétition fut créée par le Dr. Daligand et sponsorisée par le Casino éponyme. Avec deux collègues du M.C.L., il conçut tout le parcours et le règlement, et déposa son projet auprès de l'Association Sportive de l'A.C.R. (Automobile Club du Rhône), en ajoutant « je ne m'en occupe plus et je me déclare concurrent » !

II. A racing life with Pierre Daligand (1907 – 1987)

The cabriolet 55204 arrived in Mâcon at the start of summer 1946. It was driven around on the garage plates 6009 W 5 for at least one or two months. The new owner was a personality from the motoring world in Lyon. Pierre Daligand, was a dental surgeon and also the manager of the Renault dealership Garage Continental in Mâcon. He started racing motorcycles with the Moto Club Lyonnais (M.C.L.) in 1929, having some success that year on a Magnat-Debon 350 cm³. In 1932 he took part in various races including at the Ain circuit on a Motosacoche 500 cm³. It was not until 1936 that he turned his hand to racing motor cars, both on the circuit and in rallies. The year 1936 marked the start of his Bugatti period, driving in turn a Type 37, a 43 roadster, a faux-cabriolet Type 49 followed by a Ventoux.

- The IXe Rallye des Alpes Françaises (from 12 to 15 July 1946)

Our car took part in this rally, the first held in France after the war. Covering 3 000 to 4 000 km, the trial crossed the French Alps to Germany, travelling through Italy, Switzerland, Yugoslavia and Austria. The difficulty of the course and the time restrictions meant that few competitors were able to finish having kept to the rules. Pierre Daligand, at the wheel of his Type 55, recorded the best time of 34.2 seconds for a start-stop trial in Annecy. The car wore the race number 80, and the number plates of his garage. It performed brilliantly until fuel-supply problems forced its retirement at Saint-Jean-de-Maurienne.

- The first Lyon-Charbonnières Rally (From 21 to 23 March 1947)

This competition was set up by Dr. Daligand and sponsored by the eponymous Casino. With two colleagues from the M.C.L., he devised the route and the regulations, and advertised his project with the Association Sportive de l'A.C.R. (Automobile Club du Rhône), adding « I am no longer involved and declare myself a competitor » !



© P-Y Laugier. La voiture au bord d'un lac suisse vers 1933



© P-Y Laugier. Le cabriolet juste après son achat 1946



© P-Y Laugier. Le profil original



© P-Y Laugier. le Dr Daligand va enfourcher son nouveau Pur sang



© P-Y Laugier. Le plein avant le départ Lyon Charb 47



© P-Y Laugier. Reglages moteur avant la course



© P-Y Laugier. Nouvelle caisse devant le Garage Continental



© P-Y Laugier. Départ Lyon Charbonnières 47



© P-Y Laugier. Lyon Charbonnières chronométrage



© P-Y Laugier. Au parc fermé du casino avant la course de côte



© P-Y Laugier. Portrait avant CC



© P-Y Laugier. En vitesse au sommet course de cote casino

Pour cette nouvelle course, le stomatologue demanda à un ouvrier tôlier employé au garage Continental, Monsieur Molla, de modifier la caisse de sa Bugatti Type 55 cabriolet, en fabricant des éléments en aluminium adaptés sur la structure bois du cabriolet Vanvooren. La partie centrale de la caisse en tôle fut conservée. Les portes furent échanquées et des ailes sport remplacèrent les longues ailes d'origine. La course se déroulait en trois étapes en boucles :

- La première étape de 506 km Lyon-Clermont-Ferrand et retour de nuit sur des routes difficiles.
 - La seconde de 307 km Lyon-Grenoble-Aix-les-Bains par les cols de Porte, du Cuchero et du Granier, où l'on annonce de la neige.
 - La dernière le dimanche 23 mars sur 312 km direction Oyonnax et final à Charbonnières, avec une petite course de côte. 51 équipages atteignirent l'arrivée en dépit de la pluie, de la neige et des épreuves nocturnes.
- Pierre Daligand remporta l'épreuve au volant de sa Bugatti Type 55, et L'Actualité Automobile de mars 1947 relata abondamment l'exploit.

- Le Xe Rallye International des Alpes (du 11 au 15 juillet 1947)
L'épreuve se disputait sur 1 050 km, avec un départ traditionnel sur le vieux Port de Marseille et l'arrivée à Cannes. Sur les 61 concurrents au départ sur le vieux Port seuls 27 furent classés. La course fut remportée par Gaston Descollas, concessionnaire Bugatti marseillais habitué des lauriers dans cette épreuve. Il pilotait une autre Bugatti Type 55, numéro de course 112 et châssis 55201. Pierre Daligand, numéro de course 111, était en tête au début de l'épreuve mais il éclata un pneu à l'entrée d'un pont et là s'arrêta la carrière sportive de notre bolide. La voiture fut revendue sans doute début 1948 « à des petits jeunes du Beaujolais » (sic) selon les termes exacts de Pierre Daligand rapportés par son fils Gilles, lesquels ne mirent jamais la Bugatti à leur nom.

III. Bernard Roche, Château de Milly

La voiture est revendue le 12 juin 1958 et immatriculée sous le numéro 6271 AX 69. Bernard Roche était un original qui, de la vallée du Rhône à la Dordogne passait de château en château à la recherche de trésors et collectionnait les Bugatti et autres voitures des Années Folles. Dans son château de Fénelon en Dordogne, il cachait une Bugatti huit soupapes, un Type 44 et un Type 49. Il se souvenait du Type 55 « revendu à des gens de Paris, complète, avec ses roues aluminium, pour la somme de 150 000 anciens francs. » Pour une raison inconnue, le Type 55 ne fut immatriculé à son nom qu'en 1958 alors que la voiture est déjà physiquement chez son propriétaire suivant, Monsieur Liandier, depuis avril 1955. Il doit s'agir d'une régularisation... très tardive. Mais les faits et les photos le prouvent.

IV. Pierre Proust à Montrouge : échange des cartes grises entre 55204/55202

Depuis au moins 1955, le cabriolet 55204 circulait avec la carte grise du coupé 55202 et inversement. Or, l'inspection du faux-cabriolet Jean Bugatti Type 55 ex-Michel Bouyer, au Musée de Mulhouse, et du cabriolet ex Pierre Daligand chez C. Robert en 1986 ne laisse aucun doute sur l'identité des deux véhicules. La voiture de Mulhouse est le châssis 55202 avec toute sa mécanique et sa caisse d'origine, coupé Jean Bugatti. Seuls deux chiffres 55204 ont été regravés au dessus du 55202 d'origine sur le moteur, et la plaque châssis de 55204 est vissée sur la cloison pare-feu, cette opération ayant pour but de mettre la voiture en conformité avec la carte grise 55204 que Pierre Proust avait mise à son nom le 3 juillet 1958 sous le numéro 5838 HD 75. Ainsi, les deux voitures s'étaient retrouvées dans le garage de Pierre Proust au 41 rue Racine. Dans cet antre dédié aux Bugatti officiait Henri Novo, transfuge du garage Teillac. Nous connaissons une photo du coupé 55202 avec la plaque 5392 CL 75. Elle correspond à la carte grise : « Bugatti Type 55 CI 2 places châssis 55202 ». Bientôt, cette plaque et les papiers correspondant passèrent sur 55204. Cette carte grise fut mise au nom de Pierre Proust le 11 février 1954. Pierre Daligand se souvenait avoir revu son auto « sous des ferrailles » dans ce garage à cette période.

V. Maurice Liandier (1896 – 1990), Fontenay/s Bois : immatriculation le 9 avril 1955

Il est à noter que les notes de réparations d'Henri Novo relatent une première intervention sur le Type 55 à l'époque de l'immatriculation par Proust. Nous pouvons en déduire que Liandier avait déjà acheté l'auto :
- Le 15 janvier 1954 : « Type 55 Liandier, dégroupé, changé les pistons, refaire les plans de joints. ».
- Puis le 25 octobre 1954 : « 55 Liandier, vilebrequin révisé par l'usine. Cylindres 60m/m5 de hauteur piston ».
Né d'un père rentier et d'une mère professeur de dessin, le jeune Maurice baignait dès sa jeunesse dans un milieu privilégié. Il eu toute sa vie des Bugatti dès les années 1920, à son retour de la Grande Guerre dont il revint avec la Médaille Militaire et la Légion d'Honneur. Il s'inscrivit aux Beaux Arts mais fit carrière comme responsable de l'entretien dans les usines de pelleteries de la maison « C et E Chapal Frères et Cie, Teinturerie de Pelleterie et Fourrures ». Son père avait vendu des terrains à Montreuil, rue Kleber, où « Chapal » construisit une de ses nombreuses usines. Maurice habita à Sens, au 20 boulevard du 14 juillet, près d'une des cinq usines

For this new race, the dentist asked a certain Monsieur Molla, a metal worker employed at his Continental Garage, to modify the body of his Bugatti Type 55, and make aluminium panels to fit onto the wooden structure of the Vanvooren cabriolet. The central section of the metal body remained unchanged. The doors were cut down and sports wings replaced the original longer wings. The race took place in three stages in a loop :

- *The first 506 km stage was Lyon-Clermont-Ferrand and back at night on difficult roads.*
- *The second stage was 307 km Lyon-Grenoble-Aix-les-Bains through the Porte, Cuchero and Granier passes, where snow was forecast.*
- *The final 312 km stage on Sunday 23 March towards Oyonnax and on to Charbonnières, with a small hillclimb en route. 51 teams arrived at the finish despite the rain, snow and nocturnal trials. Pierre Daligand won the race at the wheel of his Bugatti Type 55, and the March 1947 edition of L'Actualité Automobile produced an extensive report on the event.*

- The Xe International des Alpes Rally (from 11 to 15 July 1947)

The event took place over 1 050 km, with the traditional start at the Vieux Port in Marseille and finishing at Cannes. Of the 61 competitors who lined up to start at the Vieux Port, just 27 were classified. The race was won by Gaston Descollas, the Bugatti dealer from Marseille, who was accustomed to receiving laurels at this event. He drove a different Bugatti Type 55, with racing number 112 and chassis 55201. Pierre Daligand, race number 111, was leading at the start but burst a tyre approaching a bridge which put an end to the sporting career of our car. The car was sold at the start of 1948 « to some youngsters from Beaujolais » (sic) in the words of Pierre Daligand as recounted by his son Gilles, who never put the Bugatti in their name.

III. Bernard Roche, Château de Milly

The car was sold again on 12 June 1958 and registered with the number 6271 AX 69. Bernard Roche was an eccentric character who travelled from the Rhône valley to the Dordogne, from château to château, searching for treasures. He collected Bugatti and other cars from the 1920s. In his château de Fénelon in Dordogne, he had an eight-valve Bugatti, a Type 44 and a Type 49 tucked away. He remembers the Type 55 « sold to some people from Paris, complete, with its aluminium wheels, for the sum of 150 000 old francs. » For some unknown reason, the Type 55 was only registered in his name in 1958 although the car had already been with its next owner, Monsieur Liandier, since April 1955. It must have been a rather belated case of regularisation... which the facts and photos confirm.

IV. Pierre Proust in Montrouge : exchange of registration documents between 55204/55202

From at least 1955, the cabriolet 55204 was driving around with the registration documents for the coupé 55202 and vice versa. An inspection of the ex-Michel Bouyer Type 55 faux-cabriolet Jean Bugatti in the Mulhouse museum, and the ex-Pierre Daligand cabriolet belonging to C. Robert in 1986 leaves no room for doubt about the identity of the two vehicles. The Mulhouse car is chassis 55202, complete with its original engine and body, coupé Jean Bugatti. Just two numbers 55204 were re-engraved over the original 55202 on the engine, and the chassis plate for 55204 was screwed onto the firewall, an operation carried out to make the car conform to the registration document 55204 that Pierre Proust had put in his name on 3 July 1958 with the number 5838 HD 75. And so, both cars found themselves in Pierre Proust's garage on 41 rue Racine, a cavern dedicated to Bugatti, where Henri Novo, a defector from the Teillac garage, was in charge. We know of a photo of the coupé 55202 with the number plate 5392 CL 75. This corresponds to the registration document : « Bugatti Type 55 CI 2 places châssis 55202 ». A little later, this number and the corresponding paperwork was passed to 55204. The registration document was put in the name of Pierre Proust on 11 February 1954. Pierre Daligand remembered seeing his car « under a pile of scrap metal » in this garage during this period.

V. Maurice Liandier (1896 – 1990), Fontenay/s Bois : registration 9 April 1955

*It is worth noting that the repair notes of Henri Novo told of a first intervention on the Type 55 during the period it was registered by Proust. We can deduce that Liandier had already bought the car :
- 15 January 1954 : « Type 55 Liandier, dismantled, changed the pistons, the seals to replace. ».
- Then on 25 October 1954 : « 55 Liandier, crankshaft serviced by the factory. Cylinders 60m/m5 piston height ».
Born to a father of independent means and a mother who taught art, the young Maurice, had always lived in a privileged environment. He had a string of Bugattis, from the 1920s through to his return from the Second World War, from which he returned with the Médaille Militaire and the Légion d'Honneur. He enrolled to study Fine Art but took on a career managing the fur factories for the company « C et E Chapal Frères et Cie, Teinturerie de Pelleterie et Fourrures ». His father had sold land in Montreuil, in rue*

françaises et fut responsable de la mécanique au sein du groupe.

Jean Bardinon, ancien aviateur, avait épousé une fille Chapal. Il était le parrain de José, le fils de Maurice Liandier, et le père du grand collectionneur Pierre Bardinon. Liandier était un bugattiste de longue date car il possédait avant-guerre un Type 35 Grand Prix de Lyon 1924 et un Type 30 Indianapolis. Liandier conserva son Type 55 pendant près de dix ans. Il fut révisé chez Teillac par Novo en 1954-1955 comme noté dans les archives de ce dernier. Liandier ramèna sa Bugatti dans sa propriété « L'Escapado » achetée à Chateaufort-de-Grasse en 1962. Elle y voisine un Type 57 habillé d'une caisse de coupé Simca 5.

VI. Dans la célèbre collection Pierre Bardinon

Le véhicule fut revendu le 9 juin 1965 à Pierre Bardinon, le célèbre collectionneur français qui n'eut de cesse de rassembler au Mas du Clos, dans le Limousin, les Ferrari les plus importantes de l'histoire de la course automobile ainsi que des modèles de marques emblématiques et sportives comme Bugatti. Le fils de Monsieur Liandier possède des photos de la voiture et la facture adressée à Pierre Bardinon. Il s'agit bien de l'ancien cabriolet Vanvooren 55204, dans sa configuration Lyon-Charbonnières 1947. La transaction est détaillée dans un courrier de Bardinon à Liandier en date du 29 mars 1965 :

« Mon Cher Maurice, comme convenu, veux-tu trouver ci-joint :

1 - un chèque de francs 10 000, représentant la somme comptant que j'avais proposé de te verser et que tu as acceptée — à valoir sur les 20 000 Francs correspondant au prix d'achat total de la Bugatti 55.

2 - un billet à ordre, accepté par ma femme et par moi-même, de Frs. 5 000, à échéance du 31 décembre 1966.

3 - un billet à ordre... à échéance du 31 décembre 1967.

Tu voudras bien faire expédier cette voiture par chemin de fer — en petite vitesse pour éviter trop de frais, et à destination de la Gare de Vincennes-Fontenay. Tu réserveras un wagon plat, pour cela il te faudra remplir un imprimé spécial. Je te demanderai d'indiquer les Ets Chapal, 9 rue Kléber à Montreuil comme destinataires. En ce qui concerne les pièces, je crois qu'il serait préférable que tu les envoies dans une caisse, par colis séparé, à Montreuil. Avant d'expédier la voiture, tu serais gentil de retirer toutes les pièces qui risqueraient d'être cassées et de les joindre à celles que tu m'enverras par caisses. D'autre part, si cela t'était possible, je te demanderais de bien vouloir couvrir la voiture avec une vieille bâche. »

La Bugatti 55204, fatiguée mais complète, fit ainsi le chemin de retour de Grasse à Paris au printemps 1965. Pierre Bardinon demanda par la suite à Henri Novo de prélever le moteur double arbre pour le mettre dans un châssis Grand Prix d'origine, non identifié, que lui assembla le mécanicien en 1965. Depuis cette période, le moteur ex 55204 est dans la « Type 51 » ex-Bardinon, ex-Frédéric Chandon de Briailles, aujourd'hui conservé dans une collection française. Le châssis 55204, sans moteur, propriété de Pierre Bardinon, resta chez Novo en attendant une résurrection. Celle-ci se produisit 40 ans plus tard.

VII. Un collectionneur d'élite, Charles Robert

Il était un habitué du garage Novo, à qui il acheta un châssis de Type 57 qui traînait à Montrouge, et sans doute dans la même période le châssis 55204. Nous avons pu examiner le Type 55 dans le sous-sol de sa villa de Nogent, vers 1986. La voiture était telle qu'abandonnée par Bardinon chez Novo en 1965. Tous les éléments mécaniques étaient encore sur le véhicule : l'essieu avant, la boîte de vitesse et le pont arrière étaient, et sont encore, ceux d'origine. Le cadre est sans conteste celui de 55204. La partie centrale, en tôle, vestige de la caisse Vanvooren, tout comme les boiseries coupées derrière le siège, rappelaient le beau cabriolet deux places qui fut modifié par Daligand en 1947. Nous avons confié à Charles Robert des photos de son cabriolet dans sa configuration d'origine et, fort justement, il décida de refaire une caisse munie de portes, dans le style de la carrosserie de 1932.

Très rares sont les Bugatti Type 55 actuellement en version cabriolet : une voiture habillée par Figoni, une par Gangloff une autre par Billeter et Cartier et deux cabriolets Vanvooren sont les seuls autres exemples en collections. Les restes de la carrosserie aluminium du Lyon-Charbonnières 1947 ont été sauvés par un négociant qui les réserve au nouveau propriétaire !...

Kleber, where « Chapal » had built one of its many factories, Maurice lived in Sen, at 20 boulevard du 14 juillet, near one of the five French factories and was responsible for the company's machinery. Jean Bardinon, a former pilot, had married a Chapal daughter. He was the godfather of José, Maurice Liandier's son, and the father of the great collector Pierre Bardinon. Liandier was a long-standing Bugattiste, having owned a 1924 Type 35 Grand Prix de Lyon and a Type 30 Indianapolis, before the war. Liandier kept his Type 55 for nearly ten years. It was serviced by Novo at Teillac in 1954-1955, as noted in the latter's records. Liandier took his Bugatti to his property « L'Escapado » that he bought in Chateaufort-de-Grasse in 1962. The car was parked there next to a Type 57 with a Simca 5 coupé body.

VI. In the famous Pierre Bardinon collection

The vehicle was sold on 9 June 1965 to Pierre Bardinon, the famous French collector who, in Mas du Clos in Limousin, was a tireless collector of the most important Ferrari in the history of motor racing as well as models of key sporting marques like Bugatti. Monsieur Liandier's son has photos of the car and the invoice addressed to Pierre Bardinon. It was indeed the old Vanvooren cabriolet 55204, in its 1947 Lyon-Charbonnières configuration. The details of the transaction were noted in a letter from Bardinon to Liandier dated 29 March 1965 :

« My dear Maurice, as agreed, you will find enclosed :

1 - a cheque for 10 000 francs, representing the sum that I offered to pay you upfront and that you agreed to accept – on account of the 20 000 Francs for the total sale price of the Bugatti 55

2 – a promissory note, accepted by myself and my wife, for 5 000 francs, due on 31 December 1966.

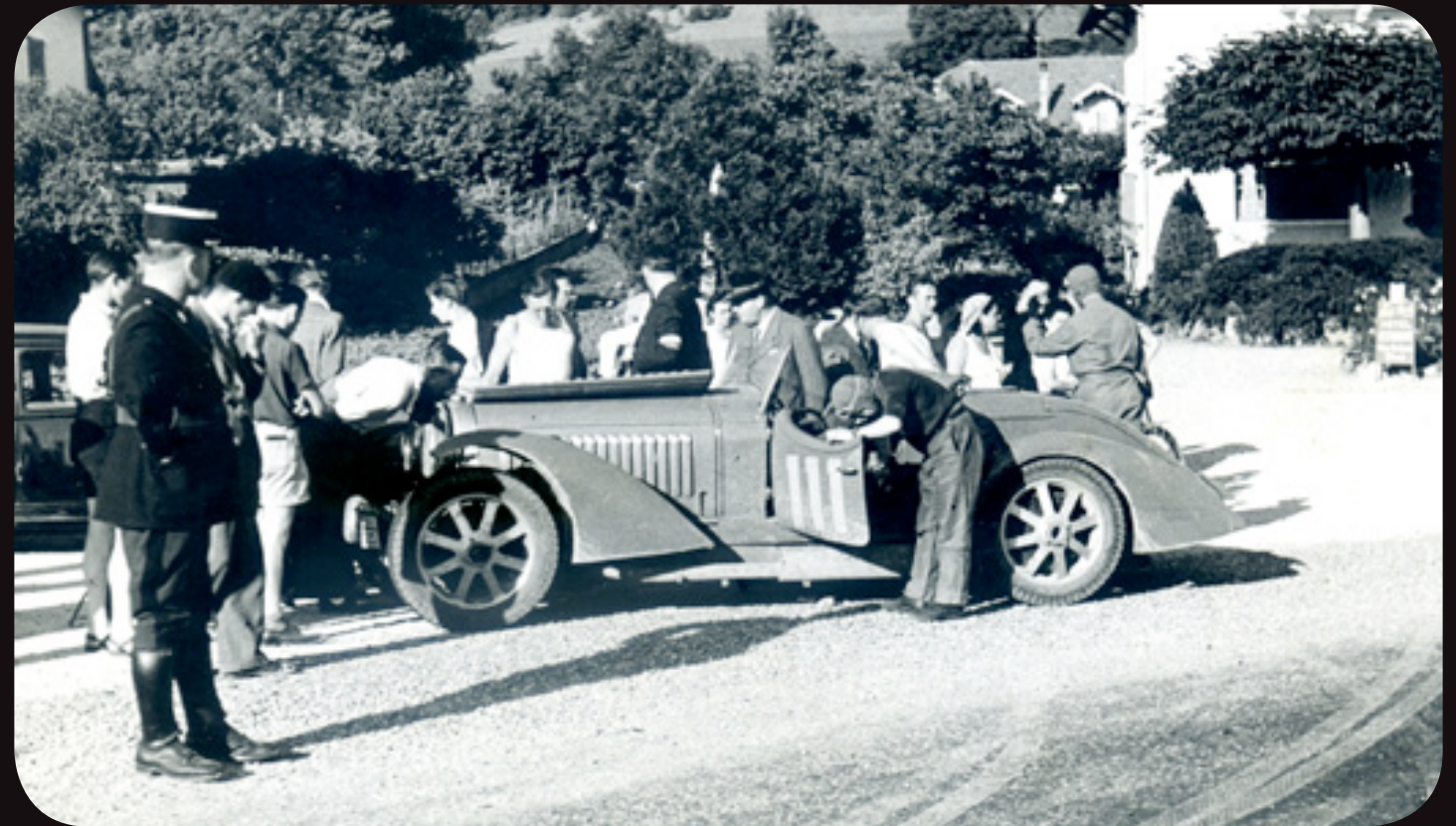
3 – a promissory note...due on 31 December 1967.

You will want to send this car by rail – at low speed to avoid high charges, to the station at Vincennes-Fontenay. You should reserve a flatcar and to do that you will need to fill out a special form. Can I ask you to give 'Les Ets Chapal, 9 rue Kléber à Montreuil' as the destination. Concerning the spare parts, I think it would be best if you send these separately by crate, to Montreuil. Before sending the car, would you please be kind enough to remove all the parts that risk being broken and put them with the spare parts you are sending by crate. Also, if possible, I would ask you please to cover the car with an old tarpaulin. »

La Bugatti 55204, tired but complete, made its way from Grasse back to Paris in the spring 1965. Pierre Bardinon subsequently asked Henri Novo to take out the twin-cam engine to put in an original, unidentified, Grand Prix car; that the mechanic was assembling for him in 1965. Since this period, the ex-55204 engine has been in the ex-Bardinon, ex-Frédéric Chandon de Briailles « Type 51 », that is part of a French collection today. Chassis 55204, without its engine and belonging to Pierre Bardinon, remained with Novo waiting to be resurrected. This would happen 40 years later.

VII. An elite collector, Charles Robert

Robert was a regular visitor at the Novo garage, from where he bought a Type 57 chassis that had been lying about in Montrouge, during the same period as chassis 55204. We were able to examine the Type 55 in the basement of his villa in Nogent, in around 1986. The car was as it had been abandoned by Bardinon at Novo's in 1965. All the mechanical elements remained on the car: the front and rear axle and gearbox were, and still are, the original ones. The frame is undoubtedly that of 55204. The central section, in sheet metal, a remnant of the Vanvooren body, and the wood trim behind the seat, are a reminder of the handsome two-seater cabriolet that was modified by Daligand in 1947. We showed Charles Robert photos of his cabriolet in its original configuration and, quite rightly, he decided to have a body constructed with doors in the style of the 1932 coachwork. Cabriolet versions of the Bugatti Type 55 are now very rare: one bodied by Figoni, one by Gangloff, another by Billeter et Cartier and two Vanvooren cabriolets are the only other examples in collections. The remainder of the 1947 Lyon-Charbonnières aluminium body was saved by a dealer who is keeping it for the new owner... !



© P-Y Laugier. Un arrêt sur la route des Alpes 47



© P-Y Laugier. Les enfants Daligand.
De gauche à droite : Bruno, Jacques regardent le moteur et Gilles rêveur



© P-Y Laugier. Daligand 55204 devant Descollas 55201



© P-Y Laugier. Au parc fermé avant le Rallye



Charles Robert a beaucoup roulé avec ses Bugatti et autres Ferrari. Dans l'optique de participer avec son épouse à de nombreux rallyes, il demanda à Laurent Rondoni de construire une mécanique performante et fiable pour équiper 55204, car il trouvait que les moteurs 55 manquaient un peu de puissance... Le célèbre motoriste, patron des ateliers « Ventoux Moteurs » à Carpentras, donna naissance à un moteur très compétitif, développant une puissance de près de 200 chevaux. Durant la restauration Charles Robert y passait des semaines de « stage », embauchait le matin à 8 heures en bleu de travail et secondant Rondoni dans les travaux. Jean-Luc Bonnefoy réalisa une caisse cabriolet dans le style exact d'un modèle 1932. Le moteur neuf fut donc monté et mis au point par Laurent Rondoni qui restaura entièrement la voiture à partir du châssis. Il n'existe pas de meilleure garantie ! Charles Robert vit le moteur achevé mais hélas il disparu avant d'éprouver la satisfaction de le voir gravir à toute allure le Mont Ventoux pour son premier galop d'essai. Cette sublime Bugatti 55, à l'historique exceptionnel, est donc à roder ! Elle se rapproche en tous points de sa configuration d'origine version Vanvooren 1932, et ne demande qu'à reprendre la route de la Coupe des Alpes ou du Rallye Lyon-Charbonnières dont elle fut la première victorieuse.

Pierre-Yves Laugier

Charles Robert drove extensively in his Bugatti and Ferrari motor cars. With the intention of participating in various rallies with his wife, he asked Laurent Rondoni to build a powerful and reliable engine to equip 55204, finding the 55 engines lacked a little power... The renowned mechanic, in charge of the « Ventoux Moteurs » workshop in Carpentras, built a highly competitive engine, producing almost 200 bhp. During the restoration, Charles Robert spend weeks « in training », turning up in overalls at 8 in the morning and assisting Rondoni with the work. Jean-Luc Bonnefoy created a cabriolet body in the exact style of the 1932 model. The new engine was duly fitted and tuned by Laurent Rondoni who carried out the entire chassis-up restoration. There is no better guarantee ! Charles Robert saw the finished engine but unfortunately passed away before having the satisfaction of seeing the car scale Mont Ventoux at full speed on its first trial run. This sublime Bugatti 55, with an exceptional history, is therefore ready to be run-in ! It is close in every respect to its original 1932 Vanvooren configuration, and asks only to take to the road for the Coupe des Alpes or the Lyon-Charbonnières Rally, where it was the first ever winner.



125

Carte grise française
French title

Châssis n° 1415875

- Modèle rarissime
- Même famille depuis 50 ans
- Très bien préservée

- Very rare model
- In the same family for 50 years
- Very well preserved

100 000 – 130 000 €

1958 TRACTA GRÉGOIRE SPORT CABRIOLET PAR CHAPRON

Sorti d'usine en 1958, ce cabriolet Grégoire Sport n'aurait eu qu'un seul propriétaire, du nom de Lorton, jusqu'en 1964. A cette date, la voiture est achetée par M. Jacques Legrand, qui la cède en 1998 à son neveu. Ainsi, depuis 50 ans, elle est restée au sein de la même famille. Le dossier comporte un courrier de la main de J.A Grégoire lui-même, datant du 28 octobre 1986, adressé à M. Jacques Legrand et faisant allusion à des travaux d'entretien sur la voiture. Techniquement avancée, la Grégoire Sport reprenait les choix chers à son concepteur : structure rigide en alliage léger, traction avant (dont Grégoire était un pionnier avec ses Tracta), moteur quatre-cylindres à plat équipé d'un compresseur Constantin pour une puissance de 120 ch. Dessinée par Carlo Delaisse, la carrosserie était fabriquée par Chapron. Mais la Grégoire Sport est arrivée à l'époque difficile de la crise de Suez et sera produite à moins de 10 exemplaires.

Aujourd'hui, cette voiture entretenue avec soin est superbe de carrosserie, avec une peinture refaite il y a longtemps et qui a parfaitement résisté au temps. A l'intérieur, la superbe sellerie en cuir rouge a été restaurée conformément à l'origine. Cette voiture rarissime, dont nous avons noté qu'elle était dépourvue de son compresseur, est dotée d'une carrosserie Chapron et offre une belle présentation. Irremplaçable témoin des travaux d'un ingénieur talentueux, elle saura séduire les amateurs.

Leaving the factory in 1958, this Grégoire Sport convertible had only one owner, named Lorton, until 1964. At that time, the car was purchased by Mr Jacques Legrand, who gave the car to his nephew in 1998. Thus, for 50 years, the car has remained in the same family. The records include a hand written letter from J A Grégoire himself, dated 28 October 1986, and addressed to Mr. Jacques Legrand, referring to maintenance work on the car. Technically advanced, the Grégoire Sport reflected the choices of its designer: a rigid structure in light alloy, front wheel drive (which Grégoire was a pioneer of with the Tracta), flat four-cylinder engine equipped with a Constantin supercharger for a max power of 120bhp. Designed by Carlo Delaisse, the bodywork was made by Chapron. But the Grégoire Sport was launched during the difficult Suez crisis, and less than 10 units were ever produced.

Today, this well maintained car features a beautiful body with a paint redone long ago, but which has perfectly withstood the test of time. The stunning red leather upholstery was restored according to the original one. This rare car with a Chapron body, is in indeed in a beautiful condition. We have noticed that the supercharger was missing. Irreplaceable witness of the work of a talented engineer, this car will surely appeal to true automotive enthusiasts.





126

**Carte grise française
French title**

- Réalisation très fidèle d'un modèle emblématique
- Acceptée dans les rallyes Bugatti
- Carte grise française
- *Very realistic and correct replica of an iconic model*
- *Accepted at Bugatti rallies*
- *French title*

150 000 – 200 000 €

1999 PUR SANG BUGATTI 35B RÉPLIQUE

Cette voiture est une réplique de Bugatti 35B 1929 (2,3 litres à compresseur) réalisée en 1999 par Pur Sang Argentina, spécialiste reconnu dans ce domaine. Depuis que la voiture est arrivée en Europe, elle a bénéficié de nombreuses améliorations concernant l'essieu avant, le radiateur et la magnéto Scintilla, de façon à la rendre plus fidèle encore. Un démarreur a été installé, et des factures témoignent de ces opérations dont le montant total dépasse 50 000 francs suisses. En décembre 2014, divers travaux de révision ont été effectués : remplacement du faisceau d'allumage et des bougies, vidange, révision du compresseur et du démarreur, pour une facture de 3 800 €. Le précédent propriétaire a beaucoup roulé avec cette voiture, participant à des événements et rallyes en Italie, en Grèce, dans le sud de la France, en Suisse... Il a couvert plus de 20 000 km au volant de cette voiture, qui est équipée de quatre garde-boues très faciles à déposer, ce qui permet de s'adapter à tous types d'événements. Le propriétaire a obtenu une carte grise française d'une Bugatti Type 38 indiquant la date de première immatriculation en 1900. Cette voiture a aujourd'hui très belle allure. Elle offrira à son prochain propriétaire les sensations d'une mythique Bugatti 35B au 10e du prix !

This car is a replica of the 1929 Bugatti 35B (with the 2.3 liter supercharged engine), produced in 1999 by Pur Sang Argentina, a well-known and respected specialist in this field. Since the car arrived in Europe, it received many improvements on the front axle, the radiator and Scintilla magneto, in order to make the replication more accurate. A starter has been installed, and invoices reflect these transactions, with the total spent exceeding 50,000 Swiss francs. In December 2014, a service was carried out which included the replacement of the ignition harness and spark plugs, oil changes, overhaul of the supercharger and the starter, for a bill of € 3,800. The previous owner has driven this car extensively, attending several events and rallies in Italy, Greece, southern France, Switzerland... He has covered more than 20,000 km at the wheel of this car, equipped with its four mudguards, easy to remove, to adapt to all kinds of events. The owner obtained a French title of a Bugatti Type 38 which shows the first registration in 1900. This beautiful car is will offer to its next owner the sensations of the mythical Bugatti 35B, at one-tenth the price!





127

Carte grise française
French title

Châssis n° 1483711

- Un baroudeur pratique au look inimitable
- Rare dans cet état
- Une française au look américain !

- *Adventurous and easy to use*
- *Rare in this condition*
- *A French with an American look!*

12 000 – 18 000 €
Sans réserve /
No reserve

1953 PEUGEOT 203 BÂCHÉE

Vous voulez du rustique, en voici ! Nous aimons présenter des voitures françaises populaires. Celle-ci nous a fait craquer par son look inimitable et son allure de baroudeur ! Ce rare exemplaire de 203 dans sa version bâchée servira comme voiture pratique de campagne, voiture familiale pour se balader en forêt en famille (elle possède deux bancs en bois dans sa partie arrière) ou simplement comme témoignage de cette France rurale et tant aimée des années 50 dans une belle collection.

La présentation de cette 203 respecte la personnalité rustique de cette voiture à tout faire, avec sa teinte grise caractéristique et ses jantes dépourvues d'enjoliveurs. L'intérieur est rudimentaire mais l'essentiel à la conduite est présent. Ses sièges en simili cuir gris ont été légèrement fendus avec le temps. Le tableau de bord et le volant, identiques à ceux de la version tourisme, sont en bon état d'origine. Un phare de toit, non seulement agrémente le look de cette voiture sympathique, mais permettra également l'observation des animaux nocturnes. La peinture a été refaite il y a peu et se trouve donc en cosmétique en état tout à fait correct. Le plateau a été complètement restauré, excepté la bâche, et se trouve en très bon état. Ces voitures utilitaires ont beaucoup été utilisées et bien souvent n'ont pas survécu à leurs heures de bons et loyaux services. Il en reste donc très peu. Celle-ci est soignée et très fidèle à l'origine. Une voiture-loisirs, ludique et originale, le nec plus ultra pour un gentleman farmer collectionneur.

You want rustic, well here it is! We love to offer popular French cars. This car has a lot of charm, with its inimitable adventurous look! This rare example of the 203 in this version with its tarpaulin top can be used as a practical car, or even a family car for a drive into the forests (it has two wooden benches at the rear section), or simply as a remembrance of a rural France from the past, much appreciated in the 1950s in a beautiful collection.

The condition of this 203 respects the rustic character of the car, with its characteristic grey color and rims without wheel caps. The interior is basic and its grey leatherette seats have split slightly with the ravages of time. The dashboard and the steering wheel, identical to those of the sedan version are in good original condition. A beacon on the roof not only decorates the look of this nice car, but helps for checking things out in the night. The paint was redone some time ago and the coachwork of the car is in correct condition. The load platform has been completely restored, except for the tarpaulin hood, and is in very good condition. These utility vehicles have always so extensively used and most have been run to the ground so not many survive. Thus there are very few left. It is neat and very faithful to the original. An entertaining vehicle that is fun and original, this is the perfect car for the gentleman farmer or a discerning collector.



128

Carte grise française
French title

Châssis n° B0000520

- État exceptionnel
- Conforme à l'origine
- Encore sous-cotée

- *Exceptional condition*
- *Conforms to the original*
- *Still undervalued*

60 000 – 80 000 €
Sans réserve /
No reserve

Entièrement refaite chez Team FJ / *Completely rebuilt at Team FJ*
1980 RENAULT 5 TURBO

Cette voiture est exceptionnelle par son état, proche du neuf ! Vendue neuve dans l'Ain où elle est restée, elle a été achetée en 1990 par une passionnée qui l'a vendue en 2014 au propriétaire actuel. La voiture, qui n'avait pas roulé depuis sept ou huit ans, affichait un peu plus de 64 000 km d'origine, n'avait jamais couru et n'avait jamais été modifiée. Base très saine, elle faisait alors l'objet d'une restauration complète chez Team FJ, spécialiste, entre autres, Alpine et Renault 5, avec mise à nu de la caisse, ce qui permettait de vérifier l'absence d'accident (feuille de marbre dans le dossier). Passage de roues, plancher et longerons étaient refaits, les trains roulants étaient sablés et traités, la mécanique entièrement vérifiée avec remplacement du distributeur d'injection, de la segmentation et des coussinets de bielles et contrôle du turbocompresseur. La boîte de vitesses a été entièrement révisée. L'habitacle est entièrement conforme à l'origine, avec son tableau de bord et ses sièges rouges associés au bleu vif des moquettes, ensemble typique des années 1970/1980. Cette Renault 5 Turbo exceptionnelle est accompagnée d'une attestation des travaux effectués et des pièces remplacées, d'une explication de la restauration sur une clé USB, de ses manuels d'utilisation et de réparation, d'un certificat de conformité usine et d'une expertise.

The almost new condition of this car makes it totally exceptional! Sold new in the French Ain region, where it remained, it was bought in 1990 by an enthusiast who sold it to the current owner in 2014. The car, which has not been driven for seven or eight years, has covered just over 64 000 km from new, and has never been raced or modified. Having a sound base, the car was completely restored at Team FJ, Alpine and Renault 5 specialists. The body was stripped back to bare metal, which confirmed there was no accident damage (see the feuille de marbre document in the file). The wheel arches, floor and sills were restored and the running gear sanded and treated. All mechanical elements were checked and the injection pump and distributor, piston rings and rod bearings replaced and turbocharger adjusted. The gearbox has been fully serviced. The interior, including the dashboard, conforms completely to the original, with red seats complementing the bright blue carpets, typical of the 70s/80s. This exceptional Renault 5 Turbo comes with a certificate listing the work carried out and the parts replaced, as well as documentation of the restoration on a USB stick, owner's manuals, a factory certificate of conformity and inspection report.



Salon de Paris 1974- Droits réservés

129

Carte grise française
French title

Châssis n°
A1101600VD20365
Moteur n° 844-30 1261

- Voiture du salon de Paris 1974
- Restauration totale depuis le châssis
- Conforme à l'origine
- Rare couleur «Noir Tulipe »

- 1974 Paris Salon car
- Frame-up full restoration
- Confirms to original specs
- Rare color "Black Tulip"

80 000 – 100 000 €
Sans réserve /
No reserve

Salon de Paris 1974

1974 ALPINE RENAULT BERLINETTE 1600 SC EX SALON DE PARIS 1974

La 1600 SC sort en 1973 avec le train arrière de l'A310 à double triangle superposé et deux amortisseurs au lieu de quatre. Les jantes sont désormais fixées par 4 boulons et les poignées de porte remplacées par de simples boutons à poussoir. Son comportement gagne donc en stabilité et en rectitude. Enfin un panneau arrière démontable de l'intérieur facilite l'accès à la mécanique. Le moteur de la Renault 12 Gordini de 1605 cm3 développant 127 ch Din accouplé à une boîte à 5 rapports propulse la berlinette à 215 km/h chrono. Seulement 481 exemplaires furent produits entre 1973 et 1975. La production de cette mythique automobile cessera en 1977 avec la SX.

Le certificat de l'usine de la voiture de la vente date sa sortie au 27 Septembre 1974, dans sa rare robe « Noir Tulipe # 6431 ». Le registre de M. Grosset nous indique qu'elle fut vendue à Relex, la société des relations extérieures et de communications de Renault. Selon le vendeur, confirmé par le spécialiste des nuanciers de la marque Alpine Renault, M. Lesort- Pajot, elle est la seule connue avec cette robe. Début octobre 1974, la voiture exposée par l'usine au salon de Paris était de cette couleur. Il est donc cohérent que la voiture de la vente fut exposée sur le stand Alpine (voir photo). En 2009, la voiture a été restaurée depuis le châssis conformément à l'origine, et sur une base saine et complète. Le moteur d'origine a été refait avec des chemises et des pistons neufs ainsi que tous ses périphériques. Les pare-chocs spécifiques à ce modèle sont livrés avec la voiture car l'adjonction de phares longue portée a nécessité la pose de pare-chocs plus courts. Un allumage électronique à été installé et la carrosserie a reçu un traitement au Téflon récemment. Cette berlinette à la livrée sombre totalise 129000 km compteur et n'a parcourue que 3000 km depuis sa réfection. Un dossier de facture et de photos des travaux accompagnent la voiture.

The 1600 SC came out in 1973 with the rear end of the A310, with its double wishbones and two dampers, instead of four. The rims were now four-bolt units and the door handles were replaced by simple push-buttons. The car's dynamic behavior became better, gaining both stability and roadholding. And finally, a removable rear panel from within gave easy access to the mechanicals. The 1605 cm3 Renault 12 Gordini engine, developing 127bhp, mated to a 5-speed gearbox, gave the Berlinette a top speed of 215 km/h. Only 481 units were made between 1973 and 1975. The production of this legendary automobile came to an end in 1977 with the SX.

The certificate from the factory, shows the delivery date September 27 1974, in its unusual livery of "Noir Tulip # 6431". The register of Mr. Grosset shows that it was sold to Relex, Renault's communications department. According to the seller, and confirmed by the brand color paint specialist of Alpine Renault, Mr. Lesort- Pajot, this car is the only one known to still have this color paint. In early October 1974, the car was on display by the factory, at the Paris Salon, with this particular color. It is therefore logical that the car on sale was the one exhibited on the Alpine booth (see photo). In 2009, the car was restored frame-up confirming to original specs, on a very sound and comprehensive way. The original engine was rebuilt with new pistons and liners and all peripherals were redone. The specific bumpers to this model come with the car because the addition of spotlights necessitated the installation of shorter bumpers. Electronic ignition was installed and the body was treated with Teflon recently. This Berlinette with its dark livery has covered 129,000 km as can be seen on the odometer, but has covered just 3,000 km since its refurbishment. A folder with all invoices and photos of all work carried out comes with the car.





130

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 37217
Moteur n° 37344

- Dans la même famille depuis l'origine
- État de préservation époustouflant, jamais restaurée
- Toujours maintenue en état de fonctionnement

- Owned by the same family from new
- Extraordinarily well preserved condition, never restored
- Always maintained in working order

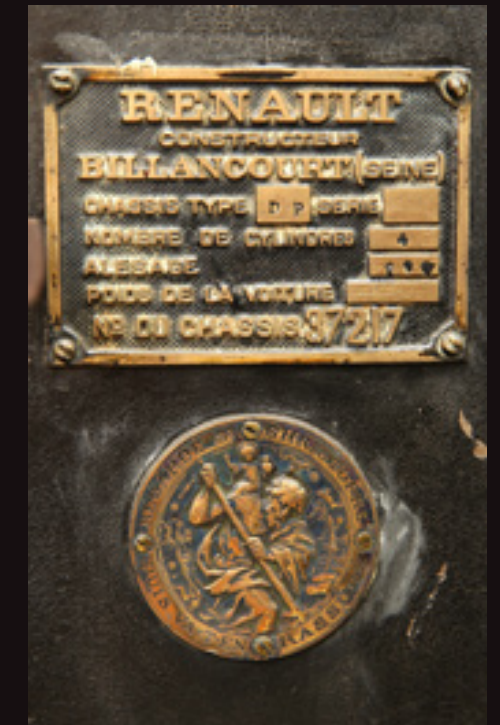
300 000 – 500 000 €

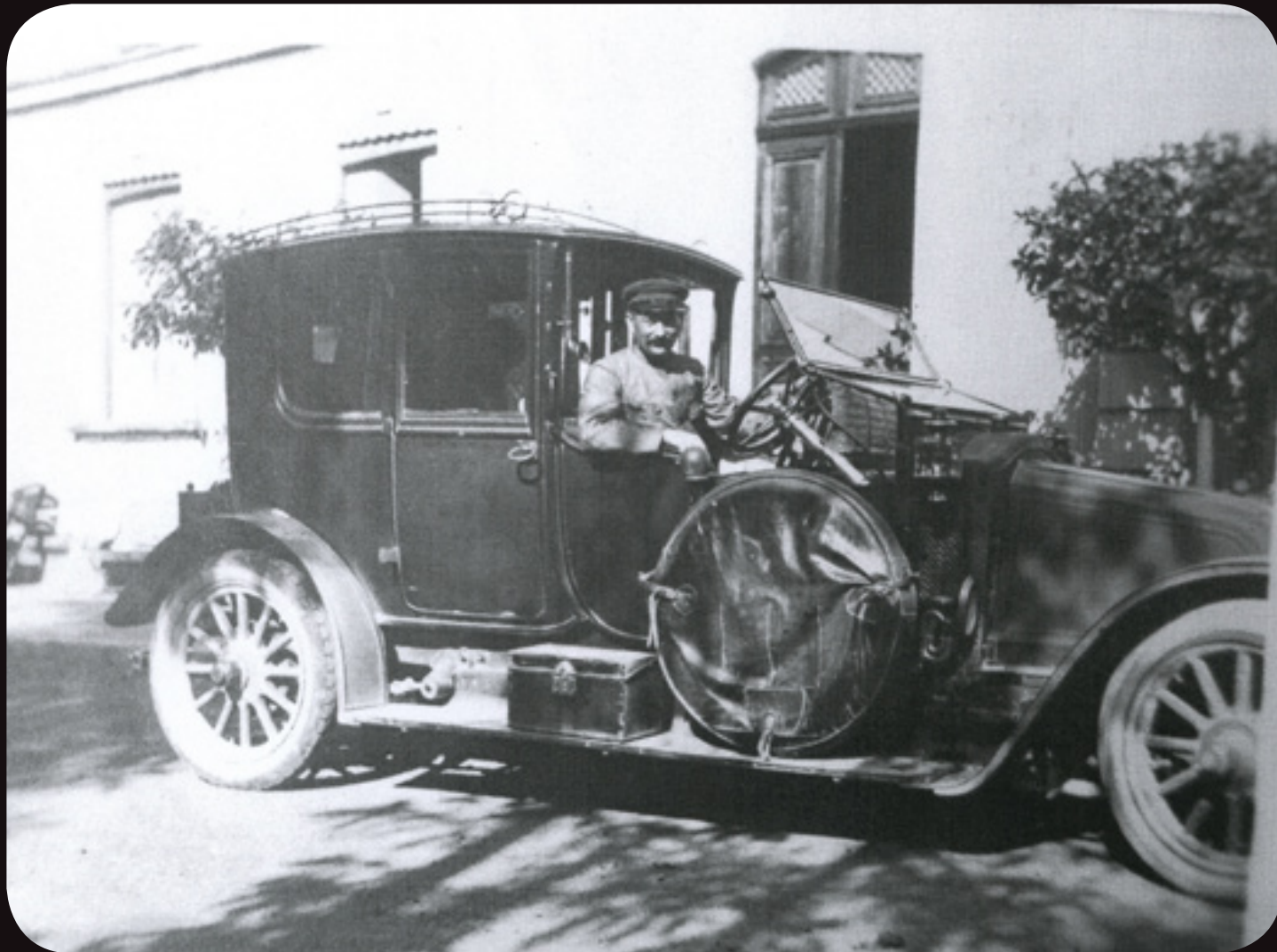
Dans la même famille depuis toujours / In the same family ownership from new

1913 RENAULT TYPE DP 22/24 HP COUPÉ-CHAUFFEUR PAR RENAUDIN ET BESSON

Cette voiture exceptionnelle est dans un état aussi stupéfiant que l'est son histoire. Elle est restée entièrement d'origine, ce qui est rarissime pour une automobile de cet âge. La peinture légèrement ternie recouvre les panneaux de carrosserie intouchés, témoins de l'époque où la fabrication était complètement artisanale. L'intérieur est encore plus émouvant : le compartiment chauffeur présente deux sièges profonds en cuir noir matelassé, sans déchirure, alors que l'habitacle arrière présente le raffinement propre aux voitures de grand luxe. La banquette arrière en cuir marron, à dossiers hauts, comporte un accoudoir. Les côtés et le toit sont tendus de tissu damassé et de galons à peine fatigués par le temps, deux petits plafonniers venant éclairer l'ensemble. Remarquablement préservé, le tout présente une patine qu'aucune restauration ne sera jamais capable d'égaliser. Une petite console habillée de cuir comprend une montre à gousset, un carnet avec son crayon, des fioles pour l'encre, un miroir de courtoisie et une brosse à vêtements, juste à côté du système de communication permettant de s'adresser au chauffeur. L'incroyable état de cette voiture devient plus compréhensible lorsque l'on en connaît l'histoire : elle a en effet été achetée par l'arrière-grand-père de l'actuel vendeur, dans le département de l'Aude, et elle est depuis restée dans la famille. Même pendant la guerre où une tentative de réquisition par l'armée allemande est restée sans effet à cause des pneus qui se sont dégonflés... Les souvenirs du vendeur, transmis de génération en génération (inclus au dossier), évoquent quelques épisodes marquants de l'histoire de cette voiture, dont l'achat ne fut visiblement pas une mince affaire, puisque Renault ne fournissait que le châssis nu :

The condition of this outstanding car is as extraordinary as its history. A very rare event for a car of this age, it is still in totally original condition. Slightly faded paintwork covers bodywork panels that remain untouched, providing evidence of an era when cars were completely hand-built. The interior is even more moving: the driver's compartment comprises two deep seats in padded black leather, showing no tears, while the rear compartment offers the level of sophistication expected of such a highly luxurious motor car. The high-backed rear bench seat in brown leather sports an armrest. The sides and roof are lined with damask and braids that bear little sign of ageing, and there are two small ceiling lights illuminating the interior. Remarkably well preserved, the car displays a patina that no restoration could match. A small leather-covered console includes a pocket watch, a notebook with pencil, flasks for ink, a mirror and clothes brush, next to a communication system allowing the passengers to talk to the driver. The incredible condition of this motor car becomes more understandable once its history is known: it was in fact bought by the great-grandfather of the current owner, in the department of Aude. It has remained in the family ever since, even during the war, when a requisition attempt by the German army failed because the tyres were flat... The vendor's memories, passed down from generation to generation (and included in the file), recall some striking episodes in the car's history, including the original purchase. This was not straightforward as Renault only supplied the bare chassis :





1921, Félicien, le chauffeur de la famille. © D.R.



1921, sortie du dimanche en famille. © DR

« Pour la carrosserie, en bois, mon arrière-grand-père s'adressa à la maison Renaudin et Besson, à Paris. (...) La sellerie et la décoration intérieure furent choisies en concertation avec mon arrière-grand-mère, en particulier les tentures intérieures damassées. En ce qui concerne le poste du chauffeur, la maison Kirby Beard fut retenue (compteur kilométrique et pendule) : on pouvait lui faire confiance puisqu'elle fournissait des accessoires pour les Rolls Royce. Mais le choix qui a suscité le plus d'hésitations fut celui du mode d'éclairage : fallait-il accepter une installation électrique qui, mon arrière-grand-père en était persuadé, augmenterait les risques d'incendie à cause d'inévitables courts-circuits ? Finalement, une solution prudente fut retenue : il n'y aurait d'électricité (...) que pour les passagers intérieurs, pour leur faciliter la lecture des cartes routières ! Dès lors, cette voiture disposa de trois modes d'éclairage différents : le gaz pour les phares avant (compressé dans une bouteille Magondeaux sur le marchepied), l'électricité pour l'habitacle intérieur et le pétrole pour la lanterne rouge arrière... »

L'actuel propriétaire s'est toujours interdit de procéder à une quelconque rénovation, de façon à ne pas attenter au caractère originel de cette Renault. Équipée d'un moteur 5 litres, d'un gabarit impressionnant, il s'agissait d'un des fleurons de la gamme Renault à la veille de la première guerre mondiale. Elle représente un témoin incomparable de ce qu'était la conception luxueuse d'une automobile, une vingtaine d'années seulement après l'apparition sur les routes de ces engins fumant et pétaradant... Prendre le volant de cette voiture, c'est effectuer un véritable voyage dans le temps.

“For the wooden coachwork, my great-grandfather went to Renaudin et Besson in Paris. (...) The upholstery and interior decoration were chosen in consultation with my great-grandmother, in particular the damask wall coverings. For the driver's compartment, Kirby Beard & Co. was appointed (kilometric odometer and clock): this company was trusted since it supplied accessories for Rolls-Royce. The area that caused the most deliberation was the lighting: should it have an electric installation which, something my great-grandfather was convinced of, would increase the risk of fire because of the inevitable short-circuiting? Eventually a sensible solution was found: it would feature electric lighting for the interior passenger compartment only, to aid map reading! Consequently, the car had three different types of lighting: gas for the front headlights (compressed in a Magondeaux bottle on the running board), electricity for the interior passenger compartment and oil for the red lamp at the back...”

The current owner has never wanted to carry out any kind of restoration, in order to protect the original character of this Renault. An impressive size, and equipped with a 5-litre engine, this was one of the flagship models for Renault, before the First World War. This car is a unique testimony to luxury automobile design of its day, a mere twenty years after the smoking and backfiring machines first appeared on the roads... To take to the wheel of this car is to take a real journey back in time.

SOUVENIRS AUTOUR D'UNE ALERTE CENTENAIRE

Lorsque la première guerre mondiale éclata (Août 1914), mon père, alors âgé de 16 ans, se trouvait en séjour en Angleterre pour apprendre la langue. La Grande-Bretagne ayant déclaré la guerre quelques jours avant la France, il y eut une brève période d'incertitude au regard des ressortissants français : ma famille reçut un télégramme des services de l'ambassade de France annonçant le rapatriement d'office de mon père à Calais. En urgence, mon arrière-grand-père et mon grand-père décidèrent de partir le chercher avec Félicien, le chauffeur, à bord de cette voiture, non sans avoir pris la précaution d'embarquer un train supplémentaire de pneus de secours. A marche forcée, et bien qu'on ne circulât pratiquement pas de nuit, ils ne mirent que deux jours pour relier le Languedoc à Calais. Il est vrai qu'en juillet-août les journées sont longues...

A ce sujet, je me souviens d'une précision que m'avait donnée Félicien (que j'ai bien connu dans mon enfance) : lorsque, en été, pour fuir la chaleur languedocienne, mes arrière-grands-parents partaient en villégiature dans des villes d'eaux, ils expédiaient préalablement les phares par le train dans des caisses bourrées de paille que Félicien allait récupérer en gare de Vichy ou de Vittel. Cette sage précaution permettait de garder intacts ces accessoires, en leur évitant d'être brisés en cours de route par les projections de cailloux. Les pneus eux aussi faisaient l'objet d'expéditions ferroviaires complémentaires car les crevaisons étaient très fréquentes, en particulier à cause des clous de fer à cheval parsemés le long des routes.

MEMORIES OF A SPIRITED CENTENARIAN

When World War One broke out in August 1914, my father, then 16 years of age, was staying in England to learn the language. Britain declared war a few days before France, and there was a brief period of uncertainty about French nationals : my family received a telegram from the French Embassy announcing the official repatriation of my father to Calais. Given this urgent situation, my great-grandfather and grandfather decided to set off in this car to find him, with the chauffeur Félicien, having taken the precaution of loading a spare set of tyres.

Even though it was not practical to drive at night, the rapid pace ensured that it took just two days to get from Languedoc to Calais. It is true that the days are long in July and August...

On this subject, I remember a detail passed on to me by Félicien (who I knew well during my childhood) : when my great-grandparents went on holiday to the Spa towns in the summer, to escape the heat in Languedoc, they sent the head-lights on ahead by train, in cases packed with straw. Félicien would collect them from the station at Vichy or Vittel. This wise precaution ensured that these accessories remained intact, and didn't get broken by flying stones on the way. Tyres were also sent on separate train journeys as punctures were common, often caused by nails from horseshoes strewn along the road.



131

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 128042
Moteur n° 20404095

- Provenant de la famille de l'ingénieur André Lefebvre
- Rare conduite à droite
- Charme d'une patine ancienne

- Coming from the family of the engineer André Lefebvre
- Rare right hand drive
- Charm of a perfect patina

80 000 – 100 000 €
Sans réserve /
No reserve

1937 CITROËN TRACTION 11B CABRIOLET

Né en 1894, André Lefebvre est le père de toutes les Citroën, comme la Traction avant, le Type H, la 2 Cv et la DS. Ingénieur aéronautique génial, il apprit l'essence de son art pendant 15 ans auprès de Gabriel Voisin, passa brièvement chez Renault dont l'absurde hiérarchie ne lui convenait pas avant de faire carrière chez Citroën jusqu'en 1958. Homme affable, aimé des jolies femmes, séducteur et séduisant, pilote émérite d'avions et d'automobiles, concepteur surdoué, il bouleversa le monde naissant de l'industrie automobile par sa clairvoyance et son indépendance d'esprit.

Acquise en 1990 lors de la vente aux enchères du palais des congrès de Strasbourg, la voiture de la vente provient de la collection du fils d'André Lefebvre. Ayant déjà bénéficié d'une restauration ancienne, cette automobile de provenance suisse fut alors présentée dans sa configuration actuelle. Totalisant 77000 km lors de l'achat, elle a parcouru moins de 3000 km en 24 ans, arpentant les routes de l'arrière-pays varois. Le compteur affiche donc aujourd'hui 79900 km. Régulièrement entretenue par le garage Rialland à Clichy de 1990 à 1998, la voiture présente une très belle patine rehaussée par des enjoliveurs d'aile « Robri » et des butoirs en aluminium « Speed ».

Bien qu'équipée d'une conduite à droite, la voiture a été fabriquée à Paris par les usines Citroën comme en témoigne l'attestation du constructeur. Elle est équipée d'un moteur 11D dernière génération de 1955, lui conférant davantage de puissance et de souplesse. Tous les instruments de bord, notamment la montre, sont en parfait état de fonctionnement. L'intérieur en vinyle rouge foncé, comme les motifs à queues de comète des panneaux de porte intérieure ont été refaits à l'identique. La capote en toile écru est ancienne mais encore utilisable. Une trace de corrosion est visible sous le longeron avant droit. Pour autant, les sous-bassement de la carrosserie restent très sains. L'état de fonctionnement est très satisfaisant et cette voiture, pionnière de son époque, incarne à la perfection le génie mécanique d'André Lefebvre.

Born in 1894, André Lefebvre was the father of most of the important early Citroëns, such as Traction Avant, the Type H, the 2CV and the DS. A brilliant aeronautical engineer, he learned the essence of his art for 15 years with Gabriel Voisin, briefly passed through Renault, where the absurd hierarchy and bureaucracy did not suit him, before his career at Citroën began, lasting till 1958. An affable man, who loved pretty women, seductive and alluring, an Emeritus pilot of airplanes and automobiles, a gifted designer, he revolutionized the emerging world of the automobile industry thanks to his foresight and independence of thinking.

Purchased in 1990 at the auction of the convention center in Strasbourg, the car on sale comes from the collection of the son of André Lefebvre. Having benefited from an old restoration, this car from Switzerland was then presented in its current configuration. With the odometer showing 77,000 km at the time of purchase, the car has covered less than 3,000 km in 24 years, being used sparingly on the roads of the "côte d'azur". The meter displays just 79,900 km at present. Regularly maintained by the garage Rialland, in Clichy, from 1990 to 1998, the car has a beautiful patina enhanced by the Robri fender cover on the flank and the aluminum "Speed" bumper. Although it's a RHD car, it was manufactured in Paris, by the Citroën factory as can be seen from the certificate of the manufacturer. It is powered by the last generation 11D engine from 1955, giving it more torque and power. All instrumentation, including the clock is in perfect condition. The interior is in dark red vinyl, and the comet-tail patterned inner door panels were remade identically. The hood liner's canvas is old but still usable. Some corrosion is visible under one front fender. Nevertheless, the rest of the floors and underbody is rust-free. The car drives well, and this car, a pioneer of its time, perfectly embodies the mechanical genius of André Lefebvre.





132

Carte grise française
collection
French title

Chassis n° 850645

- Modèle de grande classe
- Restauration exceptionnelle, magnifiquement préservée
- Rare, confortable et raffinée

- *Highly prestigious car*
- *Outstanding restoration, magnificently preserved*
- *Rare, comfortable and sophisticated*

380 000 – 480 000 €

Restaurée par les Etablissements Lecoq / Restored by the Etablissements Lecoq

1936 HORCH 853 CABRIOLET

Horch est le plus prestigieux des quatre anneaux d'Auto Union, groupe formé en 1932 avec Audi, Wanderer et DKW. Mais avant cet épisode, Horch prend naissance en 1899 sous l'impulsion d'August Horch, qui lui donne son nom avant de quitter l'entreprise pour fonder Audi. Au début des années 1920, le constructeur fait venir Paul Daimler, fils de Gottlieb Daimler, qui va procéder au renouvellement des moteurs de la gamme et introduire en 1926 un huit-cylindres à deux arbres à cames en tête.

La nouvelle gamme élaborée par Daimler amène Horch à intéresser surtout une clientèle fortunée, et c'est vers elle que vont se porter les efforts avec des automobiles toujours plus luxueuses et soignées. En 1930, un nouveau moteur est mis au point, un huit cylindres simple arbre, décliné en deux versions : 450 (4,5 litres) et 850 (5 litres), qui développe 100 puis 120 ch. Habillés de carrosseries opulentes allant du cabriolet à la limousine fermée, ces châssis vont faire les beaux jours de clients aisés qui en apprécient le confort. En 1932, nouveau rebondissement faisant suite aux difficultés nées de la crise de 1929 : Horch fait alliance au sein d'Auto Union avec les marques DKW, Wanderer et Audi. A peu près à la même époque, Horch lance un nouveau châssis V12, le plus prestigieux de la marque, alors que parallèlement se poursuit la production des 850, 851 et 853, équipées du même moteur sur des châssis de longueurs différentes. Concurrentes directes des Mercedes, elles sont appréciées par les hauts responsables industriels ou politiques et connaissent des modifications techniques permettant d'améliorer le comportement. Les Horch 853 et 853A sont aujourd'hui considérées parmi les voitures les plus luxueuses et raffinées des années 1930, connaissant peu d'équivalents.

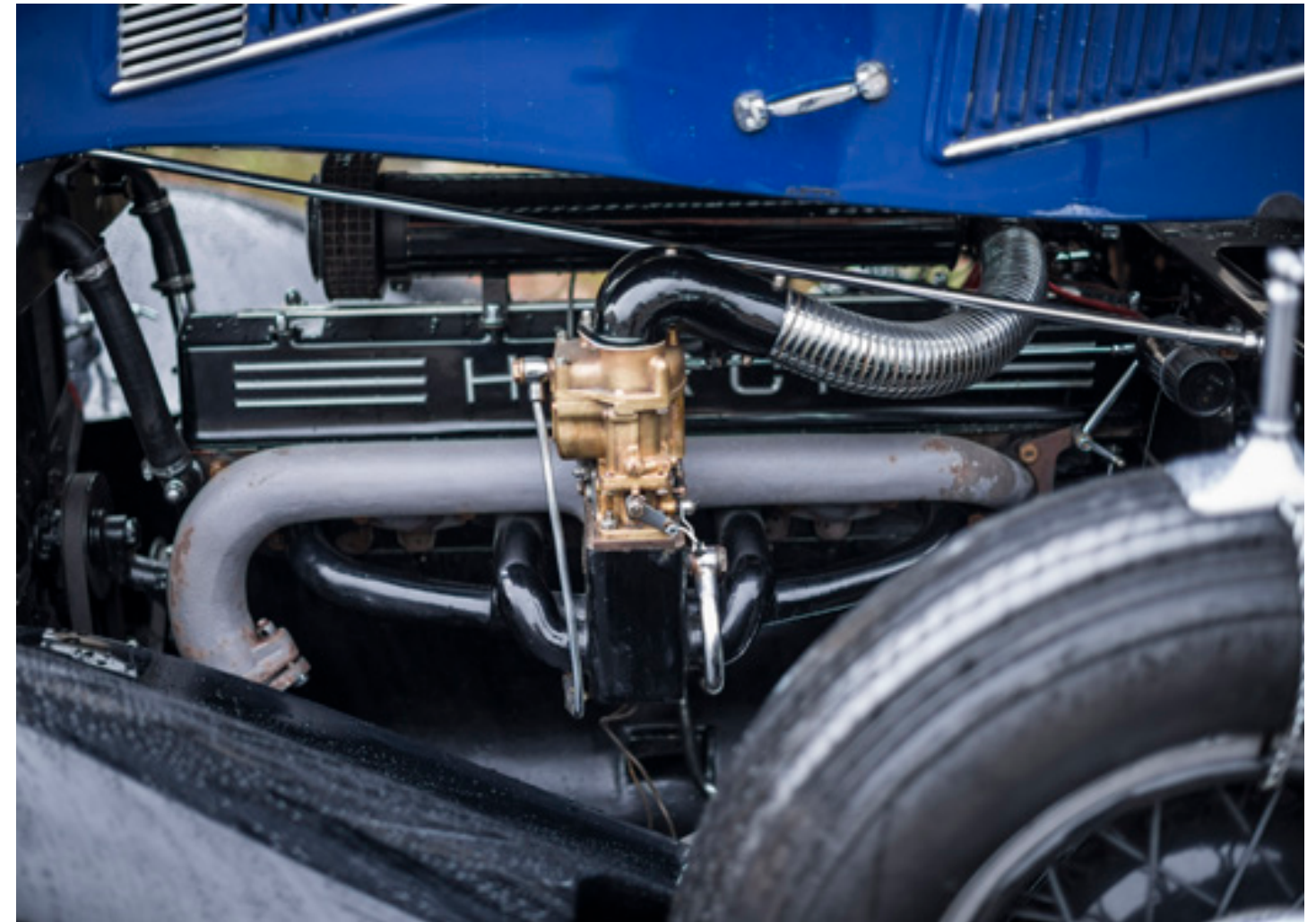
Horch was the most prestigious name of the four rings of the Auto Union, formed in 1932 with Audi, Wanderer and DKW. The Horch marque had been established in 1899 by August Horch, who gave the company his name before leaving to found Audi. At the start of the 1920s, the manufacturer employed Paul Daimler, son of Gottlieb Daimler, to modernise the engines in the range. A straight eight-cylinder double overhead cam engine was introduced in 1926. The new Horch range updated by Daimler attracted a wealthy clientèle, who the company courted with ever more luxurious models. In 1930, a new single cam eight-cylinder engine was developed, available in two versions : 450 (4.5 litres) and 850 (5 litres), which produced 100 and 120 bhp. Fitted with elaborate bodies ranging from a cabriolet to a closed limousine, these chassis were destined for well-off clients who were looking for a high level of comfort. In 1932, in a new twist brought on by the financial crisis, Horch became part of the new Auto Union, along with DKW, Wanderer and Audi. At around this time, Horch launched a new V12 chassis, the marque's most prestigious. This went with the production of the 850, 851 and 853 models that were fitted with the same engine on different size chassis. A direct competitor of Mercedes, they were valued by top industrialists and politicians, and were often modified to improve their performance. The Horch 853 and 853A models are considered to be among the most luxurious and refined cars of the 1930s, and have few equals.





L'exemplaire que nous proposons mêle à la fois le prestige du modèle et un état rare. Elle a en effet bénéficié d'une restauration réalisée à la fin des années 1980 dans les ateliers d'André Lecoq, une référence internationale en matière de restauration. Les travaux ont alors avoisiné la somme d'un million de francs, une somme colossale à l'époque. Les remises en état de cet atelier non seulement étaient de très grande qualité, mais en plus elles résistaient au temps et cet exemplaire est là pour le prouver. A l'époque, ce beau cabriolet Horch appartenait à Hervé Ogliaastro, un des grands collectionneurs français, authentique passionné et fin connaisseur. On peut d'ailleurs rappeler que, en juin 2013, Artcurial vendait la Horch d'André Lecoq lui-même, pour le compte de sa succession et pour la somme de 685 900 €, ce qui constituait alors un record pour ce modèle. En 2012, Hervé Ogliaastro cédait la voiture à son propriétaire actuel qui, depuis, a fait procéder à la réfection du moteur, chez Ferry Développement, pour la somme de 20 000 €. D'autres factures figurant dans le dossier témoignent des soins attentifs dont a bénéficié cette Horch 853. Cette voiture de très haut niveau, qui a participé avec brio à plusieurs rallyes d'automobiles anciennes, présente aujourd'hui un état magnifique et saura séduire un collectionneur sensible au charme de sa belle calandre inclinée, de sa finition superbe, de son confort de grande classe et de sa mécanique raffinée.

The example in the sale offers the prestige of this model, presented in a rare condition. It has benefitted from a restoration carried out at the end of the 1980s in the workshops of d'André Lecoq, international benchmark for restoration work. The cost of the work carried out was close to one million francs, a huge sum at that time. Restoration projects undertaken by this workshop were very high quality and have survived the passage of time, something that this example can testify to. At the time, this stunning Horch cabriolet belonged to one of the great French collectors, Hervé Ogliaastro, a genuine enthusiast and connoisseur. Notably, in June 2013, Artcurial sold André Lecoq's own Horch, on behalf of his estate, for the sum of 685 900 €, which was a record price for this model. In 2012, Hervé Ogliaastro sold the car to the current owner who subsequently had work carried out on the engine by Ferry Développement, costing €20,000. There are other invoices in the file showing the level of care taken to maintain this Horch 853. This is a highly prestigious car, which has taken an active part in several vintage car rallies, and is presented today in magnificent condition. It will appeal to a collector sensitive to the charm of its attractive inclined radiator grille, superb level of finish, high class comfort and sophisticated engineering.





133

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 618502

- Belle présentation
- Modèle rarissime et original
- Combine les avantages d'un coupé et d'un cabriolet

- Nice presentation
- Very rare and original model
- Combines the benefits of coupé and a cabriolet

140 000 – 170 000 €

1937 PEUGEOT 402 ÉCLIPSE

Dessinée selon la ligne "fuseaux Sochaux", la Peugeot 402 est disponible en plusieurs carrosseries dont la fameuse Éclipse. Le système déjà commercialisé sur les 401 et 601, breveté par Georges Paulin, permet au toit rigide de s'escamoter dans le vaste coffre arrière. La transformation est effectuée chez Pourtout : avec une commande manuelle, l'Éclipse peut donc être "décapotée" à volonté tout en bénéficiant d'un toit rigide. Son exemple a, depuis, été très largement suivi, ce qui est une reconnaissance de l'ingéniosité de ce dispositif.

De 1957 à 1973, la voiture que nous présentons se trouvait dans le département du Lot et, de 1973 à 2013, elle est restée entre les mains d'un mécanicien passionné habitant Meauzac, dans le Tarn-et-Garonne. Il va apporter une deuxième jeunesse à cette belle voiture en remettant en état ce qui était une base saine. Il l'a ensuite cédée à l'actuel propriétaire, si bien que de 1957 à aujourd'hui cette voiture n'a connu que trois propriétaires. Sa présentation extérieure, dans une peinture en deux tons de vert, est élégante et la sellerie magnifique affiche une patine superbe, qui pourrait laisser croire qu'il s'agit du cuir d'origine. Le tableau de bord en tôle peinte est en bel état et le sol est tapissé d'une moquette assortie. L'Éclipse est sans équivalent : rare, elle se distinguait à l'époque par son originalité et continue à le faire aujourd'hui.

Designed in the "fuseaux Sochaux" style, the Peugeot 402 was available in several bodies, including the famous Éclipse. The system, already marketed on the 401 and 601, patented by Georges Paulin, allowed the hard top to retract into the huge boot. This model employed a system already seen on the 401 and 601, patented by Georges Paulin, which allowed the hardtop to fold back into the vast boot. This transformation was carried out at the Pourtout workshops. With a manual control, the Éclipse could turn itself into a convertible with ease, while also enjoying the benefits of a hardtop. This example was subsequently much copied, providing recognition of the innovation of this device.

Between 1957 and 1973, the car on offer resided in the department of Lot and between 1973 and 2013 it belonged to an enthusiast mechanic living in Meauzac, in the Tarn-et-Garonne area. In his hands, the car enjoyed a second youth, and was restored on a sound base. He then sold the car to the present owner, and so it has had just three owners since 1957. The exterior presentation, with two-tone green paintwork, is elegant, and the magnificent upholstery displays a lovely patina, that could be the original leather. The painted metallic dashboard is in superb condition and there are matching carpets. The Éclipse is a unique car : a rare model with an originality that was distinctive when it was produced, and remains so today.





134

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 17955
Moteur n° 0228

- Faible kilométrage
- Trois propriétaires seulement
- Modèle sous-estimé

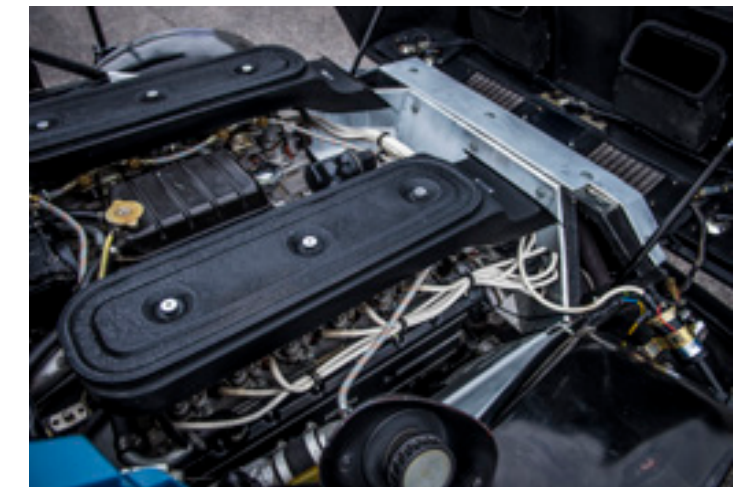
- *Low mileage*
- *Only three owners from new*
- *Undervalued model*

380 000 – 420 000 €

1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER

Commandée de teinte bleu foncé en conduite à gauche, cette voiture a eu comme premier propriétaire Paddy McNally, pilote automobile des années 1960 qui a intégré plus tard l'organisation de Bernie Ecclestone en Formule 1, comme responsable Marketing et Relations Publiques. Il avait acheté cette Ferrari par l'intermédiaire de Maranello Concessionaires, en Angleterre, avant de l'emmener à Genève où il vivait alors. Elle est ensuite partie à Miami, aux États-Unis, avant d'être acquise par le fonds d'investissement suédois Consolidator Collection, géré par Hans Thulin. Celui-ci s'était rendu célèbre en achetant à des prix record une Bugatti Royale et une Ferrari 250 GTO. Peu après, Consolidator a fait faillite et les voitures ont été vendues, mais celle-ci est restée en Suède. Elle était plus tard remise en route par l'expert Ferrari Jarls Bilservice, à Malmö, qui remplaçait tout ce qui devait l'être, ce qui permettait d'immatriculer la voiture le 23 avril 1998. Depuis, le deuxième propriétaire a fait remplacer les courroies et les freins chez Lars Widenborg, fameux mécanicien Ferrari en Suède, qui s'est aussi chargé de l'entretien attentif de la voiture. Le kilométrage, qui était de 10 927 miles (17 585 km) en 1998 et 13 813 miles (22 230 km) en 2014, est resté très faible et tout a été fait pour que la voiture soit bien préservée, la seule modification étant un échappement Ansa. Cette Ferrari 365 GT/4 a également bénéficié récemment d'une révision des freins et de la suspension. Produite à 380 exemplaires seulement, cette voiture représente une belle opportunité d'investissement, surtout dans cette belle teinte bleue.

Chassis Number 17955 was ordered in this Dark blue. The client was Paddy McNally, a well known race driver in the 60s who later became for Bernie Ecclestone's Formula 1 Organization marketing and PR manager. He ordered it through Maranello Concessionaires in the UK in left hand drive and brought it to Geneva where he lived at the time. Eventually #17955 found its new home in Miami, Florida. From there it went to Swedish investment fund Consolidator Veteran cars in Stockholm. Hans Thulin, who ran this fund became world famous in the late 80s for buying a Bugatti Royale and Ferrari 250 GTO at world record prices. Consolidator eventually went bankrupt and all the cars were sold but this car remained in Sweden. The car was registered for traffic the 23rd of April 1998. To do this, he had to re-commission the car at Ferrari experts Jarls bilservice in Malmö where everything was changed that needed to be changed at this time. The second owner has since changed the timing belts and brakes and has been superbly maintained all this time by famous Swedish Ferrari mechanic Lars Widenborg. The odometer showed in 1998, 10,927 miles and in 2014, 13,813 miles so the car has seen minimal miles and everything has been done to keep this car in fresh condition and the only recent work was the installation of a new ANSA exhaust system. It has also recently received a brake and suspension overhaul. In today's market the 365 BB is undervalued and with only 380 cars built is an investment opportunity not to be missed, this one especially in the gorgeous blue and it is the quicker of the BB series.



**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n° 5007

- Modèle rare, trois propriétaires depuis l'origine
- Belle ligne Michelotti
- Superbe restauration

• *Rare model, three owners since it was made*

• *Elegant Michelotti design*

• *Superbly restored*

350 000 – 450 000 €

Voiture du Salon de Bruxelles 1955 / *Shown at 1955 Brussels Motor Show*

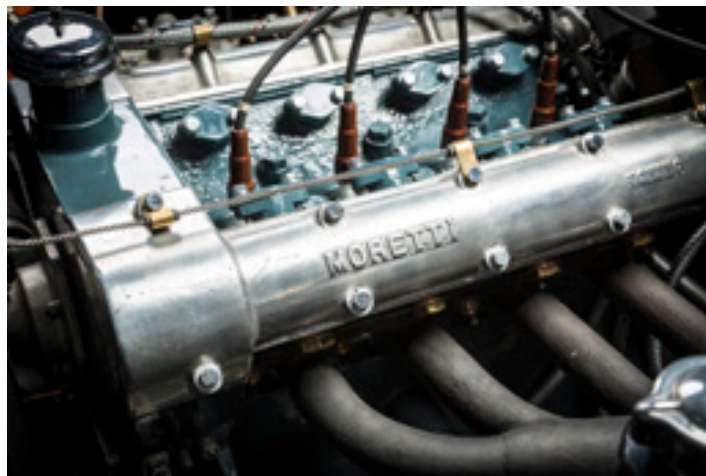
1955 MORETTI 1200 SPIDER MICHELOTTI

Né à Reggio Emilia, Giovanni Moretti a commencé à travailler à l'âge de 12 ans, après le décès de son père. Amené à la mécanique par son oncle mécanicien, il a ouvert plus tard un atelier de réparation et de vente de motos, et n'a pas tardé à produire des modèles de son cru. En 1933, on le voit vainqueur de la course de côte du Mont Viso, avec une Moretti à moteur 500 Jap. De fil en aiguille il va s'orienter vers l'automobile avec de petites voitures sportives à moteur 600 cm³. Comme de nombreux petits constructeurs italiens de l'époque, il est motivé par les Mille Miglia et, au Salon de Turin 1950, il présente un moteur 750 double arbres mis au point en collaboration avec l'ingénieur Alberto Massimino. Cette mécanique permettra de remporter quelques succès et l'on verra même deux exemplaires aux 24 Heures du Mans 1956. Moretti donne également naissance à une version 1200 de son moteur double arbres, installée dans diverses carrosseries. La plus emblématique, voire la plus belle, est sans doute la barquette réalisée par Giovanni Michelotti, telle que celle que nous avons le plaisir de présenter.

Giovanni Moretti was born in Reggio Emilia, and started working at the age of 12, after the death of his father. Following in his uncle's footsteps he became a mechanic, and later opened his own workshop for repairing and selling motorcycles; he was soon also producing models of his own. In 1933 he won the Monte Viso hill race on a Moretti with a JAP 500 engine. He gradually turned his attention to automobiles, starting with modest sports cars with 600cc engines. Like many small Italian constructors of the period he was inspired by the Mille Miglia and, at the Turin Salone dell'Automobile in 1950, presented a 750cc twin-camshaft engine perfected in collaboration with the engineer Alberto Massimino. It enjoyed some success, even equipping two cars in the Le Mans 24 Hours Race of 1956.

A 1200cc version of Moretti's twin-camshaft engine was also installed on various cars. The most distinctive, and doubtless the most beautiful, was the Barchetta designed by Giovanni Michelotti, one of which we have the pleasure of offering for sale.





Dès son exposition au Salon de Bruxelles 1955 sur le stand de Giovanni Moretti, cette jolie barquette dessinée par Michelotti a trouvé son premier client, un chirurgien aisé de Liège, le Dr Pierre Haverland. Il l'a conservée presque 20 ans, avant de la céder à M. J.P Oosterbaan, de La Haye, aux Pays-Bas. Utilisée puis oubliée, cette voiture connaissait ensuite un certain abandon avant d'être achetée en 2000 par Martin Dijkhof, de Dijkhof Auto restaurations à Achterveld, aux Pays-Bas. Celui-ci se lançait alors dans une restauration complète, ce qui a permis à cette très jolie Moretti 1200 de retrouver sa splendeur passée. Elle est équipée d'un quatre-cylindres double arbre développant plus de 60 ch, pour un poids réduit. Le dessin de carrosserie est très original, avec un élégant profil comportant un net décrochement d'aile arrière, une calandre béante donnant l'impression d'une voiture de beaucoup plus grosse cylindrée, de curieuses prises d'air au sommet des portes et un spectaculaire échappement latéral sortant de l'aile avant par une échancrure spéciale.

Ce rare spider combine une ligne élégamment sportive, une mécanique bien conçue, un historique intéressant et un état superbe. Il ne saurait laisser indifférent l'amateur de sportives rares et originales.

This attractive Michelotti Barchetta found its first client – Dr Pierre Haverland, a wealthy surgeon from Liège – after being exhibited on the Giovanni Moretti stand at the 1955 Brussels Motor Show. Dr Haverland kept it for nearly 20 years before selling it to J.P. Oosterbaan, from The Hague. It was used, then forgotten and neglected, before being acquired in 2000 by Martin Dijkhof, head of Dijkhof Auto restauraties in Achterveld near Utrecht, who oversaw its complete restoration – returning this delightful Moretti 1200 to its original splendour. It is equipped with a lightweight, four-cylinder twin-camshaft 60hp engine. The innovative, elegantly streamlined design features a projection to the rear, a broad radiator grill implying the presence of a much larger engine, curious air vents at the top of the doors, and a spectacular lateral exhaust-pipe emerging from a special niche in the front wing.

This rare Spider combines an elegantly sporty design, mechanical sophistication, a fascinating history and superb condition. It is sure to impress all lovers of rare and original sports cars.

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 886891

- Préparation hors du commun
- Véhicule ultra-compétitif, prêt à gagner
- Éligible en épreuves historiques

- *Exceptionally prepared*
- *Ultra-competitive, victory-voracious vehicle*
- *Eligible for vintage racing*

150 000 – 200 000 €

Préparation poussée par l'excellent spécialiste Jaguar Francis Trichet / *Thoroughgoing preparation by top Jaguar specialist Francis Trichet*

1962 JAGUAR TYPE E 3,8L COUPÉ SÉRIE 1 MODIFIÉ COMPÉTITION

Cette Jaguar Type E, un désirable coupé 3,8L Série 1, a fait l'objet d'une préparation compétition réalisée chez Francis Trichet, lui ouvrant ainsi la porte des épreuves historiques. Le moteur, dont la puissance atteint 350 ch, est équipé d'un vilebrequin taillé dans la masse, de pistons et bielles forgées, d'une culasse "wide angle", de trois carburateurs Weber 48, d'un collecteur d'échappement spécial en acier inoxydable, d'un radiateur d'huile, de deux pompes électriques Facet, d'un alternateur 55 A, d'un démarreur compétition. Il est relié à un embrayage bi-disque AP Racing, une boîte Jaguar à 4 rapports synchro rapprochés et de deux ponts arrière autobloquants compétition. Les suspensions sont composées de pièces compétition, de même que les freins qui disposent d'une assistance à l'avant.

This E-type Jaguar – a desirable 3.8L Series 1 Coupé – has been prepared for racing by Francis Trichet and is eligible for vintage events. The 350hp engine is equipped with a crankshaft made in one piece; cast iron pistons and track rods; a 'wide-angle' cylinder-head; three Weber 48 carburettors; a special stainless steel exhaust manifold; an oil radiator; two Facet electric pumps; a 55-amp alternator; and a competition starter. It has an AP Racing twin-plate clutch; a Jaguar synchromesh 4-speed gearbox; and two self-locking rear axles. The suspensions and front-assisted brakes consist of racing car components.

Sur la carrosserie, les ouvrants et planchers sont en aluminium. Le faux châssis avant est neuf. L'équipement comporte une batterie lithium-ion, un réservoir d'essence souple 120 litres homologué FIA, deux sièges-baquets Sparco, deux harnais Sabelt quatre points, deux trains de roues Dunlop magnésium à entraîneur, avant 7 pouces, arrière 7,5 pouces. Après chaque course, la voiture était complètement démontée et remise à niveau par Francis Trichet. Elle est prête à courir et à tout gagner. Il s'agit d'une bête de course, ultra puissante où tout a été transformé dans les moindres détails tant dans le cadre de l'allègement maximum que dans la réponse aux exigences réglementaire de la FIA. Le prix de revient de cette Jaguar Compétition tourne autour des €300 000, c'est dire si l'estimation est attractive.

Cette voiture a participé avec succès à plusieurs épreuves historiques entre 2008 et 2013, y compris Le Mans Classic à trois reprises. Elle dispose d'un passeport Technique Historique FFSA ; son historique détaillé et ses résultats sont disponibles dans le dossier.

As for the coachwork: the floors and openings are in aluminium, and the front faux chassis is new. The car is equipped with a lithium-ion battery; an FIA-approved 120-litre petrol tank; two Sparco bucket-seats; two Sabelt four-point safety-harnesses; and two sets of Dunlop cast magnesium wheels (7in front, 7½in rear). The car was completely dismantled then restored to optimum condition by Francis Trichet after every race. It is ready to compete – and to win: this is an ultra-powerful race car; where everything, down to the smallest detail, has been transformed for racing – in the context both of maximum weight-reduction and conformity to FIA regulations. The estimate is extremely attractive, given that the cost price for this Jaguar sports car would be around €300,000.

The car successfully competed in several prestige vintage events between 2008-13, including the Le Mans Classic on three occasions. It has an FFSA Historic Technical passport, and its detailed history and results are available in the dossier.





137

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 1426004

- Deux propriétaires seulement
- Remise en état complète et de qualité
- Modèle sous-estimé
- Couleur d'origine

- Just two owners
- Full, high quality restoration
- Underrated model
- Original colour

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

Dans la même famille depuis 1982 / *In the same family since 1982*

1976 ALFA ROMEO MONTREAL

Cette voiture a connu une histoire peu banale : au mois d'août 1982, Paul Gavarini, alors P-DG d'Exxon Europe à Genève, est dans son bureau avec son fils Jean-Hugues. Celui-ci, émerveillé, lui montre une voiture garée au pied de l'immeuble. Ensemble, ils descendent la voir et rencontrent le propriétaire, qui leur annonce qu'il l'a achetée neuve et qu'elle est à vendre. Le père et le fils décident alors d'acheter la voiture ensemble, charge au fils de rembourser son père plus tard... En 1986, la voiture est entreposée dans une grange de famille en Savoie car Paul Gavarini et sa famille s'expatrient en Californie. Le 8 novembre 1991, lors d'un passage en France, il fait expertiser la Montreal qui affiche alors 44 698 km. En 2013, Jean-Hugues Gavarini récupère la voiture, il décide de la revoir totalement chez un ami allemand possédant une cabine de peinture. La voiture est entièrement mise à nu, sans considération de coût, un dossier de photos et factures des pièces sera fourni. La mécanique est révisée entièrement chez Quadrifoglio, avec notamment remplacement des joints de culasse en 2014. Aujourd'hui superbe, cette Alfa Montreal a conservé ses cuirs d'origine, joliment patinés, et les moquettes ont été refaites. Elle affiche aujourd'hui 45 650 km, valeur que la famille, qui s'en sépare par manque d'utilisation, pense d'origine. Il s'agit d'un très bel exemplaire d'une voiture encore sous-estimée, compte-tenu de sa rareté, de son beau V8 double arbre et de sa ligne sportive signée Gandini.

This car has had an unusual history : in August 1982, Paul Gavarini, then the CEO of Exxon Europe in Geneva, was in his office with his son Jean-Hugues. The latter, astonished, pointed out a car parked at the foot of the building. They went down together to take a look at it and met the owner who told them he had bought it new and it was now for sale. The father and son decided to buy the car together, with the son to pay his father his share at a later date. ...
In 1986, the car was stored in a barn belonging to the family in Savoie, when Paul Gavarini and his family moved to California. On 8 November 1991, during a visit to France, he had a valuation carried out on the car, which at that time had covered 44 698 km. In 2013, Jean-Hugues Gavarini retrieved the car, and decided to have it completely restored by a German friend who had a paint workshop. The Montreal was stripped back to bare metal and no expense was spared in the work carried out. A file of photographs and bills will be supplied with the car. Mechanically, it was thoroughly overhauled by Quadrifoglio, which notably included replacing the cylinder head gaskets in 2014. In superb condition today, this Alfa Montreal retains its original leather, now beautifully patinated, and has new carpets. The odometer records 45 650 km, which the family believes to be original, given its lack of use. This is a wonderful example of a car that remains undervalued, considering its rarity, superb V8 twin-cam engine and sporty styling designed by Gandini.



138

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 17271

- Premier modèle le plus rare de la lignée
- Vendue neuve en Allemagne
- Tous les documents d'origine

- First rare model of the production
- Sold new in Germany
- With all original documents

50 000 – 80 000 €
**Sans réserve /
No reserve**

Produite à seulement 525 exemplaires, une des 216 produites en 1973 / *Only 525 examples built, one of 216 produced in 1973*

1973 FERRARI 365 GT4 2+2

Cette Ferrari 365 GT4 2+2 est la Ferrari à avoir eu la plus longue carrière dans ses multiples déclinaisons 365 GT4, 400, 400i et 412, soit 17 ans de production. Elle a été lancée en 1972 et est équipée d'un moteur issu de la 365 GT 2+2 développant 340 ch. L'exemplaire présenté a été livré neuf en Allemagne par l'importateur Auto Becker à Düsseldorf. Le premier propriétaire, un Monsieur Horst de Hürth-Hermülheim la gardera jusqu'en 1988. Elle passe ensuite entre les mains de deux propriétaires en Allemagne où elle reçoit un entretien scrupuleux, démontré par le dossier de factures chez Modena Motor Sport à Langenfeld. Elle arrive en Paris en 2000 et est acquise par son propriétaire actuel (vraisemblablement le cinquième propriétaire) en 2004 auprès d'un marchand. L'embrayage est refait en 2004 par Forza Motors à 60 700 km. En 2006, il refait le haut moteur chez Isotta Automobiles à 69 362 km. La facture est de 11 824€ et le dossier de photographies l'accompagne. Cette 365 sera livrée avec sa trousse en cuir d'origine contenant son carnet de garantie, ses manuels de l'autoradio Becker Mexico, son manuel 'Servizi di vendita & Assistenza 1973', son manuel de réparation et d'utilisation. Un guide Michelin de l'année de la voiture complète tous ces précieux documents. Elle a aujourd'hui 74 000 km et a toujours été entretenue de manière sérieuse par son propriétaire parisien. Son état est superbe d'origine et l'intérieur en cuir noir est de toute beauté. Dès que vous allumez l'autoradio Becker, l'antenne électrique se lève automatiquement, exemple très clair d'un suivi plein d'attention.

This Ferrari 365 GT4 2 + 2 was the Ferrari with the longest career in its different versions 365 GT4, 400, 400i and 412, for 17 years of production run. Launched in 1972, it was powered by an engine derived from the 365 GT 2 + 2, developing 340bhp. The car on offer was delivered new in Germany by importer Auto Becker, in Düsseldorf. The first owner, Mr. Horst from Hürth-Hermülheim kept the car till 1988. It then passed into the hands of two owners in Germany where the car was maintained scrupulously, as shown by the invoice file, by Modena Motor Sport in Langenfeld. The car arrived in Paris in 2000 and was acquired by its current owner (presumably the fifth owner) in 2004 from a dealer. The clutch was redone in 2004 by Forza Motors at 60,700 km. In 2006, the top engine was redone at Isotta Automobiles, at 69,362 km. The bill was € 11,824 and recorded by the accompanying photograph file. This 365 will be delivered with its original leather case containing the warranty booklet, manuals of the Becker Mexico auto radio, its manual 'Servizi di vendita & Assistenza 1973', and its service and operation manuals. A Guide Michelin from 1973 completes this precious set of documents. It now shows 74,000 km on the odometer and the car has always been maintained in a very proper manner by its Parisian owner. The car's condition is superb and the original black leather interior is beautiful. As soon as you turn on the Becker radio, the power antenna rises automatically, a very good indication of how well the car has been maintained and taken care of.



139

Carte grise française
French title

Châssis n° 826232002130
Moteur n° 826200*2135

- Modèle rare et désirable
- Même propriétaire depuis près de 35 ans
- Mécanique raffinée

- Rare and desirable model
- Same owner for the last 35 years
- Sophisticated engineering

150 000 – 200 000 €

1968 LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO 2.8 3C

Cette voiture est entre les mains d'un passionné de Lancia depuis plus de 35 ans. En effet celui-ci, membre d'honneur du Lancia Classic Club, en a fait l'acquisition à la fin des années 1970 auprès d'un marchand qui l'avait découverte en Bretagne. Il l'a ensuite conservée pendant quatre ans en l'état, avant de se lancer dans une remise en état qui précéda une utilisation régulière pendant les trois décennies suivantes. Connaisseur des mécaniques italiennes, il a pu refaire lui-même le moteur et l'embrayage. Remonté en 2013, le moteur fonctionne très bien et la voiture n'a pas parcouru plus de 2000 km depuis, comme nous l'a précisé le propriétaire. Il y a quelques années, la carrosserie a bénéficié d'une peinture et, à cette occasion, les bas de caisse et les supports de cric ont été refaits. En 2014, les étriers de freins avant ont été remplacés. Le compteur affichait 47 396 km lors de notre examen et l'intérieur d'origine, préservé, présente une très belle patine. Les pare-chocs, en cours de chromage lors de la séance photo, seront livrés avec la voiture.

Elle est équipée de très rares jantes Borrani et sera livrée avec un support de phares à longue portée qui équipait la voiture. Il s'agit de la version la plus aboutie et désirable des Flaminia Zagato, dotée du moteur à trois carburateurs de 152 ch, il s'agit en plus d'un modèle rare qui, dans cette série, n'a pas dépassé 150 exemplaires.

This car has been in the hands of a Lancia enthusiast for more than 35 years. An honorary member of the Lancia Classic Club, he acquired the car towards the end of the 1970s from a dealer who had discovered it in Brittany. Having kept the car for four years as it was, the owner then undertook a restoration that allowed him to use the car regularly for the next three decades. An expert on Italian engineering, he was able to rebuild the engine and the clutch himself. Re-fitted in 2013, the engine runs very well, and the owner has informed us that the car has covered just 2,000 km since. The body had new paintwork a few years ago at which time the sills and jacking points were renewed. In 2014, the front brake calipers were replaced. The odometer showed 47 396 km when we inspected the car, and the original, preserved interior displays a lovely patina. The bumpers, being re-chromed at the time of photographing, will be delivered with the car. It comes with very rare Borrani wheels and will be sold with a bracket for spotlights that used to be fitted. This is the most highly developed and desirable version of the Flaminia Zagato, equipped with a 152 bhp engine and triple carburettors. Moreover it is a rare model of which just 150 examples were produced in this series.





140

Carte grise française
French title

Châssis n° 10314

- Modèle très intéressant
- Restauration complète par un spécialiste
- Modèle limitée à 350 exemplaires

- Interesting model
- Complete restoration by a specialist
- Model limited to 350 examples

100 000 – 130 000 €

Livrée neuve avec un toit ouvrant / *Delivered new with a sunroof*
1972 LAMBORGHINI 400 GT JARAMA

Vendue neuve aux États-Unis dans l'État d'Indiana, cette Jarama a été importée en Europe et achetée par son actuel propriétaire en 1991. Elle est équipée de l'option usine toit ouvrant, ce qui est rarissime sur ce modèle.

Entre 1993 et 2008, cette voiture a fait l'objet d'une longue restauration complète, concernant la carrosserie, la peinture, l'électricité, les trains roulants, le moteur et la sellerie. Ces travaux ont été effectués au Garage Picard, à Saint-Ouen-l'Aumône. M. Picard avait l'avantage de bien connaître ces automobiles, car il avait été mécanicien chez Monceau Automobiles, importateur Lamborghini en France de 1966 à 1973. Depuis cette remise en état, cette superbe Jarama a couvert à peine 100 km. Il s'agit d'un modèle mal connu et qui mérite l'attention, d'autant plus que la production s'est limitée à moins de 350 exemplaires, entre 1970 et 1976. La Jarama est équipé du beau V12 inauguré sur la 350 GT, en version 4 litres et 350 ch. L'avantage de sa carrosserie signée Gandini pour Bertone, très lumineuse, est un habitacle suffisamment spacieux pour recevoir deux petites places arrière. Puissante et luxueuse, cette belle GT est encore plus séduisante quand elle présente l'état impeccable de l'exemplaire que nous proposons.

Sold new in the United States in the state of Indiana, this Jarama was imported to Europe and bought by its current owner in 1991. It is equipped with the optional factory sunroof, which is rare on this model.

Between 1993 and 2008, this car was the subject of a long and full restoration, for bodywork, painting, electrical, running gear, engine and upholstery. This work was performed at Garage Picard, in Saint-Ouen-l'Aumône. Mr Picard had the advantage of knowing those cars well as he was a mechanic at Monceau Cars, Lamborghini importer in France, from 1966 to 1973. Since its refurbishment, this superb Jarama has covered only 100 km. It is a little known model that deserves greater attention, especially since production was limited to less than 350 units between 1970 and 1976. The Jarama features the beautiful V12 first seen in the 350 GT, but as a 4-liters unit that developed 350bhp. The advantage of its Marcello Gandini-designed (for Bertone) body, is that it is very bright and light inside, and is roomy enough to accommodate two small rear seats. Powerful and luxurious, this beautiful GT is even more attractive when it is in a perfect condition, like the one that we are offering.



141

Carte grise française
French title

Châssis n° 6522

Moteur n° 50175

- Rare toit ouvrant d'origine
- Voiture saine et entretenue
- V12 de 4 litre et châssis court

- Rare original sunroof version
- Well maintained and in sound condition
- 4-liter V12 with a short chassis

180 000 – 240 000 €

Livrée neuve avec un toit ouvrant / *Delivered new with a sunroof*
1969 LAMBORGHINI 400 GT ISLERO S

La nouvelle 400 GT fut appelée Islero, nom du célèbre taureau de combat qui tua le matador Manuel Rodriguez le 28 août 1947. Elle hérita du champion le noir profond de sa robe ainsi que son profil tranchée et sa ligne ramassée. La motorisation issue de la précédente 400 rend la voiture particulièrement rapide, surtout dans sa version S, apparue en 1969. Elle est équipée en série de magnifiques jantes de type Miura. Une sortie d'air sur l'aile avant permet de distinguer les modèles S des précédentes, mais ce n'est pas la seule différence. La prise d'air du capot est agrandie et un rebord sur les passages de roue souligne le dessin des ailes de la voiture. La finition est soignée. La voiture tient encore mieux la route grâce à une nouvelle suspension arrière.

L'exemplaire proposé est un modèle vendu neuf aux États-Unis. Le propriétaire précédent l'avait acquise en 1994 et la céda au propriétaire actuel en 2003. Cette splendide Islero S peinte en noir a toujours été entretenue et choyée. L'actuel propriétaire a refait les carburateurs, les rotules de direction et a remplacé la ligne d'échappement (Ansa). Les ressorts de suspension arrière ont été re-fabriqués par un spécialiste et les freins sont entièrement neufs. L'intérieur est tendu de cuir d'origine de couleur parchemin à passepoil rouge et le ciel de toit est beige. Elle est équipée d'un rare toit ouvrant d'origine à commande manuelle alors que les vitres teintées sont électriques. Ce coupé Islero S, digne successeur des 350 et 400 GT dont elle reprend la majorité de la mécanique est injustement méconnu. Très vive et rapide, surtout dans sa version S, développant 350 ch et capable d'atteindre 250 km/h, elle représente un excellent achat, et un produit rare sachant que seulement 100 exemplaires furent produits.

The new 400 GT was named Islero, named after the famous fighting bull that killed the matador Manuel Rodriguez on 28 August 1947. The car inherited from the champion its deep black from the bull's coat as well as its cutting edge profile and curled up. Further development of the engine of the 400 GT, made the Islero particularly fast, especially in the S version, which appeared in 1969. The model came with the beautiful Miura type rims. An air outlet on the front fender distinguished the S from the first series, but it was not the only difference. The hood air intake was also enlarged and a flange on the wheel arches emphasized the design of the car's fenders. The finish was neat. The car's road-holding was even better thanks to a new rear suspension.

The Islero we are offering is a model sold new in the United States. The previous owner had acquired it in 1994 and sold it to the current owner in 2003. This splendid Islero S, painted black, has always been maintained and cherished. The current owner has redone the carburetors, the steering knuckles and replaced the exhaust system (to Ansa). The rear suspension springs have been re-made by a specialist and the brakes are brand new. The interior still has its original leather in parchment beige, with red piping and the headliner is in beige. It is equipped with a rare original sunroof, with manual control, while the tinted windows are electric. This coupe Islero S is more than a worthy successor to the 350 GT and the 400 GT, from which it took most of its mechanicals. Very lively and quick, especially in the S version, developing 350bhp and capable of reaching 250 km/h, it is a great acquisition and a rarity, given that only 100 were ever produced.

142

**Carte grise française
French title**

Châssis n°9110
Moteur n° 41116

- Un seul propriétaire jusqu'en 2013
- Mécanique complète refaite en 2013
- Très bel exemplaire

- *One owner till 2013*
- *Complete mechanical overhaul in 2013*
- *Very nice example*

120 000 – 150 000 €

Produite à seulement 456 exemplaires / *Just 456 units made*

1973 LAMBORGHINI ESPADA 400 GT SÉRIE III

La première véritable Lamborghini quatre places fut présentée au Salon de Genève en mars 1968. Baptisée Espada et dessinée par Marcello Gandini, elle prenait place dans la gamme entre la 2+2 Islero et la déjà mythique Miura. C'était à l'époque la plus rapide automobile à quatre places au monde, avec 325 chevaux sous l'interminable capot avant. En novembre 1969, l'Espada Série II fut présentée, avec des modifications concernant notamment le tableau de bord, de nouveaux freins et une puissance amenée à 350 chevaux. Au Salon de Turin 1972, la Série III apporta à son tour nombre d'améliorations, dont une bien utile direction assistée en série et un tableau de bord plus conventionnel ainsi que de nouvelles jantes. Produite jusqu'à la fin de l'année 1978 à seulement 1224 exemplaires, l'Espada est une voiture exclusive, performante et racée.

Le premier propriétaire n'est autre qu'Olivier Jullian Degara, un célèbre patron de boîtes de nuit. Il l'achète neuve chez l'importateur en France et ne la fera immatriculer en Andorre que le 9 novembre 1993. En 2010, il décide de faire refaire l'intégralité de la mécanique chez P3 Automobiles, très bon professionnel à Cannes, avant de la vendre à notre collectionneur de Lamborghini. Moteur, boîte et pont sont démontés et refaits, ainsi que les organes externes comme la climatisation, les freins. La peinture est refaite également mais son splendide intérieur cuir noir d'origine est conservé tant son état était satisfaisant. Seules dans l'habitacle les moquettes sont neuves, ainsi que tous les joints. Elle sort en 2013 de P3 Automobiles avec au compteur 70 921 km. Elle a aujourd'hui 74 321 km. Il s'agit d'un modèle exceptionnel à rouler, la première quatre vraies places atteignant les 300 km/h. Celle-ci en est une splendide exemplaire que nous recommandons vivement. En terme d'investissement, les Espada ne sont pas encore à leur prix tant leur ligne singulière délicieusement 70's et leur moteur V12 4L sont des merveilles.

The first true four-seater Lamborghini was unveiled at the Geneva Motor Show in March 1968. Named Espada and designed by Marcello Gandini at Bertone, it was positioned between the 2 + 2 Islero and the already legendary Miura. It was at that time the fastest four-seater car in the world with 325 horses under the endless bonnet. In November 1969, the Espada Series II was launched, with modifications to the dashboard, better brakes and the max power went up to 350bhp. Presented at the Turin Salon in 1972, the Series III brought many improvements, including a very useful power steering in series production, a more conventional dashboard and new wheels. The Espada was produced at just 1224 units until the end of 1978, making it an exclusive, powerful and stylish car. The first owner of this car was none other than Olivier Degara Jullian, a famous nightclub owner. He bought the car new from the importer in France and registered it in Andorra only on 9 November 1993. In 2010, he decided to redo all the mechanicals at P3 Automobiles, very good professionals in Cannes, before selling it to our Lamborghini collector. Engine, gearbox and rear axle were dismantled and rebuilt; air conditioning and brakes were overhauled. The car was repainted, but its splendid original black leather interior was kept as it was in a satisfactory condition. Only the carpets in the interior are new, as well as all the gaskets. When the car left P3 Automobiles in 2013 the counter showed 70,921 km and it now shows 74,321 km. This is an outstanding model to drive, the first four-seater reaching 300 km/h. This is a splendid specimen that we highly recommend. In terms of investment, the Espadas are still undervalued what with their spectacular design and amazing 4L V12 engines.



143

A immatriculer
en collection
Certificat provisoire
de circulation
d'époque
*Unregistered
Old French
temporary
certificate*

Châssis n° AM120190

- Remisée depuis 1981
- Très originale, jamais démontée
- Faible kilométrage d'origine

- *In storage since 1981*
- *Very original, never dismantled*
- *Low original mileage*

120 000 – 150 000 €

Dans la même famille de 1975 à 2013 / Same family ownership from 1975 to 2013

1975 MASERATI KHAM SIN

Présentée au public en 1972 au Salon de Turin, puis en 1973 au Salon de l'Automobile de Paris, la Maserati « Khamsin » (du nom d'un vent du désert égyptien) ne fut pas mise en vente avant 1974. Ce coupé en acier tipo 120 est supposé être un 2+2, mais la place pour les jambes à l'arrière est pour le moins très mesurée. En revanche, la carrosserie, réalisée par Bertone sur un dessin de Marcello Gandini, est très réussie et suprêmement élégante. L'intérieur est plaisant et confortable. Les portières sont larges et permettent un accès facile. Maserati était alors la propriété de Citroën, ce qui nous vaut une direction et un freinage sortis tout droit du Quai de Javel. Le moteur de la Khamsin dérive en droite ligne du tipo 54 soit du moteur des puissantes voitures de sport de la marque.

Cet exemplaire a été vendu neuf en 1975 à Paris chez Thépenier, à son premier propriétaire, le Docteur Péron de Neuilly qui l'immatriculera le 23 février 1976. Il va la garder jusqu'à son décès en 1981, date à laquelle la voiture est remise jusqu'à l'année dernière, lorsqu'elle est achetée par l'actuel propriétaire à sa veuve. Cette Khamsin est exceptionnelle tant son originalité est impressionnante. Elle possède encore les étiquettes en papier sur ses jantes Campagnolo ainsi que les numéros de châssis inscrits à la craie sur les intérieurs de portes ! Le temps a accueilli une souris qui a endommagé un des deux sièges arrière. Elle semble sortie tout droit des années 70 avec ses quatre phares longue-portée et sa ligne en biais sur le capot. Le moteur n'a pas été redémarré mais il n'est pas bloqué. Entre 1975 et 1980, elle a parcouru 22 377 km, elle n'en a que quelques milliers de plus aujourd'hui. Il s'agit d'une très belle opportunité de remettre sur route une Khamsin quasi-intouchée, seulement par les années d'inactivité et vendue neuve en France.

Presented to the public in 1972 at the Turin Motor Show, and in 1973 at the Paris Show, the Maserati Khamsin (the name of an Egyptian desert wind) was not put on sale until 1974. This coupé in steel Tipo 120 is supposed to be a 2 + 2, but legroom in the rear is rather tight. However, the body, designed by Bertone's ace designer Marcello Gandini, is indeed very successful and supremely elegant. The interior is pleasant and comfortable. The doors are wide and allow easy access. Maserati was owned by Citroën at the time, at the origine of the hydraulic steering system and braking. The engine of the Khamsin had its lineage going back to Tipo 54, the legendary racing sports car engine of the marque.

The car on offer was sold new in 1975 in Paris by Thépenier to its first owner, Dr Peron of Neuilly who registered the car on 23rd February 1976. He kept the car to his death in 1981. At that date the car went into storage until last year, when it was purchased by the current owner from Dr Peron's widow. This Khamsin is in an exceptionally original condition and still has its paper labels on the Campagnolo wheels and the chassis numbers in chalk on the interior of the doors! A mouse seems to have damaged one of the two rear seats. The car is straight out of the 1970s with its four long-range headlamps and its distinctive design. The engine was not restarted, but is not frozen. Between 1975 and 1980, the car covered 22,377 km, and it has only a few thousand more today! This is a great opportunity to experience an almost untouched Khamsin, one that has hardly seen any use and was sold new in France.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° 101.1221

- Vendue neuve à Paris
- Matching numbers
- Entièrement d'origine
- Même propriétaire pendant 35 ans

- Sold new in Paris
- Matching numbers
- Completely original
- Same owner for 35 years

600 000 – 700 000 €

Même propriétaire de 1979 à 2013, un des 245 exemplaires produits / Same owner between 1979 and 2013, one of 245 examples built

1961 MASERATI 3500 GT SPIDER VIGNALE AVEC HARD TOP

Construite de 1957 à 1964, on peut dire que la 3500 GT sauva Maserati de la faillite. En effet, les précédentes et extraordinaires A6G 2000 furent construites beaucoup trop confidentiellement. Les dépenses du département course étaient très élevées, et malgré le championnat du monde 1957 enlevé par la marque au trident, celle-ci se trouvait en mauvaise posture lorsqu'enfin, pour la première fois, une Maserati de série fût un succès commercial.

Le prototype, un coupé Touring, fut présenté à Genève le 20 mars 1957 et les commandes affluèrent à partir du Salon de Turin de la même année. Le superbe moteur descendait en droite ligne des machines de course. La voiture tenait bien la route. Seuls les freins à tambours des premiers modèles étaient un peu justes. Le carrossier Allemano construisit quatre coupés en 1958-59. Cette dernière année, Bertone fit un coupé et Pietro Frua, un spider. À part ces exceptions, la production totale des coupés était donc construite par Touring.

Des freins à disques équipèrent ces voitures en option en 1959 et en série en 1960. L'usine produisit sept coupés par semaine en 1960, plus quatre-vingt-huit châssis courts que Vignale carrossa en spiders. Si presque deux mille coupés furent construits, seulement un peu moins de deux cent cinquante spiders virent le jour. C'est une magnifique voiture, superbement proportionnée et d'une rare élégance.

Manufactured between 1957 and 1964, it could be said that the 3500 GT saved Maserati from financial ruin. The previous model, the extraordinary A6G 2000, had been produced on too small a scale. The costs incurred by the competition department were extremely high, and despite winning the World Championship in 1957, the Trident marque was in poor financial shape when, for the first time, a Maserati production model finally appeared that was a commercial success.

The prototype, a coupé by Touring, was presented in Geneva on 20 March 1957 and the orders started to flow in from the Turin Motor Show in the same year. The superb engine was derived directly from the racing machines and the car had great road handling. It was perhaps only the drum brakes on the early models that had room for improvement. The coachbuilder Allemano built four coupés between 1958-59 and during this last year, Bertone built one coupé and Pietro Frua one spider. Apart from these exceptions, Touring was responsible for the manufacture of all coupés.

Disc brakes were fitted as an option in 1959 and became standard in 1960. The factory produced seven coupés a week during 1960, and more than eighty-eight short chassis models were given spider bodies by Vignale. While almost two thousand coupés rolled off the production line, a little under two hundred and fifty spiders saw the light of day. This was a magnificent car, with superb proportions and a rare elegance.

Cette très originale Vignale Spider est livrée le 20 mars 1961 au Garage Thepenier, Quai Carnot à Saint-Cloud (importateur parisien de la marque). Son premier propriétaire, Monsieur Fabrice Virgilio, en prend livraison le 19 avril 1961 mais ne la fera immatriculer que le 13 juin 1962, certainement pour une question d'homologation à l'époque. Le 23 mars 1967, elle est revendue sur la Côte d'Azur (dans le Var) à son deuxième propriétaire qui la gardera jusqu'en 1972. Le 24 novembre 1972, un représentant de Nice, Salvatore Starace, la fait immatriculer à son nom, sous le numéro '3617 SA 06'. Elle changera de nouveau de main le 29 avril 1979 pour devenir la propriété du précédent propriétaire, un libraire parisien qui la conservera jusqu'à l'année dernière.

This extremely original Vignale Spider was delivered on 20 March 1961 to the Thepenier Garage, on the Quai Carnot in Saint-Cloud (the Parisian marque importer). The first owner, Monsieur Fabrice Virgilio, took delivery of the car on 19 April 1961, not registering it until 13 June 1962, presumably for homologation purposes. On 23 March 1967 it was sold to its second owner in Var on the Côte d'Azur, who kept it until 1972. A certain Salvatore Starace, from Nice, registered the car in his name on 24 November 1972, with the number '3617 SA 06'. It changed hands again on 29 April 1979, selling to the previous owner, a Parisian bookseller, who kept it until last year. He drove the car infrequently for several years before storing it in his lock-up from 1991 onwards, with the hard top stored above the car, suspended from the ceiling.







UNIONE ADRIATICA DI SICURTÀ

OFFICINE ALFIERI MASERATI
SOCIETÀ PER AZIONI - SEDE UGUALE IN BOLOGNA - CAPITALE L. 400.000.000.000
AUTOMOBILI

Spett. **AGENCE MASERATI**
27/28 Quai Carnot
SAINT CLOUD (92)
France

SEDE AMMINISTRATIVA E STABILIMENTI IN MODENA
VIALE ORO MEMORI, 222
Tel. 0421 - 22421
Telegrammi: MASERATI
Cassa Postale 212
C.C. Modena N. 24724
C.C. Bologna N. 24724
Codice A.B.C. - 44 524

BALDO ACCONTO VE. ORDINE NEL ACCETTAZIONE AVV. SPEDIZIONE DATA FATTURA
491 20/3/61

OGGETTO: FATTURA N. 616
MERCE NESSA NO. Officine Modena IMBALLO
MEZZO ED INDIRIZZO DI SPEDIZIONE proprio
PAGAMENTO alla consegna

1	AUTOVETTURA MASERATI GRAN TOURING tipo 3500cc N. 101.1221 di motore e telaio, completa di n. 5 ruote goniate e borse accessori.	L. 3.500.000,00
---	---	-----------------

OFFICINE ALFIERI MASERATI S.p.A.
C. Amministrativa Vignale

Vignale

OFFICINE ALFIERI MASERATI
SOCIETÀ PER AZIONI - SEDE UGUALE IN BOLOGNA - CAPITALE L. 400.000.000.000
AUTOMOBILI

Spett. **AGENCE MASERATI**
27/28 Quai Carnot
SAINT CLOUD (92)
France

SEDE AMMINISTRATIVA E STABILIMENTI IN MODENA
VIALE ORO MEMORI, 222
Tel. 0421 - 22421
Telegrammi: MASERATI
Cassa Postale 212
C.C. Modena N. 24724
C.C. Bologna N. 24724
Codice A.B.C. - 44 524

VE. RIBORNEGGIO VE. LETTERA NO. RIBORNEGGIO DATA
Amu/ng 24/3/61

OGGETTO: Una vettura Maserati 3500cc n. 101.1221

La presente per informarVi che in data odierna abbiamo provveduto alla spedizione della vettura in oggetto a mezzo ferrovia grande velocità con vettura n. 145624.

Per lo adempimento della stessa ci preghiamo trasmetterVi i seguenti documenti:

- n. 4 copie no. fattura commerciale n. 616
- mod. D.D.I.
- certificato assicurazione

Vi preghiamo disporre per il trasferimento del saldo a mezzo Banca Nazionale del Lavoro come da rilievo di conto consegnato al Ve. incaricato in occasione della sua ultima visita ai no. uffici.

Distinti saluti.

OFFICINE ALFIERI MASERATI S.p.A.
C. Amministrativa Vignale

Il roulera plusieurs années avec, de manière irrégulière et la Maserati sera remise dans son box à partir de 1991 avec, suspendu au plafond, au-dessus de l'auto, le hard-top. L'actuel propriétaire, un collectionneur de Lamborghini l'a confiée à l'excellent établissement Automobiles T.S. où Monsieur Sisinni la remet en route dans les règles de l'art, sans toucher à la carrosserie totalement d'origine. Seul le pare-brise est changé puisque celui d'origine était endommagé. Il s'agit d'une voiture très saine à tous points de vue, et qui, selon Toni Sisinni, n'a jamais été démontée et se trouve donc dans un très bon état de conservation, parfaitement d'origine. Ses cuirs sont bien les originaux, ainsi que sa capote et ses moquettes. L'actuel propriétaire, qui comptait garder cette automobile, a en définitive reçu une réponse positive pour l'achat d'une Lamborghini importante qu'il pistait depuis longtemps. Ne pouvant toutes les conserver, il donne la préférence à sa marque fétiche et vend la Vignale. Il est évident que cette Maserati 3500 Vignale Spider est une rarissime opportunité d'acquérir une automobile intouchée, d'origine, vendue neuve à Paris, restée toute sa vie en France et étant restée dans les mains d'un même propriétaire depuis 35 ans ! Avec la Ferrari 250 California, la Mercedes Benz 300 SL roadster, le Spider Maserati Vignale partage le podium des plus beaux cabriolets de la seconde moitié du XXe siècle.

The current owner, a Lamborghini owner, entrusted the car to the renowned business Automobiles T.S. where Monsieur Sisinni undertook a meticulous recommissioning, leaving the totally original coachwork untouched. Only the windscreen was changed as the old one was damaged. This is an incredibly sound car in every respect. In Toni Sisinni's view, it has never been dismantled and is thus in very well conserved and completely original condition. The leather upholstery, hood and carpets are all original. The current owner, who had planned to keep this automobile, has finally made progress with the purchase of an important Lamborghini that he has been monitoring for some time. Not being in a position to keep both, he has opted to go for his preferred marque and is selling the Vignale. This Maserati 3500 Vignale Spider evidently presents an incredibly rare opportunity to acquire an untouched automobile that was sold new in Paris, has spent all its life in France and has been in the hands of one owner for 35 years ! The Maserati Vignale Spider shares the podium with the Ferrari 250 California and the Mercedes Benz 300 SL roadster for the most beautiful cabriolets of the second half of the 20th century.



Carte grise française
French title

Châssis n° AM109608

- Histoire limpide
 - Ex-Collection Slavic, Genève
 - Restaurée en 2007
 - Élégance et sportivité
- *Well documented history*
 - *Ex Slavic Collection, Geneva*
 - *Restored in 2007*
 - *Elegant and sporty*

110 000 – 130 000 €

1965 MASERATI MISTRAL 3.7L

Cette Maserati Mistral a été vendue neuve en Italie au Sig. Albino Buticchi, de La Spezia, Président du Club de football du Milan AC. La fiche de fabrication d'usine précise qu'elle a été livrée couleur 'Argento Auteuil' (gris métallisé), avec sellerie cuir bleu et présence d'un autoradio et d'un couvre-bagages. Ce châssis 608 est ensuite parti en France en 2006. Il entre ensuite, en 2007, dans la collection de Jean-Pierre Slavic à côté de Genève, connu pour son goût sûr en automobiles. Il la fera restaurer en Italie par les meilleurs spécialistes. Revendue en vente aux enchères en 2009 au précédent propriétaire et quelques temps après à l'actuel, cette Mistral se trouve aujourd'hui dans un bel état de fonctionnement. On ne peut que constater que le travail de restauration avait été bien réalisé en 2007 tant sa peinture, son intérieur et sa mécanique restent à niveau sur la durée. Son intérieur est en cuir beige, moquettes de la même couleur. Des travaux d'entretien ont été réalisés par Toni Sisinni, grand spécialiste des italiennes de ces années là. Prendre place derrière son volant représente une invitation au voyage, dans l'élégance, le confort et la sportivité.

This Maserati Mistral was sold new in Italy to Sig. Albino Buticchi, of La Spezia, the President of the Football Club of Milan AC. Factory records state that the car was delivered in 'Argento Auteuil' (metallic grey), with blue leather upholstery, a radio and a luggage cover. This car, chassis number 608, then moved to France in 2006. In 2007 it became part of the collection of Jean-Pierre Slavic, near Geneva, known for his good taste in fine automobiles. He restored the car in Italy by the best specialists. Sold at auction in 2009 to the previous owner and some time later to the current one, the Mistral is today in good condition. One can note the quality of the restoration work in 2007, as the car's paint, interior and mechanicals remain at a very high level of quality. Its interior is in beige leather, the carpets are in the same colour. Maintenance work was carried out by Toni Sisinni, specialist of Italian cars from this period. Sitting behind the wheel is a real invitation to travel in style, comfort and sportiness.





146

**Carte grise française
French title**

Châssis n°
ZA9L00000YLA12114

- Gabarit et puissance hors du commun
- Voiture très rare
- Exceptionnel dans cet état

- *Concept and power completely out of the ordinary*
- *A very rare car*
- *Outstanding in this state*

110 000 – 140 000 €

1988 LAMBORGHINI LM002

Cet impressionnant Lamborghini LM002 appartient aujourd'hui à un véritable amoureux de ce modèle rare et hors du commun, puisqu'il en possédait aussi un autre exemplaire, à moteur à injection. Cette voiture a donc bénéficié d'un entretien suivi et attentif chez Automobiles TS, à Villeneuve-le-Roi, comme en atteste un important dossier de factures de 2002 à 2014, qui sera remis à l'acheteur. La carrosserie a reçu très récemment une peinture et la sellerie a été entièrement refaite en cuir blanc. Le résultat, impeccable, est d'une qualité exceptionnelle et invite à prendre place dans l'habitacle spacieux, confortable et bien équipé de ce 4x4 d'exception. Les cinq pneumatiques ont été remplacés en janvier 2013 par des neufs et le compteur affichait 30 983 km lors de notre examen. Cette voiture est propulsée par le V12 de plus de 5 litres dérivé de celui de la Countach, avec une puissance atteignant 450 ch, ce qui permet au LM002 de dépasser 200 km/h malgré son impressionnant gabarit ! Conçu à l'origine comme véhicule militaire pour l'armée américaine, il est une sorte de version italienne du fameux Humvee américain.

Le LM002 a été produit à 301 exemplaires, dont 241 en version carburateur. Rare en soi, il l'est encore plus dans un tel état de présentation et entretenu avec autant de soin et de rigueur. Tel quel, il représente l'assurance de l'originalité, de l'efficacité et de performances qui sont encore aujourd'hui très largement d'actualité.

This impressive Lamborghini LM002 today belongs to a true lover of this rare and unusual model, since he owned another example with an injection engine. The car has received a thorough follow-up review with much attention at Automobiles TS in Villeneuve-le-Roi, as shown in a significant file of bills from 2002 to 2014, which comes with the car. The body very recently received a coat of paint and the upholstery was completely redone in white leather. The result is of exceptional quality inviting to take a seat in the comfortable and well equipped roomy of this exceptional 4x4. The five tires were replaced in January 2013 with new ones and the counter showed 30,983km at the time of our review. This car is powered by the V12 of over 5 liters, derived from that of the Countach, with power up to 450bhp, which gave the LM002 a top speed in excess of 200 km/h despite its impressive size! Originally designed as a military vehicle for the US Army, it is a sort of an Italian version of the famous American Humvee.

Production of the LM002 totaled just 301 units, of which 241 were the carbureted version. Rare in itself, it is even more in such a state of presentation, which indicates the care and thoroughness of maintenance the car has received. As such, the car represents originality, efficiency and amazing performance that are still largely relevant today.



147

Carte grise française French title

Châssis n° : 1A30301

- Rare Bizzarrini au passé 100% français
- Voiture à l'historique connu
- Propriété d'un passionné de la marque depuis 45 ans
- Authenticité indiscutable

- *Rare Bizzarrini with 100% French past*
- *Car with known history*
- *Property of a marque enthusiast for the last 45 years*
- *Indisputable authenticity*

550 000 – 650 000 €

Même propriétaire depuis 1970 / *Same owner since 1970*

1968 BIZZARRINI 5300 GT STRADA

Giotto Bizzarrini, transfuge de Ferrari, dont il a été un des plus brillants ingénieurs fait ensuite partie de l'éphémère aventure ATS en Formule 1, puis il fonde Autostar, entreprise d'étude et de construction de moteurs, qui se charge notamment de concevoir le premier V12 Lamborghini, qui équipera la 350 GT. Il s'associe ensuite avec Renzo Rivolta, pour rapidement concevoir l'ISO A3C, genèse de la future Bizzarrini 5300 GT. Un châssis digne des meilleures Grand Tourisme de l'époque, un moteur V8 d'origine américaine (Chevrolet Corvette) en position centrale avant, tous les ingrédients sont donc réunis pour en faire un engin redoutable aussi efficace que beau à regarder.

Giotto Bizzarrini, the defector from Ferrari, where he had been one of the most outstanding engineers, became involved in the short-lived ATS adventure in Formula 1, before setting up the engineering firm Autostar. The company was notably responsible for designing the first V12 Lamborghini engine that was used in the 350 GT. Bizzarrini went on to collaborate with Renzo Rivolta in designing the ISO A3C, the origin of the future Bizzarrini 5300 GT. A chassis worthy of the best GT cars of the day, and an American (Chevrolet Corvette) V8 front-positioned engine were the ingredients that came together to produce a formidable machine as efficient as it was stunning to look at.

Cette voiture a été vendue neuve en mai 1968 en France à M. Jalut, distributeur de flippers, billards et juke-boxes qui, charmé par la ligne de la Bizzarrini, a alors décidé de se séparer de sa Maserati. La voiture porte encore l'immatriculation (provisoire) 306 W 02, que l'on retrouve sur les photos prises lors du Concours d'Élégance du Touquet, où la voiture est présentée deux mois après son achat. Elle est finalement immatriculée 1 NK 02 le 14 août 1968 et il est amusant de noter que la préfecture de l'époque ne devait pas souvent immatriculer ce type de bolide car trois erreurs de frappe ont été commises à l'époque : un seul « z » et un seul "r", Bizarini au lieu de Bizzarrini, et « Srada » (sans le « t ») en guise de modèle. Elle est revendue au bout d'un an à la Société Inter Franco Suisse, immatriculée à Paris 9930 VP 75, puis est achetée via la Société Sport Service Roger Loyer par un M. Pages de Saint-Cloud qui ne la garde que quelques mois pour être finalement acquise en mai 1970 toujours auprès de Roger Loyer par le propriétaire actuel, un jeune enthousiaste parisien de la marque, âgé alors de 28 ans. Elle est immatriculée 2062 WL 75, immatriculation qu'elle conserve encore aujourd'hui. Elle avait alors parcouru environ 25 000 kilomètres. Son compteur en affiche maintenant 109 905.

This car was sold new in May 1968 in France to Mr. Jalut, who sold pinball machines, pool tables and jukeboxes. He loved the design of the Bizzarrini, and so decided to part with his Maserati. The car still carries the registration 306 W 02 (provisional), that can be seen in photos taken at the Concours d'Élégance in Le Touquet, where the car was shown two months after he bought it. It was finally registered 1 NK 02 on 14 August 1968 and it is amusing to note that the authorities at that time were obviously not used to registering this type of car, as there were three typing errors : only one « z » and one « r », Bizarini instead of Bizzarrini, and « Srada » (missing the « t »), for the model. The car was sold a year later to the company Inter Franco Suisse, registered in Paris 9930 VP 75, and later sold through Société Sport Service Roger Loyer to a Mr. Pages from Saint-Cloud. He only kept the car a few months before finally being sold in May 1970, again through Roger Loyer, to a young marque enthusiast from Paris, then aged 28 years. It was registered 2062 WL 75 and retains this number today. At that time, it had covered approximately 25,000 km. Today the odometer reads 109,905.





Peu de collectionneurs peuvent dire qu'ils ont parcouru près de 85 000 km en Bizzarrini et pendant cette longue période, la voiture mène une vie agréable, faite de fréquents voyages en Italie. Bien que son propriétaire nous ait confié qu'il s'était fait quelques frayeurs avec l'auto, il n'a jamais connu d'ennuis. Profitant de ses nombreux séjours en Italie, il la fait entretenir chez Diomante, avec lequel se noueront des relations amicales dès cette époque. C'est le même établissement qui se chargera de sa restauration en 1991, qui porte sur la peinture, l'électricité et les moquettes. Des photos et les factures sont disponibles, au même titre que le dossier d'entretien.

Elle est équipée de son moteur d'origine. L'intérieur est magnifiquement préservé et présente une superbe sellerie en cuir, d'origine également. Détail sympathique, elle est équipée d'un « musicassette ». Elle est chaussée de pneus Michelin XWX qui sont neufs.

There are few collectors who can say they have covered close to 85,000 km in a Bizzarrini and during this time, the car enjoyed an agreeable life, making frequent trips to Italy. Although the owner has confided to us that he has managed to scare himself a few times in the car, he has never had any trouble with it. Taking advantage of these trips to Italy, he had the car maintained by Diomante, with whom he developed a good relationship. This was the same business that was responsible for restoring the car in 1991, a project that included new paintwork, wiring and carpets. A file including photos and invoices is available. The car is fitted with its original engine. The interior is magnificently preserved and the original leather displays a superb patina. An amusing detail, it is equipped with a « musicassette ». The Michelin XWX tyres are new.





Au début des années 1970 son passionné de propriétaire décide de faire la connaissance de Giotto Bizzarrini, le fondateur de la marque, ce qui lui impose de faire quelques recherches. Son enquête le mène à Livourne chez Catarsi, un constructeur de bateaux qui était un ami du constructeur automobile. Ce dernier va lui fournir les coordonnées des parents de Giotto. Lesdits parents vont donc recevoir notre collectionneur, bien évidemment au volant de la 5300 GT, et Madame Bizzarrini mère va le mettre en relation son fils. S'ensuivra une relation d'amitié entre le constructeur et le propriétaire de la voiture qui se perpétue encore aujourd'hui.

At the start of the 1970s, the car's passionate owner decided to make the acquaintance of Giotto Bizzarrini, the marque founder, which required him to carry out some research. His investigation led him to Livorno and a boat builder called Catarsi who was a friend of the automobile manufacturer. Catarsi gave him the details for Giotto's parents, who welcomed the Frenchman, naturally with his 5300 GT too, and Mrs Bizzarrini senior put him in touch with her son and this was the start of a friendly relationship between the carmaker and the owner of this car that continues to this day.



La voiture de la vente lors du concours d'élégance du Touquet, 1968 © D.R.



La voiture de la vente lors du concours d'élégance du Touquet, 1968 © D.R.



La voiture de la vente lors du concours d'élégance du Touquet, 1968 © D.R.



148

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 9113300923
Moteur n° 6331469

- Une des plus désirables 911
- Historique clair et complet
- Dispose d'un certificat « matching numbers » fourni par Porsche

- *One of the most desirable 911s*
- *Continuous history*
- *With its "matching numbers" Porsche certificate*

165 000 – 185 000 €

1973 PORSCHE 911 2,4L S

Présentée en 1963, la Porsche 911 est née avec un moteur de 2 litres de cylindrée, a connu son premier développement avec la 2 L « S », puis la cylindrée a été poussée à 2,2 L en 1969, et encore une fois à 2,4 L en 1971. La puissance affichée s'élevait désormais à 190 ch., ce qui lui permettait de rivaliser avec la fameuse Dino de Ferrari.

L'auto présentée a été vendue neuve en Italie, par le concessionnaire Porsche de Vérone au début de l'année 1973 et a bénéficié d'un entretien très suivi et rigoureux - dont on connaît l'historique - par ses trois propriétaires successifs. En 2009, des travaux de restauration ont été menés par la « Carrozzeria Bottini », spécialiste Porsche, menant la voiture à un état qualifié de concours. Les jantes Fuchs ont notamment été refaites, toutes les pièces changées proviennent de Porsche et le montant des travaux s'est élevé à 32 000 euros. Plus récemment, la mécanique a été révisée par le Dr Wagner à Saarbruck, spécialiste Porsche et les factures d'entretien sont disponibles. La voiture est équipée de pneus Michelin neufs. Il s'agit d'un exemplaire absolument splendide, doté d'un intérieur en état quasi 'neuf' d'origine. Son coloris est rarissime et tellement 70's ! Voilà donc l'opportunité – rare – d'acquérir une Porsche 911 au passé limpide qui a profité d'un entretien méticuleux.

Unveiled in 1963, the Porsche 911 featured a 2-liter engine displacement, and had its first development with the 2 L "S", before being increased to 2.2 L in 1969, and to 2.4 L in 1971. The maximum power now reached 190bhp, becoming a real rival to the famous Ferrari Dino.

This car was sold new in Italy by the Porsche dealership of Verona, in early 1973 and has benefited from a very rigorous maintenance by its three successive owners. In 2009, a restoration was carried out by "Carrozzeria Bottini", a Porsche specialist, resulting in what is qualified as concours condition. The Fuchs rims have been redone, all replaced parts come from Porsche, and the amount of work totaled up to € 32,000. More recently, the mechanicals have been serviced by the Saarbrücken based Porsche specialist Dr. Wagner, and the invoices are available. The car is equipped with new Michelin tyres. This is an absolutely wonderful example with an almost brand new original interior. Its color is extremely rare and so 1970s! This is a rare opportunity to acquire a 911 with a continuous history and which has always been carefully maintained.



Carte grise française
French title

Châssis n°
1980427500351
Moteur n°
1989805500777 (moteur échange standard Mercedes-Benz)

• Vendue neuve en France et toute sa vie en France
• Restaurée par Mercedes Benz en 1983
• Même propriétaire depuis 36 ans

• *Sold new in France, has spent all its life in France*
• *Restored by Mercedes-Benz in 1983*
• *Same owner for 36 years*

800 000 – 1 200 000 €

Vendue neuve à Paris, même propriétaire depuis 36 ans, restaurée chez Mercedes Benz /

Sold new in Paris, same owner for 36 years, restored by Mercedes-Benz

1957 MERCEDES BENZ 300 SL ROADSTER AVEC HARD-TOP

Le 6 février 1954, Max Hoffman présentait au Salon de New-York en première mondiale la 190 SL et la 300 SL de pré-série qui ne différaient que très peu des voitures qui suivront. Le moteur, incliné sur la gauche, comme sur les voitures de compétition, était équipé, pour la première fois sur une voiture de série, de l'injection directe dans les chambres de combustion et non dans les conduits d'admission. Les freins à tambours ailetés étaient les mêmes que sur les voitures de compétition de la marque. Le châssis multitubulaire était très moderne. En 1955, 29 voitures entièrement en aluminium furent construites pour des clients sportifs et furent livrées avec un moteur de 240 chevaux. Ces voitures gagnèrent de nombreuses courses en 1955 (4e aux Mille Miglia, 1ère en Suède, 1ère au Rallye des Tulipes, 1ère au Liège-Rome-Liège, etc.) et en 1956 (Mont-Ventoux, Liège-Rome-Liège, 2e au Rallye de Monaco...). En 1956, une 300 SL, pilotée par Stirling Moss associé à Georges Houel, termina 2e du Tour de France Automobile de la grande époque. C'était une parfaite voiture compétition client qui permettait de courir le dimanche et de faire son marché la semaine. Heureuse époque ! 1400 coupés "Papillon" furent construits en quatre ans. Mais la dernière année, la demande baissait quand, pour relancer les ventes, fut présentée la version roadster à Genève, en mars 1957. La voiture était allongée de cinq centimètres. Le moteur était équipé de l'arbre à cames le plus performant, disponible seulement en option sur le coupé, et surtout le train arrière fut amélioré. Le châssis fut bien sûr transformé et renforcé.

On 6 February 1954 Max Hoffman unveiled the pre-production 190 SL and 300 SL at the New York International Auto Show. These prototypes were to differ only slightly from the cars that followed. For the first time on a series-produced car, the engine – canted to the left as on race cars – had a direct injection system into the combustion chambers. The multitubular chassis was state-of-the-art and the drum brakes with cooling-fan were the same as those on the firm's racing cars. Some 29 vehicles, made entirely from aluminium, were constructed for speed-loving clients in 1955 and delivered with a 240 hp engine. These cars performed with distinction in a series of races in both 1955 (4th in the Mille Miglia, 1st in the Swedish Rally, 1st in the Tulpenrallye, 1st in Liège-Rome-Liège) and 1956 (Rallye du Mont Ventoux, Liège-Rome-Liège, 2nd in Monte Carlo Rally). In 1956 a 300 SL driven by Stirling Moss and Georges Houel finished 2nd in the prestigious Tour de France Automobile. The 300 SL was the ideal sports car – perfect for owners who wanted to race on Sundays and go shopping during the week (those were the days!). Some 1400 Gullwing coupés were built in four years but, with demand dipping in the final year, a Roadster version was introduced at the 1957 Geneva Motor Show to boost sales. This car was 2 inches longer; the engine was equipped with the best available camshaft (only an option on the Coupé); and, above all, the rear axle was vastly improved. The chassis, naturally, was modified and reinforced.

Ce Roadster 300SL est sorti des chaînes de production le 16 octobre 1957 et a été livré neuf à Paris par Royal Elysées à son premier propriétaire Georges Baud, PDG des parfums Carven. Il l'immatricule le 30 octobre de la même année avec un petit numéro '3 GL 75'. Il la conservera jusqu'en 1968, puis elle change de main et reste à Paris sous cette immatriculation jusque fin 1973. Le 26 décembre 73, elle est achetée et immatriculée sous le numéro '8719 QY 29' par un monsieur Gérard Lassere du Rozel, commerçant au Guilvinec. C'est auprès de ce monsieur que le propriétaire actuel, directeur de société, âgé aujourd'hui de plus de 80 ans, en fait l'acquisition le 17 février 1979. Il établit la carte grise à son nom le 22 février sous le numéro ' 3379 QK 79' à Celles sur Belle, à côté de Niort. Elle est alors bleu marine, cuir noir, avec son hard top, telle qu'à l'origine; il la paye 50 000FF. En 1995, il changera la carte grise simplement pour que sa voiture porte le numéro d'immatriculation '300 SL 79' . . . un vrai puriste.

Our Roadster 300 SL left the production lines on 16 October 1957. Royal Elysées of Paris promptly delivered it to its first owner: Georges Baud, head of Parfums Carven. It was registered two weeks later, on October 30, with the number-plate 3 GL 75. Baud kept the car for over a decade, until 1968; its new owner was also from Paris, and retained the same number-plates. On 26 December 1973 the car was bought by Gérard Lasserre du Rozel, a tradesman from Le Guilvinec in Brittany, and given the registration number 8719 QY 29. On 17 February 1979 it was sold to its current owner, a company director (now in his eighties), for FF50,000. The French title was made out in his name on 22 February 1979 at Celles-sur-Belle near Niort, with the registration number 3379 QK 79. The car was then in its original navy blue paintwork, black leather upholstery and hardtop. Its carte grise was replaced in 1995 to allow a change of number-plate to 300 SL 79. The sign of a true purist!





Le choix de ce modèle précis remonte à ses 20 ans lorsque son père fait l'acquisition, neuve, en 1958, d'une autre 300SL Roadster auprès de Royal Élysées. Elle portait le numéro de châssis #1980428500296 et était immatriculée '777 CU 79'. Pour l'anecdote, le même jour, le célèbre Juan Manuel Fangio se faisait livrer sa 300 SL "Papillon". Quelques mots échangés avec le pilote et le père partait au volant de sa nouvelle acquisition vers Niort. Ce Roadster était blanc, cuir noir, avec hard-top. Il le vendra quelques années après, au grand regret de son fils qui n'aura de cesse d'en trouver une autre. Le 17 février 1979, il tombe sur celle présentée ici et l'achète immédiatement. La chose importante pour lui fut de la présenter à son père. Celui-ci fut ravi de retrouver ses souvenirs à travers cette nouvelle acquisition et d'en reprendre le volant pour rendre visite à ses vieux amis! Par la suite et assez rapidement, le propriétaire l'envoie chez Mercedes Benz à Stuttgart pour une restauration totale. Il choisira de changer la couleur bleu d'origine pour un blanc afin que l'auto soit plus fidèle au roadster de son père. Le moteur et la boîte bénéficieront d'un échange standard à l'usine comme en atteste les carnets originaux. Aujourd'hui, on ne peut que constater l'excellence de la restauration à l'usine, terminée et récupérée en Allemagne le 2 juin 1983, tant son état aujourd'hui est très bon. La peinture n'a pas pris une ride mis à part quelques rares craquelures légères. Elle est exempte de corrosion et a toujours bénéficié d'un entretien méticuleux par l'ancien chef d'atelier du Garage Mercedes de Niort, devenu proche de la famille. L'intérieur en cuir noir n'a pas vieilli. Quant à sa mécanique, l'essai prolongé effectué le 24 décembre dernier sur plusieurs dizaines de kilomètres, décapoté, m'a complètement enivré tant elle monte puissamment dans les tours et se comporte de manière optimale sur la route, malgré un léger jeu dans la direction, un détail à régler. Sa souplesse est évidente à basse vitesse comme à 150 km/h. Il s'agit d'une automobile saine, bien suspendue au comportement routier précis. Ce jour-là, je serais bien volontiers remonté à Paris par la Nationale à son volant, bravant le froid hivernal!

Elle sera livrée avec son dossier historique complet (comprenant les copies des anciennes cartes grises, les factures, échanges avec le Club, anciens propriétaires, photographies d'époque...), ses manuels d'origine de réparation, son manuel d'utilisation en français, ses deux carnets authentiques Mercedes Benz de l'échange standard moteur et boîte et évidemment son hard top original.

The owner chose this model in honour of the 300 SL Roadster his father had bought new from Royal Elysées in 1958, bearing the chassis number #1980428500296 and the number-plate 777 CU 79. It is amusing to note that Juan Manuel Fangio took possession of his own 300 SL Gullwing the very same day. After exchanging a few words with the legendary racing-driver, the current owner's father set off for Niort at the wheel of his new Roadster (coloured white, with black leather interior and hardtop). Much to the regret of his son, he sold it a few years later. His son vowed that he would one day find another and, on 17 February 1979, came across the car we are offering for auction. He snapped it up immediately and rushed back to his father – who was delighted to go for a spin and visit old friends!

In 1983 the car was sent to Mercedes-Benz in Stuttgart for a thorough overhaul. The owner had the original blue livery changed to white, to make the Roadster more like his father's. The engine and gear-box were subject to a standard factory exchange (attested by certificate). Given the car's superb condition, we can but admire the excellent quality of the factory restoration, completed on 2 June 1983. The paintwork, bar a few tiny cracks, has not aged in the slightest. There are no signs of corrosion: the car has been meticulously maintained by the former head mechanic of the Mercedes Garage in Niort, who became a family friend. The black leather interior looks as good as new. As for the engine: the lengthy test-drive I carried out (hood down) on 24 December 2014 was exhilarating: the engine has powerful acceleration and the car handles beautifully, despite a slight looseness in the steering (easily fixed). Whether at low speed or 100mph, the car is wonderfully supple. This is an automobile in the rudest of health, with fine suspension and precise road-holding. I would happily have driven it all the way to Paris, however cold the weather!

The car comes with full records (copies of former French titles, bills, exchanges with the Club, former owners, original photographs); its original repair manuals; user's manual (in French); Mercedes-Benz certificates concerning the standard engine and gear-box exchange; and, of course, its original hardtop.





© D.R.



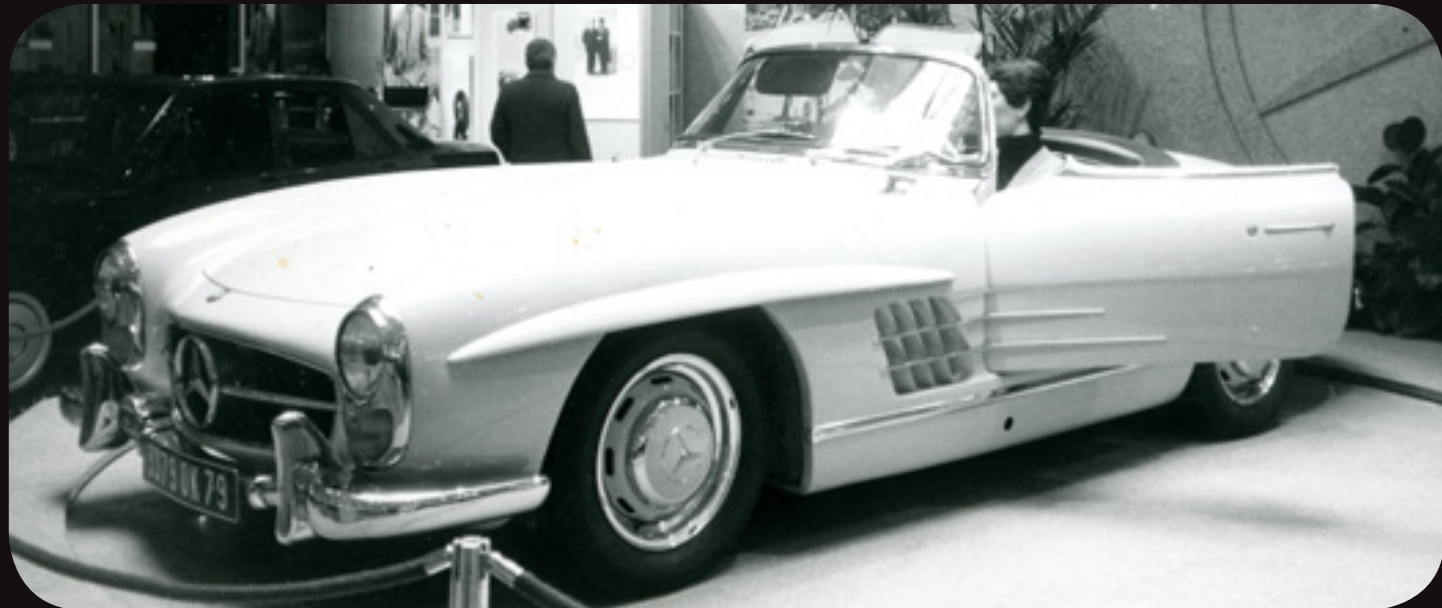
© D.R.



© D.R.



© D.R.



© D.R.

Rares sont les 300 SL vendues neuves à Paris, restées toute leur vie en France. C'est le cas de ce très bel exemplaire, dont l'histoire est limpide, entre les mains du propriétaire actuel depuis 1979. Il s'agit aussi d'une belle histoire entre un fils qui voulait rendre à son père le plaisir qu'il avait ressenti face à l'arrivée d'une 300 SL neuve dans le garage familial à la fin des années 50.

Merveilleuse opportunité que ce beau roadster, conservé avec amour depuis 1979 dans cette merveilleuse région du Marais Poitevin. Doit-on rappeler qu'il s'agit d'un des plus beaux cabriolets de la seconde moitié du XXe siècle ?...

Few 300 SLs were sold as new in Paris and remained all their lives on French soil. Such is the case of this superb car. It has a well-charted history and has been in the same hands since 1979. It tells the moving story of a son keen to give his father the same pleasure that he had felt as a boy, when a new 300 SL purred into the family garage at the end of the 1950s.

This is a marvelous opportunity to acquire a wonderful Roadster, lovingly maintained in the delightful Marais Poitevin region since 1979. Need we add that this is one of the finest convertibles from the second half of the 20th century?





150

Carte grise belge
Belgium title

Châssis n° AM109SA1.661
Moteur n° AM109SA1.661

- Voiture du Salon de New York 1967
- Dernière Maserati six-cylindres en ligne
- Numéros de moteur/châssis correspondant

- 1967 New York Motor Show car
- Last straight-six Maserati
- Matching engine/chassis numbers

420 000 – 460 000 €

Un des 40 exemplaires construits, Salon de New York 1967 / One of 40 examples built, New York Motor Show 1967

1968 MASERATI MISTRAL 4.0 L SPIDER

Au début des années 1950, Maserati n'est encore qu'un constructeur à la production confidentielle, dont les voitures de sport sont raffinées et performantes, mais un peu trop exigeantes pour la clientèle aisée qui est en train de naître avec le renouveau d'après-guerre. Elle a besoin de voitures qui ont certes de l'allure et qui peuvent rouler vite, mais qui soient en même temps confortables et sûres. La tâche de mettre au point un tel modèle va revenir à Giulio Alfieri, brillant ingénieur qui entre chez Maserati en 1953. Quatre ans plus tard, le stand Maserati du Salon de Genève expose un beau prototype de 3500 GT, carrossé en coupé par Touring. Après avoir présenté en 1962 la Sebring, Maserati dévoile l'année suivante celle qui va définitivement remplacer la 3500 GT : c'est la Mistral, élégamment dessinée par Frua. Sa forme fluide et d'un chic discret comporte une vitre arrière galbée faisant office de hayon, formule originale pour l'époque. Elle sera disponible en versions 3,7 litres et 4 litres, cette dernière ayant été produite à seulement 40 exemplaires, ce qui en fait une automobile rarissime. Elle était vendue en France pour 74 000 FF, plus chère donc qu'une Aston DB4GT, une Ferrari 250 GT châssis court et quasiment le double d'une Jaguar type E !

Comme nous l'indique la copie de l'Avviso Spedizione de l'usine, cette belle Mistral Spider a été livrée neuve à l'importateur New Yorkais, Foreign Car City Inc., couleur Bianco Polo Park, intérieur en cuir rouge, avec boîte automatique et air conditionné. Comme le précise ce document, elle était destinée à être exposée au Salon de New York 1967. Elle y est vendue et immatriculée en 1968 et reste aux Etats-Unis jusqu'en 2007 où elle est importée en juin par Michaël Boertien, collectionneur hollandais passionné de Maserati. En 2008, elle est achetée par son actuel propriétaire qui l'immatricule en France. Il va alors entreprendre une restauration complète de l'auto au niveau mécanique et cosmétique. La carrosserie a été faite par

At the start of the 1950s, Maserati was still producing cars on a small scale. It built high performance sports cars that were a little too demanding for the wealthy clientèle just starting to appear after the war. They were looking for models that kept the same allure and were fast, but which had improved levels of comfort and security. The task of developing such a car was given to Giulio Alfieri, the brilliant engineer who joined Maserati in 1953. Four years later, the Maserati stand at the Geneva Motor Show displayed a stunning prototype of the 3500GT, with a coupé body designed by Touring. In 1963, following the Sebring presented the year before, Maserati unveiled the car that would unequivocally replace the 3500 GT. It was the Mistral, elegantly designed by Frua. A curved rear window serving as the tailgate was cleverly and discreetly incorporated into the flowing shape of the car, an original concept at that time. It was available in 3.7 and 4-litre versions, with just 40 examples of the 3.7-litre produced, making it an extremely rare car. It sold in France for 74 000 FF, and was more expensive than an Aston DB4GT, a Ferrari 250 GT SWB and twice the price of an E-Type Jaguar !

As the copy of the factory Avviso Spedizione indicates, this stunning Mistral Spider was delivered new to the importer in New York, Foreign Car City Inc., presented in Bianco Polo Park with red leather interior, automatic gearbox and air-conditioning. This same document states that the car was destined to be exhibited at the 1967 New York Motor Show. The Mistral sold at the show and was registered in 1968, remaining in the US until June 2007 when it was imported by Michaël Boertien, the Dutch Maserati collector. The car was acquired by the present owner in 2008, who had it registered in France and then undertook a full cosmetic and mechanical restoration. Work to the body was carried out by ODS, the well-known workshop near Paris, and we have all the related invoices and



ODS à côté de Paris, atelier bien connu, nous en avons d'ailleurs toutes les factures et les photographies où nous voyons la Mistral complètement mise à nue. La couleur a été changée à ce moment-là pour satisfaire le goût du propriétaire. Les travaux mécaniques ont été réalisés par Fernand Maria, mécanicien de talent qui entretient et entretenait les italiennes des plus grandes collections françaises. Le haut moteur a été complètement revu avec changement des pistons, coussinets, bielles, chaîne de distribution, les guides de soupapes, contrôle de la culasse et surfaçage, rectification des sièges de soupapes, bref, beaucoup de travail qui permettent aujourd'hui de rouler de manière sereine avec ce sublime cabriolet. L'intérieur a conservé ses sièges en cuir d'origine, délicieusement patiné, ses moquettes également semblent celles d'origine. Elle sera livrée à son futur propriétaire avec son manuel d'origine et le gros dossier de factures et photos de la restauration. Ces Maserati Mistral Spider ont marqué l'image de la marque de Modène par leur agrément de conduite, leur sonorité singulière et la beauté de ses lignes. Aujourd'hui équipée intelligemment d'une boîte manuelle ZF à cinq rapports, son utilisation procure un plaisir peu dissimulable. De plus cette version Spider 4.0L n'a été produite qu'à 40 exemplaires, ce qui en fait une voiture extrêmement rare.

photographs that show the Mistral stripped back to bare metal. It changed colour at this point at the owner's request. The mechanical work was undertaken by Fernand Maria, the talented mechanic who has looked after Italian cars for some of the biggest French collections. The top end was completely rebuilt with new pistons, bearings, rods, timing chain and valve guides with adjustment and re-surfacing of the cylinder head and refurbishment of the valve seats. In short, extensive work was carried out to enable this sublime cabriolet to drive perfectly today. The original, beautifully patinated, leather interior has been conserved and the carpets also appear to be original. It will be delivered to its new owner with the original manual and a large file of invoices and photographs documenting its restoration.

The driveability, unique sound and beautiful styling of the Maserati Mistral Spider boosted the image of the marque from Modena. Sensibly fitted today with a five-speed ZF manual gearbox, it provides enormous pleasure to drive. Moreover, being one of just 40 examples in this 4-litre Spider version, this is an extremely rare car.



151

Titre de circulation
US
Dédouané en UE
US Title
EU customs cleared

Châssis n°
AM115/49S/1241
Moteur n°
AM115/49/1241

- Restauration de qualité chez Touring
- Un des 37 Spyder 4,9 L boîte mécanique d'origine
- Performances élevées, modèle d'une grande élégance

- *High quality restoration by Touring*
- *One of 37 4.9-litre Spyders with original manual gearbox*
- *High performance, supremely elegant model*

750 000 – 850 000 €

Livrée neuve avec la boîte manuelle et les roues à rayons Borrani / *Delivered new with manual gearbox and Borrani wire wheels*

1972 MASERATI GIBLI SPYDER 4.9 L

Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur quatre arbres conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litres, permet à la Ghibli de dépasser largement 250 km/h. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Par ailleurs, Maserati soigne avec cette voiture sa réputation de raffinement et lui fait bénéficier d'une finition particulièrement élégante, complète et soignée. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, la Ghibli représente l'apogée du Grand Tourisme à l'italienne.

La version Spyder, dévoilée au Salon de Turin 1968, est encore plus belle avec sa capote disparaissant sous un volet spécial, ce qui permet une ligne d'une grande pureté. A sa beauté et son luxe, elle ajoute la race de sa mécanique, comme le souligne en septembre 2013 l'édition française de Classic & Sports Car dans un article sur le Spyder Ghibli : "Le passé en compétition du trident est présent dans cette voiture splendide et, lorsque vous entendez démarrer le magnifique V8, son lien de parenté avec la 450 S est évident."

The Ghibli design by Giugiaro at Ghia was masterful. This stylish model, presented at the Turin Motor Show in 1966, was the ultimate development of the front-engined V8 Maserati, allowing the marque to take a well-earned place in the market for Grand Touring cars. This was helped by the magnificent four-cam engine designed by Giulio Alfieri, powerful and robust, that was capable, in the 4.9-litre version, of powering the Ghibli to well over 250 km/h. Cars capable of such speeds were rare at that time. Keen to maintain their reputation for sophisticated styling, Maserati gave the car a level of finishing that was particularly elegant and polished. A pre-oil crisis baby that appeared before the widespread introduction of speed limits, the Ghibli represents the pinnacle of Italian GT cars.

The Spyder version, unveiled at the 1968 Turin Motor Show, was even more striking with a hood that disappeared beneath a special panel to give the car a beautifully clean, pure line. Adding to the good looks and luxurious finishing was the outstanding engineering, as reported in the September 2013 French edition of Classic & Sportscar in an article on the Spyder Ghibli : “The Trident’s history in competition is present in this splendid car, and when you hear the magnificent V8 engine start up, its relationship to the 450 S is clear.”





La voiture que nous présentons est, comme nous l'a confirmée l'usine Maserati, un Spyder 4,9 litres vendu neuf avec boîte de vitesses manuelle, système de climatisation et jantes à rayons d'origine, ce qui est une configuration extrêmement désirable et particulièrement rare. A l'origine de teinte bleu "pervinca" avec une sellerie rouge, c'est aux États-Unis qu'il a été livré après sa sortie d'usine. Entre 1992 et 2008, il était entre les mains d'un collectionneur de Virginie et c'est là que son propriétaire actuel, un grand collectionneur européen l'a acheté et ramené en Europe. Il l'a ensuite confié à la Carrozzeria Touring, atelier très réputé en Italie, pour effectuer une restauration complète qui va s'étaler sur plusieurs années. Comme on peut le voir dans le dossier photographique de la restauration, l'ensemble de la voiture a été revu. Cette Maserati est aujourd'hui superbe dans sa couleur verte avec sellerie beige clair du plus bel effet. De plus, elle est particulièrement rare : sur les 125 exemplaires de Spyder Ghibli produits d'avril 1969 à mai 1972, seuls 37 sont équipés du moteur 4,9 litres reliés à une boîte mécanique. Ce Spyder Ghibli constitue par conséquent une opportunité unique de faire l'acquisition d'une des Maserati de route les plus légendaires de l'histoire de la marque et de la grande épopée mondiale de l'automobile.

The Maserati factory has confirmed that the car presented is a 4.9-litre Spyder sold new with manual gearbox, air conditioning and wire wheels, which is an extremely rare and highly sought after configuration. On leaving the factory, liveried in "pervinca" blue with red upholstery, the car was delivered to the United States. Between 1992 and 2008, it belonged to a collector from Virginia, and it was from him that the current owner, an important European collector, acquired the car, returning it to Europe. He entrusted it to the highly renowned workshop in Italy, Carrozzeria Touring, to carry out a total restoration that took several years. As can be seen from the photographs in the file documenting this restoration, every part of the car was attended to. Today, this Maserati is superb, presented in green with light beige upholstery that looks stunning. Moreover, this is a particularly rare car : out of 125 examples of the Spyder Ghibli built between April 1969 and May 1972, just 37 were fitted with the 4.9-litre engine mated to a manual gearbox. This Spyder Ghibli therefore presents a unique opportunity to acquire one of the most legendary road-going Maserati models in the history of the marque – and the story of the automobile worldwide.

Titre de circulation allemand **German title**

Châssis n°198.040.5500278
Moteur n° 198.980.5500288
Carrosserie n° 198.040.5500261

- Moteur ("matching numbers") et jantes Rudge d'origine
- Restauration Paul Russell
- Superbe sellerie d'origine
- Modèle emblématique

- Original matching numbers engine and Rudge wheels*
- Paul Russell restoration*
- Superb original upholstery*
- Legendary model*

1 200 000 –
1 300 000 €

Vendue neuve avec des jantes Rudge, restaurée par Paul Russell / *Sold new with Rudge wheels, restored by Paul Russell*

1955 MERCEDES BENZ 300 SL "PAPILLON"

Châssis tubulaire, moteur six-cylindres à injection directe, carter sec, freins ailetés Alfin, roues indépendantes, carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Les meilleurs ingénieurs de Mercedes se sont penchés sur son berceau et, merveilleuse trouvaille, les ailes "papillon" qui vont lui donner son nom ne sont pas un subterfuge esthétique : elles sont dues à la structure du châssis, qui monte sur les côtés pour assurer la meilleure rigidité possible. Ce qui était une contrainte se transforme en une des caractéristiques qui vont faire de cette voiture une légende. Elle le mérite et les amateurs ne vont pas s'y tromper. Ainsi, après sa présentation en 1954 au Salon de New York, la liste des acheteurs de la nouvelle Mercedes est un véritable "Who's who" des célébrités de l'époque : Pablo Picasso, le Shah d'Iran, le prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, le roi Hussein de Jordanie... sans parler de passionnés d'automobile comme Luigi Chinetti ou Briggs Cunningham.

Tubular chassis, six-cylinder engine with direct injection, dry sump, finned Alfin brakes, independent suspension and streamlined body, the Mercedes 300 SL was shaped by the race track. The top engineers at Mercedes had worked on its structure and, a marvellous discovery, the « butterfly » wings that gave the car its name were not just for show – they were the result of the chassis construction, which ran high up the sides to maximise its strength. What started as a constraint became one of the features that made this car an icon. This was well deserved and the fans weren't let down. After it was unveiled in 1954 at the New York Motor Show, the names of buyers of the new Mercedes read like a veritable « Who's Who » of celebrities of the day: Pablo Picasso, the Shah of Iran, Prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, King Hussein of Jordan... without even mentioning motoring enthusiasts such as Luigi Chinetti and Briggs Cunningham.

En 1956, il faut débourser 5,4 millions de francs pour une 300 SL, contre 1,6 million pour une Porsche 356 1600 Super. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route. A l'époque, rares sont celles qui dépassent 230 km/h en toute sécurité et qui passent de 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes. Ce qui fera dire au magazine Auto Sport : "La ligne de la 300 SL est fabuleuse et ses performances presque incroyables", exemple parmi tant d'autres des propos dithyrambiques ayant accompagné l'arrivée de la 300 SL sur les routes d'Europe et des États-Unis.

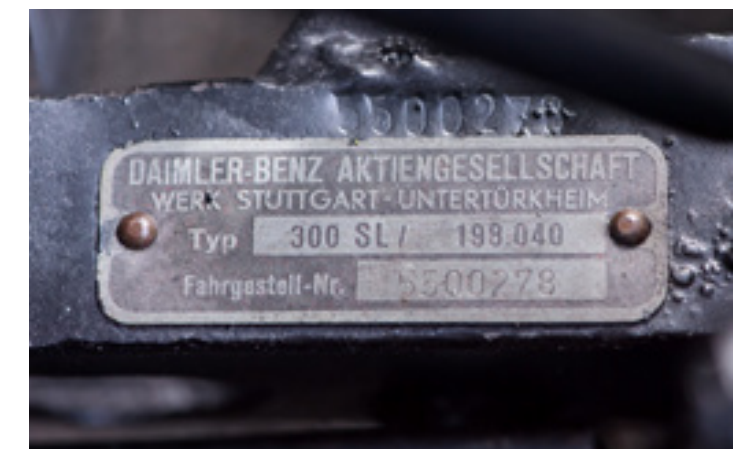
In 1956, a 300 SL would set you back 5.4 million francs, against 1.6 million francs for a Porsche 356 1600 Super. As for performance, the 300 SL totally dominated the road. It was rare, at that time, to find a car that could exceed 230 km/h safely and could cover 0 to 100km/h in under 9 seconds. The magazine 'Autosport' wrote : « The appearance of the 300 SL is fabulous and its performance is almost incredible. » This was one example amongst many rave reviews that accompanied the arrival of the 300 SL on the roads of Europe and America.





Sortie d'usine le 30 avril 1955, cette la Mercedes 300 SL "papillon" que nous présentons était à l'origine de teinte rouge (DB534) avec sellerie en cuir noir. Elle a passé la première partie de sa vie aux États-Unis, passant successivement entre les mains de John Harkness (Massachusetts) et Donald Koleman (Massachusetts) avant de revenir en Europe au sein de la collection Mannheimer, à Zurich. Dans les années 1990, elle a rejoint la collection de M. Ebel, en Allemagne, avant d'être achetée après sa mort, il y a une douzaine d'années par l'actuel propriétaire. Lors de son séjour Outre-Atlantique, elle a bénéficié à la fin des années 1970 d'une restauration complète dans les ateliers de Paul Russell. Rappelons que ceux-ci font partie des meilleurs du genre, Paul Russell étant un passionné aussi érudit que talentueux, qui se soucie que les voitures qui sortent de chez lui non seulement soient belles et conformes à leurs spécifications d'origine, mais qu'en plus elles fonctionnent parfaitement bien. D'ailleurs, la qualité de cette remise en état apparaît par son excellente résistance au temps et, aujourd'hui, la voiture est encore superbe. La teinte gris métallisé qui a été choisie lui sied à merveille et elle présente son accueillante sellerie d'origine en cuir noir (code 953), particulièrement bien préservée et dont la patine lui évite l'aspect trop neuf dont souffrent parfois les restaurations. Cette voiture comporte sa mécanique d'origine, son moteur ("matching numbers"), ainsi que ses désirables jantes Rudge à fixation centrale avec lesquelles elle fut livrée neuve. D'allure sobre et saine avec sa mécanique d'origine, visiblement bien préservée et méticuleusement soignée, cette 300 SL fait très certainement partie des exemplaires les plus attractifs disponibles aujourd'hui sur le marché.

The Mercedes 300 SL Gullwing in the sale left the factory on 30 April 1955, originally red (DB534) with black leather interior. It spent the first part of its life in the United States, passing from the ownership of John Harkness to Donald Koleman, both from Massachusetts, before returning to Europe and into the Mannheimer Collection in Zurich. During the 1990s it joined the collection of a Mr Ebel, in Germany, and following his death, it was sold to the current owner some twelve years ago. During its stay in the US, it benefitted from a thorough restoration towards the end of the 1970s in Paul Russell's workshop. It must be remembered that these people are amongst the best in their field, and Russell is a knowledgeable and talented enthusiast, who goes to great lengths to ensure that cars leaving his workshop not only look stunning and conform to the original but are also in perfect driving condition. Furthermore, the quality of this restoration is evident from how well it has resisted the passing of time. Today, the car is still superb and the metallic grey tint suits the car perfectly. It retains its original black leather upholstery (code 953) that is particularly well preserved, with a patina that prevents it from looking too new, which some restorations can suffer from. Mechanically, the car is original, with the original engine (matching numbers) as well as the desirable Rudge centre-lock wheels that came with the car when new. Visibly well preserved and meticulously maintained, complete with its original engine, this 300 SL is certainly one of the most attractive examples on the market today.







153

Titre de circulation US
Dédouané en UE
US title
Customs cleared for EU

Châssis n° 83956

- Excellente condition
- Équipements et options exclusifs
- Même modèle que celui de James Dean !

- *In excellent condition*
- *Well equipped with exclusive options*
- *Famous James Dean model*

230 000 – 280 000 €

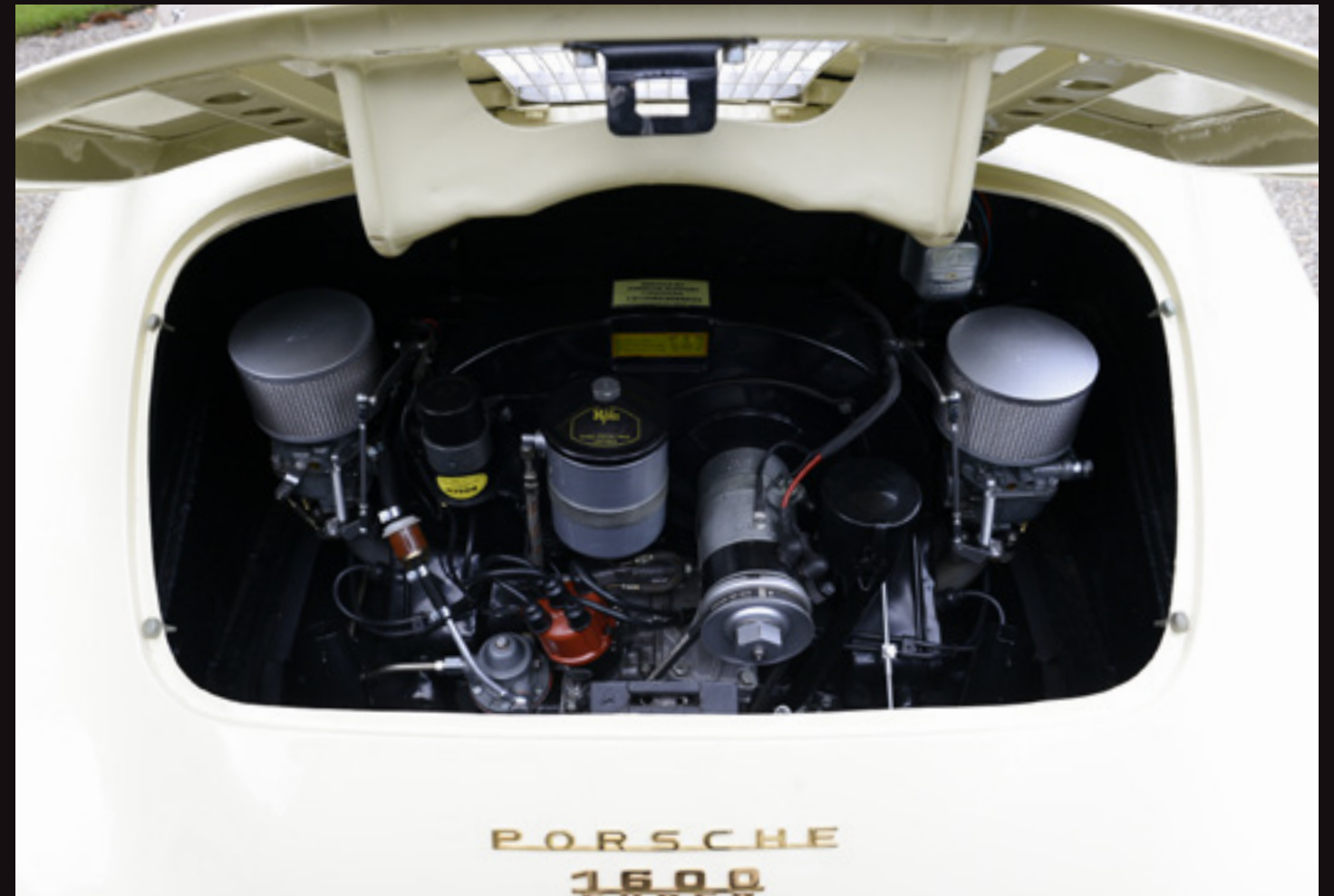
1958 PORSCHE 356 A SPEEDSTER

Cet exemplaire, qui fait partie de la dernière génération de Speedster, a été vendu neuf en Californie. Il est considéré comme une « année-modèle » 1958, mais sa première immatriculation date de 1957. Au début des années 1960, la voiture a appartenu à l'un des propriétaires du spécialiste Porsche d'Oakland, Martin Johnson. Elle est ensuite restée inutilisée pendant une quinzaine d'années, avant d'être acquise dans le début des années 1980 par un autre spécialiste Porsche, californien lui aussi, qui l'a utilisée régulièrement avant d'entamer une profonde restauration en 2003. Il l'a ensuite revendue à Pebble Beach aux alentours de 2006. Cinq ans plus tard, son actuel propriétaire, un pilote respecté, en a fait l'acquisition.

En 2014, un nouveau moteur 1600 Super a été installé, identique à la monte d'origine, travail effectué par les respectés établissements Inzinger Porsche, en Hollande. A cette occasion, le système électrique a été converti en 12 volts, de nouvelles roues chaussées de pneus Michelin XWX ont été installées ainsi que des amortisseurs Bilstein. La voiture se présente aujourd'hui dans un excellent état avec une carrosserie peinte dans une couleur ivoire, très proche de celle d'origine. L'intérieur en cuir est lui aussi en très bel état, la capote refaite et les chromes sont superbes. Voilà l'opportunité d'acquérir un somptueux Speedster, qui bénéficie de nombreux équipements optionnels.

This example is part of the last generation of 356 A Speedsters and was sold new in California. Though its model year is 1958, its first registration dates from 1957. In the early 1960s, the car belonged to one of the owners of the Porsche specialist in Oakland, Martin Johnson. It was then left unused for about 15 years, before being acquired in the early 1980s by another Porsche specialist, from California too, who used it regularly before starting an extensive restoration project in 2003. He sold it in Pebble Beach, around 2006. Five years later, the current owner, a well respected driver, made the acquisition.

In 2014, a new 1600 Super engine was installed, identical to the original, with the work done by much respected garage "Inzinger Porsche", in Holland. On this occasion, the electrical system was converted to 12 volts, new wheels were fitted with Michelin XWX tyres, and Bilstein shocks were put in. The car is in excellent condition today, with a body painted in ivory color, very close to the original one. The leather interior is also in very good condition, the hood has been redone and the chrome is superb. This is an opportunity to acquire a lavish Speedster, which has been fitted with many additional optional items.





154

**Titre de circulation italien
Italian title**

Châssis n° 154 686
Moteur de remplacement
de 1962 n° POS 8144 de
Porsche Salzburg

- Historique unique
- Restauration de qualité
- Cabriolet recherché

- *Unique history*
- *Quality restoration*
- *Sought-after convertible*

140 000 – 200 000 €

1961 PORSCHE 356 B SUPER 1600 T6 CABRIOLET WIENER GENDARMERIE

Cette somptueuse Porsche 356 A T6 Super Cabriolet fut vendue neuve par le centre Porsche de Salzburg et fut immatriculée pour la première fois en 1961 par la Gendarmerie-Zentralkommando à Vienne, Herrengasse 7, comme indiqué sur le titre de circulation d'origine du véhicule. Le moteur original P89 222 fut enlevé le 14 juin 1962 par Porsche à Salzburg et remplacé par un moteur de type 616/2 (comme l'original) portant le numéro POS 8144.

Le véhicule fut attribué au département de la Gendarmerie de Eisenstadt où il resta jusqu'en 1971, quand il fut alors mis en vente. Il trouva son premier acheteur privé en 1972. Puis, deux autres propriétaires de la région de Vienne acquirent la voiture avant qu'en 1975 elle soit exportée au Royaume-Uni, où, en 2011, alors fin prête pour une restauration son actuel propriétaire l'acheta et l'exporta à Milan en 2011.

La voiture fut démontée et une restauration complète fut entreprise. Sous la peinture rouge, des traces de la peinture d'origine, sont apparues. Celle-ci était un blanc (Glasurit Polizei L 280) et non ivoire. S'ensuivit une restauration de deux ans et la reconstruction de la voiture de la police de Vienne se termina à la fin de l'année 2013. L'autoradio de Police d'origine n'existe plus mais une radio militaire similaire équipe à présent la voiture.

Il est connu que les forces de police hollandaises possédèrent environ 5 de ces voitures et que les autrichiens en utilisèrent 2 ou 3. De fait, la probabilité d'en trouver un autre exemplaire est proche de 0. A ceci s'ajoutent les qualités et la fiabilité inhérentes d'un cabriolet Super 356 en faisant une voiture d'été idéale pour de nombreux rallyes et événements.

This gorgeous Porsche 356A T6 Super Cabriolet was sold new by Porsche Zentrum, Salzburg and first registered 1961 to Gendarmerie-Zentralkommando in Vienna, Herrengasse 7, as written in the original Fahrzeugs brief. The original engine P89 222 was taken out 14/6-1962 by Porsche in Salzburg and was replaced with another type 616/2 engine (same as original) with the number POS 8144.

It was assigned to the Gendarmerie department in Eisenstadt where it remained until 1971 when it was put up for sale. It was bought by its first private owner in 1972. The car had two owners in the Vienna area before being exported to the U.K.K in 1975, where, in 2011, the current owner bought it now ripe for restoration. The car was then exported to Milano, Italy. The car was taken apart and a total restoration started. Under the red paint traces of the original colour were found, it was not ivory but white (Glasurit Polizei L 280). A two years restoration followed the re-construction of the Vienna Police car was finished in late 2013. The original Police radio has not been sourced and a similar military radio was fitted at this time.

It is known that the Dutch Police Force had about 5 cars and the Austrian 2, maybe 3 so the opportunity of meeting another one is practically zero. This, in combination with the practicality and reliability that a 356 Super cabriolet provides, makes it a really perfect summer car and the perfect entry to many rallies and events.





155

Carte grise française
French title

Châssis n° 12104001928

- Très belle remise en état
- Modèle d'une extrême élégance
- « petite 300 SL »

- Beautiful restoration
- Extremely elegant car
- "Baby 300 SL"

80 000 – 110 000 €
Sans réserve /
No reserve

1960 MERCEDES BENZ 190 SL

La voiture que nous présentons, née six ans après la présentation du modèle en 1954, fait partie de la deuxième série de Mercedes 190 SL. Elle a bénéficié d'une remise en état de qualité, comme en témoignent les photos disponibles dans le dossier. La carrosserie a été mise à nu et repeinte dans la teinte DB180 gris Mercedes, avec compartiment moteur et coffre noir semi-brillant d'origine. L'intérieur a bénéficié du même traitement avec un intérieur cuir complètement refait et des moquettes grises intégralement neuves. Tous les joints ont été remplacés, ainsi que les baguettes d'aile, de seuils et de caisse. La mécanique a fait l'objet d'une réfection totale, avec remplacement des segments, joint de culasse, chaîne de distribution, volant-moteur, joints et membranes carburateurs (Solex d'origine), joints et membrane de la pompe à eau, détartrage des radiateurs moteur et chauffage, remplacement des conduites et colliers... L'allumage a été complètement revu, et le système électrique a aussi bénéficié des meilleurs soins : ampoules, dynamo, démarreur, moteur d'essuie-glace... La transmission et le train avant ont été vérifiés avec remplacement des joints spi, des roulements de roue, rotules et pivots. Une ligne d'échappement neuve, des pneus à flancs blancs, une montre et un autoradio Becker complètent cette remise en état.

Le propriétaire, un particulier passionné, achète tous les 10 ans une automobile à restaurer. Il réalise des prouesses de remise en état sur les voitures qu'il touche, tout comme son ami et voisin M. Souillac, par qui il est conseillé. M. Souillac, personnage emblématique, fondateur de l'ex-Musée automobile de Saint-Céré dans le Lot. C'est dans ce Musée que Pierre Destic, maire de la ville, confia en exposition la Porsche 935 K3 avec laquelle il courut les 24 Heures du Mans avec Hervé Poulain ! C'est dans cette même ville que vécut un certain Matthieu Lamoure ! Alors un Saint-Céréen qui confie à Artcurial Motorcars une automobile à vendre ne peut que recevoir un vibrant hommage !

The car that offer, manufactured six years after the unveiling of the model in 1954, is part of the second series of the Mercedes 190 SL. The car has benefitted from a comprehensive restoration as documented in photos in the folder. The body was stripped and repainted in the Mercedes color grey, coded DB180. The engine compartment and trunk were painted in the original black semi-gloss. The interior received the same level of treatment with a completely renewed leather interior and new grey carpet. All seals have been replaced, as has the trim on the wings, sills and body. The mechanicals were the subject of a complete overhaul: replacement of the rings, head gasket, timing chain, flywheel, seals and membranes of the carburetors (original Solex), gaskets and membrane of the water pump, scaling of the radiators, replacement of the pipes. The ignition system has been completely overhauled, and the electrical system also (bulbs, dynamo, starter motor, wiper motor). The transmission and front suspension were checked and oil seals, wheel bearings, joints and pivots replaced. A new exhaust system, whitewall tires, a clock and a Becker radio complete the restoration.

The owner, a passionate collector, buys a car to restore every 10 years. His restorations are beautifully done, like his friend and neighbour M. Souillac, whose suggestions he follows meticulously. Mr. Souillac, an iconic personality, is the founder of the erstwhile automobile Museum of Saint-Cere, in the Lot region. It is in this museum that Peter Destic, the mayor of the city, put on display the Porsche 935 K3 with which he competed in the 24 Hours of Le Mans with Hervé Poulain! It is in this same town that a certain Matthieu Lamoure used to live! Sure enough it is a St. Céréen who has entrusted Artcurial Motorcars with a car to sell as a perfect tribute to the auction house!



156

Carte grise française
French title

Châssis n°

11202312002858

Moteur n°

18998512000265

- Deuxième main
- Rare version 300 SE cabriolet
- Sortant d'une très belle restauration

- Two owners from new
- Rare 300 SE Cabriolet version
- Just out of a superb restoration

80 000 – 120 000 €

Même propriétaire de 1963 à 2004 / Same owner from 1963 to 2004

1963 MERCEDES BENZ 300 SE CABRIOLET

Présentée en 1961, la nouvelle gamme des coupés et cabriolets Mercedes grand tourisme lance un nouveau style, moderne et élégant. Au Salon de Genève 1962 le public découvre la 300 SE dotée d'un 6 cylindres 3 litres digne de son standing, complété par une suspension intégralement pneumatique et une finition encore plus soignée. En version cabriolet, sa production se limite à 708 exemplaires, ce qui en fait un modèle rare.

Cette 300 SE Cabriolet a été livrée neuve le 27 mars 1963 et immatriculée le 5 avril 1963 sous le n°847 HQ 34 par le premier propriétaire, Monsieur René Archimbeau (ostréiculteur) à Bouzigues dans l'Hérault. Il la gardera jusqu'à 2004, date à laquelle il la vend au propriétaire actuel, un grand collectionneur de Bentley et autres automobiles d'exception de la région normande, à travers une Maison française de ventes aux enchères. La voiture était alors entièrement d'origine, un peu fatiguée. Le propriétaire décide d'entreprendre une large restauration de la sellerie et de la capote (qui étaient irrécupérables et vraiment trop abîmées) chez les excellents professionnels Caribex à La Garenne Colombes ainsi qu'une peinture complète avec traitement des surfaces. La mécanique, quant à elle, a été revue par le mécanicien personnel de notre collectionneur. Elle sera accompagnée de son carnet d'entretien d'origine, son manuel et de la copie de la carte grise originale du premier propriétaire. La voiture se trouve aujourd'hui dans un superbe état à tous points de vue. Elle roule de manière fiable et optimale, dans un confort absolu, à la hauteur de l'excellence de la marque. De plus, avec son histoire exceptionnelle, elle représente une merveilleuse opportunité pour tout collectionneur.

Launched in 1961, the new range of coupes and convertibles from Mercedes-Benz ushered in a new style, both modern and stylish. At the Geneva Motor Show in 1962 the public discovered for the first time the 300 SE with a 3-liter 6-cylinder engine, worthy of its standing, complemented by full air suspension and an even neater finish. In convertible version, its production was limited to just 708 units, making it a very rare model.

This 300 SE Cabriolet was delivered new on March 27, 1963 and was registered by the first owner, René Archimbeau (oyster aquaculturists), in Bouzigues in the Hérault region of France, on April 5, 1963 as 847 HQ 34. He kept the car until 2004, and then sold it to the current owner, an important collector of Bentleys and other exceptional cars, from the Normandy region, through a French auction house. The car was in an entirely original state, though a little tired looking. The owner decided to undertake a range of detailed restorations of the upholstery and the hood (which were unrecoverable and really too damaged), done by the excellent workshop Caribex from La Garenne Colombes, plus a complete repaint with surface treatment. The mechanical part was overhauled by the collector's own mechanic. The car comes with its original service book, its manual and a copy of the registration document of the first owner. The car is now in a superb condition from all points of view. It drives reliably and beautifully, in absolute comfort, exemplifying the excellent values of the brand. Additionally, with its special history, the car represents a wonderful opportunity for any collector to have a really fine example of an elegant 60s convertible.



157

Carte grise française
French title

Châssis n° 51005
Moteur n° 51005

- Carrosserie probablement unique
- Modèle prestigieux
- Superbe restauration
- Même propriétaire depuis 1977

- *Probably a unique body style*
- *Prestigious model*
- *Superb restoration*
- *Same owner since 1977*

280 000 - 360 000 €
Sans réserve /
No reserve

1937 DELAGE D8-100 CABRIOLET QUATRE PORTES PAR LABOURDETTE

Achetée en 1977 lors d'une vente aux enchères à Fontenay-le-Comte par l'actuel propriétaire, cette imposante Delage D8 a fait l'objet d'une restauration complète dans les années 1980 chez les établissements Lecoq, qui étaient considérés à l'époque comme le nec plus ultra en la matière. Le châssis et la carrosserie ont été mis à nu et l'ensemble sellerie et capote a bénéficié d'une remise en état complète. Plus récemment, en avril 2010, le moteur a été refait dans les ateliers Auto Classique Touraine pour la somme de 13 500 €, avec démontage complet, alésage et surfacage du bloc, réfection de la ligne d'arbre et réglage, pose de pistons neufs, surfacage de la culasse, remplacement des guides et des soupapes, remontage. Les travaux de carrosserie et sellerie ayant été réalisés avec le plus grand soin, et grâce à un entretien méticuleux depuis, cette voiture est restée de très belle apparence, avec une peinture très bien préservée et des sièges et aménagements intérieurs impeccables. Elle est équipée d'une boîte présélective Cotal, qui rend la conduite très facile et agréable. Cette D8-100 est équipée d'une carrosserie tout à fait particulière: il s'agit d'un long et élégant cabriolet quatre portes réalisé par Labourdette, voiture probablement destinée aux parades comme en témoigne la barre de maintien placée derrière la banquette avant. Cette voiture est évoquée dans le numéro 69 de juin 1986 de la revue L'Automobiliste, dans un article sur ces modèles et sous la plume de François Jolly, excellent connaisseur des Delage: "Labourdette carrossa en cabriolet quatre portes le châssis n° 51005 de 1937: peut-être s'agit-il du même cabriolet quatre portes sur châssis D8-100 dont une photographie fut publiée — précisément en 1937 — dans la revue L'Équipement Automobile et l'Industrie Automobile, organe officiel de la Chambre nationale de la carrosserie. Peut-être y eut-il d'autres châssis D8-100 ou D8-120 habillés par ce même carrossier, mais cela n'est pas certain."

Purchased in 1977 at an auction in Fontenay-le-Comte by the current owner, this imposing Delage D8 has undergone a comprehensive restoration in the 1980s at Lecoq workshop, acknowledged to be the ultimate restorer at the time. The chassis and body were disassembled and the upholstery and the hood were completely redone. More recently, in April 2010, the engine was rebuilt in the workshops of Auto Classique Touraine for the sum of € 13,500, with complete disassembly, the engine was bored out and the block shaved, the camshafts were repaired, new pistons were installed, the cylinder head polished and the guides and valve assemblies were replaced too. The body work and upholstery have been carried out with the utmost of care, and thanks to meticulous maintenance this car has a very nice look, with well-preserved paint and impeccable seats and interior. The car features a Cotal pre-selector, making it a very easy and enjoyable drive.

This D8-100 is equipped with a very special body: a long and elegant four-door convertible made by Labourdette, a car that was probably designed for ceremonial parades as can be surmised from the handrail behind the front seats. This car is mentioned in issue 69 of the journal "L'Automobiliste" dated June 1986, in an article on these models, written by François Jolly, excellent Delage connoisseur: "Labourdette coachbuilt four-door cabriolet chassis No. 51005 from 1937: maybe the same four-door convertible on chassis D8-100 whose photo was published — specifically in 1937 — in the magazine "L'Équipement Automobile et l'Industrie Automobile", the official journal of the national association of coachbuilders. Maybe there were other chassis on the D8-100 or the D8-120 also bodied by the same coachbuilder, but this is not certain. "





Haut de gamme de la marque, la Delage D8 mise au point par l'ingénieur Michelat et présentée en 1934 a réussi à survivre à la fusion avec Delahaye sans perdre une once de son prestige. A cette époque, les difficultés de l'entreprise avaient en effet provoqué son rapprochement avec le constructeur de la rue du Banquier, grâce à l'homme d'affaires Walter Watney qui dirigeait la société Autex, concessionnaire pour des marques haut de gamme dont Delage. Cette fusion sauvait la marque, qui prenait alors le nom de "Société nouvelle des automobiles Delage". Elle allait avoir aussi des conséquences techniques liées au souci de rationaliser la production, et le huit-cylindres Delage adoptait des cotes de cylindres (80x107) identiques à celles des Delahaye 20 CV, avec deux cylindres de plus. Les D8-100 et 120 comportaient donc un moteur de 4 302 cm³, et conservaient les raffinements et la qualité de finition qui avaient bâti leur réputation. Plus que jamais, elles étaient à la hauteur de l'affirmation des publicités : "Comme un souffler léger dans la campagne, rapide et silencieuse elle passe..."

Rare et originale dans cette carrosserie, la présente Delage D8 est emblématique de la qualité et de l'élégance des carrosseries françaises de cette époque, sur un des châssis les plus prestigieux des années 1930. Elle a en plus l'avantage de n'avoir connu qu'un seul propriétaire depuis plus de 45 ans, et d'avoir bénéficié d'une restauration de grande qualité qui a magnifiquement résisté au temps.

The flagship of the Delage range, the D8 was developed by engineer Michelat and launched in 1934, and survived the merger with Delahaye without losing an ounce of its prestige. At that time, the difficulties that Delage faced and thanks to Walter Watney, a businessman who ran Autex, a dealer for top-end brands including Delage, the two companies merged and saved the brand, taking on the new name of "Société nouvelle des automobiles Delage". The technical consequences of this merger was the rationalization of production, with the eight-cylinder Delage adopting the cylinders dimensions (80mm x 107mm), identical to those of the Delahaye 20hp, but with two more cylinders. Thus the D8-100 and 120 both had an engine displacement of 4302cc, preserving the refinement and the quality of finish that had, in the first place, built up the brands reputation. More than ever, these cars epitomized the Delage ad: "Like a light wind in the countryside, a Delage passes by in silence and speed..."

Rare and original in this body style, this Delage D8 is emblematic of the quality and elegance of French coachwork from that period, based on one of the most prestigious chassis from the 1930s. Moreover it has the advantage of having had only one owner for more than 45 years, and having enjoyed a superb high quality restoration, has stood the test of time beautifully.



158

Carte grise française
French title

Châssis n° 6748714

Moteur n° 239914

- Unique Roadster Imperial par Pourtout connu
- Ligne extrêmement racée et élégante
- Candidate pour les concours prestigieux

- Unique Roadster Imperial par Pourtout known*
- Superb elegant draw*
- Candidate for prestigious concours*

280 000 – 340 000 €

Modèle unique / *One-off*

1939 IMPERIAL CHRYSLER C 23 ROADSTER PAR MARCEL POURTOUT

Né le 12 février 1894, Marcel Pourtout crée la Carrosserie Pourtout à Bougival en 1925 après quelques années d'apprentissage comme bourrelier chez différents carrossiers. Par la qualité de ses réalisations, il se tisse rapidement une clientèle aisée et fidèle de bijoutiers joailliers parisiens qui passaient devant l'usine au retour de l'escapade dominicale au golf de Saint Germain en Laye. En 1927 il rencontre le concessionnaire Darl'mat qui lui confiera la réalisation de nombreuses Peugeot et Panhard. Fin 1928 Pourtout a déjà réalisé 459 voitures. En 1930 Pourtout carrosse sa première Chrysler, un faux cabriolet pour la famille de Georges Clémenceau. En 1931 il se voit confier de nombreuses carrosseries (Hotchkiss, Delage, Lorraine, Chrysler) par le négociant de Corvaia, sis au 154 avenue de Malakoff dans le 16e arrondissement, dont un roadster et un coach Hotchkiss présentés au Salon 1932. En 1933, il s'associe avec Georges Paulin, dessinateur de génie qui crée les fameuses « Eclipse », coupés à toit rétractable. En 1937, à la demande de Darl'mat, Paulin dessine et Pourtout réalise la fameuse 302/402 Darl'mat, voiture de sport aérodynamique, dont 115 exemplaires, cabriolets, coupés, roadsters, seront produits.

Born on February 12th 1894, Marcel Pourtout established the Carrosserie Pourtout in Bougival in 1925 after having spent his years of study as saddler with different car designers. The high quality of his makings quickly brought him a wealthy and regular clientele made of Parisian jewellers who drove along the warehouse on their way back from their Sunday rides to the Golf of Saint Germain en Laye. In 1927, he met the car dealer Darl'mat who entrusted him with the bodywork of a lot of Peugeot and Panhard. In the end of 1928, Pourtout had already designed 459 cars. In 1930, Pourtout designed his first Chrysler, a false convertible, for the family of Georges Clémenceau. In 1931, he was entrusted with a lot of bodywork (Hotchkiss, Delage, Lorraine, Chrysler) by the Corvaia dealer, established 154 avenue de Malakoff in the 16e district of Paris. Among all, he designed a roadster and a coach from Hotchkiss, both featured to the 1932 Salon. In 1933, he formed a partnership with Georges Paulin, a genius drawer who created the well known « Eclipse », a coupé with a fully retractable roof.

Trois roadsters ont terminés 2e, 3e et 5e de leur catégorie aux 24H du Mans 1937. C'est au volant d'un roadster 402 que Charles de Cortanze finira 1er de sa catégorie au 24H du Mans 1938. En 1937 le coupé a remporté le 1er prix du concours d'Elégance de Deauville. 1938 et 1939 seront les années fastes de Pourtout, grâce à de magnifiques voitures aux lignes aérodynamiques et épurées dessinées par Georges Paulin, avec notamment de nombreuses Delahaye cabriolet ou roadster, la Delage D8-120S Aero de M.Delage, 1er prix du concours d'élégance de Pebble beach en 2005 et du Louis Vuitton Classic Award, la Bentley « Embiricos » 1er prix du concours d'élégance de Pebble beach en 2009 pour ne citer qu'elles.

La Carrosserie Pourtout existe toujours, est installée à Reuil Malmaison où le fils de Claude Pourtout, Olivier, est Carrossier Réparateur.

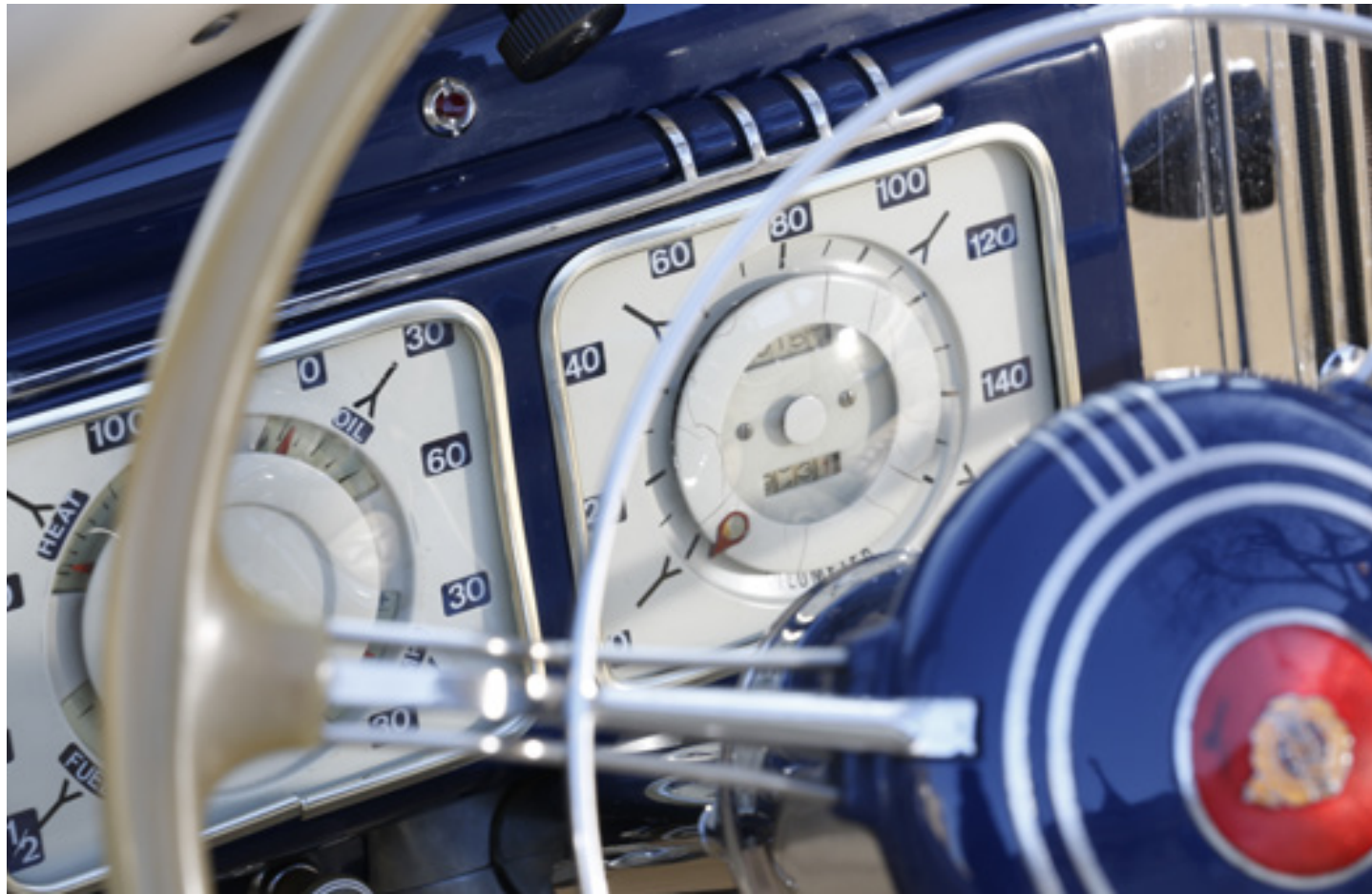
Après 90 années de succès et de difficultés, le nom Carrosserie Pourtout est toujours vivant. Merci à Bruno Martin, gendre de Claude Martin, auteur du livre sur Pourtout, bientôt sous presse pour son aide précieuse.

La voiture proposée est une Imperial qui désigne la série haut de gamme de Chrysler. Si elles sont, du point de vue technique, équipements et finitions, comparables aux Cadillac, Packard et autres Lincoln, mais elles leur sont supérieures par certains aspects novateurs. Celle-ci a été carrossée en 1939 en roadster 2 places à sièges séparés. La famille nous a confirmé que dans leurs registres, 13 cabriolets Chrysler ont été commandés depuis la création de la société, 10 furent livrés et 3 non terminés car réquisitionnés par les allemands en 1940.

In 1937, as claimed by Darl'mat, Paulin drew and Pourtout manufactured the famous 302/402 Darl'mat, an aerodynamic sports car of produced in only 115 samples - coupé, convertible or roadster. Three of these roadsters held the second, third and fifth ranks of their respective categories to the 24H du Mans 1937. Charles de Cortanze finished first of his category to the 24H du Mans 1938 driving a 402 roadster. In 1937, the coupe won the first price of the Deauville concours d'Elégance. 1938 and 1939 were the splendid years of Pourtout, thanks to gorgeous cars with pure and aerodynamic lines drawn by Georges Paulin such as, among others, Delahaye convertibles or roadsters, M.Delage's D8-120S Aero (1st price to both the 2005 Pebble beach concours d'elegance and the Louis Vuitton Classic Award), and the « Embiricos » Beniley (1st price to the 2009 Pebble beach concours d'elegance).

vvThe Carrosserie Pourtout is still in service in Rueil Malmaison where the son of Claude Pourtout works as coachbuilder and designer. After ninety years of success and some troubles, the famous name Carrosserie Pourtout is still alive. We are grateful to Bruno Martin, the son-in-law of Claude Martin, in the process of writing a book about Pourtout to be published and offered his precious help.

The car featured by Artcurial is an Imperial 8, Chrysler's top of the range. The technique, the fit and the finish of the Imperial can be compared to those offered by Cadillac, Packard and Lincoln. Some innovations make the Imperial very superior. It was bodied in 1939 as a 2-place roadster with separate seats.



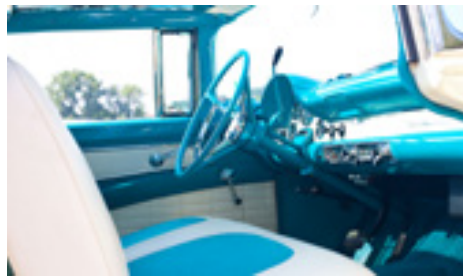
Mais pendant la fin des années 30' un accord douanier entra en vigueur qui favorisait l'entrée sur le territoire français de châssis nus de marques américaines et en contrepartie, l'importation de produits de luxe outre atlantique était facilitée. Ces châssis étaient habillés par de grands carrossiers français en cabriolet 5 places le plus souvent et parfois en coupé. Ainsi Pourtout réalisa quelques cabriolets Graham Paige dont celle qui servit au général De Lattre de Tassigny pour le défilé de la libération de Marseille. Notre automobile, une Imperial 8 de 4880 cm3 à 8 cylindres en ligne à soupapes latérales, et boîte de vitesses à 3 rapports et double surmultiplication « Dual power », et a donc été livrée en châssis.

Le carrossier conserva la calandre et le dessus du capot et ses chromes latéraux, les feux arrière, les pare chocs et le tableau de bord de l'Imperial. La cloison par feu en tôle d'acier emboutie a été découpée sur ses côtés pour laisser place aux renforts structureaux des pieds de caisses du châssis, le tout formant un nouvel auvent. Les phares encastrés dans les ailes des modèles 1939 n'ont pas été retenus au profit de plus élégants phares profilés du modèle précédent. La voiture fut achetée par le propriétaire actuel en 1990 dans une vente aux enchères de maître Osenat en 1990. Elle était complète mais était à remettre en route. Elle fut confiée au garage Houdayer à Nanterre pour une restauration totale dans les règles de l'art et ce depuis le châssis. Un dossier complet de factures et de photos accompagne cette automobile. Il est amusant de voir qu'elle fut restaurée à moins de 800 m des ateliers Pourtout. La réalisation de qualité de ce roadster demeure après la rénovation imposée par 50 ans d'existence. D'un grand raffinement, tout fonctionne à bord et la voiture est un régal à conduire. Un petit coussin transversal et interchangeable se loge derrière les dossiers. Cette candidate pour les concours d'élégance prestigieux n'a jamais quitté la France, n'a jamais été en vente depuis son acquisition en 1990 et l'influence de Paulin est visible sur les lignes tendues de cette Imperial.

According to the Pourtout family, from the incorporation of the company only 13 Chrysler convertibles were ordered, 10 were delivered and 3 unfinished due to the 1940 requisitioning of the Germans. In the late 30's, the implementation of a new custom agreement between France and the US encouraged the admissions of American chassis against substantial ease on the importation of French luxury products. The American chassis were thus equipped by famous French car designers, mostly as 5-seat convertibles, sometimes as coupé. In these conditions, Pourtout manufactured a few Graham Paige convertibles, such as the one used by the General De Lattre de Tassigny for the procession organised when Marseille was freed.

Our car, an Imperial 8 of 4880 cm3 with an 8 cylinder-in-line side valve engine, and a three speed and double overdrive « Dual power » transmission, was delivered as a chassis. From the Imperial, the car designer kept the grille, the top of the bonnet, the backlights, the bumper and the dashboard. The firewall in pressed steel plate was cut on the sides to unveil the structural reinforcements of the body pillars on the chassis, thus forming a new firewall. Initially embedded in the wings of the 1939 pattern, the lights were replaced by the elegant profiled lights from the precedent model. The car was purchased by the current owner during the 1990 auction organised by Osenat auction house. Complete but long left aside, the total overhaul from the chassis was made by the Garage Houdayer in Nanterre accordingly to the rules of art and. The thorough file with invoices and pictures come with the car. Ironically, the car was restored less the 800 meters from the Ateliers Pourtout. The quality of the original manufacture remains after the renovation necessitated by a 50 years life. This very refined car, of which each part perfectly works, is a real pleasure to drive. A small transversal and amovible cushion leans behind the seatbacks. This perfect candidate for the most prestigious concours d'élégance never left France, but was ignored by the market from its purchase in 1990. The taut lines of this Imperial embody the everlasting influence of Paulin.





159

Titre de circulation USA
Dédouanée en UE
US title
EU customs cleared

Châssis n° M6UW133268

- Certainement le plus beau modèle de Ford Crown Victoria
- Exemplaire en superbe état
- D'une originalité absolue

- *Probably the most beautiful model Ford Crown Victoria*
- *Superb condition*
- *Absolute original*

100 000 – 130 000 €

1956 FORD CROWN VICTORIA

La Ford Crown Victoria est apparue en 1955. Cet exemplaire datant du millésime 1956 est une des rares déclinaisons « Glasstop skyliner ». Cette version du modèle bénéficiait en effet d'un toit partiellement recouvert de verre, ce qui lui confère un caractère exclusif. Il apparaît que seulement 603 voitures de ce type ont été construites. Elle est équipée du moteur V8 de 272 ci (4,4 litres), qui – détail sympathique – est affublé de cache-culbuteurs en aluminium peints en noir, comme sur les premières Ford Thunderbird. Elle a bénéficié d'une fabuleuse restauration, dont atteste l'état dans lequel elle se présente. Tant la mécanique, que la peinture ou la sellerie (jusqu'aux moquettes de coffre en parfait état) manifestent un état qui peut être qualifié de concours. La combinaison de couleurs, blanc et bleu turquoise est appliquée tant sur la carrosserie qu'à l'intérieur. Parmi les équipements, on notera la présence de l'air conditionné, des sièges électriques, d'une radio d'époque, mais aussi d'amusants phares additionnels, posés sur les ailes, orientables manuellement et de phares antibrouillard. La voiture dispose d'un titre de circulation américain et des documents d'importation pour l'Europe. Une manière de rouler en « américaine » avec une certaine originalité.

The Ford Crown Victoria appeared in 1955. This one dating from 1956 is one of few versions with the "Glasstop skyliner". This version of the model indeed featured a partially covered glass roof, giving it a very exclusive design and look. It seems that just 603 units of this type were ever built. It is powered by a 272 V8 engine (4.4-liters), which is decked out with its aluminum rockers cover painted black, like for the first Ford Thunderbird. The car received a fabulous restoration, certified by the condition in which it is presented. Mechanicals, paint and upholstery are in a state that can be described as concours, even the carpet in the boot area is in perfect condition. The color combination of turquoise blue and white is both on the body and the interior. Among the equipment we note the presence of air conditioning, electric seats, a vintage radio, and additional lamps on the wings, manually adjustable and fog lamps. The car has a US registration and is customs cleared in Europe. An original way of driving in Europe in the American way of life.



160

Titre de circulation US
Dédouanée en UE
US title
EU custom cleared

Châssis n° 375625
 Moteur n° 375625
 Carrosserie N° 177533

- Etat exceptionnel
- Matching numbers
- Candidate aux concours d'élégance

- *In exceptional condition*
- *Matching numbers*
- *A candidate for concours d'élégance*

75 000 – 85 000 €

1934 PACKARD COUPÉ SÉRIE 1101 / 718

C'est en 1924 que le moteur huit cylindres en ligne et des freins à tambour sur les quatre roues furent introduits sur le modèle haut de gamme Single Eight, mais dix ans plus tard, Packard était de plus en plus synonyme de confort, d'élégance et de raffinements mécaniques. Les gens fortunés se les arrachaient et pas moins de 20 dessins de carrosserie étaient offerts à la clientèle. Après une belle carrière aux USA, ce « Rumble seat coupe » franchit l'Atlantique en 1999 et fit l'objet d'une restauration complète depuis le châssis dans les règles de l'art par le propriétaire actuel entre 2001 et 2003. Elle est équipée du puissant 8 cylindres en ligne accouplé à une boîte à 3 rapports. Il est difficile de faire la liste des travaux effectués tant ils sont nombreux et de bonne qualité. Le moteur est entièrement refait à neuf ainsi que la boîte et l'embrayage. Réalésage en cote +0.30, surfacage, lignes d'arbres, soupapes, pistons, pompes, périphériques moteur, tout est refait à neuf. Les collecteurs ont été sablés et ré-émaillés, le radiateur et le réservoir également, tous les freins, les chromes les joints de carrosserie ainsi que le circuit électrique. Le différentiel a été re-fabriqués à l'identique. La sellerie refaite est conforme à l'origine ainsi que la peinture qui conserve sa combinaison élégante de couleurs bronze doré et bleu marine. Plus de 30 000 € ont été dépensés rien que pour la peinture. Une pompe à essence électrique a été installée afin de faciliter les démarrages. Ce rare modèle à double roue de secours, équipé de la trappe latérale pour ranger les clubs de golf et d'un « rumbleseat » a participé et remporté plusieurs concours d'élégance.

It was in 1924 that the in-line eight-cylinder engine and drum brakes on all four wheels were introduced for the top model Single Eight, but ten years later, Packard had increasingly become synonymous with comfort, elegance and mechanical refinement. Wealthy people were very fond of Packard and no less than 20 different body designs were on offer. After a successful life in the US, this "Rumble seat coupe", crossed the Atlantic in 1999 and was subject of a complete frame-up restoration by the current owner between 2001 and 2003. It is equipped with the powerful eight-cylinder engine, mated to a three-speed gearbox. The works carried out to a high standard are too numerous to list in full. The engine was completely overhauled as well as the gearbox and the clutch. Other work included re-boring the cylinders +0.30, resurfacing the head, camshafts, valves, pistons, pumps and various engine parts were all replaced with new components or rebuilt. The manifolds were sandblasted and re-enamelled, the radiator, fuel tank and brakes refurbished, and the chromework, coachwork seals and the electrical circuit have all been renewed. The differential has been re-manufactured to match the original. The upholstery has also been re-done to conform to the original and the paintwork retains its elegant two-tone livery of gold bronze and marine blue. More than € 30,000 were spent on the paint job alone. An electric fuel pump has been installed to facilitate starting. This rare model, with dual spare wheels, and equipped with a side hatch for storing golf clubs and a "Rumble Seat" participated in and has already won several concours d'élégance.



161

**Titre de circulation
Britannique
British title**

Châssis n° AM300/3/1396
Moteur n° DBA 1027

- Superbe combinaison de couleurs
- Modèle rare
- Conduite à gauche

- Nice color combination
- Rare model
- Left-hand drive

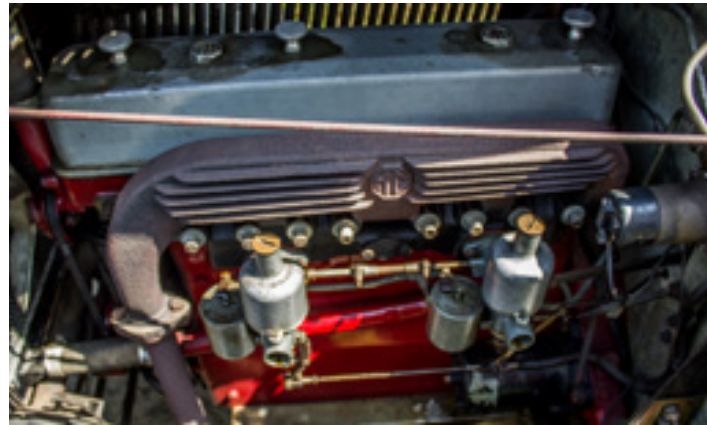
180 000 – 200 000 €

1957 ASTON MARTIN DB MK III COUPÉ

Cette Aston Martin a été délivrée neuve en 1957, à un certain R.W. Titus qui résidait aux USA. D'une très élégante teinte gris irisé, qui se marie à merveille avec son bel intérieur tendu de cuir marron, cette rare version conduite à gauche (qui figure en tant que DHC dans l'Aston Martin Register de 1963) a bénéficié d'une restauration complète en Angleterre. Équipée de son moteur d'origine ("matching numbers"), il s'agit d'un modèle à deux carburateurs doté de la boîte manuelle. Toute la mécanique a été restaurée chez L.T. Classic, à Londres et le moteur émet un bruit envoi. La carrosserie a bénéficié d'une peinture complète et les joints d'étanchéité ont été remplacés. A l'intérieur, la sellerie a été entièrement restaurée, les moquettes beige remplacées par des neuves et la combinaison des teintes ne manque pas de classe. Achetée en novembre 2012 par son actuel propriétaire, elle a depuis fait l'objet d'une réfection du boîtier de direction, d'une remise en état du frein de parking et les pneus ont été remplacés par des Michelin X qui demeurent très peu usés par le garage de la Poste au Vésinet. Le compteur kilométrique, qui affiche 68518 miles, devra faire l'objet d'une révision. Fabriquée à 550 exemplaires environ, et parmi les voitures les plus chères de son époque, elle était équipée d'un beau six cylindres en ligne 2,9 litres double arbre qui développait plus de 160 ch, de quoi approcher 200 km/h. Voiture homogène et portant un peu du parfum des Aston Martin de compétition, elle était considérée à l'époque comme une voiture de connaisseur. Elle le reste encore aujourd'hui.

This Aston Martin was delivered new in 1957, to a certain R.W. Titus who lived in the US. Presented in a very elegant shade of grey, a perfect complement to the brown leather interior, this rare left-hand drive version (included as a DHC in the 1963 Aston Martin Register) has benefitted from a thorough restoration in England. Equipped with its original engine (matching numbers), this is a twin carburettor model with manual gearbox. The car was restored mechanically by L.T. Classic in London and the engine makes an enthralling sound. The body has been repainted, and all the seals have been replaced. Inside, the upholstery has been beautifully renovated, and the beige carpets replaced with new ones, presenting a stylish combination of colours. Bought by the current owner in November 2012, the car has since had work carried out by the garage de la Poste in Vésinet to repair the steering box, overhaul the handbrake and fit Michelin X tyres that remain little used. The odometer, showing 68518 miles, needs to be serviced. With around 550 examples built, and one of the most expensive cars of its day, it was equipped with a wonderful 2.9-litre twin-cam straight-six engine that produced over 160 bhp and was capable of close to 200 km/h. A smooth car that retained a feel of the racing Aston Martins, it was considered at the time to be a connoisseur's car. It remains so today.





162

Titre de circulation britannique
English title

Châssis n° F.O. 625

- Le charme d'un coupé anglais d'avant-guerre
- Très bel état d'origine et entretien suivi
- Une « mini-Blue Train »

- *The charm of a British pre-war Coupé*
- *Very fine original condition and regular maintenance*
- *'Mini-Blue Train'*

75 000 – 85 000 €

Seulement trois exemplaires survivants / *One of only three surviving examples*

1932 MG MAGNA F2 « FOURSOME » COUPÉ

La MG F Magna a été produite pendant deux années seulement, en 1931 et 1932. Elle était équipée d'un petit six cylindres de 1 271 cm³ à arbre à cames en tête d'origine Wolseley. Ce modèle constituait alors une offre intermédiaire entre la Midget et la 18/80. Elle a été déclinée, comme cela était courant à l'époque, dans différentes formes de carrosserie. Le modèle présenté, dénommé « Foursome Coupé » a un charme particulier que lui confère sa carrosserie fermée associée au faible volume de la voiture. Surnommée le « Mini Blue Train », en référence à la célèbre Bentley. Il n'existe aujourd'hui que trois exemplaires survivants de cette rare version de la MG F.

Elle se présente dans un très bel état d'origine et fonctionne très bien. Elle offre une patine qui ne fait que renforcer son élégance. Le toit ouvrant, l'intérieur vert pomme sont en totale cohérence avec l'atmosphère qui se dégage de ce beau coupé, qui dispose de sièges arrière repliables. La voiture a parcouru peu de kilomètres depuis que son moteur a été refait, lequel prodigue une sonorité envoûtante. Elle dispose encore de son immatriculation d'époque, correspondant à son titre de circulation anglais.

Une sublime sculpture, l'attribut que l'on peut attribuer à cette séduisante MG.

The MG F Magna was made solely in 1931 and 1932. It was equipped with a small Wolseley 1271cc six-cylinder engine with overhead camshaft, and formed an intermediate option between the Midget and the 18/80. It was produced with various types of coachwork, as was common at the time; the charm of the present model, styled a "Foursome Coupé", is enhanced by the enclosed bodywork allied to the car's small volume. Just three examples of this rare version of the MG F – nicknamed the 'Mini Blue Train' – have survived.

It is in fine original condition, with patina that accentuates its elegant appearance, and is in splendid working order. The sunroof and apple-green interior, with its fold-down rear seats, are in perfect harmony with the aura of this handsome Coupé. The car has clocked up limited mileage since its beguilingly sonorous engine was restored, and retains its original number-plates, corresponding to its UK registration.

This is a truly seductive MG, perhaps best described as a 'sublime work of sculpture.'

163

Carte grise française
French title

Châssis n° B151 BL

Moteur n° R4 BJ

- Remarquable état d'origine
- Modèle intéressant
- Ligne sobre et élégante

- *Outstanding original condition*
- *Interesting model*
- *Sober and elegant design*

50 000 – 80 000 €
Sans réserve /
No reserve

1934 BENTLEY "DERBY" 3,5 L BERLINE PAR MANN EGERTON

Trouvée dans un château de la région de Châteauroux où elle coulait des jours tranquilles, oubliée de la société de consommation, cette élégante berline Bentley dégage un étrange parfum de mystère. Sur le pare-brise apparaît un autocollant "Officiel" ancien, laissant supposer que le propriétaire était un notable disposant de pouvoirs particuliers et, sur l'aile avant gauche, un œil attentif remarquera un impact de balle : vestige d'un tir perdu pendant la seconde Guerre Mondiale ? Résultat d'une dramatique tragédie sentimentale ? L'amateur peut laisser aller son imagination, porté par le charme des cuirs craquelés, de la peinture noire un peu passée habillant cette noble et discrète automobile que l'on devine disparaissant silencieusement dans le brouillard épais des routes de campagne...

Cette voiture correspond aux premiers modèles produits par Bentley sous la houlette de Rolls-Royce. Connue sous le nom de "Derby Bentley", car il était produit dans les usines Rolls de Derby, ce modèle dévoilé en 1933 recevait un six-cylindres 3,5 litres dérivé de celui des Rolls 20/25, dans une version plus puissante développant quelques 110 ch. Il affichait le confort et le raffinement habituel de la marque. La Bentley que nous présentons est équipée d'une carrosserie en aluminium fabriquée par Mann Egerton, carrossier également connu pour ses fabrications d'avions. Elle est en remarquable état d'origine et la mécanique tourne correctement. Elle devra tout de même faire l'objet d'une belle révision. L'intérieur et le tableau de bord sont complets. Cette voiture représente l'intéressante opportunité d'acquérir une Derby Bentley immatriculée depuis longtemps en France et préservée dans un état rare.

Found in a castle in the Châteauroux region where it had been forgotten by the consumer society, this elegant Bentley saloon exudes a strange scent of mystery. On the windshield an « Official » sticker appears suggesting that the owner was someone important, with special powers, and on the left front fender, a careful eye will notice a bullet hole: the remnants of a World War II stray bullet? The result of a romantic tragedy perhaps? The enthusiast can let his imagination run wild, carried away by the charm of cracked leather, faded black paint on a noble but discreet automobile that one can imagine disappearing silently into foggy country roads... This car is one of the very first Bentleys produced by the company when it came under the control of Rolls-Royce. This "Derby" Bentley (as it was produced in the Rolls-Royce factory at Derby) is from the model range that was unveiled in 1933, receiving a six-cylinder 3.5-liter derivative of Rolls' 20/25HP, but in a more powerful version, developing 110bhp. The usual comfort and refinement of the brand was of course maintained, with Bentley receiving the sobriquet of "the silent sports car". The Bentley we are offering is equipped with an aluminum body made by Mann Egerton, a coachbuilder also known for its aircraft manufacturing capabilities. It is in a remarkably original condition and mechanicals are performing perfectly well, but, it will still need an overhaul. The interior and the dashboard are complete. This car represents an interesting opportunity to acquire a Derby Bentley, which has been registered in France for a long time, and preserved in a rare state of original condition.

Titre de circulation anglais
English title

Châssis n° 43171

Moteur n° 63

- Une des Bugatti les plus désirables
- Utilisée par Malcolm Campbell au TT 1928
- « Matching body and numbers »
- Rarissime dans cet état et avec cet historique

- *One of the most desirable Bugatti models*
- *Used by Malcolm Campbell in the TT 1928*
- *Matching numbers and body*
- *Extremely rare in this condition and with this history*

2 000 000 – 3 000 000 €

Ex-Malcolm Campbell au Tourist Trophy 1928 – ex-WM Faulkner Six Heures d'Essex

1927 BUGATTI TYPE 43 GRAND SPORT 3/4 PLACES

Lorsque Bugatti présente en mars 1927 à la presse son nouveau modèle 2,3 litres Grand Sport, il affiche des performances avec lesquelles aucune voiture ne peut rivaliser. Ce brillant torpédo comporte un châssis spécial de 2,97 m d'empattement, cintré comme celui d'une Bugatti Grand Prix et doté du moteur de la Type 35B sortie en septembre 1926. La vente des premières Type 43 est contemporaine des premières et rares Type 35B et, de 1927 à 1930, exactement 160 exemplaires sortent des ateliers. Parmi les premières voitures produites, en mars 1927, quatre exemplaires sont commandés par l'agent londonien, le Colonel Sorel, pour son magasin d'exposition "Bugatti Automobiles" de Brixton Road, à Londres. La revue "The Autocar" du 18 mars 1927 laisse entendre que "Bugatti va proposer à la clientèle une vraie voiture de sport, équipée enfin d'un compresseur, équipement réservé jusqu'alors aux seules voitures de course ! La voiture est une évolution des modèles qui ont remporté la Targa Florio en 1926." Dans son article, le journaliste anglais confie revenir de Molsheim où Ettore Bugatti l'a emmené pour un essai dans la campagne alsacienne. Le "Patron" a arrêté le moteur, enclenché la quatrième et actionné le démarreur... La voiture s'est alors mise à accélérer rapidement jusqu'à 140 km/h, sans changer de vitesse. L'essai s'est poursuivi au pied des montagnes vosgiennes, en empruntant parfois des chemins peu carrossables sur lesquels la suspension a montré toutes ses qualités. Cet article est dû sans doute au journaliste WF Bradley, correspondant européen de la revue et futur biographe d'Ettore Bugatti.

When Bugatti presented its new 2.3-litre Grand Sport model to the press in March 1927, it boasted performance no other car could match. This brilliant torpedo-bodied car had a special chassis with a 2.97 m wheelbase, curved like the Grand Prix Bugattis, and with the Type 35B engine. Sales of the first Type 43s were contemporary with the rare, early Type 35B model, and between 1927 and 1930, exactly 160 examples left the workshops. Amongst the first cars produced, in March 1927, were four examples ordered by the London agent, Colonel Sorel, for his showroom « Bugatti Automobiles » on the Brixton Road in London. « The Autocar » on 18 March 1927 suggested that « Bugatti will offer its clientèle a genuine Sports car, fitted with a supercharger – equipment reserved for racing cars until now ! The car is an evolution of the model that won the Targa Florio in 1926 ». In his article, the English journalist revealed that he had travelled to Molsheim where Ettore Bugatti had taken him for a test drive in the Alsace countryside. « Le Patron » stopped the engine, engaged fourth gear and pressed the starter...The car proceeded to accelerate rapidly to 140 km/h, without a change of gear. The test drive continued through the foothills of the Vosges mountains, crossing scarcely passable roads that showed all the qualities of the suspension. This article is believed to have been written by the journalist WF Bradley, the magazine's European correspondent and Ettore Bugatti's future biographer.

LA PRODUCTION DES TYPE 43

En décembre 1926, les premiers moteurs sortent de l'atelier de montage et sept voitures sont assemblées avant la fin de l'année. La production atteint au printemps 1927 un rythme de 7 à 10 voitures par mois et, à la fin de l'année, 80 voitures sont sur la route, soit déjà la moitié de la production totale. En 1928, plus de 60 exemplaires sont fabriqués, les 15 derniers sortant des ateliers avant avril 1929. La commercialisation ne se fera pas de façon aussi linéaire et de nombreux exemplaires invendus encombreront les ateliers de l'usine à partir de 1930. Mais, au début de 1927, le modèle se vend très bien.

LES TARIFS

Le prix de vente des Type 43 est très élevé, mais ne correspond jamais à celui qu'affiche le catalogue, soit 165 000 francs. Ainsi, en 1927, les Type 43 GS sont livrés au magasin de Paris pour 107 500 francs l'unité, le représentant de New York déboursant quant à lui 115 484 francs. Pour le dépôt de Brixton road, le prix est de 82 280 francs et tombe même à 76 266 francs début 1928, alors que l'agent italien verse 90 000 francs et un client français privé 97 500 francs.

LIVRAISONS D'USINE

La voiture que nous proposons, châssis 43171, est notée dans le Registre mensuel de vente : « 28/1. W. Sorel. G. S. 43171. 63. 11.4.28 » Les voitures châssis 43168 à 43171 sont toutes indiquées "W. Sorel 28/1", les chiffres correspondant sans doute à la date de commande. Pour ces mêmes voitures, les facturations sont notées en date du 27/04/1928. Pour déterminer si la Bugatti châssis 43171 correspond à celle du capitaine Malcolm Campbell au Tourist Trophy du 18 août 1928, comme l'indiquent les historiens anglais, il convient de dresser la liste des Bugatti Type 43 livrées en Grande-Bretagne avant cette date, d'étudier leur histoire, puis d'éliminer celles qui sont déjà attribuées à un propriétaire ou qui ne sont pas disponibles.

LES BUGATTI TYPE 43 LIVREES EN ANGLETERRE EN 1927-1928

Le marché anglais des Bugatti est très actif depuis le début des années 1920, et la concession du colonel Sorel à Brixton Road couvre un vaste marché qui s'étend jusqu'à l'Australie. Le châssis 43169 sera livré Outre-Manche en janvier 1928. De très nombreuses voitures de la marque s'alignent déjà sur les circuits anglais où les compétitions sur route ouverte ont été interdites peu de temps après la course Paris-Madrid de 1903. C'est ainsi que Brooklands, premier circuit au monde doté d'un anneau de vitesse, est construit en 1907.

© Archives P-Y Laugier



PRODUCTION OF THE TYPE 43

In December 1926, the first engines left the assembly workshop and seven cars were built before the end of the year. By the spring of 1927, production had settled at 7 – 10 cars a month, with some 80 cars – half the total production - on the road by the end of 1927. In 1928, over 60 examples were built, with the last 15 leaving the workshop before April 1929. The sales did not follow such a straight line, with unsold examples taking up space in the factory workshops from 1930. However, the model sold very well, early in 1927.

THE PRICES

The sale price of the Type 43 was very high, although it never corresponded to the listed price in the catalogue of 165 000 francs. In 1927, examples of the Type 43 GS were delivered to the Paris showroom for 107 500 francs each, and the cost to the New York dealer was 115 484 francs. For the Brixton Road depot, the price was 82 280 francs and even fell to 76 266 francs at the start of 1928, while the Italian agent paid 90 000 francs and a private French client 97 500 francs.

FACTORY DELIVERIES

The car on offer, châssis 43171, is noted in the monthly Sales Register : « 28/1. W. Sorel. G. S. 43171. 63. 11.4.28 » The cars with chassis numbers 43168 to 43171 are all recorded with "W. Sorel 28/1", with the number undoubtedly referring to the order date. For these same cars, the invoices are noted with the date 27/04/1928. To determine whether the Bugatti chassis 43171 corresponds to that driven by Captain Malcolm Campbell in the Tourist Trophy on 18 August 1928, as indicated by British historians, it is necessary to consult the list of Bugatti Type 43s delivered to Great Britain before this date, to study their histories and eliminate those already assigned an owner or not available.

THE TYPE 43 BUGATTIS DELIVERED TO ENGLAND IN 1927-1928

From the early 1920s, the market for Bugatti was very strong in England, and the agent Colonel Sorel of Brixton Road covered a vast market that extended as far as Australia. Chassis 43169 crossed the Channel and was delivered in January 1928. There were numerous cars of this marque already competing on English circuits, open-road racing having been banned soon after the 1903 Paris-Madrid race. Brooklands, the world's first purpose built speed circuit, was opened in 1907.



LES CINQ TYPE 43 LIVREES EN 1927

L'agence londonienne tenue par W. Sorel ne tarde pas à commander, dès avril 1927, une des toute premières Type 43 Grand Sport, le châssis 43159/moteur 10. En août et septembre de la même année, quatre autres Type 43 sont importées :

- 43188/26 le 04/08/1927 pour Lord Howe (immatriculation YT 8241).
- 43189/29 à la même date (immatriculation KO 5128).
- 43160/30 le 23/09/1927 (immatriculation YV 2681)
- 43161/37 le 23/09/1927 (immatriculation GJ 53)

LES CINQ TYPE 43 GS LIVREES AU DEBUT DE LA SAISON 1928

Deux voitures sont livrées à Sorel fin janvier 1928 et payées 76 266 francs chacune :

- 43170 /52 est immatriculée dans le Surrey en avril 1928 (numéro PH 9397)
- 43168/65 est immatriculée dans l'Essex en avril 1928 (numéro PN 1095)

Trois autres véhicules sont facturés le 27 avril 1928 au même tarif de 76 266 francs :

- 43171 /63 est livrée le 11 avril (la facturation arrive après la livraison rapide, ce qui est assez inhabituel !)
- 43178 /59 livrée le 23 mai
- 43179 /76 livrée aussi le 23 mai

Il est dit que Lord Howe utilise pour la première fois en course sa 2,3 litres, châssis 43188, lors de l'épreuve des Six Heures d'Essex courue à Brooklands le 12 mai 1928. Dans cette même course, Malcolm Campbell pilote également une Type 43, qui est une voiture neuve : le châssis 43171 de la vente. En effet, il est clair que la voiture avec laquelle M. Campbell inaugure sa saison de course le 12 mai 1928, ne peut être ni 43178 ni 43179, livrées dix jours plus tard. Il est donc très clair que cette voiture est celle qu'il conduisit au Tourist Trophy au mois d'août. Des photos de 43189, 43168 et 43170 (la voiture d'essai de Howe), avec leurs spécificités et plaques d'immatriculation respectives, existent et montrent bien qu'elles ne sont pas la voiture de Campbell au TT de 1928. Il ne reste plus qu'une prétendante donc, la voiture châssis 43171, étant la Bugatti 2,3 litres du Recordman du Monde de vitesse, Malcolm Campbell, à avoir été utilisée par lui en course et en essai sur l'anneau de Brooklands où il dirige un garage, "Brooklands Motor Co".

THE FIVE TYPE 43S DELIVERED IN 1927

The London depot run by W. Sorel was quick to order one of the first examples of the Type 43 Grand Sport, in April 1927, chassis 43159/engine 10.

In August and September of the same year, four other Type 43s were imported :

- 43188/26 on 04/08/1927 for Lord Howe (registration YT 8241).
- 43189/29 on the same date (registration KO 5128).
- 43160/30 on 23/09/1927 (registration YV 2681)
- 43161/37 on 23/09/1927 (registration GJ 53)

THE FIVE TYPE 43 GSS DELIVERED AT THE START OF THE 1928 SEASON

Two cars were delivered to Sorel at the end of January 1928 each costing 76 266 francs :

- 43170 /52 was registered in Surrey in April 1928 (PH 9397)
- 43168/65 was registered in Essex in April 1928 (PN 1095)

There are invoices for three other vehicles on 27 April 1928, for the same price of 76 266 francs :

- 43171 /63 was delivered on 11 avril (the invoice arrived after the speedy delivery which was fairly uncommon !)
- 43178 /59 delivered on 23 May
- 43179 /76 also delivered on 23 May

It has been said that Lord Howe first raced his 2.3-litre car, chassis 43188, in the Essex Six Hours at Brooklands on 12 May 1928. In this same race, Malcolm Campbell also drove a Type 43, which was a new car : chassis 43171 in the sale. Clearly, the car used by Campbell to start his racing season on 12 May 1928, could not have been either 43178 or 43179, both delivered ten days after that date. It is also clear that he drove the same car in the Tourist Trophy in August of that same year. Photos exist of 43189, 43168 and 43170 (Howe's test car), with their specific features and respective registration plates, showing that they could not be the car used by Campbell in the 1928 TT. This only leaves just one contender, chassis 43171, to be the 2.3-litre Bugatti of the World Speed Record Holder, Malcolm Campbell. This is the car that he would have raced and tested on the circuit at Brooklands, where his garage "Brooklands Motor Co" was situated.



© Archives P-Y Laugier



MALCOLM CAMPBELL

Au début de 1928, M. Campbell vient de battre le record du Monde de vitesse sur la piste de Daytona Beach en Floride. Le 19 février, au volant de sa Bluebird équipée d'un nouveau moteur de 900 ch, il a porté le record à 332,992 km/h. De 1931 à 1935, il bat chaque année ce record sur la piste de Floride et sa Bluebird II atteint 395 km/h en février 1931, jusqu'à établir un record à 482 km/h en septembre 1935. Entre deux tentatives, il s'affiche régulièrement au volant de Bugatti en catégorie course ou sport, souvent dans la classe 1 500 cm3. Le domicile privé de Campbell est alors situé Byron House,7-9 St-Jame's street, London SW 1.

LES EPREUVES DE 1928

- Les Six Heures d'Essex

Lors de la course inaugurale des Six Heures d'Essex, le 12 mai 1928, deux Type 43 sont engagées. Elles sont décrites comme « les torpédos quatre places à compresseur les plus rapides des engagés, avec la Mercedes de Miller ». Les Bugatti tiennent une vitesse tellement élevée qu'elles sont les premières à rentrer au stand pour replier leur capote règlementaire. Lord Howe abandonne rapidement sur ennui de magnéto, et Campbell perd un temps considérable lors d'un changement de roue. Après quatre heures de course, il se retire sur problème de pression d'essence. Il s'agit vraisemblablement de la première course de 43171 sur le sol anglais.

- Le R.A.C Tourist Trophy

Le R.A.C Tourist Trophy se déroule le 18 août 1928 sur le circuit des Ards, près de Belfast. Lord Howe se déplace avec ses deux Bugatti Type 43 pour l'occasion : la voiture immatriculée PH 9397(43170) est utilisée pour les essais et 43188 (YT 8241) participe à la course sous le numéro 50.

La Bugatti de M. Campbell, 43171, ne semble pas porter de plaque minéralogique, mais elle affiche le numéro de course 49. Toutes les autres Bugatti Type 43 anglaises en course portent des plaques minéralogiques dès leur première apparition. Lorsqu'il sera dit plus loin que 43171 a été immatriculée pour la première fois en 1931, c'est une hypothèse tout à fait plausible si elle a été considérée dès le début comme voiture de garage.

MALCOLM CAMPBELL

At the start of 1928, Malcolm Campbell had just beaten the World Speed Record at Daytona Beach in Florida. On 19 February, at the wheel of his Bluebird, fitted with a new 900 bhp engine, he set the record at 332.992 km/h. He went on to beat this record every year in Florida between 1931 and 1935. In February 1931 his Bluebird II reached 395 km/h, a record that rose to 482 km/h by September 1935.

Between these attempts, he regularly took to the wheel of his Bugatti to compete in race or sporting categories, often in the 1500cc class. Campbell's private residence at this time was Byron House, 7-9 St James' Street SW1.

COMPETITIVE EVENTS DURING 1928

- *The Essex Six Hours*

Two Type 43s were entered for the inaugural Essex Six Hour race on 12 May 1928. They were described as « the fastest supercharged four-seater torpedos entered, along with Miller's Mercedes ». The Bugatti set such high speeds that they were the first to return to the pits to fold down their hoods. Lord Howe retired early with ignition trouble, and Campbell lost a considerable amount of time having a wheel changed. Subsequent problems with fuel pressure forced him to retire after hour hours. This is believed to be the first race on English soil for 43171.

- *The R.A.C Tourist Trophy*

The R.A.C Tourist Trophy took place on 18 August 1928 on the circuit at Ards, near Belfast. Lord Howe was there with his two Type 43 Bugattis : the vehicle registered PH 9397(43170) used for testing and 43188 (YT 8241) which took part in the race with the number 50.

Malcolm Campbell's Bugatti appears not to have had number plates, and was entered with the race number 49. All the other English Type 43s were fitted with number plates from their first outings. As stated later, 43171 was registered for the first time in 1931, which is a plausible theory if this was a car kept by a garage. The third Type 43 torpedo, number 48, was entered by Léo d'Erlanger and driven by Louis Dutilleux, from the factory. During the re-fuelling of Campbell's 2.3-litre car, the fuel tank caught fire and

Le troisième torpédo Type 43, numéro 48, est engagé par Léo d'Erlanger et piloté par Louis Dutilleux, de l'usine. Lors du ravitaillement de la 2,3 litres de Campbell, le réservoir prend feu et ne tarde pas à exploser. Tout l'arrière brûle et fond complètement, ainsi que les roues en aluminium. Les commissaires et mécaniciens ne peuvent rien contre l'incendie dont la chaleur devient insupportable.

Cette voiture est alors la seule à disposer d'une pointe arrière tronquée comportant un réceptacle pour une roue de secours disposée verticalement. Cet aménagement est bien visible sur certaines vues de l'arrière, lors de l'incendie. Il semble que la jambe de force en acier ait résisté au sinistre, car le pont arrière actuel de la voiture, châssis 43171, est du Type 44, mais la jambe de force numéro 61 correspond bien au numéro du pont d'origine. La course du TT va s'avérer un désastre pour les deux autres Bugatti Type 43 : celle de Lord Howe est en tête et roule à près de 160 km/h quand son réservoir prend feu à son tour, forçant le pilote à l'abandon. De son côté, Dutilleux pilote une voiture envoyée par Molsheim à Léo d'Erlanger, le baron banquier impliqué dans l'agence Bugatti londonienne. Son réservoir prend feu également et, après avoir réussi à éteindre les flammes, le pilote reprend la course, finissant vaillamment neuvième de l'épreuve. Malcolm Campbell participera à d'autres courses en 1929, mais plus au volant de son Type 43.

LES AUTRES PRETENDANTES

Il a été écrit que la Bugatti Type 43 de G. Eyston au Grand Prix d'Irlande en 1929 était 43171. Il n'en est rien, une photo lors de la course montre clairement qu'il s'agit de YT 8241 (43188). Cette même voiture sera utilisée en mai 1930 par Howe et Campbell lors du J.C. C de Brooklands . Par ailleurs, il a été également avancé que 43189 aurait pu être la voiture de Campbell car des traces d'incendie ont été retrouvées lors de la restauration de l'auto. Nous pouvons aujourd'hui affirmer que 43189 est la voiture utilisée par John Field au GP d'Irlande au Phoenix Park de Dublin en juillet 1929. Elle a pris feu lors du ravitaillement.Une autre voiture, châssis 43154, a également prétendu être celle de Campbell en 1928, mais elle ne pas fut importée de France avant 1930 ! Enfin, une annonce paru dans "The Motor" du 21 avril 1931 indique : « BROOKLANDS MOTOR CO offers Bugatti late 1929, 2.000- 3.000 cc model, ready for road or track ; this car is capable of 110 m.p.h., and was raced by Sir Malcolm Campbell, cost over £ 1.000, our price £ 375. Exchanges, deferred. 414 Euston Rd. N.W.1 » Si ce n'était l'année de fabrication du véhicule, qui peut avoir été rajeunie, la description et la période de vente correspondent bien à la remise en circulation de 43171.

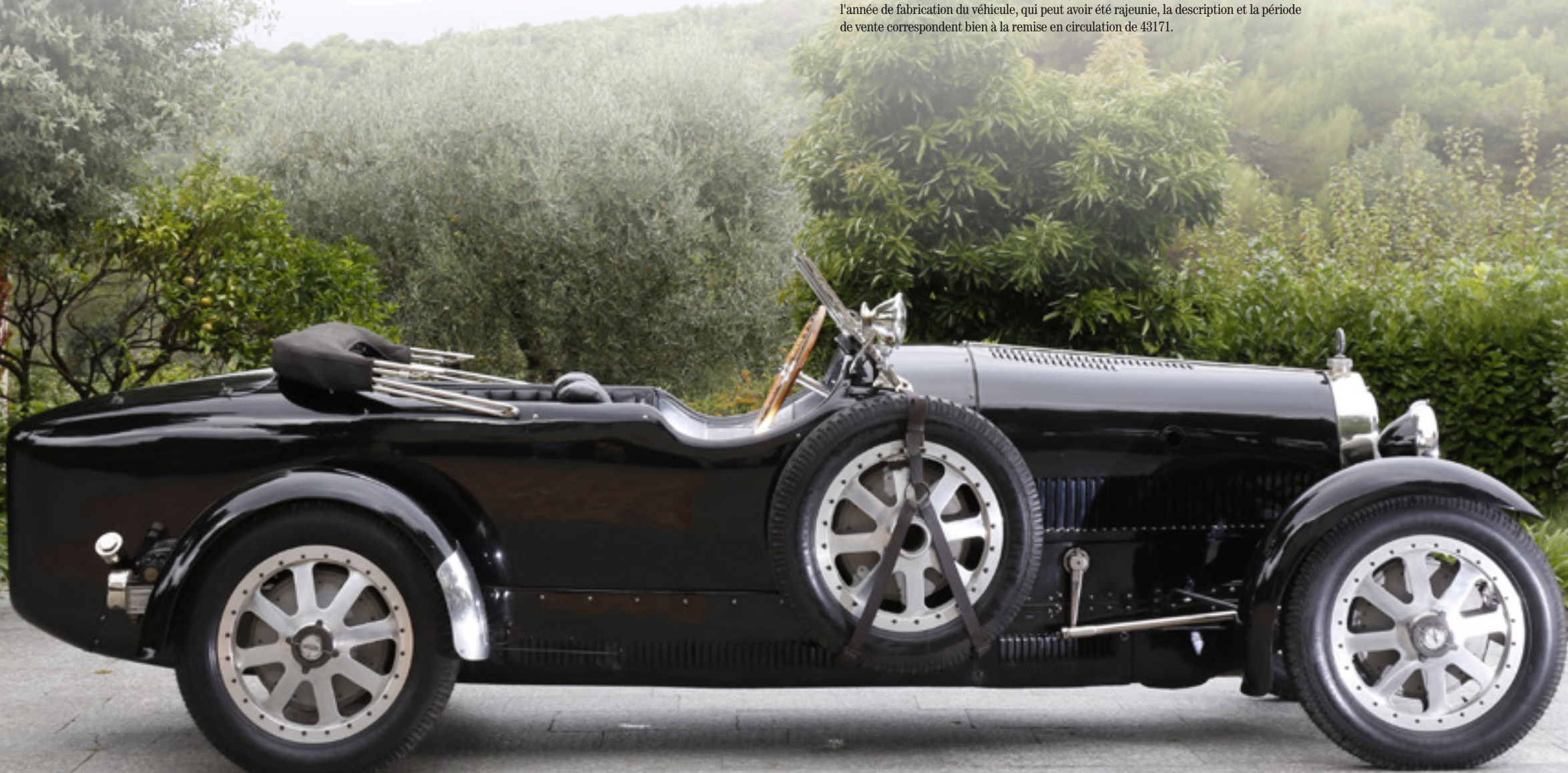
exploded soon after. The back of the car was burnt and badly damaged, along with the aluminium wheels. The officials and mechanics could do nothing to stop the fire, as the heat was too intense. This car was the only example with a tail rear, truncated to hold a spare wheel vertically

This arrangement is clearly visible in certain photos of the rear at the time of the fire. It appears that the steel strut survived the disaster; as the current rear axle of the car; chassis 43171, is a Type 44, but the strut's number 61 corresponds to the number of the original axle.

The TT race also proved disastrous for the other two Type 43s : Lord Howe's car was in the lead, travelling at close to 160 km/h when its fuel tank caught fire, forcing the driver to abandon the race.Dutilleux was driving a car sent by Molsheim to Léo d'Erlanger; the baron and banker involved in the London Bugatti agency. This car's fuel tank also caught fire, and having succeeded in extinguishing the flames, the driver valiantly carried on and finished in ninth place. Malcolm Campbell competed in other races during 1929, but not in his Type 43.

THE OTHER CONTENDERS

It has been stated that the Bugatti Type 43 of G. Eyston in the 1929 Irish Grand Prix was 43171. This is not the case as a photo taken during the race shows clearly that this was YT 8241 (43188). This same car was used by Howe and Campbell in the Brooklands J.C.C. in May 1930.Moreover; it has also been claimed that 43189 could have been Campbell's car, since traces of a fire were found during its restoration. We can confirm today that 43189 was the car driven by John Field in the Irish GP at Phoenix Park in Dublin in July 1929. It caught fire during re-fuelling. Another car; chassis 43154, has also laid claim to being Campbell's car in 1928, but wasn't in fact imported from France until 1930 ! Finally, an advert appeared in « The Motor » on 21 April 1931 stating : « BROOKLANDS MOTOR CO offers Bugatti late 1929, 2.000- 3.000 cc model, ready for road or track ; this car is capable of 110 m.p.h., and was raced by Sir Malcolm Campbell, cost over £ 1.000, our price £ 375. Exchanges, deferred. 414 Euston Rd. N.W.1 » Although this would make the car younger, as it was not the year it was built, the description and the period of sale corresponds to the re-circulation of 43171.



WM FAULKNER

WM Faulkner réside alors au Corner Cottage à Thames Ditton, dans le comté de Surrey. La Bugatti semble immatriculée pour la première fois à son nom, le 7 octobre 1931, sous le numéro PJ 679. Faulkner l'engage sans succès lors d'un meeting du B.A.R.C, le « troisième Mountain Handicap », à Brooklands en août 1931. Au quatrième tour, il heurte les barrières à Fork, répète l'incident au dixième tour et abandonne. À Pâques 1932, il remporte le « Norfolk Lightning Mountain Handicap » sur ce même circuit. La voiture, de couleur bleue, a été pour l'occasion délestée de ses ailes, de ses phares et du pare-brise. L'échappement a été réorienté sur le coté du passager, et non plus sous le véhicule. Une photo de Faulkner à la course de côte de Chalfont organisée à St-Peter par les propriétaires de Bugatti, le 21 mai 1932, montre la voiture en configuration d'origine, roue de secours côté conducteur, mais il n'est pas possible de distinguer si une échancrure existe au niveau de la portière, comme au TT. La plaque minéralogique PJ 679 est bien visible.L'histoire de la voiture ne nous est pas connue en 1933, mais il est possible qu'elle soit déjà remisee dans les garages de Leslie Bachelier à Wimbledon (Wimbledon Engineering Company). Bachelier est tombé sous le charme de sa première Type 43 en 1929, châssis 43161/37 (immatriculation GJ 53), et l'a gardée pendant quatre ans. Il a possédé également 43168 en 1934, 43171 en 1932 et en 1936, 43179 en 1933 et 1935 et 43189. Il entretient de nombreuses Bugatti pour des clients comme Peter Hampton.

CWP HAMPTON

Dans le numéro de Bugantics de mai 1937, CWP Hampton, grand amateur de Bugatti, relate l'achat du véhicule auprès de Bachelier, en février 1934 : Bachelier l'emmène faire un galop d'essai, à grande vitesse, de cette Type 43 ex-Campbell. Hampton, conquis, achète la voiture après avoir deux ans plus tôt résisté à la tentation lors d'un premier essai d'une machine identique, que ses finances ne lui permettaient pas encore d'acquérir. Dans cet article de 1937, Hampton mentionne que la voiture, en état d'origine, a pu atteindre 108 mph (173 km/h) sans effort, lors de sa première sortie sur route mouillée, avant que la magnéto ne rende l'âme. Après 1 000 km d'usage, la caisse est restaurée et repeinte en bleu, la voiture recevant aussi un nouvel intérieur et une capote neuve. Le tableau de bord d'origine est remplacé : Hampton étant coutumier du fait, nous pouvons supposer qu'il réalise une planche, moderne à son goût, aux multiples cadrans. Les pignonneries de pont et de boîte sont remplacées et la carrosserie reçoit de longues ailes dans le style du roadster Type 55. Une photo de 1934, côté conducteur, laisse entrevoir l'échancrure de la porte, qui ne date pas de la période course mais qui a été commandée par Hampton, comme il le relate dans "Motor Sport" de mars 1943. Lors du « J.C.C High Speed Trial », le 30 juin 1934 à Brooklands, Hampton remporte sa catégorie. Son meilleur résultat reste sa victoire de classe dans le meeting du J.C.C à Donington, au mois d'août de la même année. L'entretien de la voiture est confié à Bachelier, qui installe en mai 1935 un carburateur Zenith plus performant qui, associé à un taux de compression augmenté, va transformer les performances de la 2,3 litres. Après avoir parcouru plus de 16 000 km au volant de cette voiture, Hampton la revend en 1936 à L. Bachelier, lorsqu'il se porte acquéreur d'un roadster Type 55 qui répond alors à son plus grand désir.

Nous ne connaissons pas l'histoire de la voiture après 1936 et sans doute jusqu'au début de la guerre, époque où elle doit être acquise par Brian Finglass.

LA PERIODE D'APRES-GUERRE EN ANGLETERRE

Le "logbook" de la voiture, daté de 1947, est parvenu jusqu'à nous. Il mentionne PJ 679 comme numéro minéralogique et le 1er octobre 1931 comme date de première immatriculation. Il nous donne de précieuses indications sur les propriétaires successifs à partir de cette époque :

Ils sont notés ci-dessous en caractères gras, mais certaines dates ne correspondent pas aux vraies dates d'achat : il s'agit des dates de mise en circulation. Deux propriétaires manquent sur ce logbook et sont ajoutés avec les commentaires.

- 04/07/1947 - Brian Finglass, 2 Pembridge Mews, Notting Hill Gate London W 11.

Il est fort probable que Finglass ait acheté la voiture juste avant la guerre ou au début de celle-ci car d'autres Bugatti dont une Type 51 sont entre ses mains vers 1943. La date du 8 juillet 1947 correspond sans doute à la date de vente par lui, avec immatriculation juste avant la cession.

- 08/07/1947 - Humphrey Owen, J, St Ann's Vicarage, Wandsworth, London SW 18.

- 24/10/1947 - William Walter Deane, 1A Grenville Place, London SW 7.

- 30/06/1948 - Chipstead Motors Ltd, 8 Gaspar Mews, Courtfield Gardens, SW 5.

- 10/09/1948 - William Arthur Mitchell, Dormer's Farm, Bletchingley, Surrey.

- 24/10/1969 - Dr James Rodger Mirrey, Leachim Heights Redhill Common, Surrey.

En fait, la Bugatti est achetée en 1959 à KJ Richardson, Burrows Croft, Burrows Cross, Gomshall, Surrey, puis vendue en octobre 1960 au Dr JR Mirrey. En effet, dans une lettre en réponse à un amateur américain, début novembre 1960, Richardson indique avoir juste vendu sa voiture le 30 octobre pour la somme de 600 £. Il précise qu'elle était parfaitement d'origine sauf un radiateur et un essieu avant chromés, un réservoir d'essence plus grand

WM FAULKNER

WM Faulkner was living at Corner Cottage in Thames Ditton, Surrey, at this time. It seems the Bugatti was registered for the first time in his name, on 7 October 1931, given the number PJ 679. Faulkner took part in a BARC meeting, the third « Mountain Handicap » at Brooklands in August 1931. On the fourth lap, he hit the barriers at Fork, and retired after doing the same again on the 10th lap. At the Easter meeting in 1932, he won the « Norfolk Lightning Mountain Handicap » on the same circuit. The car, in blue, had been relieved of its wings, headlights and windscreen for the occasion. The exhaust had been redirected onto the passenger side, away from the underneath the car. A photograph of Faulkner at the Chalfont Hillclimb held at St Peter by Bugatti owners on 21 May 1932, shows the car in its original configuration, with the spare wheel on the driver's side. It is not possible to make out if there is a cut away section on the door, as there was for the TT. The number plate PJ 679 is clearly visible. The car's history during 1933 is unclear, but it is possible that it was stored in the garages of Leslie Bachelier from Wimbledon (Wimbledon Engineering Company). Bachelier had fallen under the spell of his first Type 43 in 1929, chassis 43161/37 (registered GJ 53), which he kept for four years. He also owned 43168 in 1934, 43171 in 1932 and in 1936, 43179 in 1933 and 1935 and 43189. He looked after many other Bugattis for clients like Peter Hampton.

CWP HAMPTON

In the May 1937 edition of Bugantics, CWP Hampton, a great Bugatti enthusiast, told the story of buying this car from Bachelier in February 1934. Bachelier took him on a high-speed test-drive in the ex-Campbell Type 43. Hampton was won over and bought the car, having resisted the temptation some two years earlier to buy an identical car, unable at that point to afford it.

In this 1937 article, Hampton mentioned that the car, in original condition, reached a speed of 108 mph effortlessly, on damp roads, before the ignition packed up. After covering 1,000 km, the body was restored and repainted blue, at which time it was also given a new interior and hood. The original dashboard was replaced, and it is likely that Hampton had a more modern one made with multiple dials. The gearbox and axle pinions were replaced and the body was given extended wings in the style of a Type 55 Roadster. A photo from 1934, shows the cut-away section on the driver's side door, not dating from its early racing period, but commissioned by Hampton, as he related in « Motor Sport » in March 1943. In the « JCC High Speed Trial » on 30 June 1945 at Brooklands, Hampton won his class. His best result was a class win in the JCC meeting at Donington, in August of the same year. The car was maintained by Bachelier, who fitted a more powerful Zenith carburettor in May 1935, which increased the compression ratio and transformed the performance of the 2.3-litre engine. Having covered more than 16,000 km at the wheel of this car, Hampton sold it in 1936 to Bachelier, when he took possession of his dream car, a Type 55 roadster. The history of the car is unknown between 1936 up to the start of the war, when it was bought by Brian Finglass.

THE POST-WAR PERIOD IN ENGLAND

The car's logbook dated 1947 has survived. It shows PJ 679 as the registration number, and 1 October 1931 as the date it was first registered. It provides us with valuable information on the successive owners from this period :

These owners are noted below in bold. Some of these dates don't correspond to the purchase dates but the date the car was road registered. Two owners are missing from this list and have been added here with comments.

- ***04/07/1947 - Brian Finglass, 2 Pembridge Mews, Notting Hill Gate London W 11. It is very likely that Finglass bought the car just before or at the outset of the war, as it is known that he owned other Bugatti including a Type 51 around 1943. The date of 8 July 1947 is probably the date he sold it, having registered it just before the sale.***

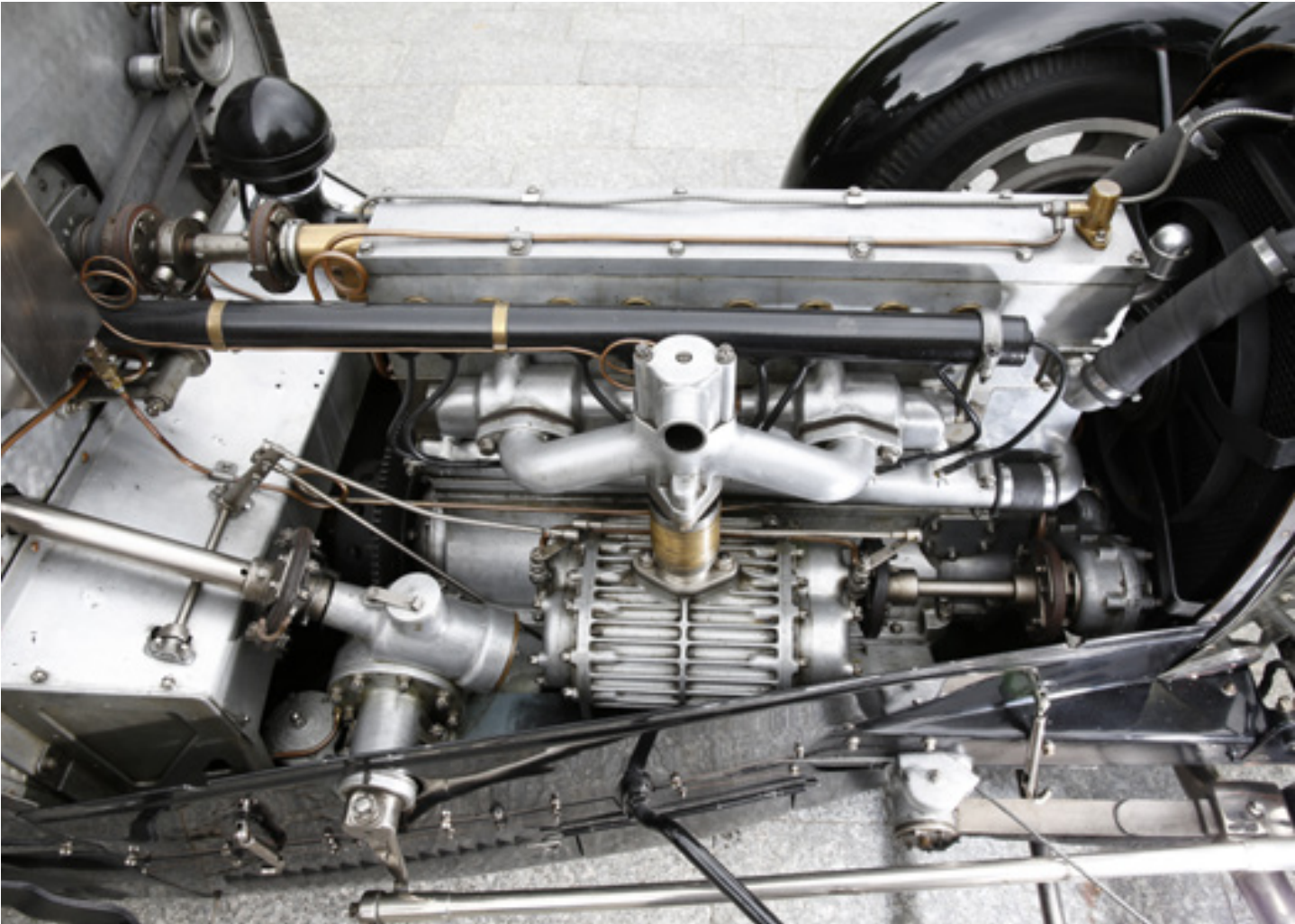
- ***08/07/1947 - Humphrey Owen, J, St Ann's Vicarage, Wandsworth, London SW 18.***

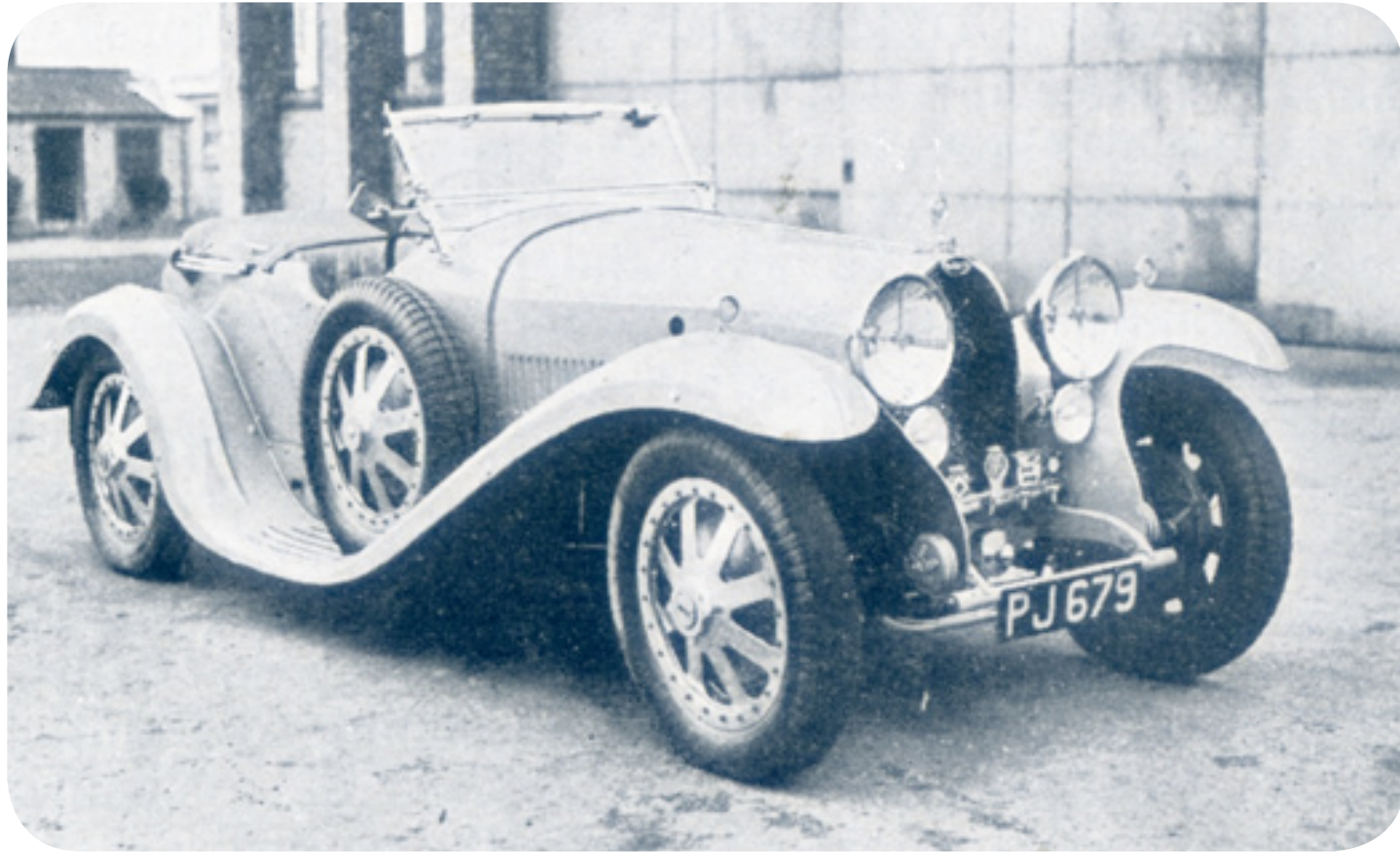
- ***24/10/1947 - William Walter Deane, 1A Grenville Place, London SW 7.***

- ***30/06/1948 - Chipstead Motors Ltd, 8 Gaspar Mews, Courtfield Gardens, SW 5.***

- ***10/09/1948 - William Arthur Mitchell, Dormer's Farm, Bletchingley, Surrey***

- 24/10/1969 - Dr James Rodger Mirrey, Leachim Heights Redhill Common, Surrey
In addition, the Bugatti was sold in 1959 to KJ Richardson, of Burrows Croft, Burrows Cross, Gomshall, Surrey, then sold in October 1960 to Dr JR Mirrey. In fact, in a reply to a letter from an American enthusiast, at the start of November 1960, Richardson stated that he had just sold his car on 30 October for the sum of £600. He said it was completely original apart from a radiator, chrome front axle, a larger than standard fuel tank and a modified dashboard. He said that he had restored the engine, chassis, axles and brakes. The bodywork had been stripped and primed. Between 1963 and 1969, Dr Mirrey completed the work started by Richardson, not registering the car in his name until it was ready to use, in 1969. Mirrey entrusted the task to a local garage "Plaiستow Garage Ltd" in Lingfield, Surrey, run by the engineer David Brown, who checked over all mechanical elements, restored the underneath of the body and built a new firewall and





© Archives P-Y Laugier

que la normale et un tableau de bord modifié. Il indique avoir restauré le moteur, le châssis, les essieux et les freins. La carrosserie a été décapée et mise en apprêt. Le Dr JR Mirrey va reprendre et terminer entre 1963 et 1969 les travaux de restauration débutés par Richardson, et ne mettra les papiers à son nom que lorsque la voiture sera utilisable, en 1969. Mirrey confie la tâche à un garage local du nom de "Plaistow Garage Ltd", à Lingfield (Surrey), dirigé par l'ingénieur David Brown. Celui-ci revoit toute la mécanique, mais il fait aussi restaurer le soubassement de la caisse et réaliser une nouvelle cloison pare-feu et un tableau de bord en acajou. Le vilebrequin est révisé par un spécialiste du nom de David Woods, à Belfast, et le châssis contrôlé par David Brown, qui restaure à l'époque sa propre Type 43.

Ensuite, vers octobre 1982, la voiture est acquise par G. Perfect qui a répondu à une annonce placée par Mirrey dans "Motor Sport", vers juillet 1982. Il en informe alors le B.O.C.

- 05/07/1983 - Geoffrey William Perfect, Glen More, Penn, Bucks.

Quelques années après son achat, Geoffrey Perfect confie à l'atelier "AB Price Ltd", à Studley dans le Warwickshire, le soin de réaliser entre 1989 et 1991 les travaux utiles, dont un nouveau faisceau de radiateur et des blocs moteurs neufs. Entre 1993 et 1995, le propriétaire décide d'entreprendre une restauration totale du véhicule qui est alors confié au spécialiste Ivan Dutton. Le châssis est redressé, un carter moteur est réparé, un nouveau réservoir est fabriqué. Sur le plan cosmétique, notons que l'arrière de la caisse, ainsi que le soubassement, sont refaits comme à l'origine. En cours de restauration, la voiture est cédée à l'automne 1995 à Nicolaus Springer qui poursuit les travaux, dont la réalisation du tableau de bord actuel. Plus de 100 000 £ sont dépensées pour obtenir une restauration totale de la voiture, terminée en été 1997. En août 2000, la voiture est proposée à la vente par le négociant suisse Lukas Huni et, en 2001, elle est cédée à son propriétaire actuel.

mahogany dashboard. The crankshaft was serviced by David Woods, a specialist from Belfast, and the chassis was checked by David Brown who was restoring his own Type 43 at that time.

Subsequently, around October 1982, the car was bought by Mr G Perfect who had replied to an advertisement placed by Mirrey in Motorsport in July 1982. He informed the BOC of this transaction.

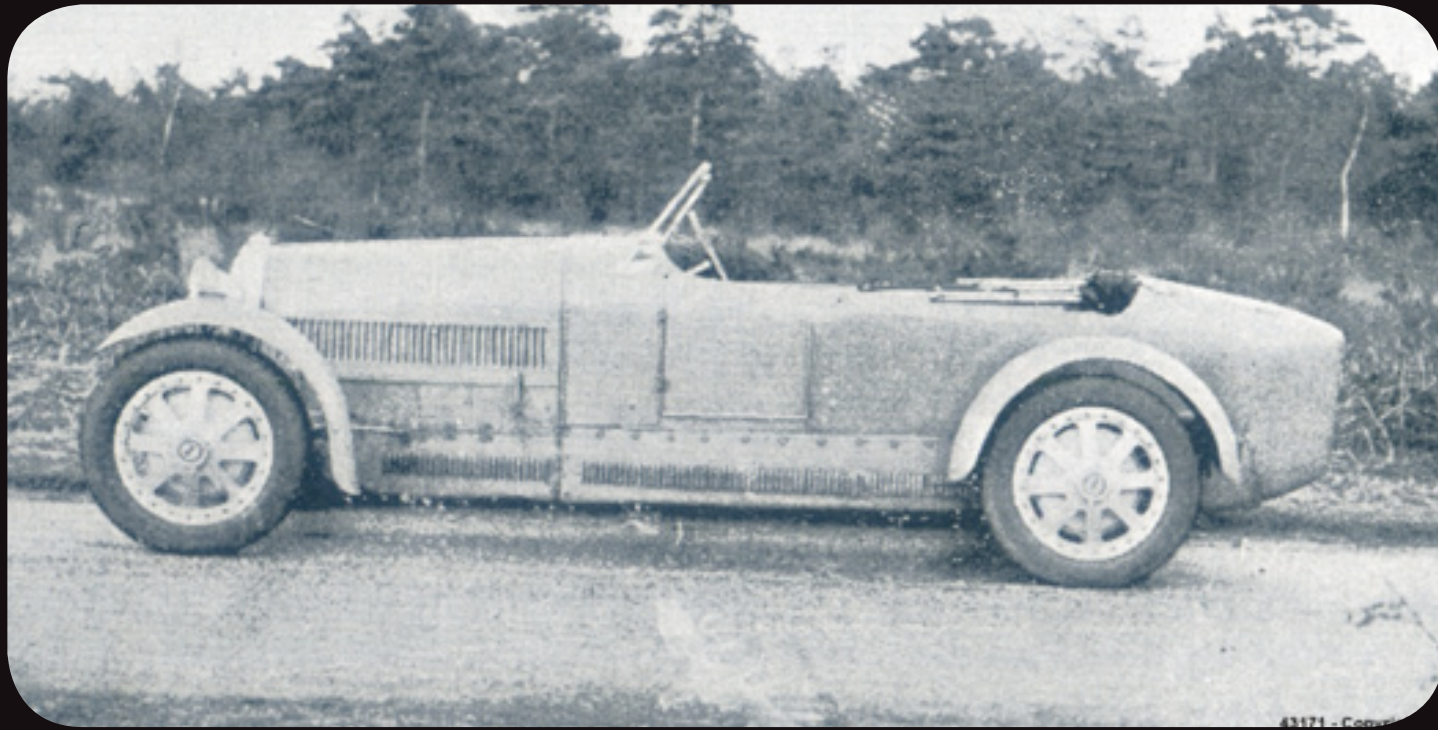
- 05/07/1983 - Geoffrey William Perfect, Glen More, Penn, Bucks.

A few years after buying the car, Geoffrey Perfect entrusted its maintenance to the workshop « AB Price Ltd » in Studley, Warwickshire, who carried out whatever work was needed between 1989 and 1991, including a new radiator core and engine blocks.

Between 1993 and 1995, the owner decided to have a thorough restoration carried out by the specialist Ivan Dutton. The chassis was straightened, crankcase repaired and a new fuel tank made. Cosmetically, the rear and underneath of the body were rebuilt to the original specification.

In the autumn of 1995, during the restoration, the car was sold to Nicolaus Springer. He continued with the work, which included fitting the current dashboard. Over £100,000 was spent on completely overhauling the car, and the work was finished in the summer of 1997. In August 2000, the car was advertised for sale by the Swiss dealer Lukas Huni, and was acquired by the current owner in 2001.





© Archives P-Y Laugier

INSPECTION DE LA VOITURE

En mai 2014, nous avons pu réaliser une analyse détaillée de cette Bugatti. Elle a révélé que la quasi totalité des pièces mécaniques, sauf les pièces d'usure, étaient d'origine et provenaient bien de la voiture châssis 43171 à moteur 63. Le cadre du châssis est original et porte gravé, à l'envers comme attendu, le nombre 62. La jambe de force porte sur sa face supérieure le numéro du pont d'origine 61. Le pont arrière est numéroté 475. Le rapport de pont, gravé sur la face supérieure du carter de pont, est 12 X 50, correct pour un Type 44 de tourisme. Mais l'ajustage monté par Ivan Dutton est de 14 X 54. Il pourrait s'agir, avec une forte probabilité, du pont provenant de la voiture châssis 44738 à moteur 475, livrée à W. Sorel le 7 décembre 1928. Dans ce cas, il faut penser que cette pièce n'a pas pu être incorporée à la voiture avant quelques années d'utilisation de la 3 Litres et son démontage partiel pour servir de banque de pièces détachées. Il est peu probable que ce pont ait été incorporé dans la 43 du temps de Campbell, sauf si 44738 lui fut livrée neuve. Le corps de la boîte de vitesse et son couvercle sont gravés 63.

LE MOTEUR NUMERO 63

Ce moteur est assemblé à l'usine le 25 octobre 1927, selon le cahier de fabrication des moteurs type 43. Le carter inférieur moteur porte sur sa patte avant gauche le numéro du moteur 63. Le numéro de châssis 43171 est gravé dans le parfait style de l'usine sur la patte arrière gauche. Les deux carters moteurs portent le même numéro d'assemblage 14S. Ils forment bien une paire et sont d'origine avec 43171. Les faces antérieures de la boîte à cames et du bloc sont gravées 63. Le compresseur est numéroté 66, sans aucun doute celui d'origine. L'essieu avant est du bon modèle, sans doute ancien mais aucun numéro n'est visible sur cette pièce qui fut sans doute polie et chromée plusieurs fois et sur laquelle le numéro est toujours gravé beaucoup plus fin que sur les autres pièces. Le tableau de bord est conforme au modèle. Il a été remplacé plusieurs fois au cours de la vie de la voiture, au gré des goûts des propriétaires successifs. Les deux cloisons pare-feu sont de facture récente. La plaque châssis date des années 1960. La partie centrale de la caisse est ancienne. La pointe arrière, une grande partie du soubassement et le capot sont de facture récente. Les roues sont modernes et correspondent au modèle 1930, en une seule partie.

INSPECTION OF THE CAR

In May 2014, we were able to carry out a detailed inspection of this Bugatti. This revealed that practically all of the mechanical components that weren't worn were original, and belonged to the car, chassis 43171 with engine 63. The chassis frame is original and is engraved, on the reverse, as expected, with the number 62. The strut has, on the upper face, the number of the original axle 61. The rear axle is numbered 475. The rear axle ratio, engraved on the upper face of the drive axle-casing, is 12 x 50, which is correct for a Type 44 tourer. The ratio set by Dutton is 14 x 54. This could be, in all probability, the axle from the car chassis 44738 with engine 475, delivered to W. Sorel on 7 December 1928. In this case, this part would not have been fitted into the car until after a few years of use in the 3-litre, which would then have been partially dismantled for spare parts. It is unlikely that this axle would have been in the 43 during the time that Campbell drove it, unless 44738 was delivered to him new. The gearbox body and its cover are engraved with 63.

ENGINE NUMBER 63

This engine was assembled in the factory on 25 October 1927, according to production records for the Type 43 engines. The lower crankcase bears the engine number 63 on the front left part. The chassis number 43171 is engraved in the correct factory style on the rear left part. Both crankcases have the same assembly number 14S. They form a pair and are original to 43171. The front sides of the camshaft cover and block are engraved with the number 63. The supercharger is numbered 66, and is certainly the original one. The front axle is the correct model, but with no number visible, having undoubtedly been polished and chromed several times where the number was always engraved more finely than on other parts. The dashboard is correct for the model. It has been replaced several times throughout the car's life, according to the tastes of successive owners. The two firewalls are recent. The chassis plate dates from the 1960s. The car's pointed rear end, a large part of the under body and the bonnet are recent while the middle section of the body is much older. The wheels are modern and correspond to the one-piece model from 1930.

CONCLUSION

La Bugatti Type 43 a toujours eu la faveur des vrais amateurs, des spécialistes et historiens. Le grand Hugh Conway ne jurait que par elle et en a possédé deux. Ce modèle combine en effet toutes les qualités recherchées dans une Bugatti : son moteur de course est directement issu du type 35B aux multiples victoires ; son châssis cintré de 2,97 m d'empattement lui est spécifique ; sa caisse Grand Sport avec 3 à 4 places sous capote, dotée de bonnes suspensions, en fait une auto pour les longues distances et idéale pour les rallyes. Le modèle est rare, ce qui le rend d'autant plus désirable. Parmi les 15 voitures livrées en Angleterre en 1927 et 1928, seules huit ont survécu et, parmi elles, seules trois voitures sont encore équipées de leur moteur d'origine. Il s'agit de 43159, 43171 et 43179, dont le carter inférieur a été remplacé. Les voitures châssis 43160 - 43169 - 43214 - 43238 et 43239 ont perdu leur moteur au fil des courses et des accidents. La voiture châssis 43171 a côtoyé dans sa prime jeunesse les plus grands pilotes anglais : Malcolm Campbell et Lord Howe. Elle est celle utilisée par Campbell au TT de 1928 car de toutes les prétendantes, à ce titre, elle est la seule pour laquelle aucun argument négatif n'a pu être trouvé. Par élimination dans une liste qui comporte peu de voitures, elle se retrouve donc seule dans la lumière des projecteurs braqués par les historiens. Elle a vécu la création du Bugatti Owners Club en 1929, participé aux courses de côte de Chalfont, Prescott, Shelsley et autres fameuses épreuves britanniques. Elle a connu les grandes heures de Brooklands jusqu'à sa fermeture en 1939. Préservée pendant les hostilités, sans doute aux bons soins de Brian Finglass, elle est ensuite passée entre les mains de vrais passionnés qui, chacun leur tour, vont la préserver en engageant plusieurs restaurations, jusqu'à la dernière intervention du spécialiste réputé Ivan Dutton. Tous ont compris le rare joyau qu'ils avaient entre les mains. La voiture, telle que proposée aujourd'hui à la vente, possède encore évidemment son châssis, sa mécanique d'origine quasi complète, la partie avant de sa carrosserie, sa boîte de vitesse originale, ce qui est rarissime pour ce modèle Grand Sport qui fut utilisé en compétition pendant toutes les années d'avant-guerre. Il s'agit ici d'une des Bugatti 43 les plus originales, à l'historique limpide et à la provenance et à l'histoire des plus valorisantes.

Pierre-Yves Laugier

CONCLUSION

The Bugatti Type 43 has always been a favourite with enthusiasts, specialists and historians. The great Hugh Conway was a huge fan and owned two. This model effectively combined all the qualities desired of a Bugatti : its competition engine derived directly from the multiple race-winning Type 35B, a custom built curved chassis with 2.97m wheelbase, and a 3-4 seater Grand Sport body with hood and excellent suspension that made it an ideal car for rallies and long distances. This is a rare model, making it even more desirable. Of the 15 cars delivered to England in 1927 and 1928, just eight have survived, and of these, only three have retained their original engine : 43159, 43171 and 43179, which has had the lower crankcase replaced. The cars with chassis numbers 43160 - 43169 - 43214 - 43238 and 43239 lost their original engines at some point during their racing career or following accidents. In its youth, chassis 43171 enjoyed the company of England's finest drivers: Sir Malcolm Campbell and Lord Howe, and was used by Campbell in the 1928 TT. Of all the contenders for this title, this is the only one for which there is no negative argument. By a process of elimination, from a small list of cars, this is the only car to remain in the historian's spotlight. The car has lived through the creation of the Bugatti Owners Club in 1929, took part in hillclimb events at Chalfont, Prescott, Shelsley and other famous British trials. It experienced Brooklands' finest hour through to the circuit's closure in 1939. Preserved during the hostilities, probably in the careful ownership of Brian Finglass, and later by other genuine enthusiasts who each maintained and undertook restoration work, through to the last input by renowned specialist Ivan Dutton. This rare jewel has been appreciated by all those who have owned it. The car as offered in the sale today, is in almost totally original mechanical condition, retaining the original chassis, the front part of the body and gearbox. This is extremely rare for a model that was used competitively throughout the pre-war years. It is one of the most original examples of the Type 43 Bugatti, offered with known history and highly valuable provenance.

Pierre-Yves Laugier



**Carte grise française
French title**

 Châssis n°
SAJJEAX8AX220875

- Faible kilométrage, état proche du neuf
- Emblématique des surpuissantes supercars de son époque

- *Low mileage, almost new condition*
- *Emblematic of the supercars of the 1990s*

160 000 – 200 000 €

Un des 420 exemplaires seulement / *One of 420 units produced***1992 JAGUAR XJ 220**

Une des particularités de cette Jaguar XJ 220 est son faible kilométrage : le compteur n'affiche que 11 100 km. Il s'agit d'une voiture livrée neuve en France qui n'a connu que trois propriétaires. Portant le n°26 de la série, son état est splendide et ses factures, témoignent des interventions dont elle a bénéficié, effectuées par l'excellent atelier Automobiles Toni Sisinni, spécialiste Lamborghini et supercars, à Villeneuve-le-Roy, à côté de Paris. En effet, en septembre 2011, une facture de 46 000€ nous montre une réfection complète du moteur et accessoires comme les turbos, y compris les réservoirs. Également, en juillet 2013, elle reçoit la révision complète des 1000 km après réfection du moteur pour 4450€. Cette XK220 se trouve véritablement dans un état impressionnant. Ce modèle exceptionnel est né à une époque où fleurissaient les supercars telles que Ferrari F40 et Porsche 959. Or, depuis la XJ13 restée sans lendemain, Jaguar n'avait plus produit de voiture de sport de très haut niveau, hormis les XJR8 et 9 du Mans, qui étaient des prototypes de compétition pure. Avec la XJ220, la marque britannique frappait à nouveau un grand coup. Initialement prévue avec un V12 de 6,2 litres, sa carrosserie soigneusement profilée recevait finalement un moteur V6 de 3,5 litres double turbo moins encombrant et plus léger, dont les 550 ch permettaient de propulser ce bolide à 340 km/h. La production est restée confidentielle, à 281 exemplaires. Avec son faible kilométrage, cet exemplaire représente l'opportunité d'acquérir un des supercars les plus emblématiques des années 1980/1990.

A special feature of this Jaguar XJ 220 is its low mileage: the counter displays only 11,100km. Delivered new in France, this Jaguar has had only three owners. Number 26 of the series, the car's condition is almost new and comes with its invoices, reflecting the quality of maintenance the car has received, which has been done by the excellent workshop Automobiles TS, next to Paris based Lamborghini and supercars specialist. The engine was fully overhauled in September 2011 (invoice of €46 000), including accessories like the turbos and the fuel tanks. In July 2013 a full service was done for €4 500. This exceptional model was born at a time when supercars such as Ferrari F40 and Porsche 959 were thriving. However, since the aborted XJ13, Jaguar had never produced a top level sports car, except for the XJR8 and 9 for Le Mans, pure competition prototypes. With the XJ220, the British brand aimed big. Initially powered by a 6.2-liter V12, the XJ220's highly sculpted body finally received a V6 twin-turbo 3.5-liter, which was less bulky and lighter, and which allowed the 550bhp of the powerpack to propel the car to a top speed of 340 km/h. Production remained rather limited, with just 281 examples made. With its low mileage, this particular example is a great opportunity to acquire one of the most iconic supercars of the 1980s/90s.





166

Carte grise française
French title

Châssis n°
ZFFKC33B000084522

- Kilométrage limité
- Cabriolet 2+2
- Entretien régulièrement

- Low mileage
- Cabriolet 2+2
- Regularly maintained

30 000 – 35 000 €
Sans réserve /
No reserve

1990 FERRARI MONDIAL T CABRIOLET

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. Ainsi, même en cabriolet, elle permet d'emmener deux enfants à l'arrière. La Mondial T correspond à l'ultime évolution du modèle : elle 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.

L'exemplaire que nous présentons a été acheté en 2006 chez Artcurial. Aujourd'hui, le compteur affiche 40 518 km d'origine, ce qui reste un kilométrage extrêmement raisonnable et l'état de la voiture est donc à son image, d'autant plus qu'elle a été régulièrement entretenue par le mécanicien du propriétaire. La carrosserie de teinte rouge est très correcte et la sellerie en cuir noir ne présente qu'une usure discrète. La voiture est accompagnée de son carnet d'entretien et de sa mallette d'outils. Avant d'utiliser cette Mondial T dans toute la mesure de ses possibilités, il est conseillé de remplacer les courroies.

The Mondial occupies a special place in the Ferrari range, being a 2+2 V8 mid-engined car with a roomy interior. Even the cabriolet version has room for two children in the back. The Mondial T was the ultimate evolution of the model, with the V8 engine of the 348 producing no less than 300 bhp !! Mounted longitudinally and mated to a transverse gearbox (hence the T in the name), the engine could power the car to over 250 km/h with ease.

The example on offer was bought at Artcurial in 2006. Today the odometer records 40 518 km from new and the condition of the car reflects this extremely low mileage, particularly as it has been regularly maintained by the owner's mechanic. The red coachwork is very correct and the black leather upholstery shows only the slightest signs of wear. The car is accompanied by its service book and toolkit. Before driving this Mondial T in earnest, it is advisable to change the belts.



167

Carte grise française
French title

Châssis n° 68485

- Belle présentation
- Entretien récent et régulier
- Voiture puissante et homogène

- Lovely presentation
- Regular and recent maintenance
- Powerful and smooth car

45 000 – 55 000 €
Sans réserve /
No reserve

1987 FERRARI 328 GTS

Salon de Paris, 1975 : Ferrari dévoile une voiture dont les chiffres de production vont dépasser ceux de toutes les Ferrari construites pendant les 20 premières années de la marque. Pour obtenir un tel succès, la 308 GTB combine un V8 de 3 litres compact et performant en position centrale, une ligne élégante signée Pininfarina et un comportement sportif qui vont lui attirer une clientèle de passionnés. En 1985, son moteur passe à 3,2 litres, ce qui porte la puissance à 270 ch et la vitesse de pointe à près de 260 km/h. Ce changement s'accompagne de nouveautés esthétiques, sous la forme de pare-chocs avant et arrière plus enveloppants et d'un aileron de toit. Cette nouvelle version prend l'appellation 328 et va poursuivre la réussite de la 308, avec une diffusion qui dépassera 7 500 exemplaires. En finition GTS, elle bénéficie d'un toit amovible, ce qui permet de profiter des rayons du soleil.

La 328 GTS présentée ici a été achetée en 2005 chez Artcurial. Le compteur kilométrique affiche 89 972 km et son état est satisfaisant, sans travaux majeurs à prévoir puisque les courroies ont été changées par le mécanicien du collectionneur. Son intérieur en cuir noir est en bon état et tout fonctionne. Elle est équipée de sa trousse à outils complète et offre une belle présentation globale. Ces modèles sont de plus en plus recherchés tant leur facilité d'entretien, leur comportement et leur agrément de conduite font leurs qualités.

The Paris Motor Show, 1975 : Ferrari unveiled a car that would be built in greater numbers than the entire output of models produced during the marque's first 20 years. To achieve this success, the 308 GTB combined a compact and powerful mid-positioned 3-litre V8 engine with elegant styling by Pininfarina and sporty handling that attracted a clientèle of enthusiasts. In 1985, the engine increased in size to 3.2-litres producing 270 bhp, giving a top speed of close to 260 km/h. This upgrade was accompanied by aesthetic modifications including more enveloping bumpers at front and rear and a spoiler on the roof. This new version was called the 328 and continued the success story started by the 308, with over 7500 examples built. The GTS version has the benefit of a removable roof panel, allowing its occupants to make the most of sunny weather. The 328 GTS presented here was bought at Artcurial in 2005. The odometer displays 89 972 km and it is in satisfactory condition, with no major work to be envisaged as the belts were changed by the collector's mechanic. The black leather interior is in good condition and everything is in working order. It is complete with its toolkit and the overall presentation is nice. These models are becoming increasingly popular, being easy to maintain, great to drive and offering superb handling.



168

Carte grise française
French title

Châssis n°
SCFAE22363K700009
Carrosserie Zagato n°009

- Modèle construit à 99 exemplaires
- État comme neuf, 1 555 km seulement
- Prestigieuse signature Zagato

- One of 99 made
- Only 1,555 km from new
- Prestigious Zagato bodywork

220 000 – 250 000 €

Première main, 1555 km d'origine / One owner from new, original 1,555 km
2002 ASTON MARTIN DB7 COUPÉ ZAGATO

Cette voiture a été achetée neuve chez Aston Martin Dortmund, en Allemagne. Depuis, elle n'a parcouru que 1 555 km. Elle est équipée d'une housse, de son classeur "owner's guide" et de son carnet d'entretien. Ayant été très peu utilisée, elle est impeccable sous tous les angles, avec sa carrosserie racée et sa sellerie spéciale à motif matelassé. Sa combinaison de couleur est du meilleur goût puisque sa carrosserie est gris argent, sa sellerie havane. Que dire sur son état sinon qu'il est exceptionnel !

La DB7 correspond pour Aston au modèle du renouveau. Lancée en 1993 avec l'appui de Ford et de Jaguar, elle est équipée d'un six-cylindres et son dessin signé Ian Callum reprend certains aspects des anciennes Aston en les intégrant dans une ligne fluide. Ce modèle bien né rencontre un énorme succès qui permet à Aston Martin de retrouver la sérénité perdue.

Une version Vantage voit le jour en 2000, avec un superbe V12 de 6 litres, et c'est sur cette base qu'est proposée la DB7 Zagato : avec un moteur développant 435 ch, elle bénéficie d'une ligne plus agressive et sa production se limite à 99 exemplaires (plus un pour le musée Aston). Elle reprend certains traits de style propres à Zagato, comme la double bosse de toit. C'est un modèle exclusif à tous points de vue : par son nom, ses performances, sa forme et sa rareté. L'exemplaire que nous présentons est, en plus, quasiment neuf.

This car was bought new from Aston Martin Dortmund, Germany. Since then, it has covered only 1,555 km. It is equipped with a cover, its owner's guide and its maintenance book. Having been hardly used, it is flawless from every angle, with its sleek bodywork and its special upholstery in a quilted pattern. Its color combination is beautiful with its silver grey body and its tan upholstery. What more can one say about the car's condition other than that it is in an exceptional condition!

The DB7 Aston is the model that re-launched Aston Martin. Unveiled in 1993 with the support of Ford and Jaguar, the DB7 is powered by a six-cylinder with a body designed by Ian Callum, and has a few design cues of former Aston Martins integrated into a flowing design. The well-conceived model met with a huge success that allowed Aston Martin to regain lost confidence.

The Vantage version was launched in 2000, with a superb 6-liter V12, and it is on this base that the DB7 Zagato was built. Developing 435bhp engine, it has a more aggressive line and production was limited to just 99 copies (plus one for the Aston museum). It includes some specific design features specific to Zagato, like the double hump roof. It is an exclusive model from all points of view: its name, its performance, its shape and its rarity. The example we offer, is additionally, almost new.





169

Carte grise française
French title

Châssis n° 179433

- Performances sans équivalent
- Voiture comme 'neuve'
- Modèle rare

- *Unparalleled performance*
- *Car as 'new'*
- *Rare model*

280 000 – 340 000 €

Seulement 2943 km d'origine ! / Only 2,943 km from new!

2011 FERRARI 599 GTO BERLINETTE

A lui seul, le compteur de vitesse de cette voiture en impose, car il est gradué jusqu'à 360 km/h... Et son simple nom traduit l'importance que lui accordait Ferrari : GTO, initiales portées par le modèle le plus recherché et le plus cher du monde, le 250 GTO, "Gran Turismo Omologato". La 599 n'a toutefois pas été conçue pour être homologuée en compétition, ce qui ne l'empêche pas de présenter des caractéristiques qui donnent le tournis : sous le capot avant, son V12 de 6 litres développe 670 ch, ce qui lui permet d'accélérer de 0 à 100 km/h en 3,35 secondes et d'atteindre 335 km/h en vitesse de pointe. Jusqu'en 2012, elle était la Ferrari de route la plus rapide jamais produite. Ses qualités routières étaient à la hauteur de ces performances exceptionnelles.

L'exemplaire que nous proposons a été acheté par son actuel propriétaire auprès des Établissements Makanski, en Allemagne. La voiture affichait alors 2 000 km, contre 2 943 km aujourd'hui, soit un kilométrage remarquablement bas. La voiture est équipée d'un chargeur de batterie et d'une housse, et aucun travaux n'est à prévoir avant de l'utiliser : elle représente par conséquent la promesse d'un plaisir total, rare et immédiat. Evidemment, elle est vendue avec ses carnets complets et tous les composants qui étaient livrés par le constructeur.

The speed that this car's speedometer boasts is something, calibrated up to 360 km/h... And its name simply reflects the importance granted to it by Ferrari: GTO, initials of the most sought after and the most expensive model in the world, the 250 GTO, "Gran Turismo Omologato." The 599 however was not designed to be homologated in competition, which does not prevent it from presenting features that will spin your head: the V12 6-liter develops 670bhp, which allows it to accelerate from 0 to 100 km/h in 3.35 seconds and reach 335 km/h top speed. Until 2012, this was the fastest Ferrari road car ever produced. Driving characteristics matched this exceptional performance.

The example on offer was purchased by the present owner from the company Makanski in Germany. The car then had 2,000 km on the clock, and has 2,943 km today, a remarkably low mileage indeed. The car is equipped with a battery charger and a cover, and no work is expected before using it. It therefore represents the promise of total pleasure, exceptional and immediate. It is sold complete with its books and all components that were delivered by the manufacturer.





170

Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n°
WPOEBO914K5173023

- Très faible kilométrage
- Etat impressionnant
- Tous les carnets

- *Very low mileage*
 - *Impressive condition*
 - *With all documentation*
- Porsche enthusiast*

130 000 - 160 000 €

Seulement 23 400 miles d'origine / *Only 23,400 miles from new*

1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBOLOOK

En 1981, un cabriolet de la célèbre 911 est présenté au public à Genève. Au Salon de Frankfort 1987, Porsche présente un prototype avec des saute-vent remplaçant le pare-brise et avec un arceau. L'idée fut bonne puisque l'année d'après, la firme de Stuttgart décide de sortir le modèle 911 Speedster, basée sur un cabriolet 911 Carrera. Les deux places arrières sont ôtées au profit d'un couvre-capote en polyester de la couleur de la caisse, le pare-brise est remplacé par un modèle plus étroit et incliné et les vitres latérales deviennent plus dessinées et courtes en hauteur.

Ce splendide Speedster, édition très limitée, a été livré neuf à un certain Warren B. Eads à Rolling Hills en Californie le 9 juillet 1989 et a été entretenu par le réseau Porsche américain au vue du carnet d'entretien. Le bolide a été importé en 2008 par un intermédiaire et le deuxième propriétaire, un homme d'affaires luxembourgeois, en fait l'acquisition pour s'en servir dans sa maison de campagne en Limousin. Très peu utilisée et sortie de son garage uniquement par beau temps, cette Porsche n'a que 23 177 miles (environ 35 000 km) et se présente dans un état proche du neuf lorsqu'elle est présentée dans la vente 'Automobiles sur les Champs 4' chez Artcurial en 2012. Elle est alors acquise par notre collectionneur de Sologne. Le compartiment moteur démontre un entretien poussé. Ses sièges en cuir noir n'ont subi aucune rayure et ne marquent aucune trace d'usure, tout comme la capote. Son démarrage est immédiat et ses accélérations saines. Elle sera livrée avec ses carnets, manuels d'origine et sa trousse à outils complète. Pour les acheteurs français, cette Porsche est fournie avec un certificat de conformité partielle (éclairage, signalisation, plaque constructeur). Elle devra donc passer à la DRIRE pour être immatriculée en France.

In 1981, a convertible version of the famous 911 was unveiled to the public in Geneva. At the 1987 Frankfurt Salon, Porsche presented a prototype with a cut-off windscreen and a roll bar. The idea was good as the year after, the Stuttgart firm decided to launch the 911 Speedster, based on a 911 Carrera convertible. The two rear seats were removed and the rear was covered by a body-coloured polyester tonneau cover, the windshield was replaced with a narrower one with a more rakish angle, and side windows were redesigned to lower ones.

This beautiful Speedster, a very limited edition, was delivered new to a Warren B. Eads in Rolling Hills, California on 9 July 1989 and has been maintained by the US Porsche network as can be seen from the maintenance logbook. The car was imported in 2008 by a dealer and the second owner, a Luxembourgian businessman, acquired it to use it in his country house in the French Limousin region. Used very little and leaving the 'comforts' of a garage only in good weather, this Porsche had covered only 23,177 miles (35,000 km) and came in an almost new condition when it was on offer in the auction of 'Automobiles sur les Champs 4' at Artcurial in 2012. It was then acquired by our collector from Sologne. The engine compartment shows a high level of maintenance quality. The black leather seats show no scratches and no traces of wear, as is the case with the soft top too. The car starts immediately and accelerates very smoothly. It will be delivered with all its booklets, the original manuals and the complete tool kit. For French buyers, this Porsche comes with a partial certificate of conformity (lighting, indicators and manufacturer's identification plate). It will be necessary to pass through the DRIRE homologation service in order to register the car in France.



171

**Carte grise française
French title**

Châssis n° : 9111300566

- Voiture provenant de la famille Archambeaud
- Très bel état de présentation
- Moteur d'origine

- Car belonging to the Archambeaud family
- Presented in superb condition
- Original engine

95 000 - 115 000 €

Dans les mains de la même famille depuis 1982 / *Owned by the same family since 1982*

1971 PORSCHE 911 2,2L S

La Porsche 911 S que nous présentons est riche d'une belle histoire. Elle a été achetée en 1982 par la famille Archambeaud, en première main, en souvenir des années 1960/1970 où ils avaient créé l'écurie de compétition « Archambeaud Racing » qui a fait courir nombre de voitures telles que Gordini, prototypes Renault, Lola T70 ou 212, Porsche Carrera 6 ou 911... Lors de son achat en 1982, cette 2,2 S était dans son état d'origine, entretenue à cette époque par un ami de la famille, le fameux préparateur Louis Meznarie. Le fils de M. Archambeaud l'a récupérée en 1991 et a décidé de lui rendre toute sa superbe dans le courant des années 2000. Restaurée intégralement dans ses propres ateliers, elle a conservé sa couleur initiale, le « Sepiabraun 7474 ». La banquette arrière, en bon état, restait d'origine mais les sièges Recaro avant ont été refaits par les Établissements Caribex, les travaux permettant à la voiture de retrouver la remarquable configuration datant de sa première livraison. Le moteur, qui avait été bien entretenu, est celui d'origine. Depuis, la voiture bénéficie d'un entretien régulier chez le spécialiste Special Auto Dechaumel. Dans sa version 2,2 litres et 180 ch, la Porsche 911 est particulièrement désirable et appréciée. Mais il est rare qu'elle ait le privilège d'un passé aussi limpide, en aussi bonnes mains.

The Porsche 911 S on offer has a wonderful history. It was bought in 1982 by the Archambeaud family from the first owner, to remind them of the 1960s/70s when they had created the racing team « Archambeaud Racing », responsible for running numerous cars including Gordini, Renault prototypes, Lola T70 and 212, Porsche Carrera 6 and 911...

When it was bought in 1982, this 2.2 S was in original condition, having been maintained at the time by a friend of the family, the famous preparer Louis Meznarie. Mr Archambeaud's son took the car on in 1991 and decided to return it to its former glory during the 2000s. Fully restored in the family's workshop, the car has kept its initial colour, « Sepiabraun 7474 ». The rear bench seat, in good condition, is original but the Recaro seats in the front have been refurbished by the Établissements Caribex, which has returned the car to the remarkable configuration it was in when first delivered. It retains its original engine, which has been well looked after. Since then, the car has been regularly maintained by the specialist Special Auto Dechaumel.

The 2.2-litre, 180 bhp version of the Porsche 911 is particularly sought-after and appreciated. It is rare, however, to find an example that has enjoyed such a clear history, in such good hands.

Carte grise française
French title

Châssis n° 9113600812

Moteur n° 6630805

- Modèle de légende
- Belle préparation
- Provenance intéressante

- Iconic model
- Beautiful presentation
- Interesting provenance

380 000 – 480 000 €

Provient de la collection de Jean-Paul Driot, fondateur de l'écurie DAMS / From the collection of Jean-Paul Driot, founder of the DAMS team

1973 PORSCHE 911 CARRERA 2.7L RS TOURING

Importée d'Allemagne en 1990 par Daniel Watelet, dans le sud de la France, cette voiture est restée entre les mains de son propriétaire jusqu'à 2005, date à laquelle elle a été rachetée par Jean-Paul Driot, co-fondateur de la célèbre et prestigieuse écurie DAMS créée en 1988. A partir de 1997, la voiture a bénéficié d'une restauration complète, le moteur étant confié en Suisse à l'atelier de Marc de Siebenthal, connaisseur et pilote régulier en épreuves historiques. Plusieurs travaux ont été effectués, dont : un carter moteur 7R goupillé a été adopté (refrappé au numéro du moteur d'origine), le circuit d'huile a été modifié, une pompe à huile de version 3,2 litres a été adaptée, le vilebrequin et les bielles ont été remplacés et le moteur a reçu un jeu de pistons et de cylindres neufs, pour un taux de compression de 10,3 : 1 (au lieu de 8,5 : 1 d'origine)... Selon le précédent propriétaire, la puissance atteindrait 230 ch, et un essai en compagnie du mécanicien de M. Driot a permis de confirmer que la voiture est particulièrement vigoureuse.

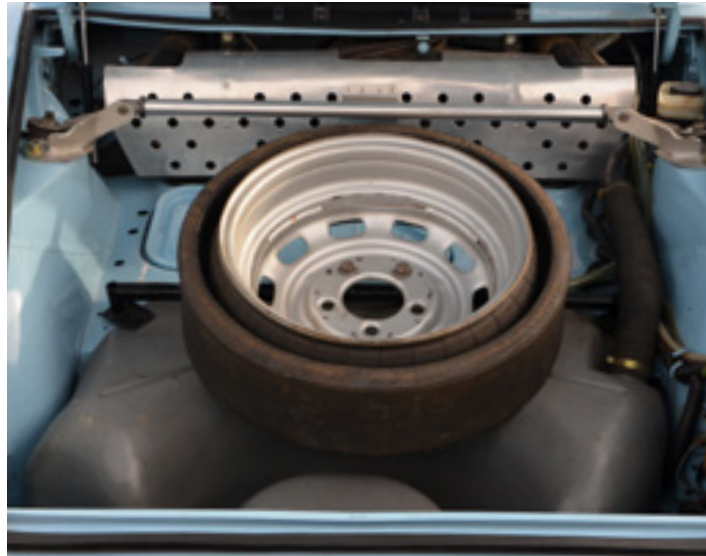
Imported from Germany in 1990 by Daniel Watelet, in the south of France, this car remained in his ownership until 2005, when it was acquired by Jean-Paul Driot, co-founder of the well-known and prestigious DAMS team created in 1988. Starting in 1997 it was completely restored and the engine was sent to the workshop of specialist and historic racing driver Marc de Siebenthal in Switzerland. Work carried out included the fitting of a replacement 7R pinned crankcase (stamped with the original engine number), the oil supply was modified, a 3.2-litre version of the oil pump was adapted, the crankshaft and con rods were replaced and new pistons and cylinders were fitted, giving a compression ratio of 10.3 : 1 (originally 8.5 : 1). According to the previous owner, the car produced 230 bhp, and a test drive with Mr Driot's mechanic confirmed that the car is particularly lively.

En 1998, la carrosserie a fait l'objet d'une réfection complète, avec démontage et peinture. La teinte choisie est un « gulf blue » très seyant, au lieu du plus voyant « red indiana » d'origine. A cette occasion, des portes en aluminium et des habillages de portes type « Light » ont été adoptés. La voiture est par ailleurs équipée de gros étriers de freins (ceux d'origine seront fournis avec), d'une boîte de vitesses à rapports courts et d'une barre anti-rapprochement entre les chapelles d'amortisseurs avant.

La voiture a participé au Rallye du Maroc Classic à plusieurs reprises, l'actuel propriétaire l'ayant remporté en 2004. Elle est encore équipée d'une plaque de protection à l'arrière, d'un arceau six points, de sièges baquets Recaro et d'un tripmaster. En 2014, elle a fait l'objet d'une mise au point et d'un contrôle général dans les ateliers de Classic et Moderne Racing à Alès. Le numéro secret de la caisse a été vérifié par le précédent propriétaire auprès de Porsche qui a confirmé qu'il s'agissait bien du numéro d'origine.

In 1998 the body was completely stripped and repainted a very attractive « gulf blue », replacing the original « red indiana ». At this time it was fitted with aluminium doors and « lightweight » door trim. The car is also equipped with large brake calipers (the original ones will be supplied with the car), a close ratio gearbox and a strut bar between the front shock absorber mounts. The car has participated several times in the Rallye du Maroc Classic, which the current owner won in 2004. It is still fitted with a protective plate at the back, six-point roll cage, Recaro bucket seats and a tripmaster. In 2014 it was given a general check over and service in the Classic et Moderne Racing workshops in Alès. The concealed number of the body has been checked by the previous owner with Porsche who have confirmed that it is the original number.





La Carrera 2.7 RS (RennSport) fait partie des Porsche les plus emblématiques. Elle est née de la nécessité pour la marque de renforcer sa présence en Groupe 3 et 4 et, pour pouvoir prendre part au Championnat du monde des marques, elle devait être produite à plus de 500 exemplaires. La base du nouveau modèle était la 911 S dont le six-cylindres recevait des chemises au Nikasil, déjà expérimentées sur la 917, ce qui permettait de faire passer la cylindrée à 2 687 cm³. Les modifications portaient aussi sur le reste de la voiture, avec l'ajout d'attributs aérodynamiques dont le plus célèbre est la fameuse "queue de canard" arrière, signature esthétique de ce modèle, qui était aussi plus léger avec deux versions disponibles : la M471 Sport (dite "Lightweight") et la M472 Touring. La première était dépourvue de tout superflu alors que la seconde conservait quelques éléments de confort.

Dévoilée au Salon de Paris 1972, la Carrera RS remportait un tel succès que les 500 premiers exemplaires étaient vendus en une semaine ; au bout du compte, Porsche en commercialisera 1 508 exemplaires. Cette voiture remportera ensuite un nombre incalculable de succès en compétition, contribuant à forger la légende de la 911. L'exemplaire que nous proposons, impeccable et riche d'une belle préparation, constitue une occasion rare de faire l'acquisition d'une des Porsche de route les plus rares et recherchées.

The Carrera 2.7 RS (Rennsport) is one of the most iconic Porsche models. It was created to reinforce the marque's presence in Groups 3 and 4, and in order to compete in the World Championship for Makes, over 500 examples had to be built. The base of the new model was the 911 S, using the six-cylinder engine with Nikasil-coated bores, already tested on the 917, that increased the engine size to 2 687 cc. Modifications to the aerodynamics included the famous rear 'duck tail', a signature piece of styling on this model. The body was also lightened, with two versions available: the M471 Sport (known as « Lightweight ») and the M472 Touring. The first was stripped of all superfluous detailing while the latter retained some element of comfort.

Unveiled at the 1972 Paris Motor Show, the Carrera RS met with such success that the first 500 examples were sold in the first week; Porsche ultimately produced 1 508 examples. It won countless victories in competition and played a major role in creating the 911's legendary status.

The immaculate example on offer is extremely well prepared, making this a rare opportunity to buy one of the rarest and most highly sought-after road-going Porsches.



LA FERRARI 275 — DE JANE FONDA ET ROGER VADIM —



Jane Fonda et son frère Peter lui ouvrant la porte de #8641GT
Jane Fonda and her brother Peter opening the door of #8641GT
Collection particulière © Marc Rabineau

173

Carte grise française French title

Châssis n° 8641GT
Moteur n° 8641

- Histoire prestigieuse Jane Fonda/ Roger Vadim
- Désirable deuxième série, nez long et tube de poussée
- Etat impeccable, toujours restée en France

- *Prestigious Jane Fonda/ Roger Vadim history*
- *Desirable second series, long nose and torque tube*
- *Impeccable condition, always stayed in France*

2 750 000 –
3 250 000 €

La 275 de Roger Vadim et Jane Fonda / *The 275 of Roger Vadim and Jane Fonda*

1966 FERRARI 275 GTB/2 "NEZ LONG"

En 1960, la cause était entendue. Le laboratoire, c'est-à-dire la Formule 1, avait démontré en compétition l'efficacité du moteur central arrière dans l'exploitation optimale des grandes puissances. Après bien des hésitations, Enzo Ferrari s'y rallia d'abord pour ses monoplaces, puis pour ses prototypes sport en 1961. Pour les types routiers il n'en était pas encore question malgré la pression de la concurrence. En compétition catégorie GT, les sublimes GTO étaient les descendantes des glorieuses 250 au moteur Colombo sans cesse raffiné dont le brio faisait oublier ses 15 ans d'âge et un châssis pour le moins traditionnel. Puis survint la Jaguar Type E.

Enfin en 1964, la nouvelle berlinette de route de Maranello, la 275 GTB, accompagnée de sa version décapotable, la GTS, introduisit au salon de Paris et sous une spectaculaire livrée jaune d'or quelques innovations bienvenues dont les moindres n'étaient pas, outre de nouvelles roues en alliage léger, les quatre roues indépendantes et la boîte-pont à cinq rapports synchronisés. Le moteur était toujours le bloc Colombo V12 à 60 degrés porté à près de 3,3 litres, du type « simple arbre », bien développé en fonction des enseignements recueillis en course avec les 250 LM et 275 P à moteur arrière. Alimenté par trois carburateurs Weber double corps, il développait en toute sécurité 280 ch à 7 600 tr/min tout en restant assez souple pour la route. Le report de la boîte sur l'essieu arrière avait permis d'obtenir une meilleure répartition des masses et une meilleure efficacité du train moteur à défaut d'une prépondérance du poids.

By 1960, the die had been cast. Formula 1 had demonstrated that in competition, the mid-engine format was the most effective way to handle large amounts of power. After much hesitation, Enzo Ferrari came on board, first with his single-seaters, and then in 1961, with his sports-prototypes. There was no question of doing the same with the road cars, however. In the GT competition category, the sublime GTO, descended from the wonderful Colombo-engined 250 had performances that defied its age and traditional chassis. And then, there was the Jaguar E-Type...

Finally in 1964, Maranello's new road-going saloon, the 275 GTB, with its convertible version, the GTS, was unveiled at the Paris Motor Show. Underneath a stunning golden-yellow livery, the car displayed innovations such as lightweight alloy wheels, four-wheel independent suspension and a five-speed synchromesh gearbox. The engine was still the Colombo V12 set at 60 degrees. A 3.3-litre engine, developed from information gathered while racing the rear-engined 250 LM and 275 P. Fed by three twin-bodied Weber carburetors, it safely produced 280 bhp at 7,600 rpm, while remaining versatile enough for road use. Transfer of the gearbox onto the rear axle improved the weight distribution and made more efficient use of the engine.





Jane Fonda and Roger Vadim Depart from the Belvedere Hospital in Paris with Their New Baby Vanessa in #8641GT - October 7, 1968. © Ron Galella - Getty Images

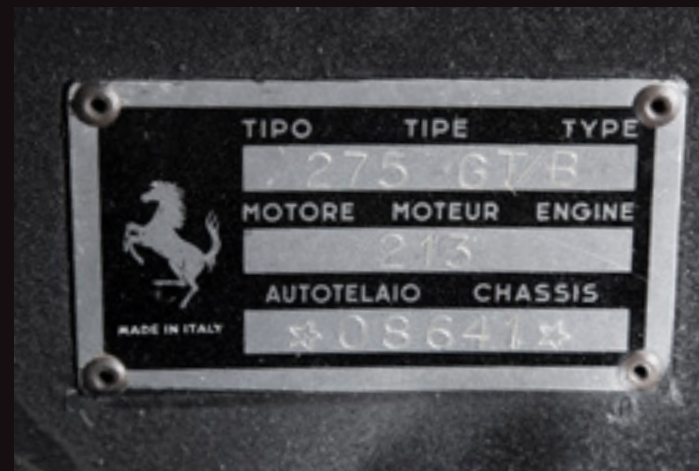
Toutefois, les suspensions indépendantes amélioraient nettement la motricité en limitant les pertes d'adhérence. Avec une direction précise et peu démultipliée, la 275 GTB était une voiture de pilote qui exigeait concentration et anticipation (elle dépassait 240 km/h) et réagissait instantanément à toutes les sollicitations. Strict coupé deux places au coffre symbolique sur 2,40 m d'empattement, d'une esthétique qui annonçait la couleur - lignes fuyantes et viriles, plus tendues que celles des 250 GT antérieures, nez plongeant, projecteurs carénés, ceinture de caisse haute et pavillon surbaissé, custodes aveugles, ses détails stylistiques empruntaient beaucoup à la GTO, voiture d'ingénieurs. La 275 GTB fabriquée par Carrozzeria Scaglietti fut la dernière création de Pininfarina supervisée par Pinin lui-même et, si elle a pu paraître austère en son temps, son classicisme, son élégance sévère et sa « réponse » dynamique ont vite fait taire les critiques, d'autant plus qu'aux mains de gentlemen drivers qualifiés et parfois même avec peu de préparation, elle s'alignera avec succès en compétition. Une 275 GTB série 2 apparaîtra en 1965 avec un avant plus long et équipé d'un tube de poussée. Il s'agit de cette dernière version que nous avons le plaisir de présenter... mais celle-ci a une histoire toute particulière...

The independent suspension improved stability and gave the car more grip. With precise, high ratio steering, the 275 GTB was a driver's car that demanded concentration and anticipation (it could reach speeds of more than 240 km/h), while responding to the slightest touch. A strict 2-seater coupé on a 2.40m wheelbase, in colours enhancing its aesthetic qualities. The car had flowing, virile styling, tighter than on the previous 250 GT, with a sloping nose, covered headlights, high waistline and low roof with blind rear quarter panels. Much of the styling was inspired by the GTO, the engineers' car. The 275 GTB, built by Carrozzeria Scaglietti, was the last Pininfarina creation supervised by Pinin himself. If it appeared rather austere in its day, its classical, elegant styling and dynamic handling quickly silenced the critics, in particular the experienced gentleman drivers, who used it successfully in competition, often with little preparation. A 275 GTB series 2 appeared in 1965 with a longer nose and an updated torque tube. It is one of these later versions that we have the pleasure to present... and one with a very special story...



© TopFoto - Roger-Viollet Roger Vadim et sa femme Jane Fonda au Festival du film de Venise, 11 septembre 1967





Cette Ferrari 275 GTB a été vendue neuve le 15 juin 1966 par Franco-Britannic Autos à Roger Plemiannikov, dit Roger Vadim, le fameux réalisateur de films dont un des plus célèbres est "Et Dieu créa la femme". Nous avons vendu une autre de ses voitures il y a trois ans, sa Ferrari 250 LWB California Spider. De teinte bleu clair métallisé, elle était alors immatriculée 64 SW 75, dans le XVII^e arrondissement de Paris. Trois mois plus tard, le 16 septembre 1966, la carte grise passait au nom de Jane Plemiannikov, plus connue sous son nom de jeune fille Jane Fonda et épouse à l'époque de Roger Vadim. L'immatriculation ne changeait pas. Deux ans après, le 14 novembre 1968, la voiture recevait une immatriculation garage 1404 W 75 chez la Franco-Britannic, à Levallois-Perret. Elle a ensuite rejoint Lyon et là, alors qu'elle se trouvait dans un garage situé dans le quartier de Vaise, elle a été remarquée par un M. Tamalet, qui venait d'acheter une Renault 12 Gordini. Séduit par la belle Ferrari, il proposait au garagiste un échange entre les deux voitures : affaire conclue. C'est l'entreprise dont M. Tamalet était directeur qui est devenue propriétaire : la Compagnie Générale de Voitures de Luxe (C.G.V.L), basée 30 quai de Perrache, à Lyon. L'immatriculation changeait alors pour 1191 DG 69 et la voiture était repeinte en rouge pour M. Tamalet qui l'utilisait jusqu'en avril 1972. Elle passait ensuite dans le giron de Christian Baverey, directeur de sociétés à Lyon et grand amateur de Ferrari. Avec son épouse Anne Baverey, pilote automobile de talent (on la surnommait la "reine de la montagne"), ils participèrent à bord de cette voiture à diverses sorties du Club Ferrari France, à la Coupe des Dames en octobre 1974 au Mas du Clos, la course de côte de Limonest-Mont Verdun en région lyonnaise en septembre 1974 et aux 35 mn d'Albi, en novembre 1975.

This Ferrari 275 GTB was sold new on 15 June 1966 by Franco-Britannic Autos to Roger Plemiannikov, known as Roger Vadim, the famous film director, whose well known films included « And God Created Woman », (it was Vadim's Ferrari 250 LWB California Spider that Artcurial sold three years ago). Presented in metallic light blue, this car was first registered 64 SW 75 in the 17th arrondissement of Paris. Three months later, on 16 September 1966, the registration document was transferred to Jane Plemiannikov, better known by her maiden name, Jane Fonda, Roger Vadim's wife at that time. The registration number stayed the same. Two years later, on 14 November 1968, the car was registered 1404 W 75 by the garage Franco-Britannic, in Levallois-Perret. It later moved to Lyon where it was spotted in a garage in the Vaise neighbourhood by a certain Mr Tamalet, who had just bought a Renault 12 Gordini. He fell in love with this stunning Ferrari, proposed an exchange of the two cars to the garage owner, and the deal was done. It was Tamalet's company that became the registered owner: Compagnie Générale de Voitures de Luxe (C.G.V.L), based at 30 quai de Perrache, in Lyon. The registration number changed to 1191 DG 69 and the Ferrari was repainted red for Mr Tamalet, who ran it until April 1972. The car then passed to Christian Baverey, a company director in Lyon and serious Ferrari enthusiast. Together with his wife, Anne Baverey, a talented racing driver (she was nicknamed « Queen of the Mountain »), they participated in this car in various Club Ferrari France events, in the Coupes des Dames in Mas de Clos in October 1974, the Limonest-Mont Verdun hillclimb in the Lyon region in September 1974 and the 35 mn d'Albi, in November 1975.





Cette Ferrari 275 GTB était ensuite cédée le 16 avril 1980 à Michel Ferry, directeur de la Société des Bains de Mer de Monaco et très impliqué au sein de l'Automobile Club de Monaco, et immatriculée B 600.

Le 14 novembre 1980, la voiture était rachetée par un collectionneur et amateur de voitures de sport de la région de Toulouse, et immatriculée 275 TM 31. Il l'a alors utilisée pour participer à quelques rallyes touristiques dans la région, avant de la céder en 1988 à un négociant automobile du sud de la France, qui la revendra au propriétaire actuel.

Aujourd'hui de teinte jaune avec intérieur splendide en cuir noir, cette voiture se présente en bel état. Il s'agit d'un désirable exemplaire de deuxième série, doté du "nez long", plus élégant que les premières versions et dont le dessin effilé sera ensuite repris sans changement sur la 275 GTB/4. Et surtout, cette voiture s'appuie sur le châssis Tipo 563/66 comportant un tube de poussée renfermant l'arbre de transmission, au lieu que celui-ci soit "ouvert", avec ou sans joints homocinétiques. Cette disposition permet de limiter les vibrations et de mieux contrôler le bruit.

The Ferrari was sold on 16 April 1980 to Michel Ferry, director of the Société des Bains de Mer de Monaco, who was involved in the Automobile Club de Monaco, and it was registered B 600.

On 14 November 1980, the car was acquired by a collector and sports car enthusiast from the Toulouse region, and registered 275 TM 31. He took part in various local rallies in it before selling the car in 1988 to a dealer in the South of France, who in turn sold it to the current owner.

Presented today in yellow with a splendid black leather interior, this car is in superb condition. It is an example of the sought-after 'long nose' second series, more elegant than the earlier version, with a tapered design that was used unaltered on the 275 GTB/4. Moreover, the car used the Tipo 563/66 chassis.



L'intérieur est bien préservé et présente une particularité amusante : il est équipé d'un petit thermomètre accessoire, d'époque. La légende raconte qu'il avait été placé là par Jane Fonda, de façon à bien montrer à Roger Vadim la chaleur qui régnait dans l'habitacle et que lui, tout à sa conduite, minimisait évidemment...

Une Ferrari 275 GTB est déjà, en soi, une icône de l'histoire de l'automobile, une star qui mêle rareté, sensualité, puissance et efficacité. Quand en plus elle a appartenu à deux icônes du cinéma, alors elle devient une véritable exception !

This had a later torque tube encasing the propshaft, replacing the open version, with or without CV joints. This arrangement cut down vibration and controlled the noise. The interior is well preserved and has one rather amusing accessory: it is equipped with a small period thermometer. The inscription explains that it was put there by Jane Fonda, to show Roger Vadim how hot it got in the cockpit. Naturally, he had nothing to do with that... The Ferrari 275 GTB has become an icon of automobile history, a superstar that offers rarity, sensuality, power and versatility. When such a car has also been owned by two screen idols, it becomes totally exceptional !

174

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 4864

- Voiture française d'origine
- Exemplaire préservé
- Véritable version GTS

- *French car*
- *Maintained example*
- *GTS version*

110 000 – 140 000 €

1973 DE TOMASO PANTERA GTS

Cette De Tomaso Pantera a été immatriculée pour la première fois en France le 24 avril 1973, elle est restée française depuis lors. La majorité des Pantera GTS ont été vendues neuves aux États-Unis, tandis que très peu furent vendues en Europe. Cet exemplaire a conservé son compteur en kilomètre/heure. Nombreuses sont les Pantera GTL, la version moins puissante, converties en GTS, version plus rapide, aux couleurs spectaculaires. Celles-ci étaient systématiquement livrées avec le capot et le coffre peints en noir mat ainsi que des ailes élargies et des roues en alu Campagnolo caractéristiques.

La voiture présentée possède un système d'échappement ANSA avec un collecteur en aluminium ainsi qu'un système anti-incendie. Une restauration a été effectuée dans les années 2000, conservant au maximum son originalité et la rendant plus aisée à utiliser. Des freins Wilwood Group 5 ont été installés à l'avant mais ceux d'origine viennent avec la voiture. Le moteur et la boîte de vitesses ont été récemment révisés par un spécialiste toulousain qui peut attester des travaux effectués sur la voiture.

Avec seulement 57 500 km parcourus depuis l'origine, elle possède encore tous ses carnets d'origine tout comme ses roues Campagnolo et ses pneus Avon en très bon état. Cette Pantera GTS qui n'a connu que deux propriétaires français depuis l'origine, et qui a passé toute sa vie en France, est des plus belles et des plus authentiques. Considérant l'ascension des prix que réalisent ses concurrentes ainsi que les rares exemplaires subsistants, cette auto est une opportunité qui ne passera pas inaperçue auprès des collectionneurs les plus avisés.

This De Tomaso Pantera GTS was first registered in France on the 24th of April 1973 and has always been in French ownership. Most GTS Panteras were sold new in the United States and very few were sold in Europe. This one still retains the instrumentation in kilometers per hour. Many Panteras were also converted from the less powerful GTL version in the quicker and spectacularly colored GTS. They always came with the matte black colored bonnet and boot as well as the wider wheelarches and the characteristic Campagnolo alloy wheels. It is equipped with an ANSA exhaust system, fitted with alloy headers, and, a fire extinguishing system. It went through a conservative restoration during the 2000s, retaining as much originality as possible and making it a very usable car. The front brakes fitted are Wilwood Group 5 brakes but the original ones do come with the car. The engine and gearbox have recently been overhauled by a specialist in Toulouse who can verify the work performed on the car. Mileage from new is 57,500 kms. The car actually has its maintenance books as well as its original Campagnolo wheels and Avon tires which have 80% of their tread remaining.

With only two French owners from new and, all its life spent in France this must surely be one of the most unmolested and beautiful Pantera GTS. Considering the skyrocketing values of its contemporary competitors and how very few original examples remains, this is truly an opportunity not to be missed by the shrewd collectors...





175

Carte grise française
de collection
French title

Châssis n° WSG 22
Moteur n° W21G

- Belle présentation
- Modèle de très grande classe
- Entretien soigné

- Beautiful condition
- High class model
- Well serviced

50 000 – 80 000 €
Sans réserve /
No reserve

Ex-Gloria Guinness / Ex-Gloria Guinness

1952 ROLLS ROYCE SILVER WRAITH PAR HOOPER

Cette Rolls Royce Silver Wraith correspond à la dernière génération de voitures de la marque à être encore dotée d'une carrosserie spéciale fabriquée par un atelier spécialisé, en l'occurrence Hooper qui a réalisé cette berline avec séparation chauffeur et portes ouvrant en vis-à-vis. Elle bénéficie de tous les aménagements correspondant à son standing : vitre électrique de séparation avec le chauffeur, cave à liqueurs, strapontins, table à pique-nique rétractable dans le coffre, repose-pieds aux places arrière, miroirs de courtoisie et plafonniers... Ce n'est pas un hasard si cette Silver Wraith a été livrée neuve à Gloria Guinness, élue "la femme la plus élégante du monde" en 1960. Cette voiture est équipée d'un six-cylindres en ligne de 4 887 cm³ qui lui permet d'atteindre 140 km/h dans le confort, le silence et l'intimité de son habitacle. L'actuel propriétaire la possède depuis 1999 et elle a bénéficié en 2000 de plusieurs travaux : reféction de la sellerie et des boiseries intérieures, remise en état de l'embrayage, réglage des freins, changement du radiateur, pose d'un allumage électronique et remplacement des bougies, reféction du collecteur d'échappement. Équipée de pneus récents, elle est inscrite au Mark VI & Silver Wraith Register. Il s'agit donc d'un exemplaire de choix, que les amateurs sauront apprécier.

This Rolls-Royce Silver Wraith was one of the last generations of cars still equipped with a special body made by a coachbuilder. For the car on offer it was Hooper who realized this sedan as a coupe-chauffeur with opposing doors. It features all the amenities going with its top class quality and luxury: power windows separating the driver, a liquor cabinet, folding seats, retractable picnic tables in the boot, foot rests for the rear seats, vanity mirrors and roof lights... It is not by chance that this Silver Wraith was delivered new to Gloria Guinness, voted "the most elegant woman in the world" in 1960. This car is powered by a six-cylinder in-line engine of 4887cc, reaching easily a speed of 140 km/h, in silence and the privacy of its luxurious cabin. The current collector owns the car since 1999 and in 2000 it underwent several works: restoration of the upholstery and the interior woodwork, rehabilitation of the clutch, brake adjustment, the radiator was changed, an electronic ignition was installed and the spark plugs replaced, plus rehabilitation of the exhaust manifold. Equipped with new tyres recently, this car is registered with the Mark VI & Silver Wraith Register. It is a car of choice that Rolls-Royce fans will really appreciate.



176

Carte grise française
de collection
French title

Châssis n° RR71DRX9266

- Une des premières Corniche
- 40 ans sous le soleil de Californie
- Seulement trois propriétaires

- One of the first Corniches
- 40 years in sunny California
- Only three owners

40 000 – 50 000 €
Sans réserve /
No reserve

1971 ROLLS ROYCE CORNICHE

Dessinée par Bill Allen et réalisée par Mulliner Park Ward, la Corniche reprend fidèlement les traits de style de la Silver Shadow, ainsi que ses caractéristiques mécaniques: preuve de son succès, en presque 25 ans de carrière, il s'en est vendu près de 7 000 exemplaires. Cette auto datant de 1971 figure donc parmi les premières Rolls Royce Corniche produites. La voiture a été vendue neuve à Beverly Hills en Californie à son premier propriétaire, lequel l'a conservée jusqu'en 2002, pour la revendre à cette époque à son neveu. Ce dernier l'a possédée pendant 10 ans et s'en est séparé en 2012 avant qu'elle soit achetée par son propriétaire actuel lors d'une vente de Retromobile. La voiture est donc toujours restée sous le soleil de Californie et ne présente pas la moindre trace d'oxydation, ni d'accident. Elle affiche aujourd'hui 70485 miles et se trouve dans un bel état d'origine, qu'il s'agisse de l'ensemble de son équipement, mais aussi des cuirs, des boiseries ou des moquettes. La carrosserie a été repeinte dans les années 90 dans la teinte d'origine. Sur le plan mécanique, il en va de même. Le moteur est en très bon état, se montre silencieux, et la pression d'huile est excellente. Les freins, l'hydraulique, l'électricité ont été révisés, et l'on ressent au volant la bonne condition de cette voiture. Parmi les Rolls Royce Corniche proposées sur le marché, il est rare d'en trouver un exemplaire au passé aussi limpide. Dans notre cas, il s'agit d'un modèle de la première génération, une auto à la vie paisible; s'il faut en choisir une...

Designed by Bill Allen and produced by Mulliner Park Ward, the Corniche accurately reflected the stylistic features of the Silver Shadow and its mechanical characteristics: evidence of its success was the model's 25-year career; in which time 7,000 Corniches were sold. This car dating from 1971 is therefore one of the first Rolls Royce Corniche produced. The car was sold new in California Beverly Hills its first owner, who had the car till 2002, when it was sold to his nephew. The latter owned the car for 10 years and it was eventually sold in 2012 in our Retromobile auction. The car has always remained in the California sun and shows no trace of oxidation or of any accident. It now boasts 70,485 miles and is in good original condition, whether it's the equipment, as well as the leather, the wood and the carpet. The body was repainted in the 1990s in the original color. In mechanical terms, it has the same powertrain. The engine is in very good condition, appears to be very refined and oil pressure is excellent. Brakes, hydraulics, electrical have all been revised and the driving condition of the car is indeed very good. Among the Rolls-Royces available in the market, it is rare to find an example of one that has a past that is so clean and well documented. Plus the fact that it is a model from the very first generation, a peaceful automatic that makes this car so very special.



177

Carte grise française de collection
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

35 000 – 45 000 €
Sans réserve /
No reserve

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 précédent 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 silentblochs 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 121 462 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 previous 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 121,462km. 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.



178

Carte grise française
French title

Châssis n° 496273228

- Belle restauration ancienne
- Entretien suivi
- Symbole du rêve américain
- Modèle puissant et confortable

- Beautiful older restoration
- Full maintenance record
- Symbol of the American Dream
- Powerful and comfortable model

55 000 – 65 000 €
Sans réserve /
No reserve

Restaurée par les Ateliers Lecoq / Restored by Ateliers Lecoq
1949 CADILLAC SERIES 62 CABRIOLET

En 1949, Cadillac amorce une petite révolution : le vieux moteur V8 latéral laisse place à un V8 culbuté plus léger, plus compact et, bien sûr, plus puissant, puisqu'il développe 210 ch. Il s'agit d'un V8 moderne et il fait de la Cadillac Series 62 une des automobiles les plus rapides du marché, malgré son gabarit permettant de transporter six personnes dans un confort de haut niveau. C'est cette mécanique qui anime le cabriolet Cadillac Series 62 que nous présentons, et qui a été acheté en 1984 par son précédent propriétaire, lors d'une vente aux enchères "Art et Locomotion" organisée par Hervé Poulain au Palais des Congrès. Cette voiture a ensuite bénéficié, entre 1985 et 1987, d'une restauration complète chez les très réputés ateliers Lecoq, sans considération de coût. Un important dossier de factures et de photos sera fourni avec la voiture. La mécanique a de son côté été refaite au garage Sébastopol de Courbevoie. Par la suite, son entretien a été suivi au Garage de la Poste, au Vésinet. Ce séduisant cabriolet de teinte ivoire avec intérieur en cuir rouge se présente donc dans un très bel état, et son compteur n'affiche que 74 941 km. Il dispose d'une boîte Hydramatic et de vitres et sièges à commande hydroélectrique, système qui commande également la capote. Il est équipé de l'autoradio qui était à l'époque proposé en option au prix de 47 \$, et le propriétaire a fait poser un catalyseur Eurocat, permettant de rouler au sans-plomb. Dans le doux feulement du gros V8, cette voiture offre le plaisir de la balade ou du voyage dans un véritable salon roulant, tout en profitant des moindres rayons de soleil.

In 1949, Cadillac began a revolution: the old side valve V8 engine gave way to a OHV V8 which was lighter, more compact and, of course, more powerful, since it developed 210bhp. A really modern V8, the Cadillac Series 62 became one of the fastest cars in the market, despite its size, good enough to carry six people in total comfort. It is this mechanical ensemble that powers the Cadillac Series 62 Convertible that we are offering, a car that was purchased in 1984 by its previous owner at an auction "Art and Locomotion" organized by Hervé Poulain at the Palais des Congrès. This car then received, between 1985 and 1987, a very comprehensive restoration in the very reputed workshops of Lecoq, regardless of cost. The mechanicals have been redone at their garage at Sevastopol Courbevoie. An important history file of invoices and restoration pictures will come with the car. Thereafter, maintenance has carried out by Garage de la Poste, at Vésinet. This attractive convertible in ivory with red leather interior is in really good condition, and the counter displays just 74,941 km. It has a Hydramatic automatic and the windows and the seats are all operated by hydroelectric systems, which also control the hood. It is equipped with the radio which was then offered as an option at a price of \$ 47, and the owner has installed a Eurocat catalyst so that the car can run on unleaded. With the soft growl of a big V8, this car offers the pleasure of travelling in style and comfort, while enjoying the sun when it's out.



179

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° T832062DN
Moteur n° VS1940-9
Boîte de vitesse n° JLS43678J5

- Roadster XK dans un bel état
- Moteur et boîte de vitesse d'origine
- Révision mécanique récente

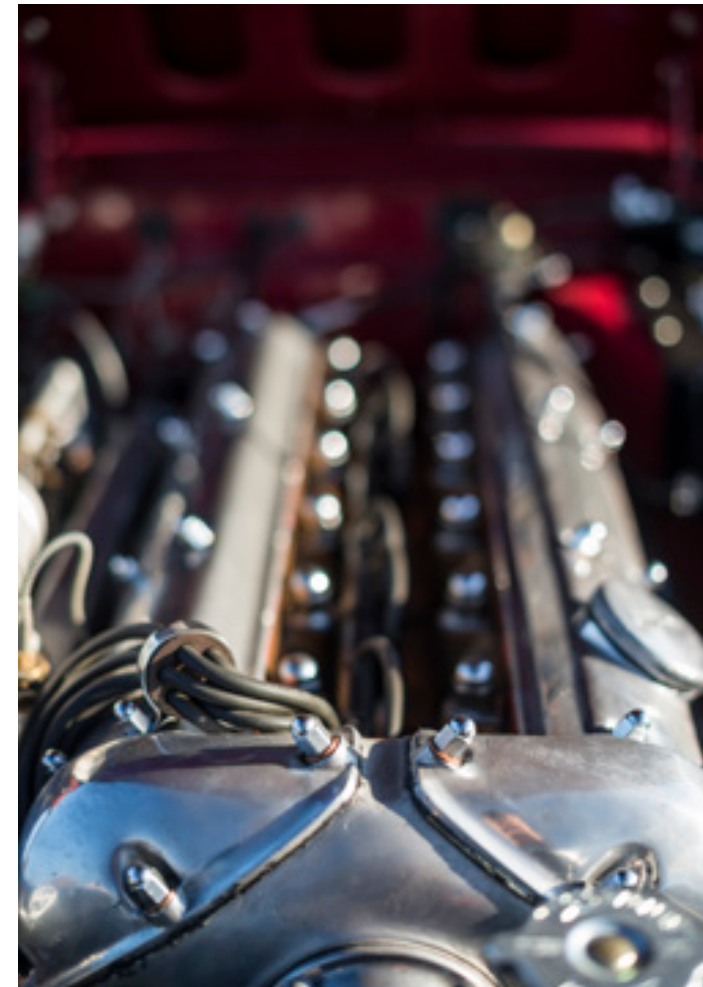
- *XK Roadster in superb condition*
- *Original engine and gearbox*
- *Recent mechanical overhaul*

100 000 – 120 000 €

1959 JAGUAR XK 150 3,4L S ROADSTER

Après le coup d'éclat que constitue la présentation de la XK 120 au Salon de Londres 1948, Jaguar ne s'endort pas sur ses lauriers. En 1954, la XK 140 semble en être un succédané, mais elle est en réalité profondément différente. En prélude au lancement de la future Type E - prévu pour le début des années 60 - Jaguar exécute une dernière version de la XK, le type 150, présenté en 1957. La ligne se tend, et l'auto hérite des bienfaits de la compétition, entre autres les quatre freins à disque, mais aussi une préparation accentuée des moteurs, notamment sur les versions " S ". Ce roadster Jaguar date de 1959, il fait donc partie de la première génération de XK 150 S, équipée de bloc de 3,4 L de cylindrée de 250 ch. SAE, grâce à l'adoption de trois carburateurs SU HD8 et des culasses Straight Port. Il fut livré neuf dans l'état de New-York, dans lequel il resta jusqu'à ce qu'un collectionneur californien, en fasse l'acquisition en 2008. La voiture avait déjà ses petits phares additionnels et semble avoir conservé tous ses équipements originaux. Le Jaguar Heritage Certificate de l'auto nous confirme que le moteur et la boîte sont ceux qui équipaient la voiture à l'origine. Dans sa robe Imperial red avec son superbe intérieur noir, ce bel exemplaire a bénéficié récemment de travaux importants. Début 2013 Jaguar Service en Hollande a procédé à une révision importante du moteur et de la carburation ainsi que du système de freinage totalisant une facture de plus de 5700 € afin que cette sportive fonctionne comme il se doit. Vendue avec son Certificat Jaguar Heritage, ses manuels originaux, ainsi que sa trousse à outils, cette belle automobile constitue le modèle le plus abouti des XK, qui ne demande qu'à profiter des routes secondaires.

After the fanfare for the launch of the XK 120 at the London Motor Show in 1948, Jaguar didn't rest on its laurels. In 1954, the XK 140 appeared at first glance to be a continuation, but in reality it was a completely different car. As a prelude to the launch of the E-Type - scheduled for the start of the 1960s - Jaguar produced a final version of the XK, the Type 150, presented in 1957. The styling was smoother and the car also benefitted from developments made in competition, amongst them, all-round disc brakes and a higher performance engine, notably on the " S " versions. This Jaguar roadster from 1959 was therefore one of the first generation of the XK150, equipped with a 3.4-litre 250 bhp SAE engine, with three SU HD8 carburetors and Straight Port cylinder head. It was delivered new to the state of New York, where it stayed until bought by a collector from California, in 2008. The car already had its additional headlights and appears to have kept all its original equipment. The Jaguar Heritage Certificate for the car confirms that the engine and the gearbox are the ones that were fitted in the car originally. Presented in Imperial red with a splendid black interior, this beautiful example had major work carried out at the start of 2013 by Jaguar Service in Holland, who refurbished the engine, carburetors and brakes for a sum of €5,700, to ensure that this sports car performs as it should. Sold with its Jaguar Heritage Certificate, original manuals and toolkit, this superb automobile is a great example of the most successful XK model that is raring to head out onto the B roads.





180

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° G4BK283512

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

- In rare original state, low mileage
- Four owners
- Unusual model

9 000 – 12 000 €
Sans réserve /
No reserve

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 quatre propriétaires, le second étant un collectionneur très enthousiaste ayant réuni une importante documentation sur ces modèles. Le compteur affiche 30 536 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 four owners in total, the second being an enthusiastic collector who gathered extensive documentation on these models. The counter shows just 30,536 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.



181

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 85473555
Moteur n° 18GF2530
Carrosserie n° 40 LB 750

- Modèle puissant et robuste
- Très bon état
- Agréable et facile à utiliser

- Powerful and robust model
- Very good condition
- Enjoyable and easy to drive

35 000 – 45 000 €
Sans réserve /
No reserve

Ex collection André Lecoq / Ex collection André Lecoq

1934 FORD V8-40 TORPÉDO LE BARON

Pour succéder à la Ford A et contrer les Chevrolet six-cylindres, Henri Ford parvient à produire un moteur V8 dont le coût de production reste raisonnable. Présentée en 1932, la nouvelle Ford V8-18 attire la curiosité et les acheteurs. Après cette première version, Ford lance une évolution plus aboutie, la V8-40, dont le moteur 3,6 litres atteint 75 ch. Les différentes types de carrosserie usine sont dus au styliste maison E.T. Gregorie mais aussi, pour certains modèles, au carrossier Le Baron, de Detroit, comme la version présentée ici. Ce torpédo Ford V8 fut longtemps dans la collection d'André Lecoq, qui souhaitait une voiture plus maniable que sa Horch ou sa Mercedes 500 K, pour circuler sur les routes sinueuses de Bretagne. Trouvée chez un marchand de Vieux-Genève dans les années 1970, il s'agit vraisemblablement d'un exemplaire assemblé à l'époque dans l'usine Ford d'Asnières. Saine, elle nécessitait une restauration qui, menée à bien par la Carrosserie Lecoq, a remarquablement bien résisté au temps. Le premier rallye auquel André Lecoq a participé avec cette voiture était en 1976 le "Rallye du Bicentenaire des États-Unis", organisé notamment par Christian Huet. Par la suite, il a eu l'occasion de profiter de nombreuses reprises de cette Ford V8-40 dont les excellentes performances se complètent d'une robustesse réelle et d'un confort de bon aloi. Avec ses quatre places sous capote et sa mécanique simple et puissante, c'est une excellente voiture de rallye touristique, capable d'attaquer les cols ou d'évoluer tranquillement sur les routes de campagnes. En bon état de présentation, cette voiture affiche 49 237 km au compteur.

To succeed the Ford A and compete with the six-cylinder Chevrolet, Henry Ford developed a V8 engine that could be produced for a reasonable price. Presented in 1932, the new Ford V8-18 attracted the curiosity of buyers keen to profit from a type of engine usually reserved for more expensive models. Following the first version, Ford launched a more successful evolution, the V8-40, which featured a 3.6-litre engine producing 75 bhp. Different types of factory body were designed by coachbuilders E.T. Gregorie and also, for certain models, Le Baron from Detroit, who was responsible for the version presented here. This Ford V8 Torpedo had been previously in André Lecoq's collection for a long time. He wanted a car that was easier to handle than his Horch or his Mercedes 500 K on the sinuous roads of Brittany. Discovered with a dealer from Vieux-Genève during the 1970s, this was probably a car assembled in period at the Asnières Ford factory. It was sound, but in need of restoration, which was carried out in the Lecoq workshops, and the car has withstood the test of time remarkably. The first rally that André Lecoq participated in with this car was the "Rallye du Bicentenaire des États-Unis", in 1976, organised, incidentally, by Christian Huet. He subsequently had the opportunity to take part on many other occasions in this Ford V8-40 that offered a great performance and a true robustness, matched with a high level of comfort. With four seats under cover and an uncomplicated and powerful engine, this is an excellent car for rallies, being capable of attacking the hills with ease or sauntering at a leisurely pace along country roads. Well presented, this car has 49,237 km on the odometer.



182

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 1144029

- Version découvrable particulièrement rare
- Restauration ancienne de qualité
- Sellerie en cuir complètement refaite

- Particularly rare convertible version
- Nice older restoration
- Leather upholstery redone completely

20 000 – 25 000 €
Sans réserve /
No reserve

1950 PEUGEOT 203 BERLINE DÉCOUVRABLE

Conçue en un temps record, la Peugeot 203 est une des vedettes du Salon de Paris 1948.

La 203 que nous proposons présente tout l'attrait d'une berline découvrable, nettement plus rare et recherchée qu'une berline normale, grâce à l'agrément qu'elle procure et à sa finition particulière. De 1981 à 1985 la voiture fut restaurée par un collectionneur de Peugeot de Touraine, dont la carte grise ancienne originale se trouve encore dans le dossier. Elle passa ensuite dans les mains de trois collectionneurs anglais avant que notre collectionneur ne l'achète dans une de nos ventes monégasques. Cet exemplaire est d'un bel aspect général, à la suite d'une restauration ancienne soignée. La peinture gris clair est en bon état et l'intérieur en cuir rouge à passepoils gris a été entièrement refait, y compris les accoudoirs situés de part et d'autre de la banquette arrière. Moquettes et contreportes sont en excellent état, seul le siège conducteur comportant une marque provenant du volant d'origine. La capote noire dotée d'une doublure beige a bénéficié d'une réfection complète. C'est un bel exemplaire d'une des versions les plus désirables de cette berline française classique, symbole du renouveau d'après-guerre.

Designed in record time, the Peugeot 203 was one of the stars of the Paris Salon of 1948.

The 203 we offer has all the appeal of a convertible saloon, much rarer and sought after than a normal saloon, which makes this a very special car, all the more so thanks to the good condition the car is in. From 1981 to 1985 the car was restored by a Peugeot collector from Touraine, and the old registration papers are still there in the folder. It then passed into the hands of three English collectors before our collector bought it in one of our Monaco auction. This car is in a good general condition, following a careful restoration from some years ago. The light grey paint is in good condition and red leather interior with grey piping has been completely redone, including the armrests located on either side of the back seat. Carpets and door panels are in excellent condition - only the driver's seat has a mark from the original steering wheel. The black top with a beige lining has undergone a complete refurbishment. This is a fine example of one of the most desirable versions of this classic French saloon, a delightful symbol of post-war revival.



183

Carte grise française de collection
French title

Châssis n° 619646

Moteur n° E60103227

Carrosserie n° 219

- Modèle rare
- Ex collection Rédélé
- Très belle présentation
- Provenance exceptionnelle

- Rare model
- Previously in the Rédélé collection
- Superb presentation
- Fantastic provenance

20 000 – 26 000 €
Sans réserve /
No reserve

1934 RENAULT VIVASTELLA LIMOUSINE (PG9)

Renault a toujours été un adepte des moteurs six-cylindres, et sa gamme en comporte depuis la 50 CV de 1908. En 1929 le radiateur à l'arrière est abandonné pour une position plus conventionnelle. Au même moment apparaît le suffixe "Stella" sur les versions les plus luxueuses, dont les carrosseries sont produites à l'atelier O, quai du Point du Jour, anciennement consacré aux avions Renault. Quant à la première partie du nom, "Viva", elle correspond aux versions six-cylindres. Le moteur reste traditionnel : c'est un 3,2 litres à soupapes latérales, qui emmène la Vivastella à 120 km/h. Au début des années 1930, les Renault sont équipées d'une belle calandre en léger coupe-vent, que l'on dit influencée par Chrysler, et leur dessin ne manque pas d'élégance.

A partir de 1933, la mode aérodynamique pointe son nez et les carrosseries Renault adoptent de nouveaux galbes : les malles arrière disparaissent au profit d'une poupe arrondie portant la roue de secours, et les pare-chocs s'incurvent. La Vivastella est alors une automobile statutaire appréciée d'une clientèle aisée, et dont la production reste limitée.

Cette belle limousine provient de la collection Rédélé, célèbre créateur de la marque Alpine. Elle a bénéficié d'une restauration complète et de qualité au cours des années 1980. L'intérieur est tendu d'un épais velours brun, tandis que la carrosserie arbore une élégante livrée bicolore noire et grise. Équipée de roues fils, cette Vivastella est en excellent état de présentation, ayant parcouru moins de 3000 km depuis sa remise en état. Une belle et rare classique, représentative des Renault six-cylindres des années 1930.

Renault had always been a supporter of six-cylinder engines, and had included an example in its range since the 50 CV model of 1908. In 1929 the radiator was moved from the back to a more conventional position. This was when the suffix "Stella" appeared on the more luxurious versions, with bodies constructed at 'atelier O', on the quai du Point du Jour, previously used for Renault aeroplanes. As for the first part of the name, "Viva" corresponds to the six-cylinder versions. It was a traditional engine: 3.2-litres with side-valves capable of propelling the Vivastella to 120 km/h. During the early 1930s, Renault motorcars were fitted with a lightly streamlined, highly attractive radiator grille, possibly influenced by Chrysler, and the overall design was very elegant. From 1933, the fashion for aerodynamics took hold and Renault bodies developed new curves: the rear trunk disappeared in favour of a rounded stern with curved bumpers that carried the spare wheel. The Vivastella was a stately car appreciated by a wealthy clientèle, produced in limited numbers. This wonderful limousine was previously in the Rédélé collection, the celebrated creator of the Alpine marque. It benefitted from a comprehensive, high-quality restoration completed during the 1980s. The interior is clothed in thick brown velours, and the body is liveried in an elegant two-tone black and grey. Equipped with wire wheels, this Vivastella is presented in excellent condition, having covered less than 3,000 km since being restored. A beautiful and rare classic that is a great representation of the 1930s six-cylinder Renaults.

184

**Carte grise française de collection
French title**

Châssis n° 616372

- Une des 29 répertoriées
- Technique d'ouverture du toit exceptionnelle pour l'époque
- Restauration de haut niveau

• One of 29 examples listed

- Retractable hardtop ahead of its time

- High quality restoration

150 000 – 170 000 €

1936 PEUGEOT 402 ECLIPSE

La carrosserie de base de la 402 est d'abord une limousine six places, mais elle se décline sous plusieurs formes, comme la fameuse Éclipse. Tout en bénéficiant d'un toit rigide assurant solidité et isolation, l'Éclipse peut donc être "décapotée" à volonté.

La Peugeot 402 Éclipse que nous présentons a été livrée à son premier propriétaire en 1936. D'après la carte grise, il semblerait qu'il l'ait conservée jusqu'au 16 avril 1968. De cette date à 1971, elle est immatriculée dans le Finistère sous le numéro 512 PZ 29. Le 26 juillet 1971, elle passe entre les mains de M. Bernard Bouet, à Nançay, en Sologne. Il la garde jusqu'à la date de sa dernière immatriculation, le 21 décembre 2006, où elle est cédée à un collectionneur allemand possédant plusieurs garages Citroën, par l'intermédiaire d'un négociant spécialisé. La voiture se trouve alors dans un état "sortie de grange", originale et complète, mais de médiocre présentation. Le propriétaire se lance donc dans la restauration de cette pièce rare, en utilisant les importants moyens fournis par ses propres ateliers. La voiture est complètement démontée, avec carrosserie refaite et peinture neuve. L'habitacle et la mécanique bénéficient également de travaux leur permettant de retrouver leur prime jeunesse, et cette voiture se présente aujourd'hui dans un état de restauration de toute beauté. Le jury du concours d'élégance de Schloss Bensberg, en Allemagne, ne s'y est pas trompé et a accordé en 2012 à cette rare Peugeot le premier prix de sa catégorie. Il s'agit certainement d'une des plus belles Peugeot 402 Éclipse en circulation, prête à prendre la route, à remporter des concours et à impressionner le public avec son mécanisme d'ouverture et de fermeture du toit en tôle, bien avant que ce système ne rencontre la vogue qu'il connaît actuellement.

The body of the 402 was a six-window limousine, available in several forms, including the celebrated Eclipse. While offering a hard top for strength and insulation, the Eclipse could turn itself into a convertible with ease.

The Peugeot 402 Eclipse on offer was delivered to its first owner in 1936. According to the registration documents, it appears that he kept the car until 1968. Between 1968 and 1971, the car was registered in Finistère with the number 512 PZ 29. On 26 July 1971, it passed into the hands of a Mr Bernard Bouet, from Nançay, in Sologne. He retained the car until the date of its most recent registration, 21 December 2006, when the previous owner, a German Citroën dealer, acquired it through the intermediary of a dealer. The car was then in 'barn find' condition, original and complete, but in poor condition. The owner threw himself into restoring this rare find, using the considerable resources of his own workshops. The car was taken to bits and the bodywork was rebuilt and re-sprayed. The interior and the engine were also brought back to life, and today this car is presented in a beautifully restored condition. The judges at the 2012 Schloss Bensberg concours d'élégance in Germany made no mistake in awarding the car first in class. This is undoubtedly one of the most stunning Peugeot 402 Éclipses in circulation. It is ready to take to the road, win concours events and wow the crowds with its retractable hardtop that was so ahead of its time.





185

Carte grise française de collection
French collector title

Châssis n° 31128
Moteur n° MZ 134

- Exemple rare
- Mécanique complètement refaite
- Allure imposante

- Extremely rare example
- Complete mechanical rebuild
- Imposing appearance

120 000 – 180 000 €

1923 PEUGEOT 156 25 HP TORPEDO

La Peugeot 156, présentée en 1920, a été construite entre 1921 et 1923 à seulement 180 exemplaires. Elle est équipée d'un remarquable moteur six-cylindres de près de 6 litres, sans soupapes (brevet Schmid), qui lui permettait d'atteindre l'honorable vitesse de plus de 90 km/h. Il est intéressant de noter que ce modèle fut utilisé par le président de la République, Alexandre Millerand.

L'exemplaire présenté, équipé d'une carrosserie torpédo, dispose d'un frein à main extérieur à la carrosserie et d'un pont long, ce qui aurait permis au musée Peugeot, selon le propriétaire, de considérer que cette auto était destinée à être utilisée en course. Un autre élément atteste de cette vocation: le montage optionnel de freins avant. Délivrée neuve dans la région de Bordeaux en 1923, puis revendue dans la région d'Agen en 1936, cette automobile fut cachée pendant la seconde guerre mondiale dans un château des Landes, elle a ensuite été récupérée par le célèbre collectionneur Jean Piquemal, qui a entamé sa restauration, avant que l'actuel propriétaire, qui l'avait achetée en 1996, ne l'achève. Une refonte complète de la mécanique, pour un montant de plus de 22 000 euros, a été effectuée par les excellents ateliers RMA, à Trégastel, ainsi qu'en témoigne un DVD qui sera remis à l'acheteur. Cette voiture est donc en parfait état de fonctionnement et de présentation. Un deuxième moteur (MZ81), une autre boîte de vitesses, un radiateur, un capot et quelques éléments supplémentaires seront fournis avec l'auto, ce qui n'est pas négligeable au regard de la rareté du modèle.

Il s'agit donc de l'opportunité unique d'acquiescer ce qui fut le vaisseau amiral de la gamme Peugeot du début des années 20, doté d'une mécanique performante et originale, qui permettra à son nouveau propriétaire de voyager dans de bonnes conditions à bord d'une automobile dont on ne saurait discuter la qualité !

Just 180 examples of the Peugeot 156, presented in 1920, were built between 1921 and 1923. It was fitted with a remarkable six-cylinder sleeve-valve (Schmid patent) engine of almost 6-litres, that enabled the car to reach an honorable speed of over 90 km/h. It is interesting to note that this model was used by the French President of the Republic, Alexandre Millerand.

The example presented, equipped with a torpedo body, featured a handbrake outside the body and a long axle, which may have led the Peugeot museum, according to the owner, to consider that this car was destined to be used for racing. There is another feature that suggests this vocation: the mounting of optional front brakes. Delivered new in the Bordeaux region in 1923, and then sold in the Agen area in 1936, this automobile was hidden during the Second World War in a château in Les Landes. It was recovered by the well-known collector Jean Piquemal, who began its restoration, which was completed by the current owner, who bought the car in 1996. A complete mechanical overhaul was carried out, costing over 22,000 euro, by the excellent RMA workshop, in Trégastel, as shown in a DVD that will be passed on to the buyer. This car is in excellent running condition and presentation. A second engine (MZ81), spare gearbox, radiator, bonnet and other parts will be supplied with the car, something not to be underestimated given the rarity of the model.

Here is a unique opportunity to acquire the flagship model of the Peugeot range at the start of the 1920s, with powerful and original engineering, that, in good conditions, will allow the new owner to ride in an automobile of indisputable quality.





186

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 4245
Moteur n° 3959

- Modèle rare
- Belle présentation
- Monocylindre De Dion, moteur éprouvé

- Rare model
- In beautiful condition
- Single cylinder De Dion

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

1901 CROIZEMARIE TYPE AC VOITURETTE

L'histoire de cette marque n'est pas connue. Sachant que, au début du siècle, près de 1 300 constructeurs ont existé en France, certains n'ayant produit qu'un seul exemplaire, il n'est pas étonnant que certains d'entre eux aient échappé à l'œil vigilant des historiens, et celui-ci en fait partie. Cette voiture est apparue en 1999 dans une vente aux enchères de Fontenay-le-Comte. A l'époque, elle était en état d'origine, et annoncée comme ayant appartenu à la même famille depuis 1921. Équipée d'un monocylindre De Dion, moteur extrêmement diffusé à l'époque, et d'une boîte trois vitesses, elle est remarquablement bien fabriquée. La technique de construction du châssis laisse entendre qu'il est antérieur à 1905, la carrosserie étant probablement plus tardive, autour de 1908. Il semble que la voiture ait fait l'objet d'une restauration il y a quelques années, mais aucune facture n'en atteste. Aujourd'hui, cette Croizemarie est en bel état et fonctionne, même si elle n'a pas roulé depuis plusieurs années.

Cette voiturette originale est accompagnée de quatre photos de 2004 montrant la voiture non restaurée et de deux articles de 1999 relatant la vente aux enchères. Séduisante avec sa carrosserie légère, elle devrait être éligible au Rallye Londres-Brighton.

The history of this marque is unclear. Knowing that at the beginning of the century, nearly 1,300 manufacturers existed in France, some of which made just one model, it is not surprising that some of them have escaped the watchful eye of historians, and this is one of them. This car appeared in a 1999 auction at Fontenay-le-Comte. At that time, it was in an original condition and presented as having belonged to the same family since 1921. Powered by a single-cylinder De Dion engine, which was quite popular then, the engine is mated to a three-speed transmission. The car is remarkably well made. The frame construction suggests that it predates 1905, the body, is probably later, around 1908. It seems that the car was restored a few years ago, but no invoices have been provided to support this. Today this Croizemarie is in a beautiful condition and the car works, even if it has not been driven for many years.

This original vehicle is accompanied by four photographs from 2004 showing the car in an un-restored condition and two articles from 1999 about the auction. Attractive with its light body, it should be eligible for the London-Brighton Rally.



187

**Titre de circulation US
Dédouanée en UE
US title
EU customs cleared**

Châssis n° S 811156

- Très saine
- Rare SE
- Entretien et fiabilisée

- Very sound
- Rare SE
- Maintained to be reliable

70 000 – 90 000 €

1955 JAGUAR XK 140 SE ROADSTER

La carrière de la XK 120 avait duré six ans et la clientèle, surtout celle d'outre-Atlantique, réclamait encore plus de raffinement, plus de place et plus de puissance. Aussi la 120 fut-elle remplacée en octobre 1954 par la XK 140, dont 3281 roadster furent produits, qui avait une architecture comparable, mais des améliorations, tant sur le plan de la carrosserie que sur celui de la mécanique. Les modèles "Special Equipment" arborait des feux antibrouillard au-dessus du pare-choc. Dans l'habitacle, les sièges et le tableau de bord restent les mêmes, mais l'espace est plus important, en partie grâce au moteur, qui occupe une position plus avancée dans le châssis. Cette nouvelle implantation du moteur confère à la voiture une meilleure tenue de cap, aussi à cause de la direction, à crémaillère de marque Alford and Alder.

La voiture présentée a été vendue neuve à Los Angeles d'après le certificat Jaguar Heritage Trust avec les spécifications SE (Special equipment). Elle a été restaurée par le propriétaire précédent entre 2010 et 2012 et équipée d'un moteur plus puissant de 3.8 l, d'un allumage électronique Pertronix, d'un échappement inox, d'une pompe à huile neuve et d'un nouveau circuit électrique. Le réservoir d'essence est neuf ainsi que la pompe électrique, tandis que les carburateurs ont été reconditionnés. Les freins sont entièrement refaits ainsi que le moteur d'essuie glaces. La sellerie en cuir gris est très bien réalisée, et il faut noter que les sièges baquet optionnels d'époque sont très rares ainsi que le couvre tonneau à séparation mais elle est dépourvue de capote. La carrosserie arbore la prestigieuse teinte bleu écurie Ecosse, l'intérieur un très sportif Volant Moto Lita de 16'.

The career of the XK 120 lasted six years and the clientèle, particularly from the other side of the Atlantic, were then demanding an even greater level of refinement, more room and more power. And so in October 1954 the 120 was replaced by the XK 140. Some 3281 examples were built of the roadster, which had a similar architecture, but featured improvements to the body and the engineering. The "Special Equipment" models sported two fog lights above the bumpers. Inside, the seats and dash remained the same, but there was more room, in part because the engine was positioned further forward on the chassis. This new engine layout gave the car greater stability, helped also by the Alford and Alder rack-and pinion steering.

The car presented was sold new to Los Angeles, according to the Jaguar Heritage Trust certificate, built to SE (Special Equipment) specification. It was restored by the previous owner between 2010 and 2012 and fitted with a more powerful 3.8-litre engine, Pertronix electronic ignition, stainless steel exhaust, new oil pump and new electrical circuit. The fuel tank and the electric pump are new and the carburetors have been reconditioned. The brakes have been completely overhauled, as has the wiper motor. The grey leather upholstery has been tastefully redone, and it is worth noting that bucket seats, optional in period, are very rare. The car comes with a rare tonneau cover, but no hood. The body is painted in the prestigious Ecurie Ecosse tint, and it boasts a sporty 16" Moto Lita steering wheel.



188

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 106524188

- Rare modèle amphibie de tourisme
- Belle présentation, plaisir garanti
- Travaux effectués par un spécialiste allemand

- Rare amphibian model
- Lovely presentation, guaranteed fun
- Work carried out by German specialist

50 000 – 70 000 €
Sans réserve /
No reserve

1964 AMPHICAR DWM CABRIOLET

« Amphicar – La voiture de sport qui vogue ! » clamait une publicité au début des années 60... Cette automobile ludique aux allures batraciennes, fabriquée en Allemagne, fait partie des rares véhicules amphibie de tourisme. Elle était animée par un moteur Triumph 1 147 cm3 lui permettant d'atteindre 125 km/h sur route et 8 noeuds sur l'eau.

L'exemplaire que nous présentons, totalement fonctionnel, appartenait en 1976/1977 à une agence de publicité, qui l'utilisait comme véhicule de promotion. En 1982, elle fut complètement restaurée et vendue à un amateur habitant la ville de Hofheim, en Allemagne. Deux ans plus tard, elle était achetée par un distributeur BMW de Lampertheim, et la restauration fut en partie reprise par Bernhard Schatt qui est considéré en Allemagne comme le "pape" des Amphicar. La voiture demeura en exposition, avant d'être vendue au moniteur d'auto-école M. Gärtner, à Ludwigshafen. Depuis 1992, elle est entre les mains de son actuel propriétaire, qui entreprit une révision technique complète lors de son achat. Depuis lors, la voiture a fait l'objet d'un entretien attentif, tant au niveau carrosserie que mécanique. Aujourd'hui, cet Amphicar se présente prêt à prendre la route ou à partir naviguer sur un fleuve calme ou un lac, pour le plus grand plaisir de ses occupants et l'étonnement des spectateurs !

« Amphicar – The sports car that sails! » an advertisement claimed in the early 1960s...This fun motor car with batrachian features, built in Germany, was one of a very small number amphibian passenger cars produced. It was powered by a 1,147cc Triumph engine that allowed the vehicle to reach 125 km/h on the road and 8 knots in the water.

The example on offer, in complete working order, belonged to an advertising agency between 1976 and 1977, who used it as a promotional vehicle. In 1982 it was completely restored and sold to an enthusiast living in Hofheim, in Germany. Two years later, it was bought by a BMW dealer from Lampertheim, and the restoration project was taken over by Bernhard Schatt, considered to be the « guru » of amphibian cars in Germany. The car was then put on display before being sold to a driving instructor Mr Gärtner, from Ludwigshafen. It has been in the hands of its current owner since 1992, who carried out a thorough service of the car when he bought it. Since then, it has been carefully maintained, both cosmetically and mechanically. Today, this Amphicar is presented ready to take to the road or to navigate a slow-flowing river or lake, for the delight of its passengers and the amazement of anyone looking on !



189

Titre de circulation US
Dédouanée en UE
US title
EU custom cleared

Châssis n° GHL 93345

Moteur n° BP15GB13376

- Eligible au Tour Auto
- Restauration de qualité
- Archétype du roadster anglais

- Eligible for the Tour Auto
- High quality restoration
- Archetype of the English roadster

22 000 – 28 000 €
Sans réserve /
No reserve

1961 MGA MK II ROADSTER

Chez MG, le sport est une tradition. Les MG TC, TD et TF ont su séduire une clientèle jeune, aimant les sensations procurées par des voitures simples et sans problèmes. Mais ces modèles vieillissent et peinent à faire face à une concurrence grandissante, comme celle de Triumph dont la TR2 offre beaucoup d'atouts. Aussi les attentes sont-elles grandes autour de la nouvelle MGA, présentée en 1955 au Salon de Francfort. Elle y répond avec brio, avec un dessin d'une grande finesse signé Sydney Enever. Le châssis plus large que celui de ses devancières permet aux occupants d'être assis plus bas, dans un habitacle très britannique où la rusticité le dispute à la séduction. Cadres ronds, court levier de vitesses, pare-brise bas, ligne de portes inclinée vers l'arrière, "side-screens" amovibles, tout contribue à l'atmosphère sportive que l'on attend d'une telle automobile. Cette MGA a été restaurée dans les règles de l'art depuis le châssis entre 2011 et 2013. Le châssis fut sablé et repeint en Epoxy. Les planchers en bois sont neufs ainsi que le circuit électrique. Le train avant, la dynamo, l'allumeur, la boîte de vitesses, l'embrayage et le moteur 1600 cm3 ont été reconditionnés. Plus de 13000 € de pièces neuves ont été achetées pour parfaire cette restauration. Les jantes, les enjoliveurs, le radiateur, les étriers de freins et les tambours sont neufs. Une pompe à essence électrique a été installée. La sellerie tendue de cuir rouge sur des coussins de siège neufs est du plus bel effet. Ce joli roadster est prêt à vous emmener sans problème en promenade ou au cœur d'épreuves prestigieuses comme le Tour Auto.

At MG, sport was a tradition. The MG TC, TD and TF had attracted young enthusiasts, enjoying the experience of a simple and hassle free sports car. But these models were aging and struggling to cope with more modern competition, like the Triumph TR2 which offered many advantages. Expectations were high when the new MGA was presented in 1955 at the IAA in Frankfurt. MG's new model was brilliant, with a design of great finesse, by Sydney Enever. The wider chassis compared to its predecessors, allowed the occupants to sit lower, in a very British interior where hardiness combined well with seductive charm. Round dials, a short shifter, a low windshield, and a rakish door line, with removable "side-screens", everything contributed to the sporty atmosphere that you would expect of such a car.

This MGA received a proper frame-off restoration between 2011 and 2013. The frame was sandblasted and repainted in Epoxy. The wooden floors are new, and so is the electrical circuit. The front axle, the dynamo, the ignition, gearbox, clutch and 1600cc engine have been reconditioned. More than € 13,000 worth of new parts were purchased to complete this restoration. Rims, wheel covers, radiator, brake calipers and drums are all new. An electric fuel pump was installed too. The tight red leather upholstery on new seat cushions has the most beautiful effect. This pretty roadster is ready to take you for a lovely drive or straight into an event like the prestigious Tour Auto.



190

Carte grise française
French title

Châssis n°
VF7MANH0000NH2673

- Seulement deux exemplaires construits !
- Commandée par Erich Honecker pour la visite de François Mitterrand
- Très faible kilométrage

• Only two examples ever built!

• Commissioned by Erich Honecker for the visit of François Mitterrand

• Very low mileage

40 000 – 60 000 €
Sans réserve /
No reserve

Seulement 17500 km d'origine / Only 17,500 km original

1989 CITROËN CX « HONECKER » RALLONGÉE PAR NILSSON

En 1974, la Citroën CX est présentée et, en toute logique, elle devient la voiture officielle, tant à l'Élysée que dans les ministères, où elle succède à la légendaire DS.

En 1989, la République Démocratique d'Allemagne s'apprête à fêter les 40 ans du régime, et son dirigeant souhaite recevoir en grande pompe le président Mitterrand. Quoi de plus normal que de concevoir une voiture de prestige spécialement réalisée pour cette visite ! Les autorités locales ordonnent donc de faire fabriquer deux CX rallongées pour la visite du président français. Elles s'adressent alors à l'entreprise Nilsson, en Suède, spécialisée dans la conception de carrosseries « spéciales ». Deux CX sont donc envoyées chez ce carrossier, chargé de rallonger les châssis de 40 cm, pour un montant de 120 000 couronnes par voiture.

Ironie de l'histoire, la chute du mur de Berlin et l'effondrement des régimes de l'ex-Europe de l'Est causent l'annulation des cérémonies prévues. Les deux CX ne seront donc jamais utilisées et seront immobilisées pendant de nombreuses années. Cette CX Nilsson a aujourd'hui moins de 20 000 kms, c'est dire l'état impeccable dans lequel elle se présente.

Son intérieur est magnifique, en velours gris assorti à la teinte de la carrosserie. Comme toute voiture présidentielle, le compartiment arrière comporte un strapontin qui fait face à la banquette. Les CX sont en train de monter en cote ; les versions spéciales comme cette exceptionnelle limousine représentent donc de rares occasions d'acquiescer le nec plus ultra du haut de gamme Citroën de l'époque.

In 1974, the Citroën CX was unveiled, and, logically, it becomes the official car, both at the Elysee Palace and in the departments, where it succeeded the legendary DS.

In 1989, the German Democratic Republic is about to celebrate 40 years of its regime and its leader wished to receive with great pomp the French President Mitterrand. What could be more normal than to design a luxury car specially made for this visit! The local authorities ordered two lengthened CXs for the visit of the French president. They approached the Swedish company Nilsson, specialized in the design of "special" bodies. Two CXs were sent to this coachbuilder, instructed for lengthening the frame by 40cm, for a total cost of 120,000 SEK per car.

Ironically, the fall of the Berlin Wall and the collapse of the former Eastern Europe regimes caused the cancellation of the planned ceremonies. Both the CXs therefore would never be used, and remained locked up for many years. The CX Nilsson on offer has thus fewer than 20,000 km and is in mint condition.

Its interior is gorgeous, in grey velvet that matches the color of the body. Like any presidential car, the rear compartment includes a folding seat that faces the rear bench. As the CXs are going up in value, special versions, such as this exceptional limousine, represent a rare opportunity to acquire the ultimate in high-end Citroëns from that period.



191

Carte grise française
French title

Châssis n° 60051

- Rare en quatre roues
- Très belle allure
- Plaisir du cyclecar

• Rare four wheeled version

• Nice presentation

• The pleasure of a cyclecar

20 000 – 30 000 €

Sans réserve /

No reserve

1934 DARMONT TYPE V JUNIOR ROADSTER

Tous les amateurs connaissent les trois-roues Darmont, fabriqués à Courbevoie sous licence Morgan par les frères Robert et André Darmont qui importaient la marque anglaise. Le Type V Junior est moins connu : il s'agit d'un successeur à quatre roues, lancé en 1934 sur une base mécanique similaire, pour répondre à la désaffection que connaissait la version trois-roues. Il était techniquement assez semblable, avec un moteur bicylindre en V de 1 100 cm³ placé à l'avant et relié à une boîte trois vitesses.

Ce Darmont Junior a bénéficié d'une restauration de qualité il y a plusieurs années. Il a correctement résisté au temps grâce à l'entretien régulier dont il a fait l'objet. Il a participé à de nombreux événements historiques, dont le fameux Grand Prix de l'Âge d'Or lorsqu'il avait lieu sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. De teinte rouge, cette voiture est équipée d'une sellerie noire, d'un couvre-tonneau, d'un démarreur électrique et de deux saute-vents dits "Brooklands". Une valise, pour le style, a été rajoutée sur le porte-bagages. Ce séduisant Darmont apportera à son nouveau propriétaire la griserie procurée par les cyclecars des années 1930, machines simples, sportives et faciles à entretenir.

All enthusiasts know the three-wheeled Darmonts, manufactured in Courbevoie (near Paris) under license from Morgan by brothers Robert and Andrew Darmont, who began by importing the vehicles from the English brand. The Type V Junior though is less known: it is a successor with four wheels, launched in 1934 on a similar mechanical base, to meet the shortcomings of the three-wheeled version. It was technically quite similar, with a V-twin engine of 1100cc at the front, mated to a three-speed gearbox.

This Darmont Junior enjoyed a high quality restoration several years ago. Resisting the ravages of time thanks to a regular maintenance, the car has participated in many historic events, including the famous Grand Prix de l'Âge d'Or, when it used to be held at Linas-Montlhéry. Red in color, this car has black upholstery, a tonneau cover, electric starter and two so-called windjammers of the "Brooklands" type. A suitcase has been added to the rack, more for style. This attractive Darmont will surely bring to its new owner the thrill provided by lightweight cyclecars of the 1930s, simple sports machines that were easy to maintain and a delight to drive.



192

**Titre de circulation
espagnol
Spanish title**

Châssis n° 44784

- Carrosserie profilée d'origine par Gangloff
- Propriétaires prestigieux
- Modèle puissant

- *Original streamlined coachwork by Gangloff*
- *Prestigious owners*
- *Powerful model*

250 000 – 300 000 €

1928 BUGATTI TYPE 44 PROFILÉ 'AÉRODYNAMIQUE' PAR GANGLOFF

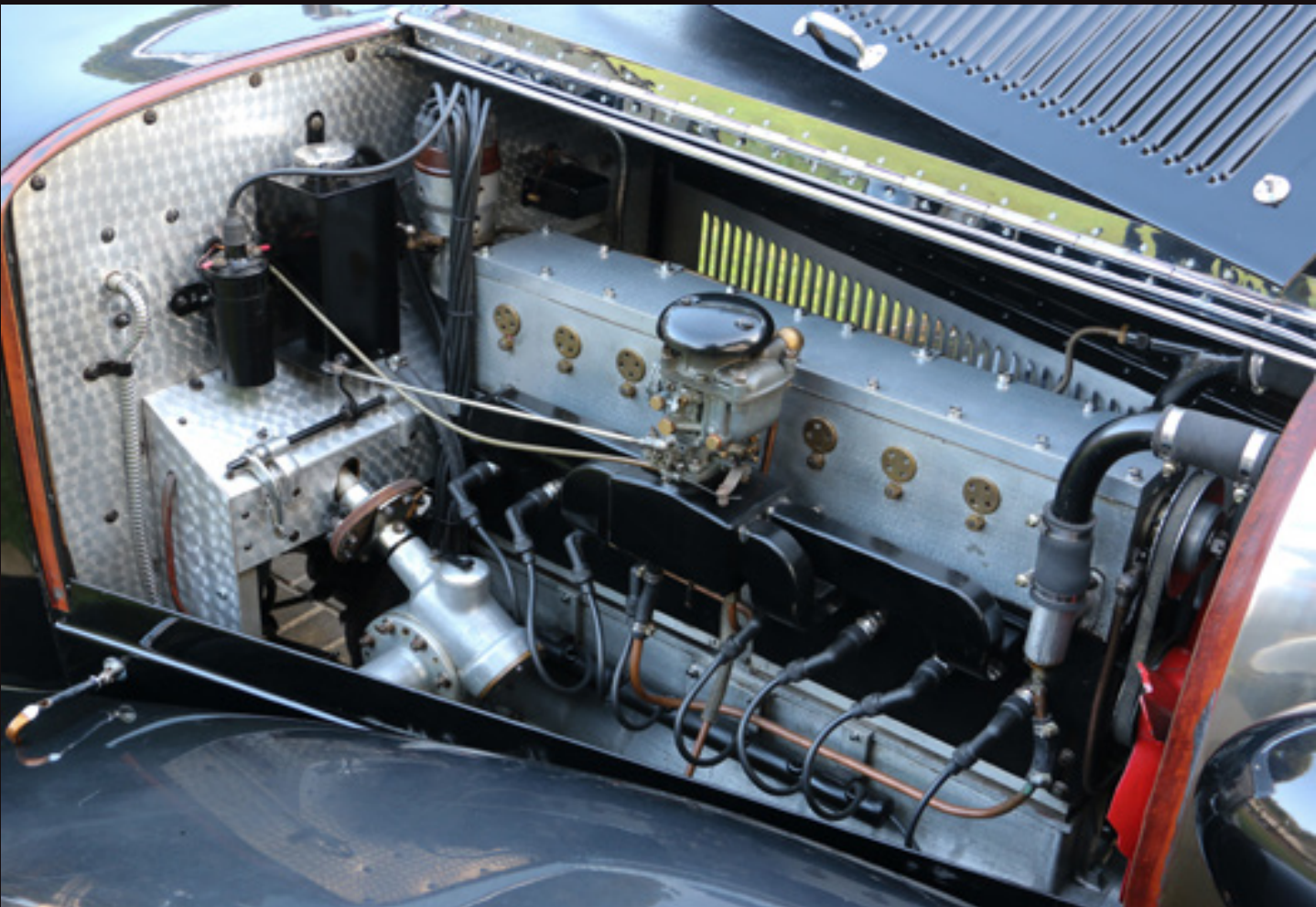
Le châssis 44784 est assemblé à l'usine Bugatti en novembre 1928, et le moteur original n° 544 est sorti de l'atelier le 14 novembre 1928. Cinquante moteurs sont produits durant ce mois, le dernier portant le numéro 571.

Le Registre de vente mensuel de l'usine indique que le châssis 44784 / moteur 544 est livré à "Christy Pangaud et Monestier", le 23 janvier 1929. Ce très important agent stockiste avait un magasin d'exposition au 34 rue de Sèze, à Lyon. Sur le document original, la lettre "W" précède la date du 23 janvier 1929. W est l'abréviation de Wiederkehr, l'ancien propriétaire de la carrosserie revendue au Suisse Gangloff en octobre 1930. Le Registre de facturation de l'usine indique le prix de 48 000 FF pour le châssis réglé par Christy Pangaud et Monestier. Il est ensuite acheminé de l'usine à Colmar pour être carrossé. La voiture est immatriculée neuve dans le département du Rhône le 26 février 1929 sous le numéro 3021 PF. Le Registre de vente du concessionnaire lyonnais Pierre Monestier conserve la trace de ce Type 44 dans la liste des voitures vendues pendant l'exercice 1928-1929 : «J Prylli 44784 Janvier 1929 Gangloff». Jean Prylli, premier propriétaire de cette Bugatti 44, est un grand amateur de voitures et membre actif de l'Automobile Club du Rhône.

Chassis 44784 was assembled in the Bugatti factory in November 1928, and the original engine, n° 544, left the workshop on 14 November 1928. Fifty engines were produced during that month, the last one was number 571.

The factory's monthly sales register shows that chassis 44784 / engine 544 was delivered to "Christy Pangaud et Monestier", on 23 January 1929. This very important agent had a showroom at 34 rue de Sèze, in Lyon. On the original document, the letter « W » precedes the date of 23 January 1929. W is the abbreviation for Wiederkehr, the former owner of the coachbuilding firm sold to Gangloff in Switzerland in October 1930. The factory invoice register indicates a price of 48 000 FF for the chassis settled by Christy Pangaud et Monestier. It was then transported to Colmar to be bodied and the car was registered new in the Rhône department on 26 February with the number 3021 PF. The sales ledger for the Lyon dealer, Pierre Monestier, recorded this Type 44 in the list of cars sold during 1928 – 1929 : «J Prylli 44784 Janvier 1929 Gangloff». Jean Prylli, the first owner of this Bugatti 44, was a huge motoring enthusiast and an active member of the Automobile Club du Rhône.





Jean Prylli (1891-1976)

Jusqu'à l'âge de 14 ans, Jean Prylli vit avec ses parents à Londres, plaque tournante du commerce au début du XX^e siècle, où sont installés les bureaux de son grand-père. Il se marie en 1928 et achète sa première Bugatti, puis la présente berline Gangloff 44784, l'année suivante. Il sera vice-président de l'Automobile Club du Rhône et vice-président de la Fédération Internationale de courses automobiles. En tant qu'organisateur, Jean Prylli ne cesse de se rendre d'une course à l'autre, du rallye de Monte-Carlo au Lyon-Charbonnières, en passant par la course de côte de Limonest... Il dirige la société « Prylli » dont les usines sont situées rue Descartes à Lyon, ainsi qu'à Ruy, dans l'Isère. Elle fabrique du tulle et de la voilette pour les mariages et la confiserie, et travaille sur des métiers à tisser centenaires. Jean Prylli est également co-directeur des Soieries Paul Baud. Camarade de combat de Jean Prylli en 1914-1918, ce dernier obtient d'utiliser des locaux parisiens de la société Prylli pour se lancer dans la soierie, et Jean Prylli est son associé.

En octobre 1933, peu de temps avant de pouvoir revendre sa 3 litres, Jean Prylli se porte acquéreur d'une nouvelle Bugatti, d'occasion cette fois. Il s'agit d'une conduite intérieure Type 49, ex-Vermorel. La famille se souvient bien de cette voiture qui fut démontée pendant la guerre et conservée jusqu'en 1947. La 3 litres 44784 est alors revendue au garage Nudant, agent Bugatti de Dijon. Le Registre des vente des véhicules d'occasion de Monestier indique : « Nudant, rue Transvaal, Dijon 44 Prylli, Conduite Intérieure, 27 février 1934 ».

Une autre note très précieuse indique à la même période : « Monet Ind . Macon 44784 Aérodynamique ». Le terme « Aérodynamique » appliqué à un Type 44 n'apparaît dans aucun autre document usine en notre possession, pour quelque autre voiture de ce modèle, même si nous savons que le châssis 44419 portera une caisse similaire. La mention « Aérodynamique Gangloff » est indiquée pour le châssis 49551, conservé en collection aux États-Unis et d'un dessin identique à 44784. Aucun des deux protagonistes dijonnais, Monet ou Nudant, ne sera le véritable nouveau propriétaire du véhicule : en effet, la Bugatti est immatriculée d'occasion dans le département de la Côte d'Or, le 22 janvier 1934. Elle reçoit alors la plaque minéralogique 9367 QD 2 au nom de Marcel Perrin, domicilié 14 rue des Neufs Clefs à Dijon. Peu de temps après, la Bugatti retourne dans sa ville d'origine et reçoit aux environs de mai 1934 le numéro d'immatriculation 6582 PF 5. Les propriétaires suivants, dans le département du Rhône, resteront inconnus car tous les documents de police sont détruits à la préfecture de Lyon. Au début des années 1960, le Coupé Profilé Gangloff est retrouvé chez André Sirejols, spécialiste BNC de la banlieue parisienne. Son garage de la rue Anatole France à Levallois-Perret regorge de vieux cyclecars et de petites voitures de sport. La voiture est ensuite localisée dans le garage d'Henri Novo, à Marolles-en-Hurepoix, près de Monthéry. Son futur propriétaire, Philippe Vernholes, fait partie du noyau dur du jeune Club Bugatti.

Philippe Vernholes

Né en 1929 comme sa Bugatti 3 litres, Philippe Vernholles, est le très actif trésorier puis secrétaire du tout nouveau Club Bugatti France créée en 1967. Il achète la voiture dont il confie la restauration mécanique à l'atelier d'Henri Novo nouvellement installé en 1970 à Marolles, après son expropriation de la rue du Lavoir à Vitry-sur-Seine. Le moteur est révisé et mis au point par ses soins. Le châssis roulant est alors convoyé par la route depuis la région parisienne jusqu'à Clamecy, dans la Nièvre, où il retrouve sa carrosserie Gangloff profilée. Le réputé carrossier Jean-Paul Monceau, dont la carrosserie familiale remonte à 1852, va lui-même chercher la caisse profilée au garage Novo, et le travail de restauration peut commencer. Selon les souvenirs de J-P Monceau, la caisse "tom bait" parfaitement sur le châssis et aucune adaptation particulière n'a été nécessaire, preuve s'il en était besoin que les deux faisaient la paire depuis longtemps déjà. Il faut toutefois remplacer les ailes qui n'étaient plus celle d'origine et qui avaient laissé place à des ailes moto assez disgracieuses. De grandes ailes inspirées de celles vues sur le type 50T profilé d'octobre 1932 sont adaptées et se trouvent être proches de celles d'origine. Elles sont réalisées en tôle d'acier. Le capot d'origine est aussi fourni avec le véhicule. Un intérieur en drap vert sombre est utilisé pour les sièges et le pavillon. La malle arrière, manquante, est fabriquée et gainée en similiïde. La caisse est repeinte en « Souffre Blanc » qui est un vert très clair et « Vert Bouteille » comme le tissu des sièges. Philippe Vernholes utilise bientôt sa nouvelle Bugatti dans les rallyes du club, jusqu'en 1972. Elle est souvent visible devant la pharmacie de son épouse Marie-Andrée, au 163, route de Saint Germain à Carrières-sur-Seine, dans les Yvelines. Sous le titre « Mes Autos et Moi », voici un extrait de la revue du Club Bugatti France 1974, sous la plume de Philippe Vernholes : « Philippe a vendu ses voitures, c'est épouvantable, quel triste exemple pour le club ! Voila ce que j'entends dire un peu partout, ou plutôt murmurer. Il me semble donc vous devoir quelques explications à ce sujet... Tout le monde m'a vu un peu partout en France et en Europe avec mon coupé 3 litres Type 44 puisqu'en un an j'ai parcouru pas moins de 12 000 km. Cette voiture marchait fort bien : au Cognac j'étais sur la grille de départ

Jean Prylli (1891-1976)

Until he was 14, Jean Prylli lived with his parents in London, the centre for commerce at the start of the 20th century and the city where his grandfather had offices. He married in 1928 and bought his first Bugatti. He bought the car of the sale, the Gangloff 44784 saloon, the following year. He became vice-president of the Automobile Club du Rhône and vice-president of the Fédération Internationale de courses automobiles. In his role as organiser, Prylli travelled from one race to another, from the Monte-Carlo to the Lyon-Charbonnières Rally, via the hillclimb at Limonest... He ran the « Prylli » company, with factories in rue Descartes in Lyon and also in Ruy, Isère. The company made veils and tulle fabric for weddings and confectionary, using 100-year old looms. Jean Prylli was also co-director of the silk company Paul Baud. A comrade of Prylli's during WW1, Baud used the Prylli company offices in Paris to launch his silk business and Jean Prylli was his associate.

In October 1933, a short time before he was able to sell his 3-litre car, Jean Prylli became the owner of a new Bugatti, this time second-hand. This was a Type 49 sedan, ex-Vermorel, that the family remember well. It was dismantled during the war and kept until 1947. The 3-litre 44784 was subsequently passed to the Nudant garage, the Bugatti dealer in Dijon. The sales register for secondhand Monestier cars records : « Nudant, rue Transvaal, Dijon 44 Prylli, Conduite Intérieure, 27 février 1934 » with another very precise detail from the same period : « Monet Ind . Macon 44784 Aérodynamique ».

The term « Aérodynamique » applied to a Type 44 don't appear in any other factory document in our possession for any other car of this model, even though we know that chassis 44419 had a similar body. « Aérodynamique Gangloff » is mentioned for chassis 49551, in a collection in the US with an identical design to 44784. Neither of the two characters from Dijon, Monet or Nudant, would become the vehicle's new owner. In fact, the Bugatti was registered in the Côte d'Or department on 22 January 1934. It was given the number plate 9367 QD 2 in the name of Marcel Perrin, who lived at 14 rue des Neufs Clefs in Dijon. Soon after, the Bugatti returned to its home town and in some time around May 1934 it was registered with the number 6582 PF 5. The next owners, from the department of Rhône, remain a mystery as all police documents in the prefecture in Lyon have been destroyed. At the start of the 1960s, the Coupé Profilé Gangloff was found with André Sirejols, the BNC specialist from the suburbs of Paris. His garage on rue Anatole France in Levallois-Perret was packed with old cycle cars and small sports cars. The car then moved to the garage of Henri Novo in Marolles-en-Hurepoix, near Monthéry. Its next owner, Philippe Vernholes, was a hard-core member of the new Club Bugatti.

Philippe Vernholes

Born in 1929, the same as his 3-litre Bugatti, Philippe Vernholles was a very active treasurer, then secretary of the newly formed Club Bugatti France, created in 1967. He bought the car, and entrusted its mechanical restoration to the workshop of Henri Novo, who had set up in Marolles in 1970, after his expropriation from rue du Lavoir in Vitry-sur-Seine. The engine was serviced and tuned by Novo. The rolling chassis was transported by road from the outskirts of Paris to Clamecy, in Nièvre, where it would rediscover its streamlined Gangloff coachwork. The renowned coachbuilder Jean-Paul Monceau, whose family business went back to 1852, took himself to the Novo garage to find the streamlined body, and so the restoration project began. J.P Monceau recalls that the body « fell » perfectly onto the chassis without needing any adaptation - proof, if any was needed, that the two had long been a pair. It was necessary, however, to replace the wings that were no longer the original ones and had given way to some rather unsightly motorcycle wings. Large wings inspired by those on the streamlined Type 50T of October 1932 were adapted and found to be close to the original versions. They were then built out of sheets of steel. The original bonnet was also with the car. Inside, a dark green fabric was used for the seats and the roof. The rear trunk, missing, was fabricated and lined in similiïde. The body was painted in « Souffre Blanc », a very light green, and « Vert Bouteille » to match the fabric of the seats. Philippe Vernholes used his new Bugatti regularly in club rallies until 1972. It was often seen parked in front of the pharmacy of his wife Marie-Andrée, at 163, route de Saint Germain in Carrières-sur-Seine, Yvelines. With the title « Mes Autos et Moi », here is an extract from the Club Bugatti France magazine from 1974, written by Philippe Vernholes : « Philippe has sold his cars, it's terrible, what a sad example for the club ! This is what I hear spoken everywhere, or rather whispered. It seems to me that you need an explanation on the subject...Everyone saw me out and about in France and Europe with my 3-litre Type 44, as I travelled no less than 12,000 km in a year in it. This car went really well : in Cognac I was on the second row of the starting grid amongst the Grand Prix cars and during the racing, more than one car ran out of steam trying to keep up with me. Despite this, I have had enough of this saloon car with so much fabric and metal around my head. I

en deuxième ligne parmi les Grand Prix et, pendant les courses, plus d'un s'est essoufflé à vouloir me suivre. Malgré cela, je m'ennuyais dans cette berline avec plein de drap et de tôle autour de la tête. J'ai envie d'un roadster. J'aurai les cheveux au vent ».

Philippe Verhohes poursuit ses souvenirs dans le numéro suivant de la revue du Club, en 1976 : « J'ai vendu mes trois Ferrari, la LM, la berlinette TDF châssis long et le prototype Super America, ainsi que ma Bugatti avec laquelle j'ai parcouru 15 000 km. Mon amour pour ces deux marques date de bien longtemps. En 1956, j'avais pu acheter les voitures de mes rêves : une Bugatti Type 57 et une Type 49, plus une Ferrari 750 Monza et une 212 Vignale. Je les ai vendues il y a dix ans. »

Collection Seydoux

La Bugatti Coupé Profilée Gangloff sera proposée aux enchères au Pavillon Royal au Bois de Boulogne le 16 juin 1972 par l'entremise de la Maison Ader-Picard-Tajan. L'expert de la vente était Jean-Michel Céréde. Avec cette voiture, le nouvel acquéreur commence une collection impressionnante de Bugatti : Nicolas Seydoux, et son frère Michel, vont constituer une des plus fascinantes collections de Bugatti au monde, qui sera basée dans le garage du 56 rue Lafontaine, à Paris. Le Coupé Profilé Gangloff partagera cet écrin avec une bonne vingtaine de Pur-Sang de Molsheim. La voiture est ensuite cédée au négociant Edgard Bensoussan, de British Motors, en 1988. Vers 1993, elle est exportée en Suisse dans la collection de Peter Aeschliemann, à Zurich, avec d'autres Bugatti parisiennes. Le 7 octobre 1995, une vente aux enchères dans un centre commercial de cette ville inclut le coupé Gangloff, qui ne sera pas vendu. Le 28 avril 2001, le véhicule est proposé dans une vente organisée par le fameux marchand suisse Albrecht Guggisberg, à l'Oldtimer Galerie de Toffen. Le Coupé Gangloff est acquis en 2006 par le négociant hollandais Jack Braam Ruben, avant de rejoindre en 2007 les garages de M. Puech, en Espagne.

Configuration actuelle

La voiture possède le carter moteur numéro 490, fabriqué le 15 octobre 1928 et destiné au châssis 44760 livré le 22 décembre 1928. Cette voiture, qui est un cabriolet décapotable, circula également à Lyon car elle est revendue d'occasion le 17 octobre 1933 à Garcin, quai St-Clair à Lyon, en provenance de M. Marmonnier, avenue de Saxe. Nous savons que 44784 est lyonnaise à nouveau en mai 1934, donc gageons que les deux autos vont bientôt faire connaissance si cela n'est pas déjà le cas. Le fait que le moteur de 44760, qui est une voiture lyonnaise, se retrouve dans le châssis du véhicule qui est équipé de la caisse de 44784 renforce l'hypothèse que le châssis est historiquement lié à 44784. Le pont arrière numéro 77 (rapport 12x50) provient de l'un des premiers Type 44 assemblé vers décembre 1927. La boîte de vitesse et son couvercle numérotés 270 proviennent d'une 3 litres construite vers mai 1928 dont le numéro de série doit se situer aux environs de 44520. Le cadre de châssis 683 correspond assez bien à un véhicule aux éléments mécaniques proches de 270. L'identité originale du cadre receveur de la caisse 44784 pourrait être voisine de 44520.

Conclusion

Il n'y a aucun doute, la caisse présentée à la vente est bien une des très rares réalisations de Gangloff dans le domaine des « Carrosseries Aérodynamiques ». Une caisse presque identique sur châssis Type 49 fut également livrée à Lyon en octobre 1933. Elle est décrite dans le livre du concessionnaire lyonnais comme « Gangloff. Conduite Intérieure Aérodynamique. Châssis 49551 ». Cette voiture existe toujours, dans une collection aux États-Unis. Certains prétendent que ces caisses sont des adaptations postérieures et maladroites sur des châssis qui ne sont pas du bon modèle. Les documents en notre possession prouvent le contraire. Un autre Type 44, au moins, fut carrossé en Berline Aérodynamique par Gangloff, et portait le numéro de châssis 44419.Il fut livré à l'agent Bugatti de Troyes, Geoffroy frères, en avril 1928 avec la mention « W » pour Gangloff. Une photo publiée ici de cette voiture prouve bien que la caisse de 44784 fait suite à un dessin de Gangloff réalisé en petite série. Cette autre voiture carrossée par Gangloff nous laisse supposer que ce dessin profilé pourrait bien être une idée de Gangloff dès 1928. La Bugatti Type 44 profilée présentée à la vente aujourd'hui est le seul exemplaire subsistant sur ce type de châssis, d'une très petite série de profilés par Gangloff de Colmar qui pourrait avoir été produite dès 1928.

Pierre-Yves Laugier

want a roadster. I want to feel the wind in my hair ».

Philippe Verhohes continued his memoirs in a later edition of the Club magazine in 1976 : « I have sold my three Ferrari, the LM, the long wheelbase TDF berlinetta and the Super America prototype, as well as my Bugatti in which I covered 15 000 km. My love for these two marques dates back a long way. In 1956, I was able to buy the cars of my dreams : A Bugatti Type 57 and a Type 49, plus a Ferrari 750 Monza and a 212 Vignale. I sold them ten years ago. »

Collection Seydoux

The Coupé Profilé Gangloff Bugatti was sold at the Pavillon Royal in Bois de Boulogne on 16 June 1972 by the auction house Ader-Picard-Tujan. The expert for the sale was Jean-Michel Céréde. With this car, the buyer started an impressive collection : Nicolas Seydoux, and his brother Michel, went on to build one of the most interesting Bugatti collections in the world, based at the garage of 56 rue Lafontaine, in Paris. The Coupé Profilé Gangloff shared this honour with a good twenty other examples of the ‘Pur-Sang de Molsheim’. The car was later sold to the dealer Edgard Bensoussan, of British Motors, in 1988. Around 1993, it was exported to Switzerland, to become part of the collection of Peter Aeschliemann, in Zurich, with other Parisian Bugatti. On 7 October 1995, an auction sale in the commercial centre of Zurich included the coupé Gangloff, which didn't sell. On 28 April 2001, the car was offered in a sale organised by the famous Swiss dealer Albrecht Guggisberg, at the Oldtimer Galerie in Tuffen. In 2006 the Coupé Gangloff was acquired in 2006 by the Dutch dealer Braam Ruben, before joining the garages of a Mr Puech in Spain in 2007.

Current configuration

The number on the crankcase in the car is 490, manufactured on 15 October 1928, and destined for chassis 44760 that was delivered on 22 December 1928. This car, a cabriolet, was also on the road in Lyon as it was sold second-hand on 17 October 1933 in Garcin, quai St-Clair in Lyon, and belonged to Mr Marmonnier, of avenue de Saxe. We know that 44784 spent time in Lyon again in May 1934, so we can assume that the two cars would become acquainted, if they hadn't done so already. The fact that the engine from 44760, a Lyon car, found itself in the chassis of the vehicle with body 44784 reinforces the theory that the chassis is linked historically with 44784. The rear axle number 77 (12x50) belongs to one of the first Type 44s assembled around 1927. The gearbox and its cover numbered 270 belongs to a 3-litre car built around May 1928, with a series number that corresponds to around 44520. The chassis frame 683 corresponds fairly well to a vehicle with mechanical elements numbered 270. The original identity of the frame for body 44784 could be close to that of 44520.

Conclusion

There is no doubt that the body of the vehicle presented for sale is one of the rare Gangloff creations in the « Carrosseries Aérodynamiques » line. An almost identical body on a Type 49 chassis was delivered to Lyon in 1933. It was recorded in the Lyon dealer's book as « Gangloff. Conduite Intérieure Aérodynamique. Châssis 49551 ». This car still exists, in a collection in the United States. Some argue that these bodies were later, clumsy adaptations on chassis that were not the correct model. Documents in our possession prove otherwise. One other Type 44 at least, was given an Aérodynamique saloon body by Gangloff, and had the chassis number 44419. It was delivered to Geoffroy frères, the Bugatti agent in Troyes, in April 1928, with the addition of « W » for Gangloff. A photo published here of this car shows that the body of 44784 results from a design by Gangloff, built as part of a limited series. The other car bodied by Gangloff leaves us to suppose that this streamlined design could have been an idea of Gangloff's from 1928. The streamlined Bugatti Type 44 presented in the sale today is the only surviving example on this type of chassis, from a very small series of streamlined cars by Gangloff of Colmar that would have been built from 1928.



© Archives P-Y Laugier



© Archives P-Y Laugier



© Archives P-Y Laugier



© Archives P-Y Laugier



© Archives P-Y Laugier

193

Vendu sans titre de circulation
Without title papers

Châssis n° 95364

Moteur n° 95364

- Restauration de haut niveau, matching numbers
- Un des 16 construits et un des 4 survivants
- Primée à Pebble Beach en 2005

- High-class restoration, matching numbers
- One of four survivors from 16 built
- Pebble Beach Award Winner in 2005

1 300 000 – 1 600 000 €

Voiture du Salon de Genève 1934 / 1934 Geneva Motor Show

1934 MERCEDES BENZ 380 K CABRIOLET A

Dévoilée en février 1933 au Salon de Berlin, la Mercedes 380 innovait par plusieurs aspects. Son moteur était une évolution de celui de la 380 S "Mannheim" mais, au lieu de la distribution par soupapes latérales de son prédécesseur, son gros huit-cylindres 3,8 litres bénéficiait de soupapes en tête culbutées. Il pouvait de plus être équipé en option d'un compresseur qui faisait faire un bond à la puissance : atteignant 120 ch, elle permettait à cette voiture d'atteindre des performances plus en rapport avec son allure imposante. De nombreux modèles de Mercedes ont reçu l'appellation commerciale de 380, si bien que pour éviter toute confusion celui-ci est souvent désigné par son type W22.

Mais les nouveautés ne concernaient pas uniquement le moteur, car la suspension était complètement repensée, à quatre roues indépendantes : à l'avant, par doubles triangles et, à l'arrière, par demi-essieux oscillants reliés à des ressorts hélicoïdaux, ce qui était particulièrement moderne à une époque où l'essieu arrière rigide dominait le marché. Ainsi, la 380 offrait un confort et des qualités routières supérieures à la moyenne. Les freins étaient à commande hydraulique, la boîte de vitesses comportait quatre rapports et les jantes étaient des Rudge à rayons. Plusieurs carrosseries "usine" étaient disponibles, dont trois types de cabriolets, A, B ou C : la différence provenait du nombre de places (deux ou quatre) et du nombre de glaces latérales (deux ou quatre également). Le cabriolet A correspondait à la configuration la plus sportive, à deux places et deux vitres latérales.

The Mercedes 380, unveiled at the Berlin Auto Show in February 1933, was an innovative car in several respects. Its engine evolved from that of the 380 S Mannheim but, instead of its predecessor's side-valve engine, it had a larger, eight-cylinder, 3.8-litre engine with overhead valves.

It could also be equipped (as an option) with a supercharger to boost power: by delivering 120hp, this enabled the car to attain performances more in keeping with its imposing appearance. Numerous Mercedes models were commercially named 380, so this one is often designated W22 after its works number, to avoid confusion.

Innovations were not confined to the engine: the suspension was completely redesigned, with four independent wheels; double wishbones up front; and swing-axles linked to coil springs at the rear – very modern at the time, when rigid rear-axles were the rule. The 380 therefore offered above-average comfort and road-holding, with hydraulic brakes, four-speed gearbox and Rudge wire wheels. Several 'factory' body-styles were available, including three types of Cabriolet (A, B or C) – the difference depending on the number of seats and side-windows (two or four in each case). Cabriolet A was the most sporty, with two seats and two side-windows.

Thanks to its intelligent design, the 380 served as the basis for the top-of-the-range Mercedes that came afterwards: in 1934 it was superseded by the 500 K, which in turn preceded the famous 540 K.

Grâce à sa conception intelligente, la 380 allait servir de base aux Mercedes haut de gamme suivantes : elle s'effaçait en 1934 derrière la 500 K, qui elle-même précédait la fameuse 540 K.

La voiture que nous proposons a été livrée neuve en février 1934 à Zürich pour être exposée au Salon de Genève le mois suivant. Elle se trouvait exactement dans sa configuration d'aujourd'hui. Nous ne connaissons pas l'histoire de cette sublime automobile jusqu'à sa découverte en Pologne au début des années 80. Ce qui restait de la voiture lors de sa découverte a été acheté par un collectionneur belge qui vivait une grande partie de l'année en Australie. Il l'avait acquise en vue de la restaurer mais son épouse décède quelques semaines après l'achat alors que la voiture était déjà en Australie. C'est alors que la mort dans l'âme, il la vend à Monsieur Wolfgang Grodd, un allemand expatrié et patron d'un atelier de restauration. Nous avons téléphoné à ce monsieur d'un certain âge qui nous a transmis tout son meilleur souvenir au sujet de cette magnifique Mercedes : « j'ai mis huit ans à la restaurer. Je me suis rapproché du Classic Center de Mercedes en Allemagne pour qu'ils me donnent tous les renseignements sur la vie de la voiture et surtout de quelle couleur elle était née.

Our sublime car was delivered new to Zurich in February 1934 for exhibiting at the Geneva Motor Show the following month. It was in exactly the same configuration as today. Its subsequent history remains a mystery until it resurfaced in Poland in the early 1980s – when what remained of the car was bought for restoration by a Belgian collector who spent most of the year in Australia. Tragically his wife died a few weeks later, when the car was already in Australia, forcing him to resell it. New owner Wolfgang Grodd was a German ex-pat who ran a restoration workshop. When we called this elderly gentleman, he waxed lyrical about his memories of this magnificent Mercedes: 'I spent eight years restoring it. I asked Mercedes-Benz Classic in Germany to send me all the information they had about the car and, especially, its original colour. It took me nearly 8,000 hours to complete a perfect restoration, conform to the original: I wanted it to look just as it had at the Geneva Motor Show. Afterwards I showed the car at the Pebble Beach 2005 Concours d'Elégance. When the organizers asked me to bring it on stage to receive second prize in my category, I felt so proud! All that work, rewarded at the greatest Concours d'Elégance in the world... It was the best day of my life!'



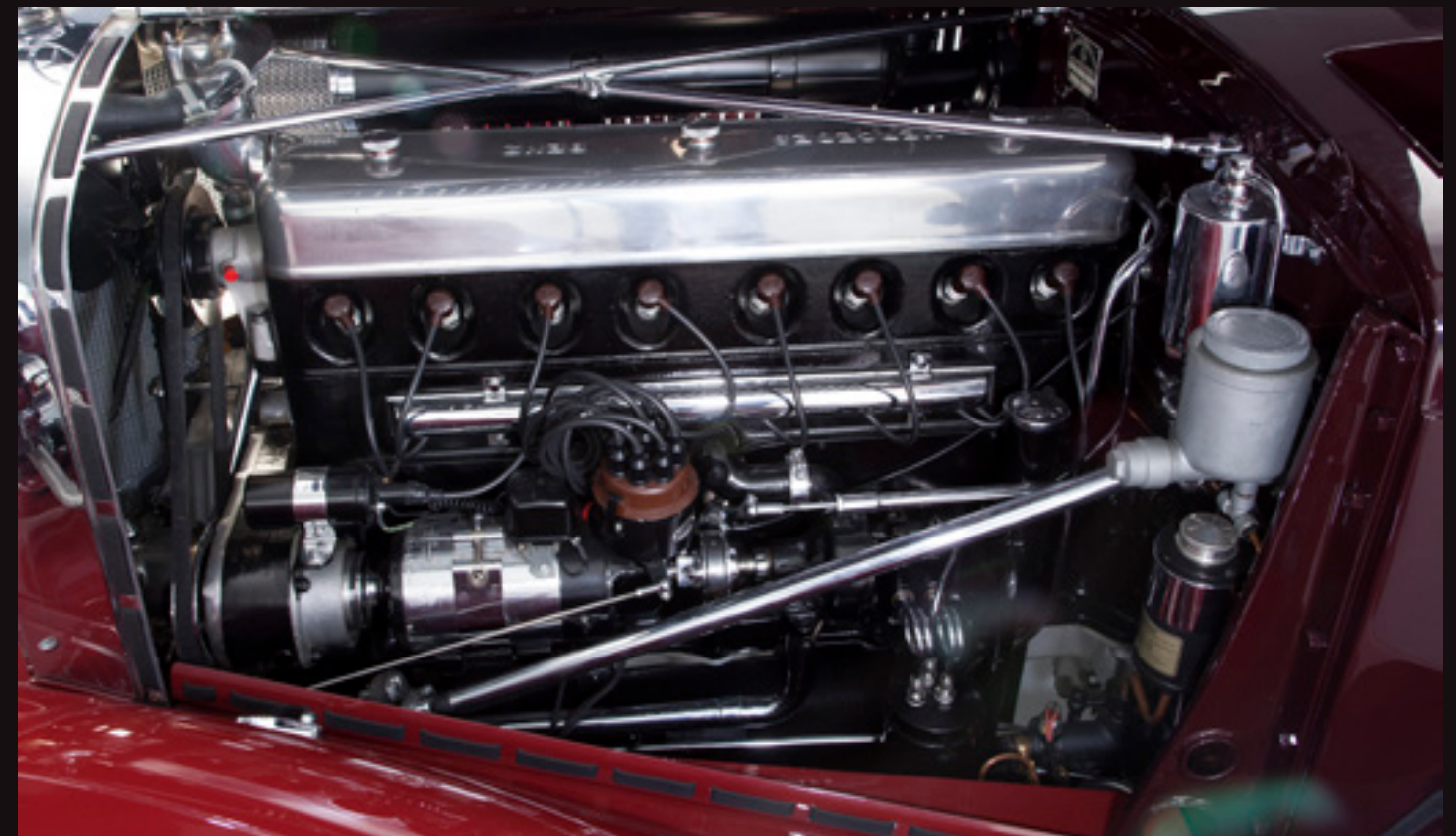




Presque 8 000 heures de travail de restauration m'ont été nécessaires pour achever une restauration parfaite et surtout conforme à l'origine. Je la voulais dans sa configuration d'origine du Salon de Genève. Après la restauration, j'ai été sélectionné pour la présenter au Concours d'Elégance de Pebble Beach en 2005. Lorsque les organisateurs m'ont demandé d'amener la voiture sur scène pour recevoir la deuxième place de ma classe, j'ai ressenti une immense fierté ; tout ce travail était couronné dans le plus grand Concours d'Elégance du Monde. Ce fut le plus beau jour de ma vie ! ».

Ce splendide cabriolet 380 à compresseur a donc fait l'objet d'une restauration complète par la société Sleeping Beauties, basée à Brisbane, en Australie. Complètement démontés, tous ses éléments de carrosserie et de mécanique ont bénéficié de soins attentifs, rien n'étant laissé au hasard. En 2005, une fois terminée, elle a été présentée par son propriétaire au Concours d'Elégance de Pebble Beach dans la catégorie I (Mercedes-Benz Pre-war), et a obtenu la deuxième place, preuve de la qualité de la

This splendid, supercharged Cabriolet 380 underwent a complete restoration at Sleeping Beauties, Wolfgang Grodd's firm in Brisbane – it was first dismantled, then all the mechanical elements and coachwork were subjected to a degree of care that left nothing to chance. The supreme quality of this restoration was underlined when the car obtained Second Prize in Class I (Mercedes-Benz Pre-War) at the Pebble Beach Concours d'Elégance in 2005. But, with Mr. Grodd about to embark on another project and unable to hold on to several cars at the same time, he gave the Cabriolet to Mercedes-Benz Classic with a view to selling it. A copy of the old British V5 in the name of Mr Grodd is coming in the file of the car. Through the good offices of Axel Schuette, it entered the famous Rosso Bianco Museum in Aschaffenburg (Bavaria). Of the 150 or so Mercedes 380s ever made, just 16 were Cabriolet As, and only 3 or 4 others are thought to have survived. Our car is luxuriously fitted, with a handsome wooden dashboard and adjustable seats. Since its 8,000-hour restoration it has



restauration. Monsieur Grodd, n'ayant pas les moyens de garder plusieurs voitures et ayant envie de commencer un autre projet, la confie au Mercedes Benz Classic Center en vue de la vendre. Une copie d'un V5 anglais au nom de M. Grodd se trouve dans le dossier de la voiture. C'est finalement via Axel Schuette que la voiture intégrera le célèbre Musée Rosso Bianco à Aschaffenburg, en Bavière.

Sur les quelques 150 exemplaires de Mercedes 380 produits, seuls 16 ont été carrossés en cabriolet A, dont celui-ci. Il n'en resterait que 3 ou 4 encore survivants. Il s'agit d'une voiture luxueusement équipée, avec un beau tableau de bord en bois et des sièges réglables. Depuis sa restauration, qui a comptabilisé 8 000 heures de travail, cette voiture est restée impeccable avec une sellerie en cuir rouge foncé assortie aux moquettes rouges et à la peinture extérieure en deux tons de rouge, d'une très grande classe. Sous le capot, le très beau huit-cylindres d'origine présente sa forme sobre, avec à l'avant son compresseur. Moins excessive qu'une 540 K construite à 156 exemplaires, mais équivalente sur le plan technique, plus légère également, cette 380 constitue une rare occasion de s'offrir une des Mercedes les plus prestigieuses des années 1930, dans un état impressionnant et doté d'une histoire de Salon prestigieuse et très valorisante.

remained impeccable, with dark red leather upholstery, matching red carpet and classy, two-tone red paintwork. Beneath the bonnet is the original, splendidly sober, eight-cylinder engine with its supercharger at the front. Technically the equivalent of the 540 K (of which 156 were built), but less excessive and also lighter, this 380 constitutes a rare chance to acquire one of the most prestigious Mercedes of the 1930s – in impressive condition and with a prestigious and value-enhancing motor show history.



Vendu sans titre de circulation
Without title papers

Châssis n° 169394

Moteur n° 169394

- Un sommet de classicisme automobile
- Le must de la construction allemande
- Restauration poussée sans limite de coût

- *The Peak of Classic Automobile Design*
- *A Tour-de-Force of German Car-Building*
- *Dazzlingly restored with money no object*

2 000 000 – 3 000 000 €

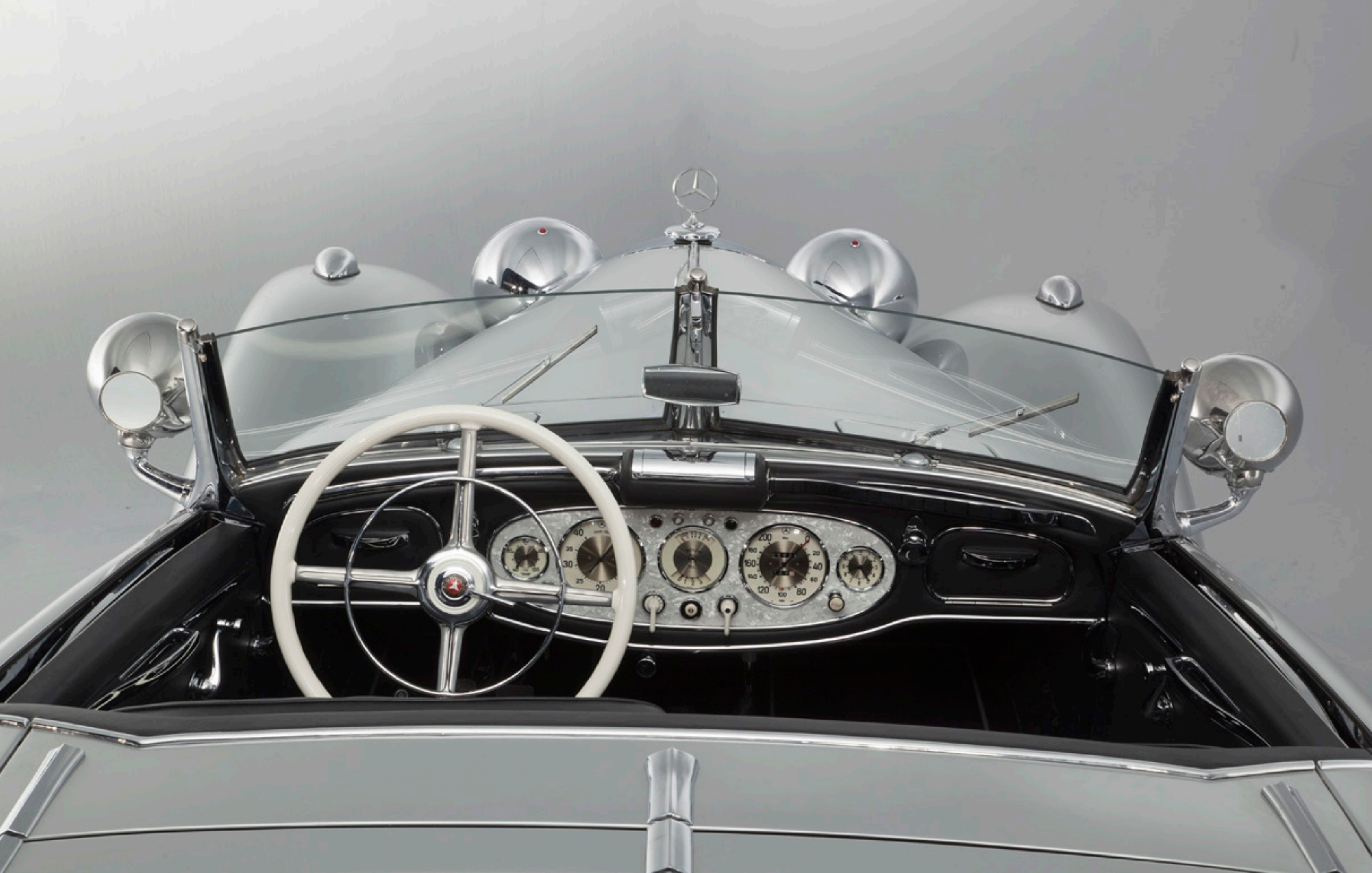
1938 MERCEDES BENZ 540 K “SPEZIAL ROADSTER LONG TAIL”

Lorsqu'elle est présentée au Salon de Paris 1936, la Mercedes 540 K est l'aboutissement de deux modèles qui lui ont en quelque sorte servi de banc d'essai : la 380 et la 500 K. La 380, présentée en 1933, bénéficie des travaux de Hans Nibel, ingénieur qui a mis au point quelques redoutables modèles de compétition. Ainsi, la nouvelle Mercedes bénéficie d'une suspension particulièrement évoluée, à doubles triangles à l'avant et essieu brisé à l'arrière, le tout supporté par des ressorts hélicoïdaux. Ces caractéristiques lui permettent d'offrir un comportement routier extrêmement sûr et confortable même sur mauvais revêtement, ce que salua la presse d'époque.

Côté moteur, la 380 arbore un nouveau huit-cylindres culbuté, avec un compresseur en option. Il manque toutefois un peu de puissance pour faire oublier les fameuses S et SS que cette voiture est censée remplacer, si bien que Mercedes lance dès 1934 une version plus étoffée, la 500 K. Son huit-cylindres en ligne présente la particularité d'un compresseur débrayable : lorsqu'elle est appuyée à fond, la pédale d'accélérateur commande un petit embrayage qui entraîne le compresseur, tout en ouvrant un dispositif d'enrichissement de carburant. Ainsi, la puissance augmente de façon significative en fonction des besoins du conducteur.

The Mercedes 540 K, presented at the Paris Motor Show in 1936, derived from two models that effectively served as its forerunners: the 380 and the 500 K. The 380, unveiled in 1933, was created by the gifted engineer Hans Nibel, a man responsible for several superb racing cars. This new Mercedes boasted an advanced suspension system, with triangular wishbones to the front and swing-axles at the rear, all supported by coil springs. This made it extremely safe and comfortable to drive, even on poor surfaces – a feat warmly saluted by the press at the time. The 380 had an eight-cylinder engine with a supercharger as option, but was slightly lacking in power when compared to the famous S and SS it was meant to replace. So, in 1934, Mercedes launched the sturdier 500 K, whose eight-cylinder in-line engine came with a clutch-operated supercharger: pushing the accelerator to the floor engaged a train of gears that drove the booster and fuel enrichment, and enabled the driver to command sudden bursts of power.







C'est le même système qui est retenu deux ans plus tard sur la 540 K, plus puissante encore. Son moteur 5,4 litres délivre 180 ch à 3 400 tr/mn lorsque le compresseur est enclenché, ce qui permet à cette considérable automobile d'atteindre 170 km/h, grâce à une boîte quatre rapports. Pour l'époque, c'est remarquable, et surtout cette vitesse est obtenue dans un confort et une sécurité qui sont déjà les marques de fabrique de Mercedes. La finition de la voiture est évidemment à la hauteur de son standing et plusieurs carrosseries sont disponibles en cabriolet, roadster ou coupé. Mais la plus impressionnante est alors la version Spezial Roadster. Voiture symbolisant l'âge d'or du classicisme automobile dans sa forme la plus prestigieuse, la 540 K est en plus d'une grande rareté puisqu'à peine plus de 400 exemplaires ont vu le jour entre 1936 et 1939.

The same system was used two years later on the even more powerful 540 K, whose 5.4-litre engine delivered 180hp at 3,400rpm when the compressor was engaged – enabling this enormous car with its four-speed gearbox to top a remarkable 170 km/h, with the comfort and safety that were already Mercedes hallmarks. The car's finish was suitably magnificent. Various body styles were available – Cabriolet, Roadster, Coupé and, most impressive of all, the Spezial Roadster. As the most prestigious embodiment of the Golden Age of classic car-making, the 540 K is extremely rare: barely more than 400 were produced (between 1936-39).



D'après sa fiche d'usine, la Mercedes 540 K de la vente a été commandée par M. Maurice Zamaria, de Jaffa, sous la forme d'un cabriolet B. Selon son propriétaire, elle aurait été récupérée en Allemagne au lendemain de la deuxième Guerre Mondiale, carrosserie détruite par les bombardements. Il est donc probable qu'elle n'ait pas eu le temps de rejoindre Jaffa avant le début des hostilités. En 2004/2005, elle était dans l'atelier de restauration de Franz Prah, en Allemagne, qui en a assuré la reconstruction sous la forme d'un Spezial Roadster. La carrosserie a été fabriquée selon les plans de l'usine et ce, jusque dans les moindres détails. Il s'agit d'une réalisation sans limite de coût. Il est impossible même pour un connaisseur de faire la différence avec une véritable Spezial Roadster, sauf peut-être le prix. En 2006, elle intégrera la magnifique collection Rosso Bianco, à Aschaffenburg, en Bavière.

Extrêmement charismatique dans sa couleur gris métallisé avec intérieur en cuir noir, cette Mercedes présente la forme la plus spectaculaire de ce modèle, avec ses deux places dans une carrosserie extravagante, et son arrière effilé d'une rare élégance, que l'on appelle « queue longue ». Elle est toujours équipée de son moteur d'origine et représente l'opportunité d'acquérir une des Mercedes les plus prestigieuses de la production de la marque à l'étoile.

According to factory records, our Mercedes 540 K was ordered by Maurice Zamaria of Jaffa as a Cabriolet B. The current owner says it was recovered from Germany just after World War II, the coachwork having been destroyed by bombing. It is therefore unlikely that it reached Jaffa before the outbreak of hostilities. In 2004/5 it was in the Franz Prah Klassische Automobile workshop near Osnabrück to be reconstructed as a Spezial Roadster, with new coachwork based on factory plans down to the finest detail – and money no object. Without checking the price, it would be impossible for even a connoisseur to tell the difference between this car and a veritable Spezial Roadster. In 2006 it joined the magnificent Rosso Bianco Collection at Aschaffenburg in Bavaria. With its seductive metallic grey livery, black leather interior, extravagant coachwork and exquisitely elegant, tapering 'long tail' rear, our two-seater Mercedes embodies the 540 K at its most spectacular. Still with its original engine, it offers the chance to acquire one of the most prestigious Mercedes ever made.





195

Titre de circulation US
Dédouanée en UE
US title
EU customs cleared

Châssis n° UG 2
 G50759BU
 Moteur n° 7P 28058LB

- Coupé classique et élégant
- 77000 \$ de factures de restauration
- Rare boîte mécanique à 5 rapports

- *Classic and elegant coupé*
- *77000 \$ restoration invoices*
- *Rare 5-speed manual gearbox*

24 000 – 32 000 €
Sans réserve /
No reserve

1976 JAGUAR XJC V12

Il est difficile de remplacer une icône. Aussi celle qui devait succéder à la fameuse Jaguar Mk II était elle très attendue. Présentée en 1968, elle ne déçoit pas. La XJ ajoute un raffinement qui invite au voyage : sellerie cuir, planche de bord en bois verni, silence de fonctionnement, onctuosité et précision de la direction, puissance et couple du moteur, apportent aux occupants la chaleur et le confort qu'ils attendent d'une automobile de ce standing.

D'après le certificat du Jaguar Heritage Trust, ce coupé XJC V12 a été fabriqué le 8 décembre 1975 et livré à New York. Il a fait l'objet d'une restauration complète et très poussée aux USA entre 2007 et 2011, il a été entièrement désassemblé et remonté dans les règles de l'art pour un montant de 87 000 \$. Le moteur a été entièrement refait, lignes d'arbres, cylindres réalésés, pistons neufs, soupapes, sièges, et guides pour une somme de près de 10 000 \$. Une boîte mécanique à 5 rapports a été installée avec un embrayage renforcé. Le pont et le train avant ont été reconditionnés ainsi que les freins et le radiateur dont le passage d'eau a été augmenté. Tous les périphériques moteur ont été refaits ou changés ainsi que le circuit électrique, de même que pour les instruments de bord. La carrosserie a été décapée et repeinte en British racing green tandis que l'intérieur « Biscuit » a été refait ainsi que les tapis et les boiseries. Les joints de carrosserie et les chromes sont neufs et un dossier de factures accompagne la voiture. Il est rare de rencontrer une de ces élégantes XJC V12 refaite de fond en comble pour juste une fraction de son coût de restauration. Elle n'a parcouru depuis que 18000 km et seulement 603 exemplaires ont été construits.

It is difficult to replace an icon. And so the car that would succeed the famous Jaguar Mk II was keenly anticipated. Presented in 1968, it didn't disappoint. The XJ had an added level of sophistication that made it inviting to drive : leather upholstery, varnished wood dashboard, smooth and silent running, precise steering, with power and torque that gave its passengers the performance and comfort expected of a motor car of this standing.

According to the certificate from the Jaguar Heritage Trust, this XJC V12 coupé left the production line on 8 December 1975 and was delivered to New York. It was the subject of a very thorough restoration in the US between 2007 and 2011, when it was taken apart and completely rebuilt to the highest standards for a total cost of \$87,000. The engine was rebuilt, including the camshafts, with re-bored cylinders, new pistons, valves, valve seats and guides, for a sum of close to \$10,000. A 5-speed manual gearbox was fitted with reinforced clutch. The differential and front axle were refurbished as well as the brakes and the radiator water flow that was enlarged. All engine components were refurbished or changed as was the wiring and the instruments on the dashboard. The body was stripped and repainted in British Racing Green while the « Biscuit » interior, carpets and wood trim were renewed. The seals and the chrome work are new and a file of invoices comes with the car. It is rare to find one of these elegant XJC V12 models that has been restored from top to bottom, for just a fraction of the cost of the work carried out. This car, one of just 603 examples built, has covered just 18,000km since being restored.



196

Carte grise suédoise
Swedish title

Châssis n° IE33133

- Historique limpide
- Etat d'origine rare
- Version la plus agréable à conduire
- 64 000 km depuis l'origine

- *Known history*
- *In rare original condition*
- *Best version to drive*
- *64,000 km from new*

60 000 – 80 000 €

Un seul propriétaire jusqu'en 2014 / *Only one owner until 2014*

1966 JAGUAR TYPE E COUPÉ SÉRIE 1 4,2 L

La particularité de Jaguar Type E est son historique limpide. Il y a 48 ans, le 15 juillet 1966, les Elgestad, père et fils, issus du quartier le plus chic de Stockholm en Suède, visitèrent l'usine Jaguar pour s'offrir chacun une nouvelle Jaguar : une Mark X noire pour le père et cette Type E vert foncé pour son fils de 29 ans, le docteur Pekka Olavi Elgestad. Les deux Jaguar sont restées la propriété de la famille jusqu'au décès récent du Dr. Elgestad.

Ce coupé 4.2 L d'origine affichant seulement 64 000 Km au compteur, n'a connu d'accidents, ni la rouille. Son intérieur complet est toujours intact. Il s'agit d'une opportunité unique de ressentir les sensations de conduire une Jaguar Type E comme si elle sortait à peine de l'usine. De plus, rien sous le capot n'a été traité par aucune machine de polissage, une qualité que l'on ne retrouverait pas dans une voiture restaurée. La voiture a été consciencieusement entretenue et conservée au fil des ans. Il y a quelques années, non pas tant à cause de leur état d'usage mais plutôt du fait de leur âge, le Dr. Elgestad demanda une restauration complète des ses suspensions avant et arrière. Les bagues, les paliers, les amortisseurs et les freins ont été renouvelés juste en utilisant des éléments Jaguar authentiques. La seule pièce ajoutée sous le capot semble être un ventilateur de radiateur plus efficace. La voiture a aussi été protégée depuis longtemps contre la rouille grâce aux produits de la marque Dinol.

La Jaguar Type E 4,2L de 1966 est la dernière des Séries 1 et très probablement, la meilleure de toute à conduire. La chance de retrouver une de ces voitures dans cet état intact ne se reproduira sans doute pas. La voiture possède toujours ses papiers de livraison de Jaguar et sa plaque d'immatriculation d'origine HWK 406D.

This particular Jaguar E-type has a remarkable unbroken ownership since new. 48 years ago, the July 15th, 1966 Elgestad father and son, from the most fashionable neighborhood of Stockholm, Sweden, visited the Jaguar factory to collect a new Jaguar each. The father chose a black Mark X, and his 29 years old son, Dr Pekka Olavi Elgestad, this opalescent dark green E-type. Both these Jaguars have remained in the family's ownership until Dr. Elgestad's recent death. With only 64,000 kilometers on the odometer it might be one of the most original 4,2 L fixed head coupés in the world. No accidents, never rusted and with a complete untouched interior, it appears to be the opportunity of getting closed to the feeling of driving an E-type as it felt when it was just leaving the factory. Under the bonnet the engine has never been touched by any polishing machines, something you will never find with restored cars. It has been thoroughly serviced and maintained over the years. And, not so much because of wear but because of its age, a few years ago, Doctor Elgestad ordered a complete restoration of the front and rear suspensions. Bushings, bearings, shock absorbers and brakes were renewed only using original Jaguar parts. The only non original piece under the bonnet seems to be the more effective radiator fan. Since new, the car has also been protected against rust with the Dinol-method. The 1966 4,2 L E-type is the last and most sorted of the Series 1 E and most surely the best of them all to drive. The chance to find one in this untouched condition will probably never occur again. It has still the delivery paper from Jaguar and HWK 406D, the plate the car got when delivered new.

197

A immatriculer
To be registered

Châssis n°027

- 813 km d'origine !
 - Jamais immatriculée
 - Vendue neuve en France
-
- 813 km from new !*
 - Never registered*
 - Sold new in France*

260 000 – 330 000 €

Seulement 813 km depuis sa sortie d'usine / *Just 813 km since leaving the factory*

1992 JAGUAR XJ 220

La voiture présentée est une des toutes premières XJ220 vendues puisqu'il s'agit du numéro 27. Elle a été livrée neuve en France à son propriétaire actuel qui ne l'a jamais immatriculée. Ce monsieur a aujourd'hui plus de 75 ans et l'avait acheté à l'époque pour son esthétique. Elle est restée avec ses WW garage jusqu'à aujourd'hui, le propriétaire ne roulant pas. En revanche, ce parisien toujours conduit par son chauffeur, prenait plaisir à aller démarrer, à l'arrêt, sa Jaguar au moins quatre fois par mois, dans son box, au deuxième sous-sol du parking de son immeuble. Il était d'ailleurs difficile de l'en extraire tant la rampe est compliquée ! Pour toutes ces raisons, elle n'a aujourd'hui que 813 km depuis sa sortie d'usine ! En carrosserie, ces quelques centaines de kilomètres ont dû être parcourus sur autoroute car elle a reçu quelques éclats de gravillons sur la partie avant. Les portes de la XJ220 ne s'ouvrent que très peu. Il faut donc se contorsionner pour accéder à son habitacle et prendre appuie sur le maintien supérieur du siège, pour cette raison, cette seule partie a été sollicitée.

The car on offer, no. 27, was one of the first XJ 220s to be sold. It was delivered new in France to the current owner who has never had the car registered. This gentleman is over 75 years old today and bought the car for its aesthetic appeal. It has remained with its temporary plates, as its Parisian owner does not drive it – he is driven everywhere by his chauffeur. However, he does like to start the car once a week, in its parking place two floors below ground in the car park at his apartment. What's more, the tricky ramp makes it difficult to get the car out ! It is for these reasons that the car has only covered 813 km since leaving the factory ! It appears that these few hundred kilometres took place on the motorway as there are one or two gravel chips at the front. The doors of the XJ 220 don't open very wide. It involves a degree of contortion to get in, and leaning on the top of the seat, which is the only part of the interior that shows any sign of wear.

Il est évident que le propriétaire, âgé, en rentrant et en descendant de son automobile a eu toutes les peines pour épargner les portes des légers chocs de carrosserie contre le mur de son box. Les moquettes sont encore recouvertes des plastiques de livraison ! L'intérieur est recouvert de cuir beige en excellent état. La voiture a bénéficiée d'une remise à niveau chez l'excellent atelier Automobiles T.S.. Toni Sisinni lui-même, grand habitué de ces supercars, nous a confirmé que les pièces de freins, les roues, les pneus n'ont jamais été changés et ne présentent aucune usure ! Elle sera livrée à son prochain propriétaire avec son carnet d'entretien (avec une révision faite à 400 kms en 2002 !), ses manuels d'utilisation et son certificat Jaguar. Il s'agit donc d'une très belle opportunité d'acquérir une de ces très belles XJ220, supercar de la marque, avec un kilométrage presque symbolique ! De plus, le futur propriétaire aura le privilège d'être le premier à l'immatriculer !

The car's elderly owner must clearly have gone to enormous lengths to prevent the doors touching against the walls of his parking space, when getting in and out of the car. The carpets still have the original plastic covering on! The beige leather interior is in excellent condition, and the car has been fully serviced by the renowned Automobiles T.S.. Toni Sisinni, accustomed to these supercars, has confirmed that the brakes, wheels and tyres have never been changed and show no signs of wear ! It will be delivered to its new owner with its service book (that includes a service carried out in 2002 at 400 km !), owner's manuals and Jaguar certificate. Here is a wonderful opportunity to acquire one of the marque's supercars, the stunning XJ 220, with negligible mileage. Moreover, the future owner will have the privilege of being the first person to register it !





198

Carte grise française
French title

Châssis n° BC3 LFM
Moteur n° BC3 F

- Historique exceptionnel
- Origine française, conduite à gauche
- Restaurée par Lecoq

- *Exceptional history*
- *French origin, left-hand drive*
- *Restored by Lecoq*

400 000 – 600 000 €

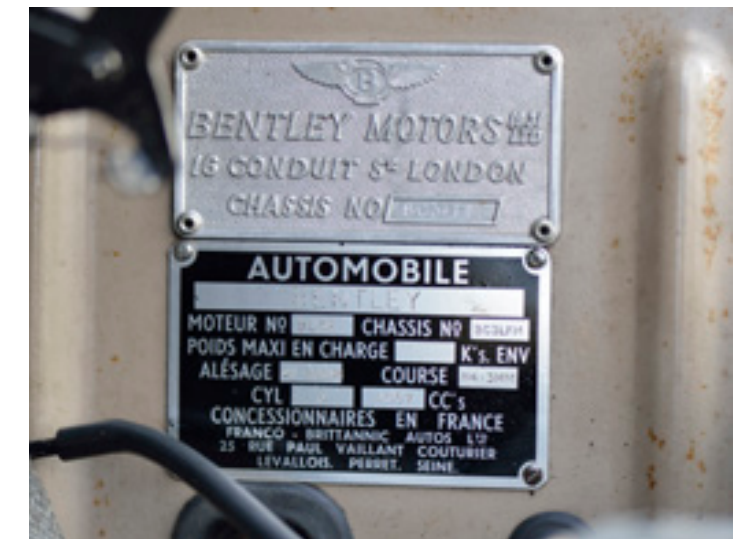
Livrée neuve par la Franco-Britannic au Baron Bich / *Delivered new by the Franco-Britannic to Baron Bich*

1958 BENTLEY S1 CONTINENTAL PARK WARD TWO DOORS SALOON

Cette voiture — et c'est peu fréquent pour une Bentley Continental ! — a été vendue neuve en France, si bien qu'il s'agit d'une rare conduite à gauche. Son premier propriétaire n'était pas le premier venu, puisqu'il s'agissait du baron Bich, la voiture ayant été achetée au nom de sa société, Bic en septembre 1958. Elle est passée ensuite entre les mains du major Crampton, puis de Gérard Kapp. C'est lui qui l'a fait restaurer en la confiant aux Établissements Lecoq, gage d'une qualité qui a été officiellement reconnue à l'occasion du concours d'élégance de Bagatelle où, en 1988, la voiture a remporté un prix ! L'année suivante, elle faisait l'objet d'un article très complet dans le numéro de juin 1989 du mensuel *Auto Passion*, sous la plume de Pierre Gary qui en louait les qualités de confort et de raffinement. Depuis cette époque, cette splendide Bentley Continental a peu roulé. Elle a été vendue à M. Borgel, industriel basé à Bordeaux, qui l'a lui-même cédée au propriétaire actuel. Elle est équipée d'une boîte automatique et, fait rare, d'une direction assistée. La carrosserie entièrement en aluminium a bénéficié d'une peinture récente pour rester impeccable et la sellerie en cuir marron est encore superbe. L'amateur curieux qui ouvrira le coffre y découvrira une caisse à outils quasiment complète, le cric, des ampoules de rechange et une housse sur mesure.

*This car was sold new in France - a rare occurrence for a Bentley Continental - and is therefore a rare left-hand drive example. The first owner was none other than Baron Bich, who bought the Bentley in the name of his company, Bic, in September 1958. It then passed into the hands of Major Crampton, followed by Gérard Kapp. Kapp had the car restored at the Établissements Lecoq, a guarantee of quality that was officially recognised at the 1988 Bagatelle concours d'élégance, when the car won an award ! The following year, it was the subject of a major feature in the June 1989 issue of the magazine *Auto Passion*, written by Pierre Gary, who was full of praise for its comfort and sophistication. Since then, this splendid Bentley Continental has not been driven greatly. It was acquired by M. Borgel, an industrialist based in Bordeaux, who sold it to the current owner. The car has an automatic gearbox and - a rare feature - power steering. The all-aluminium body has recently been repainted to maintain its immaculate appearance and the brown leather upholstery is still in superb condition. An enthusiast curious to see what is in the boot will find a virtually complete case of tools, the jack, spare bulbs and a tailor-made cover.*





Cette voiture porte un nom — Continental — qui fait rêver et transforme une Bentley en automobile d'exception. Il apparaît en 1952 sur le coupé Continental R. Pour répondre aux Anglais fortunés et amateurs de grand tourisme sur le continent, cette voiture de grande classe offre des prestations exceptionnelles où se mêlent confort et puissance. On a fait la chasse aux kilos superflus tout en modifiant discrètement la mécanique et en dessinant une carrosserie plus basse et dont l'arrière « fastback » apporte une touche aussi sportive qu'élégante. Non seulement la Continental devient alors le coupé quatre places le plus rapide du monde, atteignant la fameuse barre des 120 mph (190 km/h), mais elle détient aussi le record du prix de vente : à 7 800 000 francs, elle vaut huit DS Citroën ! L'apparition en 1955 de la Bentley Type S s'accompagne quelques mois plus tard de la déclinaison Continental, dans la lignée du coupé R. La Type S reçoit un six-cylindres dont la cylindrée a augmenté pour passer à 4,9 litres, la puissance n'étant pas publiée par le constructeur qui l'annonçait... "suffisante" ! Sans être un foudre de guerre avec sa distribution particulière, à soupapes d'admission en tête et d'échappement latérales, ce moteur était remarquablement souple et assez puissant pour assurer une vitesse de pointe largement supérieure à la majorité des voitures de tourisme. Tout en étant dans le giron de Rolls-Royce, la Continental conservait encore une personnalité particulière, faite d'une pointe de sportivité mêlée d'un grand raffinement. La carrosserie réalisée chez Park Ward recevait, grâce à un dessin repensé, de grandes surfaces vitrées à l'arrière. Dotée de luxueux aménagements, son silence de fonctionnement donnait l'impression de glisser sans effort sur la chaussée. Nous avons le plaisir de proposer un exemplaire particulièrement intéressant de ce modèle rare : d'origine française avec un célèbre premier propriétaire, cette Continental S1 présente un état superbe.

The name of this car — Continental — is what dreams are made of, turning a Bentley into an exceptional automobile. It first appeared in 1952 on the Continental R coupé. For the well-to-do Englishman and touring enthusiasts on the continent, this classy car provided a top class service that combined comfort and power. Superfluous weight had been shed and the mechanics discreetly improved. The car was sleeker and lower, and at the back, the "fastback" styling gave it an elegant, sporty feel. Not only did the Continental become the fastest four-seater coupé in the world, capable of achieving the celebrated 120mph (190 km/h), it was also the most expensive: at 7,800,000 francs, it was worth eight DS Citroëns ! The appearance of the Bentley Type S in 1955 was followed a few months later by the Continental range, in the style of the R coupé. The S Type version was given a six-cylinder engine, increased in size to 4.9-litres, producing a level of power not advertised by the manufacturer who simply declared it was « sufficient » ! Without being overly powerful, its special arrangement of overhead valves and side exhaust made the engine versatile and powerful enough to ensure a top speed well above the majority of touring cars. While being part of the Rolls-Royce family, the Continental retained its own personality, offering a special mix of sportiness and sophistication. The coachwork created by Park Ward, following a re-design, featured a large area of glass at the rear. Sumptuously appointed, the car's silent running provided an impression of gliding effortlessly along the road. We are delighted to offer a particularly interesting example of this rare model : originally French with a famous first owner, this Continental S1 is presented in superb condition.





199

**Titre de circulation
hollandais
Dutch title**

Châssis n° : DB5/2052R
Moteur n° : 400/2047

- Splendide exemplaire
- Matching numbers and colors
- Modèle mythique de James Bond...

- *Extremely rare example*
- *Complete mechanical rebuild*
- *Imposing appearance*

625 000 – 675 000 €

1965 ASTON MARTIN DB5

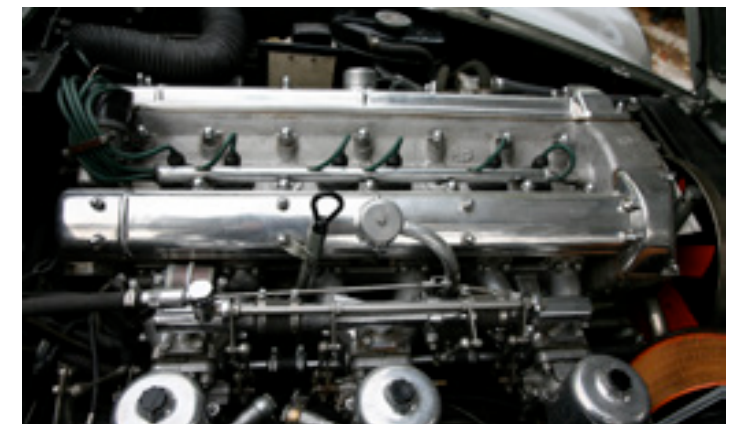
Dévoilée en 1963, l'Aston Martin DB5 succède à la DB4. Bien qu'elle en semble assez proche, nombre d'évolutions apparaissent. Outre la ligne, affinée, le six-cylindres en ligne s'étoffe, développe 282 ch, et la toute nouvelle boîte de vitesses ZF à 5 rapports autorise désormais une vitesse de pointe de 240 km/h, impressionnante à cette époque. Élégante, efficace et digne représentante de la voiture sportive anglaise, elle deviendra la monture de Sean Connery – alias James Bond - dans le fameux film « Goldfinger ».

La voiture présentée date de 1965, dernière année de production de ce modèle. Elle a été délivrée neuve au Garage J. Blake and Company Limited de Liverpool en conduite à droite donc avec quelques options incluant les phares anti-brouillard Marchal, le klaxon spécial Fiamm et le pare-brise arrière chauffant. Cette splendide DB5 a été convertie en conduite à gauche voilà quelques années. Elle a été magnifiquement repeinte dans sa couleur d'origine, le « Goodwood green », le pare-brise est neuf, ainsi que les cinq roues à rayons et les pneus. L'intérieur en cuir « tan » est d'origine, et les tapis de sol sont neufs. En outre, la voiture est fournie avec une trousse à outils et son carnet de bord. Son propriétaire nous indique que sa mécanique a bénéficié d'un entretien très rigoureux lui permettant des performances optimales. Le contrôle technique a été effectué récemment en Hollande, et la voiture bénéficie d'un « Heritage certificate » fourni par Aston Martin.

Unveiled in 1963, the Aston Martin DB5 succeeded the DB4. Despite its similar appearance, it had evolved in many ways. In addition to refined styling, the straight-six engine had grown, producing 282 bhp with a new 5-speed ZF gearbox. This allowed a very impressive top speed of 240 km/h. Elegant, efficient and a worthy ambassador of the English marque, it became the car driven by Sean Connery – alias James Bond – in the film « Goldfinger ».

The car presented dates from 1965, the last year of production for this model. A right-hand drive example, it was delivered new to the garage J. Blake and Company Limited in Liverpool with certain options including Marchal fog lamps, special Fiamm horn and heated rear windscreen. This splendid DB5 was converted to left-hand drive some years ago. It has been beautifully repainted in its original colour, « Goodwood green », and has a new windscreen and five new wire wheels and tyres. The tan leather interior is original, and the carpets are new. The car comes with a toolkit and logbook. The vendor has told us that the car has been rigorously maintained, mechanically, to ensure the highest level of performance. The MOT was carried out recently in Holland, and the car has a « Heritage certificate » supplied by Aston Martin.





200

Carte grise française
French title

Châssis n° DB6/3506/R
Moteur n° 400/3612

- Belle présentation
- Dernière de la ligne "Touring"
- A peu roulé depuis sa restauration moteur

- Beautiful presentation
- Last of the "Touring" styling
- Hardly used since the engine was restored

180 000 – 240 000 €

1968 ASTON MARTIN DB6

Sortie d'usine en novembre 1966, cette Aston Martin DB6 était équipée d'origine de plusieurs options : direction assistée, boîte automatique, lunette arrière chauffante, ceintures de sécurité, jantes chromées, antenne électrique. Après avoir connu deux propriétaires en Angleterre, elle est partie en 1982 au Luxembourg avant d'être vendue en 1986 en France, à la suite d'une vente aux enchères de Me Osenat. L'année suivante, on la retrouvait sous le feu des enchères chez Me Poulain, puis à nouveau sous le marteau du même Hervé Poulain en 1990. Le moteur de cette voiture a été refait en 1995 et aujourd'hui le compteur affiche 31 000 km, soit 7 000 km depuis la restauration mécanique. En 2009 et 2010, c'est la carrosserie qui a fait l'objet d'une remise en état par Aston Martin Paris et, en 2014, la boîte de vitesse a été refaite par Aston Martin Stuttgart. En bel état, la sellerie est en cuir Connolly bleu CM 3282 (coloris d'origine). Cette voiture est vendue avec le manuel d'instruction d'origine en français et anglais, le catalogue de pièces détachées ainsi que le manuel de réparations. Dernière héritière de la ligne créée par Touring, la DB6 offre l'avantage d'un habitacle plus spacieux que celui de ses devancières, avec toujours le splendide six cylindres double arbre de 285 ch. Cette DB6 a reçu beaucoup de soins et son propriétaire nous assure d'un état exemplaire avec une mécanique des plus performantes. Il est certain qu'après un passage chez Aston Martin, cet Aston ne peut qu'être dans un état mécanique impeccable.

Leaving the factory in November 1966, this Aston Martin DB6 was equipped from new with various options: power steering, automatic gearbox, heated rear windscreen, seat belts, chrome wheels and electric aerial. Having had two owners in England, the car left for Luxembourg in 1982 before being sold at auction in 1986 in France by Maître Osenat. It then came under the hammer of Maître Poulain in 1987 and again in 1990. The engine was re-built in 1995 and the odometer reads 31 000 km today, having covered just 7 000 km since the mechanical restoration. In 2009-2010, the bodywork was restored by Aston Martin Paris and in 2014 the gearbox was rebuilt by Aston Martin Stuttgart. The blue CM 3282 (original color) Connolly leather upholstery is in lovely condition. The car is being sold with its original owner's manual in French and English, the spare parts catalogue and repair manual. The last of the line created by Touring, the DB6 was equipped with the splendid 285 bhp six-cylinder twin-cam engine and had the advantage of a larger interior than its predecessors. This DB6 has been carefully maintained and the owner has assured us it is in impeccable condition, with an engine that performs beautifully. Clearly, having spent time at Aston Martin, this Aston must be in perfect mechanical condition.



201

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 05024
Moteur n° 10755
Boîte n° 1927

- Chef-d'œuvre esthétique
- Moteur d'origine
- Modèle très bien suivi

- *Aesthetic masterpiece*
- *Matching numbers*
- *Well-maintained model*

290 000 – 340 000 €

Certifiée par Ferrari Classiche / *Ferrari Classiche certified*

1973 DINO 246 GTS

Enzo Ferrari souhaitait au début des années 1960 s'ouvrir à des modèles de plus grande diffusion, mais n'était pas prêt pour le 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, en 1966, le même Pininfarina proposait la Dino Berlinetta GT, dotée d'un nouveau châssis tubulaire et d'un V6 en position centrale, avec un dessin d'une extrême élégance mêlée de sportivité que l'on retrouvait sur la Dino 206 GT présentée l'année suivante. 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. Cette jolie Dino 246 GTS a été livrée neuve en avril 1973 aux USA. Comme c'était souvent le cas pour les modèles destinés au marché américain, elle fut équipée en option de la climatisation. Dans un état d'origine très sain, elle fut ramenée en Italie pour faire partie de la collection de Norberto Ferretti créateur de l'entreprise des yachts éponyme, passionné d'art et d'automobiles d'exception. Elle fut ensuite intégralement restaurée, conservant sa belle couleur Giallo Fly d'origine intérieur noir. Depuis ces travaux elle n'a parcouru qu'un peu plus de 3000 km, son compteur affichant 5859 km. Son moteur est celui d'origine et au terme de la restauration elle fut certifiée par Ferrari et sera vendue avec son "Certificato di autenticità" Classiche Ferrari. Elle est encore équipée de son système de climatisation qui a été révisé et des vitres électriques. Vendue avec sa fiche ACI-CSAI, cette Dino sera une monture idéale pour participer avec classe et cheveux aux vents à des rallyes historiques.

In the early 1960s, Enzo Ferrari was keen to start producing models in greater numbers, but wasn't ready to use the mid-engine layout. It was Sergio Pininfarina who initiated the first such project, in the Dino 206 Berlinetta Speciale presented at the Paris Motor Show in 1965. In 1966 it was Pininfarina again who proposed the Dino Berlinetta GT, boasting a new tubular chassis and centrally positioned V6 engine, with a superbly elegant and sporty design that reappeared the following year on the Dino 206 GT. This first mid-engined road-going Ferrari opened the way for a new branch of the family with a lasting success still evident today in the V8-engined F430.

This pretty Dino 246 GTS was delivered new to the USA in 1973. As was often the case with models destined for the American market, it was equipped with air conditioning as an option. In sound original condition, it was brought to Italy to join the collection of Norberto Ferretti, creator of the eponymous yacht company, and passionate about art and exceptional automobiles. It was then fully restored, retaining the lovely and original 'Giallo Fly' colour, with black interior. Since this work was carried out, the car has only covered a little over 3000 km, and the odometer reads 5859 km. It has its original engine and at the end of the restoration it was certified by Ferrari and will be sold with its Classiche Ferrari "Certificato di autenticità". The car still has the air conditioning system, which has been serviced, and electric windows. Offered with its ACI-CSAI papers, this Dino is the perfect car to take part, in style and with your hair blowing in the wind, in historic rallies.



**Titre de circulation
allemand
German title**

Châssis n° AM101*1129

- Superbe exemplaire
- Bloc moteur d'origine vendu avec la voiture
- Rare version avec boîte 5 vitesses

- *Superb example*
- *Original engine block sold with the car*
- *Very rare five speed gearbox*

600 000 – 800 000 €

1962 MASERATI 3500 GT SPIDER VIGNALE AVEC HARD-TOP

La Maserati 3500 GT est sûrement le modèle qui sauva le constructeur de voitures de sport de Modène de la banqueroute à la fin des années 50. La 3500 GT fut produite en très grand nombre pour une voiture aussi exclusive, et connu un énorme succès commercial. La version cabriolet cependant, n'était pas une version spider de la 3500 GT Touring mais un design spécial par Vignale sur un châssis plus court que celui de la 3500 GT.

The Maserati 3500 GT was probably the car that saved the sports car manufacturer from Modena from bankruptcy in the late 50s. The 3500 GT was produced in very high numbers for such an exclusive car and was indeed a huge commercial success. The convertible version however, was not a spider version of the Touring bodied 3500 GT but a special design created by Vignale on a shorter chassis than the 3500 GT.

Selon Fabio Collina, aux archives de l'usine Maserati, le châssis n°1129 fut vendu à Madame Teresa Mitarachi, originaire de Londres. Madame Mitarachi ou Mitarakis de son vrai nom, était d'origine grecque et commanda la voiture en conduite à gauche. La voiture était aussi équipée, des jantes Borrani en option. Madame Mitarakis conserva la voiture jusqu'en 1977 puis Monsieur Frank Wilbur la racheta à un marchand américain. Après qu'il fut trop âgé pour la conduire, la voiture passa entre les mains de plusieurs marchands et se retrouve finalement en 1988 chez MIE Corporation, appartenant à Frank Mandarano. L'entreprise vendit ensuite la voiture à un certain Ivan Ruiz en Géorgie.

According Fabio Collina from the Maserati factory archives chassis number 1129 was sold to a Mrs Teresa Mitarachi from London, U.K. Mrs Mitarachi or Mitarakis as she really was called, was of Greek origin and ordered the car in left hand drive. It was also fitted with the optional Borrani wire wheels. Mrs Mitarakis kept the car until 1977 when a Frank Wilbur bought the car from a dealer in the USA. After Wilbur was too old to drive the car, it went through a couple of dealers and eventually, in 1988, it landed at Frank Mandarano's MIE Corporation. MIE then sold the car on to a Ivan Ruiz in Georgia.





Monsieur Ruiz acheta la voiture, carrosserie mise à nu, et donc l'envoya pour une restauration qui dura 5 ans. La tâche fut terminée en 1993 et la voiture participa à de nombreux événements dont le concours d'élégance d'Amelia Island où elle remporta un prix. L'actuel propriétaire acquies cette Maserati en 2009 et, malgré son bon état, il décida de l'envoyer au spécialiste des Maserati, Ital-Auto dans la région de Stuttgart, pour une restauration supplémentaire. Elle fut magnifiquement repeinte en noir et l'intérieur fut rhabillé en noir, sa couleur d'origine. En excluant les travaux de peinture, environ 500-600 heures de travail furent nécessaires parmi lesquelles une certaine fut uniquement dédiée aux éléments cosmétiques.

Cette Maserati est complète, et vient avec tous ses outils, carnets ainsi que son hard-top d'usine. Le moteur présent n'est pas celui d'origine mais le bloc moteur matching numbers d'origine sera livré avec la voiture. La boîte de vitesse à 5 rapports d'origine, rare et séduisante équipe la voiture, lui donnant plus d'allonge et rendant la conduite beaucoup plus agréable.

Seuls 242 exemplaires de cette belle voiture furent produits par Maserati, et, en trouver une meilleure que celle-ci sera bien difficile. Il faut ajouter que seulement 40/45 hard-tops furent fabriqués par l'usine et l'un d'entre eux fut ajouté à la voiture en 1988, ce qui la rend encore plus rare. Assurément une gagnante dans n'importe quel concours d'élégance, elle est aussi une voiture de tourisme charmante, facile d'utilisation idéale pour une balade les jours d'été, tout le long de la Riviera. Il vous faudra laisser le hard-top chez vous !

Ruiz bought the car in bare metal from MIE and duly sent the car away for a 5-years restoration. The restoration was completed in 1993 and the owner entered the car in many events and, amongst others, won a prize at the Amelia Island Concours d'Elegance. The current owner bought the car in 2009 and even though the car was still very good condition he decided to send it to Maserati specialist, Ital-Auto, outside Stuttgart for a further restoration. It was beautifully re-painted in black and the interior re-trimmed in its original black colour. 500-600 hours of work excluding the paintwork were carried out and about 100 hours were spent solely on cosmetic details.

The car is complete with all its tools, books and with factory hard-top. The engine mounted is not the original one. However, the car does come with the original matching number engine block as well. It was also originally fitted with a rare and very desirable 5-speed gearbox which gives the car significantly longer legs for a much more relaxed drive.

Maserati only made 242 examples of this great car and finding a better one would be very difficult. Between 40 and 45 hard-tops were made by the factory, one was added on this car in 1988, making it even rarer and, a serious competitor for prizes in any Concours d'Elegance. This very usable and lovely touring car is ideal for a warm summer day ride on the Riviera, but then, you would have to leave the hard-top at home.





203

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 7L020241

- Rarissime version 7 L – BM 5 vitesses
- 185 000€ de restauration !
- Performances hors du commun

- Rare 7 L version, with 5-speed manual box
- 185,000 spent on restoration
- Amazing performance

350 000 – 450 000 €

Une des 17 Grifo 7L – boîte 5 vitesses construites / *One of the 17 examples with five speed gearbox*

1969 ISO GRIFO 7 L

Livrée neuve chez Autobecker à Düsseldorf, cette voiture a été immatriculée le 8 mai 1969 au nom de son premier propriétaire, Dr. Madaus & Co. Elle a ensuite changé deux fois de mains avant d'être cédée en 1974 à un hôtelier qui l'a conservée plusieurs années. Dans sa vie, le propriétaire actuel nous indique que son moteur 7 L a été remplacé par une 327 Corvette. Il y a cinq ans, cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète, réalisée en Allemagne par Berlinetta Motors : les travaux, dont les factures sont disponibles dans le dossier, ont totalisé 185 000 €. Un moteur 7 L a été replacé à cette occasion pour qu'elle soit 100% conforme à l'origine. De présentation superbe, cette Iso 7 L est de teinte rouge avec une sellerie en cuir noir totalement refaite jusque dans les moindres détails. Elle est équipée d'une boîte de vitesses manuelle cinq rapports, ce qui est rarissime puisque seules 17 Iso Grifo ont été livrées dans cette configuration. Les boîtes automatiques étaient bien plus répandues.

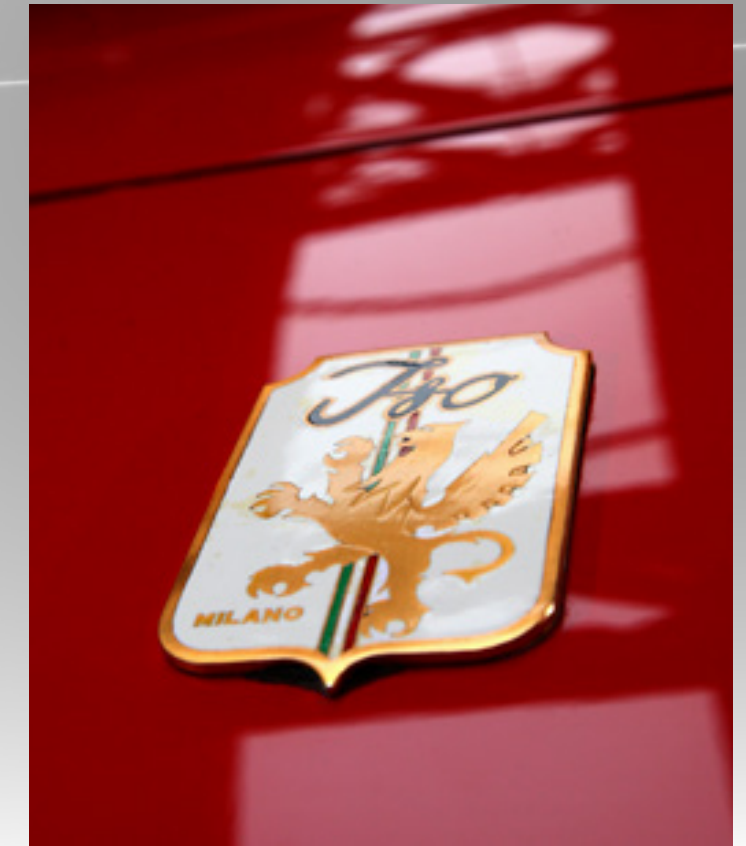
Delivered new at Autobecker, in Düsseldorf, this car was registered on 8 May 1969 in the name of its first owner, Dr. Madaus & Co. It then changed hands twice before being sold in 1974 to a hotelier who kept the car for several years. The current owner told us that during its life the 7 L engine was replaced by a 327 Corvette unit. Five years ago, this car underwent a complete restoration, executed in Germany by Berlinetta Motors: the work totaled €185,000 and the invoices are available in a file! A 7 L engine was put back at that time to make it 100% compliant with the original. In superb condition, this red Iso 7 L has black leather upholstery inside, which has been completely redone down to the smallest detail. It is equipped with a five-speed manual gearbox, which is extremely rare as only 17 Iso Grifos were ever delivered in this configuration. Automatic transmissions were much more common.





L'Iso Grifo correspond à l'évolution ultime de du modèle conçue par Giotto Bizzarrini pour Renzo Rivolta, constructeur de la fameuse Isetta. Sur un châssis sophistiqué, les deux hommes ont choisi, pour s'assurer de la fiabilité mécanique de la voiture, un moteur Corvette 5,3 L. Pour habiller le tout, Giugiaro, alors chez Bertone, dessinait une carrosserie élégante et sportive. L'Iso Grifo A3L a fait ses débuts en 1965 et, bien que déjà très rapide, elle recevait ensuite un moteur 7 L, encore plus puissant. C'est cette version extrêmement rare que nous avons le plaisir de présenter ici.

The Iso Grifo is the ultimate evolution of the model designed by Giotto Bizzarrini for Renzo Rivolta, builder of the famous Isetta. A sophisticated chassis, the two men chose, for mechanical reliability, the Corvette engine of 5.3 L. Giugiaro, while at Bertone, designed a stylish and sporty bodywork. The Iso Grifo A3L debuted in 1965 and, although already very fast, it received a 7 L engine, which was even more powerful. It is this extremely rare version that we have the pleasure to offer here.





204

Titre de circulation
italien
Italian title

Châssis n° 222623

- Magnifique restauration
- Historique en course connu
- Modèle européen rare

- Beautiful restoration
- Race history
- Rare European version

120 000 - 140 000 €

Palmarès d'époque, construit à seulement 21 exemplaires

1957 ABARTH 750 ZAGATO

Ces jolies berlinettes furent construites en deux séries différentes : la variante de luxe, aussi nommée Serie 2, pour marché américain, et un modèle épuré pour le marché italien, appelé plus tard Serie 1, avec de plus petits feux arrière et des phares avant découverts.

Le châssis n° 222623 fait parti d'une de ces premières séries créées pour le marché italien. Doté des spécificités mentionnées ci-dessus, il est aussi pourvu des rares roues Borrani bimétalliques. La voiture, 17e construite sur les 21 exemplaires, quitta l'usine Zagato le 17 janvier 1957. Elle fut immatriculée pour la première fois en mars 1957. Les deux premiers propriétaires participèrent à plusieurs courses de côtes à son volant dont celle de Trieste-Opecina ou encore celle de Monte Erice de 1957 à 1960.

Aujourd'hui la voiture est parfaitement restaurée et des photos des différentes étapes de la restauration sont disponibles. Un soin tout particulier a été accordé pour lui redonner ses couleurs d'origine. La couleur de l'intérieur a été recréée à partir de traces de la peinture d'origine, avant la restauration. Les propriétaires ont par ailleurs fait des recherches considérables sur la voiture, trouvant tout ou presque, sur son historique de course. Le moteur d'origine fut remplacé en 1960 par un Abarth 850, à cause des changements de réglementation des courses en Italie où la catégorie 750 fut annulée. La voiture sera livrée avec son moteur d'origine, matching number.

Il est particulièrement rare de voir un modèle européen de la 750 Zagato, mais d'en trouver une dans cette superbe combinaison de couleur, avec une restauration complète ainsi qu'un historique de course connu, est une opportunité qui ne se représentera pas avant longtemps.

These nice berlinettas were made in 2 different series; the more luxurious variant for the US market also called series 2 and a stripped down model with lower, uncovered headlamps and smaller taillights for the domestic Italian market later called the series 1.

Chassis Number 222623 is one of these 1st series car made for the domestic Italian market having the above mentioned specifics and the rare Borrani bi-metal wheels. The car left the Zagato plant on the 17th of January 1957 as the 17th car made out of 21 cars and was first registered in March 1957. The first owner and second owners raced the car extensively on the hill climb circuit amongst others the Trieste-Opecina and the Monte Erice hill climb 1957-1960.

Today, the car has been immaculately restored and all photographs of every part of the restoration are available. A particular care has been given to re-creating the original color scheme. The interior color has been re-created through traces of the original paint before the restoration. The owners have also done extensive researches on the car and found most of its race history. The original engine was replaced in 1960 by an 850 ex-works Abarth unit due to racing regulation changes in Italy as the 750 category was cancelled. The original matching number engine does come with the car.

Rarely does one even get to see a European version of the 750 Zagato but to find one with this splendid color combination together with a full restoration and a superb race history must be very unusual and it will unlikely happen for a long time. Truly an opportunity not to be missed.



© D.R.



© D.R.



© D.R.



© D.R.



205

Carte grise française
French title

Châssis n°
WPOZZZ96ZNS491483

- Un modèle de Porsche 911 exclusif
- Bel état, rare couleur d'origine
- Propriété d'un « porschiste » connaisseur

- Exclusive version of Porsche's 911
- In beautiful condition, rare original color
- Owned by a Porsche enthusiast

180 000 – 230 000 €

1992 PORSCHE 911 « 964 » RS

Cette 964 RS date de 1992, première année de production du modèle, et a été vendue neuve en Allemagne. Elle a été achetée par son propriétaire actuel à la fin des années 1990, alors qu'elle avait parcouru quelque 16 000 km et avait été entretenue par le premier acheteur chez le concessionnaire Porsche de Stuttgart. Grand amateur de la marque, notre collectionneur a tenu à trouver un modèle dans sa couleur d'origine « Maritim Blau ». Preuve de son attachement à la marque, il est intéressant de noter que ce passionné a participé dans les années 2000 à la Carrera Cup, gage d'un vrai amour pour Porsche et de vrai talent en matière de pilotage. A cette période, il vend la voiture à un de ses très proches amis. Voilà quatre ans, il décide finalement de lui racheter. Alors que la voiture avait effectué 66 378 km, il a fait réaliser une grosse révision au garage Ferrari Imola de Bayonne. Son carnet d'entretien est à jour et depuis 2005, toutes les révisions ont été faites dans le même établissement à Bayonne. Le compteur affiche désormais 68 450 km, donc très peu de distance parcourue depuis l'importante révision mentionnée ci-dessus.

Toutes les factures d'entretien et le dossier complet sont disponibles. En novembre 2014, une expertise a été faite. Le rapport est éloquent, quant à l'état général de la carrosserie, de la peinture, de la sellerie et des garnitures, qualifiés de parfait état de présentation. Sur le plan mécanique, aucune anomalie n'a été constatée, et le rapport relève qu'aucune trace de fuite de liquide n'apparaît. Ce rapport d'expert confirme le bel état de la voiture proposée aujourd'hui. Ultime Porsche sportive de « l'ancienne génération », icône des courses de « Gentlemen Drivers » dans les années 1990, exemplaire rare, à fortiori dans cet état et cette couleur, cette automobile ne peut qu'attirer les adeptes de la marque.

This RS 964 is from 1992, the first year of production of the model and was sold new in Germany. It was bought by its current owner in the late 1990s, when the car had covered some 16,000 km, and had been maintained by the first owner at Porsche's Stuttgart dealership. Real enthusiast of the brand, our collector was keen to find a model in its original "Maritim Blau" color. Demonstrating his commitment to the brand and showing a real talent for racing, it is interesting to note that he competed in the 2000s in the Carrera Cup. At that time, he sold the car to one of his close friends. Four years ago, he decided to buy it back again. While the car had covered 66,378 km, he commissioned a major service in the garage Ferrari Imola in Bayonne. Its maintenance book is up to date and since 2005 all servicing has been done in the same facilities in Bayonne. The meter now displays 68,450 km, hardly more since the major overhaul mentioned earlier. All maintenance bills and complete files are available. In November 2014, an expert evaluation was done. The report speaks for itself as to the condition of the body, the paint, upholstery and trim, described as in a perfect state of presentation. Mechanically, no abnormalities were found, and the report notes the absence of oil leak traces. This expert report confirms the beautiful condition of the car on offer. The ultimate Porsche sports car from "older generation" and a racing icon for "Gentlemen Drivers" in the 1990s, rare example, is a car that is bound to attract fans of the brand.



206

**Véhicule de
compétition
Competition car**

Châssis n° 9113300923
Moteur n° 6331469

- Une des « 993 Cup » les plus désirables
- Passé sportif fourni
- Peinte par l'artiste Patrick Moya

- *One of the most desirable 993 Cups*
- *Well-documented sporting past*
- *Painted by the artist Patrick Moya*

100 000 – 120 000 €



A couru Pikes Peaks 2014 / Competed at Pikes Peaks in 2014

1995 PORSCHE 993 CUP GT2

Présentée à la fin de l'année 1993, la Porsche 993 est la dernière 911 nantie d'un moteur à refroidissement par air. En toute logique, une déclinaison Cup sera très vite proposée, afin de participer au championnat du même nom. Son moteur 3,8 litres voit la puissance passer à 315 ch, elle est équipée d'un imposant aileron arrière et de nombreuses modifications sont apportées par rapport au modèle de série, parmi lesquelles des étriers de frein à quatre pistons, un allègement drastique de l'intérieur, des vitres latérales en plastique et un arceau-cage. Cette Porsche 993 Cup a été vendue neuve en Allemagne, où elle a participé à ce championnat en 1995. Elle a ensuite été vendue en 1996 à un collectionneur français. Son châssis a été transformé pour en faire une GT2, ce qui implique notamment le montage d'élargisseurs d'ailes rivetés. Elle a été préparée par HG Racing pour prendre part aux épreuves de la série VdeV. Ses derniers faits d'armes sont particulièrement prestigieux, puisque cette voiture a participé en 2014 à la fameuse course de côte de Pikes Peak dans le Colorado, aux USA. Le véhicule a été entièrement restauré et son moteur est refait à neuf. Outre son très bel état, la voiture se présente comme une véritable œuvre d'art, arborant une robe signée du peintre Moya.

PATRICK MOYA

Patrick Moya est un artiste plasticien français né le 15 décembre 1955 à Troyes. Il vit et travaille à Nice. Après des études d'art à la Villa Arson de Nice (1974-1977), Patrick Moya travaille sur les lettres de son nom, M-O-Y-A, depuis le début des années 1980, assimilant l'œuvre à sa signature. Il présente dès 1996 de grandes toiles et des sculptures au MAMAC, le Musée d'Art Moderne et d'Art Contemporain de Nice. Après l'Italie où il expose depuis 1987, on retrouve ses œuvres à Londres, en Allemagne, aux États-Unis, à Hong Kong, Taïwan, au Japon, en Corée, etc. En 2011, un catalogue raisonné paraît aux éditions ArtsToArts : 2 tomes, plus de 800 pages, 4200 œuvres référencées, 40 ans de création. Adeptes depuis les années 2000 de la "live painting" (peinture en direct et en public), Moya bat son record en 2013, lors de la foire d'art "Vernice" de Reggio Emilia (Italie), avec une peinture, faite en deux jours, de 27 mètres de long.

Launched at the end of 1993, the Porsche 993 is the last 911 with an air-cooled engine. Logically, a Cup version was soon on offer to participate in the championship of the same name. Its 3.8-liter engine had max power up to 315bhp, and it was equipped with a massive rear wing, plus many changes were made in relation to the production model, including brake calipers with four pistons, a drastic reduction of luxuries inside so that weight could be contained, the side windows were in plastic and a roll cage was standard.

This Porsche 993 Cup was sold new in Germany, where it participated in the 1995 edition of the championship. It was then sold in 1996 to a French collector. Its chassis was transformed into a GT2, which implied in particular the installation of riveted fender flares. It was prepared by HG Racing to take part in trials of the VdeV series. This last exploit was particularly prestigious as this car participated in the famous Pikes Peak hillclimb in Colorado, USA, in 2014.

The vehicle has been completely restored and its engine is brand new. In addition to its very good condition, the car looks like a work of art, sporting a color scheme signed by the painter Moya.

PATRICK MOYA

Patrick Moya is a French visual artist born on December 15, 1955 in Troyes. He lives and works in Nice. After studying art at the Villa Arson in Nice (1974-1977), Patrick Moya, working on the letters of his name, M-O-Y-A, since the early 1980s, likens his work to his signature. In 1996 Moya exhibited very large canvases and sculptures at MAMAC, the Musée d'Art Moderne et d'Art Contemporain, in Nice. Beginning with 1987, when he exhibited in Italy, Moya had exhibitions in London, Germany, the USA, Hong Kong, Taiwan, Japan, Korea, etc. In 2011, a catalog raisonné published by ArtsToArts of Moya's work consisted of two volumes, over 800 pages, 4,200 referenced works, representing 40 years of creation. An adept since the 2000s of "live painting" (live painting in public), Moya beat his own record in 2013, during the art fair of "Vernice" at Reggio Emilia (in Italy), with a painting made in two days that was 27 meters long.





207

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 2275227
Moteur n° 2275227

- Entretien très soigné
- Vendue neuve en Allemagne
- Concurrente de la 911 2,7L RS...

- Meticulously maintained
- Sold new in Germany
- Competitor of the 911 2,7L RS...

110 000 – 150 000 €

Un des 929 exemplaires / One of 929 examples
1973 BMW 3.0 L CSL

Le projet CSL est confié au tout nouveau département compétition BMW Motorsport dirigé par l'ancien pilote Jochen Neerpasch qui vise le championnat d'Europe des voitures de tourisme. La BMW 3.0 CSL est donc l'une des toutes premières voitures de série conçues pour la course. Le premier modèle, doté du 6 cylindres en ligne 2985 cm³ de 180 ch du coupé 3.0 CS est présenté au salon de Genève en Mars 1971. BMW travaille sur la réduction du poids de son coupé, avec une baisse de 200kg par rapport au coupé CS.

Le « Zertifikat » fourni par BMW nous informe que la 3.0 CSL que nous présentons est sortie de production le 18 décembre 1972 et livrée neuve au garage BMW AG Niederlassung de Stuttgart. Elle est immatriculée le 15 février 1973 à un allemand qui la gardera jusqu'en mai 1976. Elle passera alors entre les mains d'un Monsieur Frey pendant un an et en décembre 1977, elle est vendue à un Monsieur Aicherd. Le propriétaire actuel en fait l'acquisition il y a quelques années alors que la voiture a bénéficié d'une restauration de la carrosserie et de la mécanique. Nous sommes en présence d'un très bel exemplaire de ces rares 3.0L CSL. Ses boiseries sont d'origine en excellent état. Son intérieur a reçu un soin particulier ; ses moquettes et sièges Recaro sont dans un état optimal. Quant à sa mécanique, la baie moteur témoigne d'un entretien méticuleux tant elle est impeccable. Son moteur tourne très bien, les rapports de boîte passent sans aucune faiblesse. Sa couleur bleue ciel est splendide et son examen visuel nous a permis de voir qu'elle est exempte de corrosion.

Quand on voit l'évolution des prix de sa concurrente de l'époque, la Porsche 911 2,7L RS, cette 3.0L CSL ne peut que représenter une opportunité d'achat et vite avant que les prix ne s'envolent !

The CSL project was assigned to the new competition department at BMW Motorsport, run by former driver Jochen Neerpasch, who was looking to compete in the European Touring Car Championship. The BMW 3.0 CSL was one of the very first production cars designed for racing. The first 3.0 CS coupé model, with a 180 bhp 2985cc straight six-cylinder engine, was presented at the Geneva Motor Show in March 1971. BMW worked to lower the weight of the CSL coupé, which weighed in 200kg lower than the CS coupé.

The « Zertifikat » provided by BMW indicates that the 3.0 CSL on offer left the production line on 18 December 1972 and was delivered new to the garage BMW AG Niederlassung in Stuttgart. It was registered on 15 February 1973 to a German who kept the car until May 1976. It then passed into the hands of a certain Mr Frey for a year, before selling to M. Aicherd in December 1977. The current owner acquired the car a few years ago after it had undergone a cosmetic and mechanical restoration. We are presented here with a superb example of the 3.0-litre CSL. The original wood trim is in excellent condition. The interior has been particularly well looked after and the carpets and Recaro seats are in excellent condition. Mechanically, the engine bay is impeccable, evidence of the meticulous maintenance it has received. The engine revs freely, and the gear change is smooth. It is presented in a splendid sky blue and a visual inspection allowed us to ascertain that it is free of corrosion.

Considering how prices have shot up for its competitor in period, the Porsche 911 2.7 RS, this 3-litre CSL must represent a great opportunity to buy, and quickly, before these prices rise!



**Voiture
de compétition
Competition car**

Châssis n° n°94301059

- Prestigieux historique des 24 Heures du Mans
- Célèbre M1 aux couleurs VSD
- Ultra-puissante et authenticité indiscutable

- *Prestigious Le Mans 24 Hours history*
- *Famous M1 in VSD colours*
- *Ultra-powerful and indisputable authenticity*

700 000 – 900 000 €

16e aux 24 Heures du Mans 1981 (Darniche, Cecotto, Alliot)

1981 BMW M1 GROUPE 5 LE MANS

Hissez les couleurs !

Piloter une grande GT des années 80, c'est un rêve en couleurs. Particulièrement une BMW M1, qui par son architecture à moteur central, tient beaucoup du proto. Cet exemplaire, préparé par Oreca pour BMW France, a couru les 24 Heures du Mans à deux reprises. La M1 apparaît en 1978 avec une mission : la polyvalence. Et un adversaire : la Porsche 911. En version route, la nouvelle berlinette rassemble tous les atouts. Beauté (signée Giugiaro), facilité d'usage au quotidien et radicalité, avec cette architecture conforme aux plus sévères préceptes de la course : coque plastique, plateforme acier avec arceau intégré, suspensions avec berceau auxiliaire arrière, triangles superposés et moteur central longitudinal. Le moteur, justement, c'est le talisman de BMW, le six-cylindres en ligne qui, « dans le civil », a déjà hissé la marque très haut sur le marché des berlines de sport et de standing, qu'elle ne quittera plus. Côté sport, dès le départ un programme est conçu pour elle, d'autant qu'elle est le premier modèle conçu directement avec l'aide du département Motorsport, comme son nom l'indique. Avec la M1, quelque chose commence pour BMW... La marque joue de malchance car ce lancement crucial rencontre un contexte international plus que difficile : Guerre des Six-Jours, premier choc pétrolier, limitations de vitesse généralisées. Route et course confondues, la M1 ne sera produite qu'à 455 exemplaires. Un échec cuisant à l'époque, mais aujourd'hui la garantie d'une superbe exclusivité, que la 911, de par son succès, ne saurait proposer. C'est précisément une époque de grand remue-ménage chez les GT, la FIA souhaitant écarter les purs prototypes et contenir un peu la hausse vertigineuse des performances en imposant aux constructeurs de faire courir des machines qui dérivent directement de la série.

Bring on the colours !

To drive a serious GT car during the 1980s, was a technical dream. Particularly a BMW M1, with its mid-engined set-up, that had taken much from the prototype. This example, prepared by Oreca for BMW France, participated twice in the Le Mans 24 Hour Race. The M1 appeared in 1978 with a mission : versatility. And an adversary : the Porsche 911. In the road-going version, the new berlinetta had it all. Beauty (designed by Giugiaro), everyday driveability and a radical concept, with a structure that complied with the most stringent rules of racing : fibreglass shell, steel platform with integrated roll-cage, suspension with rear subframe, and double wishbones and longitudinal mid-positioned engine. The engine, quite rightly, was BMW's talisman, a straight-six that « in civilian mode » had already raised the marque's profile in the sports saloon and upper end of the market – a market where it would now stay put. A racing programme was planned from the start. In fact this was the first model designed with the direct involvement of the Motorsport department, as the name indicates. For BMW, the M1 was to be the start of something The marque was unlucky with the timing for the all-important launch which took place in a difficult international context during the first oil crisis and the introduction of general speed limits. Just 455 examples of the M1 were built, road and race cars together. While this was felt to be a failure at the time, it has become a guarantee of exclusivity today - something the highly successful 911 could never promise. This was a period of great upheaval in GT racing, with the FIA wanting to remove prototypes from the grid in order to maintain control of the spiralling performances.

Dès 1979, une M1 officielle dispute les 24 Heures du Mans. Sa peinture, par Andy Warhol, lui garantit la publicité ! Mais elle ne s'en contente pas et y ajoute des performances de premier ordre qui fixent le niveau potentiel d'une M1 au Mans : sixième au classement général.

La M1 n°94301059 dont nous parlons aujourd'hui dispute à son tour les 24 Heures, en 1981, dans un engagement conjoint de BMW France et de BMW Italia. Ceci n'exclut pas le soutien de sponsors : le magazine VSD lui donne ses couleurs arc-en-ciel, sont aussi de la partie Total et les jeans Lois (dont l'emblème, un taureau, rappelle la collaboration de Lamborghini au projet M1, au stade des prototypes).

La version Groupe 5 conserve peu ou prou le niveau de puissance des Groupe 4 (470 chevaux) mais peut se permettre davantage de modifications au niveau de la carrosserie. Oreca a profondément retravaillé la voiture au point de vue aérodynamique, améliorant à la fois le Cx et les appuis. Avec l'étagement de boîte adapté au Mans, la voiture « vaut » 315 km/h et 4 secondes sur le 0 à 100 km/h. Le châssis aussi est affiné et la fourchette de réglages élargie. Le pilote peut notamment durcir les barres anti-roulis. L'équipage est constitué de trois pilotes de qualité :

Bernard Darniche, « né » à la course avec des machines tout à l'arrière, NSU puis Alpine, vainqueur en rallye avec toutes sortes de voitures, reste lié au moteur central par sa longue collaboration, tellement fructueuse avec Lancia France et la Stratos bleue, quatre fois championne. Il n'est pas non plus un novice aux 24 Heures du Mans, qu'il a disputées à cinq reprises sur Corvette, sur prototype Rondeau et sur Lancia Monte-Carlo. Alors une « pige de luxe » sur la M1 « VSD », ça ne se refuse pas. Le Vénézuélien Johnny Cecotto est aussi un pilote de très haut niveau. Champion du monde moto en 1975 (catégorie 350, devant Giacomo Agostini) et 1978 (Formula 750, devant Kenny Roberts), il passe ensuite sur quatre roues. Johnny Cecotto semblait suivre la même voix que John Surtees ou Mike Hailwood, avec une saison de F2 flamboyante, déjà sur une March à moteur BMW et un brillant passage à la F1, qui sera interrompu par un accident.

This was done by requiring manufacturers to build competition cars that were derived directly from the production models. In 1979, an official M1 took part in the Le Mans 24 Hour Race. The body, painted by Andy Warhol, was perfect publicity ! But that was not all – the car put in a first class performance that demonstrated the potential of an M1 at Le Mans : sixth overall.

The M1 n°94301059 that we are concerned with today competed in the Le Mans 24 Hour Race in 1981, a joint entry by BMW France and BMW Italia. This didn't rule out the support of sponsors : the magazine VSD added its rainbow colours, along with those of Total and the jean company Lois (whose logo, a bull, hinted at Lamborghini's involvement in the M1 project, at the prototype stage).

The Group 5 version had more or less the same power as the Group 4 car (470 bhp), but with further modifications to the bodywork. Oreca extensively redesigned the aerodynamics of the car, improving the Cd and the downforce. With the gear ratios set up for Le Mans, the car was capable of 315 km/h and 1 to 100 km/h in 4 seconds. The chassis was also refined with wider settings . The driver could stiffen the anti-roll bars. The team consisted of three talented drivers :

Bernard Darniche, who was born to race, which he did, in rear-engined cars, NSU then Alpine. He was also a rally champion in all kinds of mid-engined cars, having particular success for Lancia France with the blue Stratos, a four-time champion. He was no stranger to the Le Mans 24 Hour Race either, having competed five times in a Corvette, in the Rondeau prototype and in a Lancia Monte-Carlo. So a « luxury drive » in the « VSD » M1 couldn't be turned down. The Venezuelan Johnny Cecotto was also a top-level driver. Motocycling World Champion in 1975 (350 class, ahead of Giacomo Agostini) and 1978 (Formula 750, ahead of Kenny Roberts), he then switched to four wheels. Cecotto began on the same path as John Surtees and Mike Hailwood, with a flamboyant season in F2, in a BMW-engined March, and an outstanding stint in F1 that was interrupted by an accident. For Philippe Alliot, this participation in the BMW n°51, was his baptism. It was Hughes de Chaunac, the boss of Oreca and the M1 preparer who demanded his presence. Alliot went on to become a regular competitor in the 24 Hour race, finishing third on three occasions.







Quant à Philippe Alliot, cette participation sur la BMW n°51, constitue son baptême. C'est Hugues de Chaunac, patron d'Oreca et préparateur de la M1 qui exige sa présence. Alliot deviendra un habitué des 24 Heures, qu'il terminera troisième à trois reprises. Après 277 tours (autant de fois les Hunaudières !), la M1 VSD termine 16e au classement général et 5e du Groupe 5, n'ayant rien pu faire contre les monstrueuses 935 et leur turbo.

N°94301059 participe à nouveau à la grande épreuve l'année suivante, avec un équipage franco-italien de pilotes privés. Elle les termine une deuxième fois, confirmant la remarquable fiabilité de la voiture et de la préparation Oreca. Malgré une sortie de route au virage Ford à quelques tours de l'arrivée, elle sera classée 18e au scratch et 3e du groupe 5. Joli podium pour ce trio de gentlemen-drivers. La performance ne demande qu'à être reproduite à l'occasion d'épreuves historiques, à commencer par Le Mans Classic.

Précisément, la machine a été entièrement restaurée (un imposant dossier est fourni avec la voiture) en vue de l'édition 2012 de ce qui est désormais la plus réputée des épreuves. Pour peintures de guerre, la belle a recouvré ses couleurs arc-en-ciel de l'édition 1981. Pilotée notamment par son propriétaire, elle a terminé l'épreuve en 33e position, soit le milieu exact du plateau de 66 voitures. Tous les admirateurs de la voiture espèrent que son nouvel acquéreur sera présent pour l'édition 2016, avec l'ambition de faire mieux !

After 277 laps (so many times on the Mulsanne Straight !), the M1 VSD finished 16th overall and 5th in Group 5, having not made an impact on the monstrous turbo-charged 935s.

N°94301059 took part in this great event again the following year, with a Franco-Italian team of private drivers. The M1 finished the race a second time, confirming the outstanding reliability of the car and its preparation by Oreca. Despite an off at Ford corner a few laps before the end, it was classified 18th overall and 3rd in Group 5. A great podium finish for this trio of gentleman drivers. A performance waiting to be reproduced in historic racing, starting at Le Mans Classic.

The machine was completely restored (an impressive file comes with the car), to compete in the 2012 edition of this most famous historic race. Its war paint was reapplied, rediscovering its rainbow colours from 1981. Driven primarily by its owner, the car finished the race in 33rd position, the mid-point of 66 cars. All the car's admirers are hoping that its new owner will be there for the 2016 event, aiming even higher !





209

Voiture de compétition
Competition car

Châssis n° HU70

- Historique prestigieux
- Même propriétaire depuis 35 ans
- Voiture très compétitive

- Prestigious history
- Same owner for 35 years
- Very competitive car

220 000 – 260 000 €

24 Heures du Mans 1975 - Même propriétaire depuis 35 ans / 1975 24 Hours of Le Mans - Same owner for 35 years

1974 LOLA T294 / BMW BARQUETTE COMPÉTITION

Cette voiture appartient depuis 35 ans à son actuel propriétaire, professeur de mécanique passionné de sport automobile et brillant pilote. Née en 1974, cette Lola T294 a participé aux 24 Heures du Mans en 1975, aux couleurs de l'écurie ROC. Entre les mains de Hervé Bayard, elle a été ensuite utilisée pour des épreuves sur circuits ou en côte. Depuis 1980, l'actuel propriétaire a remporté de nombreuses courses de côtes en Championnat de France de la montagne : Le Mont Dore, Super Lioran, St-Goueno... Il a terminé deuxième au classement général de la course des Rangiers, en Suisse et, en 1984, il décrochait le titre de Champion de France des circuits, en Groupe 6. Pendant les années qui ont suivi, la Lola est restée au garage car le propriétaire était engagé en championnat Groupe C. Elle reprenait du service en 2004, avec une remise en état complète, et participait à plusieurs épreuves du Classic Endurance Racing et au Mans Classic en 2004, 2006, 2008, 2010, 2012 et 2014. Aujourd'hui équipée d'un quatre-cylindres BMW M12/7, elle est accompagnée d'un Passeport Technique Historique. Les pièces ont été gravées par rapport au type de la voiture et des tests d'intégrité structurelle (contrôles aux normes FIA) ont été effectués par la société Métal Control en 2008.

Voiture dotée d'un beau palmarès et à la provenance prestigieuse puisqu'elle vient d'un Champion de France, elle permettra à son propriétaire de goûter aux joies de la compétition historique à bord d'une voiture très compétitive.

This car has been owned for 35 years by its current owner, a professor of mechanics, motorsport enthusiast and brilliant driver. Produced in 1974, this Lola T294 participated in the 24 Hours of Le Mans in 1975, in the colors of the team ROC. In the hands of Hervé Bayard, this car was subsequently used for circuit or hill climb events. Since 1980, the current owner has won numerous hill climbs, in the French Championship: Le Mont Dore, Super Lioran, St. Goueno... The car finished second overall in the Rangiers race, in Switzerland and in 1984, the car clinched the title of the French Championship for Group 6 racing on circuits. In the following years, the Lola remained in the garage because the owner was busy in Group C racing. In 2004, it underwent a complete overhaul and participated in several events of Classic Endurance Racing and Le Mans Classic in 2004, 2006, 2008, 2010, 2012 and 2014. Now powered by a four-cylinder BMW M12/7 engine, the car comes with a "Passeport Technique Historique" (historic technical passport). Parts are stamped with the type of the car and structural tests (meeting FIA standards) have been carried out by the company Metal Control in 2008. The car has a great track record and a prestigious provenance, as it is a former championship winning car, which should allow the owner the pleasures of competing in historic racing events in a very competitive car.





210

Véhicule de compétition
Competition car

Châssis n°FA15/01

- Produite à deux exemplaires seulement
- Dessin agréable
- Performances époustouflantes

- Only two examples built
- Pleasant design
- Stunning performance

70 000 – 130 000 €

1994 ARROWS FA 15

L'écurie Arrows, dont le nom est une habile composition, acronyme des initiales de ses fondateurs, est née d'un schisme au sein de feu l'écurie Shadow. Après des débuts foudroyants en 1978, elle se montre plus en retrait pendant quelques années avant de connaître un premier renouveau en 1988 grâce à l'arrivée de Ross Brawn, futur directeur technique de Ferrari. En 1994, Jackie Oliver (le « o » de Arrows) reprend en main l'équipe. La nouvelle FA 15 est conçue par le fameux ingénieur Alan Jenkins. Elle est désormais équipée du V8 Cosworth et le duo de pilotes est composé de Christian Fittipaldi (le neveu d'Emerson) et de Gianni Morbidelli, ancien pilote essayeur Ferrari. C'est ce dernier qui a piloté la monoplace que nous présentons.

Le châssis est en fibre de carbone. Une boîte de vitesses semi-automatique X-Trac à six rapports est accouplée au moteur, et les freins sont évidemment en carbone.

Après avoir bien débuté la saison, avec une sixième place en qualifications dès la manche inaugurale au Brésil, Morbidelli souffrira de problèmes récurrents de boîte de vitesses. A son palmarès, figurent une sixième place au Grand Prix de Belgique et une cinquième en Allemagne.

Il s'agit d'une monoplace moderne, dotée d'un V8 Cosworth fiable et facilement utilisable.

The team Arrows, whose name was a clever composition, an acronym of the initials of its founders, was born from a split from within the Shadow team. After it stunning debut in 1978, the team dropped down the rankings for a few years before experiencing a first revival in 1988 with the arrival of Ross Brawn, Ferrari's future technical director. In 1994, Jackie Oliver (the "o" of Arrows) took over the team. The new FA 15 was designed by the famous engineer Alan Jenkins. It was now powered by a Cosworth V8 and the driver duo was made up of Christian Fittipaldi (Emerson's nephew) and Gianni Morbidelli, the former Ferrari test driver. It was the latter who drove the car that we are offering.

The frame is made of carbon fiber. A semi-automatic X-Trac six speed gearbox is mated to the engine, and the brakes are obviously in carbon. After having started the season with a sixth position in the qualifying preliminary in the opening round at Brazil, Morbidelli suffers from recurring gearbox problems. His achievements included a sixth place at the Belgian Grand Prix and a fifth in Germany. It is a modern single seater, with a reliable and easily usable Cosworth V8.



211

Carte grise française
de collection
French title

Châssis n° W5575048

- Restauration professionnelle depuis le châssis
- Très rare cabriolet
- Combinaison de couleurs très chic

- A professional frame-off restoration
- Very rare cabriolet
- Chic color combination

70 000 – 100 000 €

1955 CHRYSLER WINDSOR DELUXE CABRIOLET

En 1955, Chrysler sort sa sensationnelle nouvelle ligne, parmi laquelle la Windsor aussi connue à son lancement comme le fameux « Forward look » ou « Million dollar look ». Dessinée par Virgil Exner, alors ingénieur en chef du style chez Chrysler, les ailes arrières de la Windsor s'inspirent des rares Chrysler Ghia. Le pare-brise panoramique surbaissé et la fine calandre en deux parties de la version convertible en font une merveille.

Son moteur est le célèbre Spitfire V8 de 188 ch (300.5 CI) associé à une boîte automatique à 4 rapports en option. L'ensemble, complété par les freins et la direction assistée, procure un agrément de conduite exceptionnel. La finition intérieure est au delà de toutes critiques. Le tableau de bord notamment est superbe avec sa finition bicolore. L'instrumentation est complète. Importée des USA il y a une vingtaine d'années, la voiture de la vente a été achetée à son premier propriétaire à Hershey. Extrêmement saine, elle a depuis vécu la vie choyée d'une voiture de collection, préservée des intempéries et bénéficiant de tous les soins souhaitables. Présentée lors de différentes sorties, la traversée de Paris notamment, elle a toujours retenu l'attention. Compte tenu de l'intérêt exceptionnel du modèle et de sa rareté, ses propriétaires actuels ont décidé il y a deux ans de lui offrir une restauration "à l'Américaine", c'est à dire totale depuis le châssis. Celle-ci a été confiée à Laurent Phelipot, spécialiste reconnu des américaines. Un dossier de factures de pièces important accompagne cette automobile qui se présente donc à la vente dans un état neuf, strictement conforme à sa sortie d'usine, avec ses options d'époque, montre, vitres teintées, etc. Le pare brise a été re-fabriqué en Suède en verre teinté comme à l'origine. Il s'agit donc d'une opportunité unique pour acquérir un exemplaire d'un tel niveau en France, où seulement 1395 exemplaires furent fabriqués.

In 1955, Chrysler launched its sensational new line, which included the Windsor, which also became famous for its "Forward Look" or its so-called "Million dollar look". Designed by Virgil Exner, then the chief designer at Chrysler, the rear wings of Windsor inspired by the very rare Chrysler Ghia. The low panoramic windscreen and the fine grille in two parts of the convertible version were design marvels. Powering the car was the famous Spitfire V8 188bhp (300.5 CI) engine, mated to an automatic transmission, with 4-speed as optional. With finely working power brakes and power steering, the car provided exceptional driving pleasure. The interior finish was beyond all criticism. The dashboard was particularly beautiful with its two-tone finish. The instrumentation was very complete. Imported from the USA some twenty years ago, directly from car's original owner in Hershey, thus car is extremely healthy, as it has since lived a pampered life of a classic car, protected from the weather, and enjoying all care possible. Presented at various events, including la traversée de Paris, it has always attracted attention. Given the exceptional interest of this model and its rarity, its current owners decided two years ago to give the car a comprehensive frame-off restoration. The car was given to Laurent Phelipot, well known specialist for American cars. An impressive parts invoice file comes with the car, and it is being offered on sale as if in a new condition, in strict conformity with factory specifications, with its period options, badges, tinted windows, clock etc... The windshield was re-made in Sweden from tinted glass like the original one. So this is indeed a very unique opportunity to acquire a car of this level, in France, considering that just 1395 units were manufactured in total.



212

Titre de circulation US
Dédouanée en UE
US title
EU custom cleared

Châssis n° 31959 S

- Superbe restauration
- Automobile avant-gardiste
- Candidate pour les concours d'élégance prestigieux

- *Superb restoration*
- *A pioneering automobile*
- *Candidate for prestigious Concours d'Elegance*

75 000 – 85 000 €

1937 CORD BEVERLY SEDAN SC COMPRESSEUR

La production de Cord cessa en 1932, mais quatre ans plus tard, la Cord était de retour avec une carrosserie originale et moderne dessinée par Gordon Buehrig. Toujours propulsée par le Lycoming de 125 ch, il faudra attendre la 812 en 1937 pour voir la puissance atteindre 170 ch lorsqu'elle était équipée d'un compresseur en option. Erret Lobban Cord quitta l'industrie automobile le 7 août 1937 alors que moins de 3 000 Cord 810-812 avaient été construites et seulement 190 exemplaires du modèle que nous présentons. C'est dire si les survivantes sont aujourd'hui des automobiles rares et recherchées. D'après le club américain de la marque, l'ACD, cette voiture aurait été livrée en Californie et y a séjourné jusqu'alors. La finition de la Beverly était supérieure à la Westchester et était équipée du fameux moteur V8 Lycoming à angle très ouvert de 4,7l à compresseur accouplé à une boîte de vitesses semi-automatique à quatre rapports dans l'esprit des boîtes Cotal. Une restauration totale et de très grande qualité a été exécuté il y a quatre ans, la carrosserie et le châssis ont été mis à nu et repeints dans leurs couleurs d'origine, « Palm beach tan », une des plus jolies du nuancier de l'époque. La sellerie a été refaite dans sa teinte et ses matériaux d'origine également. La mécanique, les trains roulants ont été entièrement refaits à neuf. Le moteur a été réalisé et monté avec des pistons neufs et les lignes d'arbres rectifiées. La boîte de vitesses, les freins, les lames de suspension, les arbres de roues et leurs cardans, le radiateur, le réservoir et l'échappement sont refait à neuf. Les instruments de bord ont aussi été révisés et sont posés sur un magnifique tableau de bord en aluminium guilloché, rehaussé par un magnifique volant laqué blanc.

Though Cord production ceased in 1932, four years later Cord was back with a very original and a very modern bodywork designed by the legendary Gordon Buehrig. Still powered by the Lycoming 125bhp, it would be the 812 in 1937 that increased power to a more impressive 170bhp, when equipped with an optional supercharger. Erret Lobban Cord left the auto industry on August 7, 1937, with less than 3,000 Cord 810-812s ever built and only 190 units of the model on offer. Obviously, survivors are now rare and much sought after. According to the American club of the brand, the ACD, this car would have been delivered to California and stayed there for a long time. The finish of the Beverly exceeded the Westchester and was equipped with the famous V8 engine from Lycoming, a 4.7-litre unit, with a supercharger, mated to a semi-automatic four-speed gearbox, similar to a Cotal box. A complete frame-up restoration of very high quality was executed four years ago and the car was repainted in its original color, "Palm beach tan," one of the prettiest of the colors from the period. The upholstery was redone in its original color and material. The mechanicals and undercarriage have been completely redone too. The engine was bored out and fitted with new pistons, with the driveshaft ground and polished. The gearbox, brakes, suspension leafs, gear shafts and their cardans, radiator, reservoir and exhaust were all renovated. The instrument panel has also been overhauled and is placed on a beautiful dashboard in aluminum, enhanced by a beautifully white painted steering wheel.



213

Titre de circulation US
Dédouanée en UE
US title
EU custom cleared

Châssis n°

BH23P8B200849

Moteur n° 340.3.2780930

- Restauration complète de qualité
- Matching numbers
- Formula S package

- *High quality restoration*
- *Matching numbers*
- *Formula S package*

25 000 – 35 000 €
Sans réserve /
No reserve

1968 PLYMOUTH BARRACUDA FORMULA S 340

Lancée en 1964 par la Chrysler division, la Barracuda étonne avec son immense lunette arrière plongeante mais dès 1967 elle entame sous une nouvelle robe plus sportive la bataille des « muscle car » contre les Ford Mustang et les Camaro de Chevrolet. Cette lutte entraîne une succession d'améliorations stylistiques la rendant de plus en plus agressive, et mécaniques portant la puissance en 1971 à 425 ch pour 7 litre de cylindrée pour la Hemi-Cuda.

La voiture de la vente a été restaurée complètement sur une base très saine entre 2012 et 2013. Elle est équipée de son gros V8 de 5,2 litre accouplé à une boîte automatique. Le code Formula S inclue des suspensions durcies, des pneus « red line » montés sur des roues de 14", un échappement plus libre, un collecteur d'admission spécial coiffé d'un gros carburateur à 4 corps et de poussoirs hydrauliques. Le moteur est entièrement refait, pistons neufs, lignes d'arbres, périphériques moteur, radiateur et arbre de transmission ont été refaits. Le circuit électrique, les freins, les suspensions et la boîte de vitesses ont été également refaits. Toutes les vitres sont neuves ainsi que les chromes et les joints de carrosserie. La sellerie complète, conforme à l'origine est refaite à neuf ainsi que la peinture.

Cette rare Barracuda est comme neuve et représente une alternative aux nombreuses Ford Mustang, estimée au tiers du montant de sa restauration. Véritable hymne à la puissance, cette Barracuda reflète une époque très libérale.

Launched in 1964 by Chrysler's Plymouth division, the Barracuda amazed with its deeply curved rear window that swept back in rakish fastback fashion. In 1967, the Barracuda received a new even sportier shape to better launch the "muscle car" onslaught against the Ford Mustang and Chevrolet's Camaro. This fight translated into a succession of stylistic improvements making the Barracuda more and more aggressive, increasing the power up to 425bhp with the 7.0-liter Hemi-Cuda in 1971.

The car on offer has been fully restored on a very sound basis between 2012 and 2013. It is powered by a 5.2-liter big block V8, mated to an automatic transmission. The Formula S code includes stiffened suspension, "red line" tyres shod on 14-inch wheels, a freer exhaust, a special intake manifold with a big 4-choke carburetor and hydraulic lifters. The engine has been completely redone, new pistons put in, and the crankshaft, engine peripherals, the radiator and drive shaft were redone. The electrical circuit, brakes, suspensions, and the gearbox were also redone. All windows are new, as well as the chrome bits and body joints. The complete upholstery, consistent with the original, has been redone, along with the paint.

This rare Barracuda is like new and is a very interesting alternative to the Ford Mustang, and is estimated at one-third of the amount spent restoring this car. A hymn to the power, the Barracuda reflects a very liberal era.



214

Carte grise française
de collection
French title

Châssis n° 85147
Moteur n° 65252

- Dessin d'une grande pureté
- Restauration soignée et clairvoyante
- Grande marque française, carrosserie rarissime

- A very pure design
- Carefully restored
- A great French brand, with a rare body style

110 000 – 150 000 €

1935 TALBOT T120 BABY SPORT CABRIOLET

Ce très beau cabriolet Talbot Baby Sport a été vendu neuf en 1935 à un médecin de Rouen. Contrairement à ce que laisse entendre son appellation "Baby", cette voiture est équipée d'un confortable six-cylindres 3 litres lui permettant d'excellentes performances. En 1987, cette Talbot passait entre les mains d'un M. Engel, de Lalonde (Seine Maritime), qui la vendait en 1996 à M. Houdayer (Passionauto), lui-même la cédant aussitôt à son actuel propriétaire. Celui-ci a fait restaurer la voiture, avec remplacement des éléments de la structure bois qui le nécessitaient et choix d'une nouvelle teinte bleu nuit qui lui sied parfaitement. L'intérieur en cuir rouge, qui présente une très belle patine, a été conservé, à l'exception des sièges avant qui ont été refaits mais qui se marient parfaitement avec les éléments anciens grâce à un travail de grande qualité.

En 2002, la capote en alpaga, une partie de la sellerie et les moquettes ont été remplacées. Le moteur a fait également l'objet d'une réfection complète en 2006, avec réparation de la culasse, remplacement du régule des bielles, des axes de pistons et des segments, rectification de la ligne d'arbre... Les travaux mécaniques totalisent 8 000 €. Le radiateur a été refait en 2003. Les chromes sont en bon état. Un essai en compagnie du propriétaire a révélé un état de fonctionnement très satisfaisant, la voiture ayant été, de l'aveu du propriétaire, restaurée et entretenue pour rouler. La boîte Wilson donne toute satisfaction.

Ce cabriolet quatre places présente une ligne d'une rare élégance car la capote s'escamote complètement, ne venant pas troubler la ceinture de caisse par une disgracieuse protubérance. Ce dessin d'une grande pureté associé à une marque prestigieuse, une mécanique brillante, une carrosserie rare et recherchée fait de cette voiture une occasion que saura saisir tout amateur de grandes classiques.

This beautiful Talbot Baby Sport convertible was sold new in 1935 to a doctor in Rouen. Contrary to what its name suggests, this "Baby" is equipped with a comfortable six-cylinder 3-liter engine giving it excellent performance. In 1987, this Talbot passed into the hands of a Mr Engel from Lalonde (Seine Maritime), who in turn sold it in 1996 to Mr. Houdayer (Passionauto), who very immediately transferred it to its current owner. He had the car restored, with the necessary replacement of the wooden frame structure, choosing a new midnight blue color that suits the car perfectly. The red leather interior, which has a beautiful patina, has been retained, with the exception of the front seats that have been redone but which blend perfectly with the older elements, with a high quality of workmanship.

In 2002, the alpaca coat, a part of the upholstery and the carpets were replaced. The engine has also been the subject of a complete overhaul in 2006, with repairs to the cylinder head, replacement of the connecting rods, piston pins and rings, the grinding of the heads... the mechanical work totaling up to € 8,000. The radiator was redone in 2003. The chrome is in good condition. A test drive in company of the owner showed very satisfactory operating condition, the car having been restored and maintained in order to be driven. The Wilson box is in an entirely satisfactory state too.

This four-seater convertible features a line of rare elegance, the hood retracts completely, and does not disturb the waistline by an unsightly bulge. This pattern of high purity associated with a prestigious brand, brilliant mechanicals, a rare and sought after body makes this car a great opportunity for any lover of great classics.





215

Carte grise française collection
French collectors' title

Châssis n° 375

- Système de transmission original
- A pris part en 1993 au Rallye Londres-Brighton
- Fonctionne correctement

- Original transmission system
- Competed in the 1993 London-Brighton Rally
- Runs correctly

70 000 – 90 000 €
Sans réserve /
No reserve

C. 1904 FOUILLARON TYPE G 6 HP TONNEAU

Découverte dans les années 1960 par M. Meunier, collectionneur de la première heure, cette voiture est ensuite restée dans sa propriété de l'Yonne, en état de fonctionner. Le mari de l'actuelle propriétaire en a fait l'acquisition en 1988. Cette voiture peu ordinaire est équipée d'un monocylindre De Dion 6 HP et d'une transmission par poulies extensibles. Breveté par Fouillaron, ce système inspirera plus tard les Daf. Il est ici relié à un pont arrière classique par couple conique. Il est à noter que la carte grise "collection" indique une première mise en circulation en 1903. Or, selon l'ouvrage de Jean Maillard "La double vie de Gustave Fouillaron", le pont classique tel qu'installé sur la voiture ne serait apparu qu'en 1904. Par ailleurs, la voiture figure dans l'ouvrage en question comme étant de 1907, sans autre précision. Quoi qu'il en soit, on peut raisonnablement considérer, compte tenu de la technique et de la forme de cette voiture, qu'elle a pu sortir des ateliers Fouillaron en 1904. Elle est équipée d'une carrosserie tonneau en bois portant une plaque J. Gontier, Amiens. Le système de capotage est d'une complexité d'assemblage qui force l'admiration. Très originale, fonctionnelle comme nous avons pu le constater en compagnie de l'épouse de l'ancien propriétaire, cette voiture est particulièrement rare puisque qu'il n'a été recensé qu'un seul autre exemplaire, au Musée automobile de Mulhouse, collection Schlumpf. Cette Fouillaron a pris part en 1993 au Rallye Londres-Brighton.

Discovered in the 1960s by M. Meunier, an early collector, this car was then kept in working order in his property in Yonne. The husband of the current owner acquired it in 1988. This highly unusual motor car is equipped with a single cylinder 6 HP De Dion engine and features transmission with expandable pulleys. Patented by Fouillaron, this system would later inspire the Daf, and it is connected here to a conventional rear axle with bevel gears. It must be noted that the « collectors » registration document indicates 1903 as the date the car was first put on the road. However, according to the book by Jean Maillard "La double vie de Gustave Fouillaron", the car has a conventional rear axle that would only have appeared in 1904. Moreover, the car appears in this book as dating from 1907, with no further details. It is reasonable to assume, given the engineering and the shape of the car, that it could have left the Fouillaron workshop in 1904. It is equipped with a wooden tonneau body and displays a plaque with the name J. Gontier, Amiens. The hood mechanism is of a complexity that deserves admiration. Very original, and in working order, as we were able to ascertain, in the company of the former owner's wife, this car is particularly rare, as only one other example has been identified, in the Schlumpf Collection, in the Automobile Museum in Mulhouse. This Fouillaron participated in the 1993 London-Brighton Rally.



216

Carte grise française
French title

Châssis n° 15399

- Fabrication soignée
- Voiture bien équipée
- Belle patine de sellerie

- Quality craftsmanship
- A well-equipped car
- Beautiful patina of the upholstery

20 000 – 30 000 €
Sans réserve /
No reserve

1923 ROCHET-SCHNEIDER TYPE 15000 TORPÉDO

Achetée en 1989 auprès d'un ami collectionneur de la région parisienne par le mari de l'actuelle propriétaire, cette voiture aurait été modifiée en camionnette au lendemain de la seconde Guerre Mondiale. La carte grise porte d'ailleurs toujours la mention "Fourgon", catégorie camionnette. Par chance la partie arrière, qui avait été déposée, a été conservée et a pu être remontée sur la voiture lors de sa restauration, dans les années 1980. Elle offre aujourd'hui l'aspect d'une belle restauration ancienne, avec une sellerie en cuir noir offrant une agréable patine, une capote en bon état, complétée d'un couvre tonneau. Le tableau de bord est assez complet pour l'époque : tachymètre, montre, pression d'huile et ampèremètre, un thermomètre d'eau étant monté sur le bouchon de radiateur. De plus, cette Rochet-Schneider dispose de nombreux accessoires intéressants, tels qu'un phare de recherche latéral Marchal avec rétroviseur intégré, ou une paire d'amortisseurs Houdaille qui équipent le train avant. De belle allure, ce torpédo témoigne de la qualité de construction de cette marque lyonnaise disparue. L'équipement électrique, ainsi que la souplesse de la mécanique d'une cylindrée de plus de 2,6 litres en font une voiture encore très agréable à utiliser de nos jours.

Purchased in 1989 from a collector friend from Paris by the husband of the current owner, this car has been modified into a van after the Second World War. The registration document still bears the words "Fourgon" in the van category. Luckily the rear portion, which had been taken off, has been preserved and was put back on the car during its restoration in the 1980s. Today it offers the look of a nice older restoration, the black leather presenting a pleasant patina, the hood in good condition and complete with a tonneau cover. The dashboard is fairly complete for its time: tachometer, clock, oil pressure and ammeter. The water thermometer is mounted on the radiator cap. In addition, this Rochet-Schneider has many interesting accessories, such as a Marchal search lamp on the side with integrated mirror, or a pair of Houdaille dampers equipping the front axle.

Good-looking, this roadster is a testament to the quality of construction of this disappeared eminent marquee from Lyon. The electrical equipment, as well as the flexibility of the mechanicals with a capacity of more than 2.6-liters, makes this a car still very pleasant to use today.



217

Carte grise française
French title

Châssis n° 61C615
Moteur n° 61C615

- Moteur V8 de 5,7 litres
- Carrosserie soignée
- Belle présentation

- 5.7-liter V8
- Neat body
- Nice presentation

30 000 – 50 000 €
Sans réserve /
No reserve

1921 CADILLAC SÉRIE 61 TORPÉDO DOUBLE PARE-BRISÉ

Achetée en 1991 par l'intermédiaire d'un marchand, après avoir été importée des États-Unis, cette voiture a fait immédiatement l'objet d'une restauration complète. A cette occasion, le châssis a été mis à nu, comme en témoigne un dossier de photos. Cette remise en état a très bien résisté au temps et, aujourd'hui, cette Cadillac offre une belle présentation. Il s'agit d'un torpédo haut de gamme, comportant à l'arrière un repose-pied sur toute la largeur de l'habitacle, ainsi qu'un deuxième pare-brise doté de deux déflecteurs latéraux. La capote est en bon état, de même que le couvre-tonneau. Reposant sur des roues bois couleur caisse, cette voiture est équipée de son V8 de 5,7 litres à soupapes latérales d'origine. Les joints de culasse ont été remplacés en 2014, avec surfacage des culasses, si bien qu'il fonctionne de manière satisfaisante. Cadillac a été le premier constructeur américain à proposer un moteur V8, dès 1914, au lieu des six-cylindres qu'utilisaient ses concurrents. On connaît le succès de ce type de moteur, qui est devenu plus tard la norme outre-Atlantique. Aujourd'hui, sa puissance et sa souplesse permettent de profiter pleinement d'un beau torpédo à l'allure imposante.

Purchased in 1991 through a dealer, after being imported from the United States, this Cadillac Series 61 was immediately extensively restored. On this occasion, the body was stripped back to bare metal, as evidenced by a photo folder. This restoration has successfully weathered the passage of time and today, this Cadillac offers a great look. This quality tourer features a rear footrest across the width of the passenger compartment, and a second windscreen with two side baffles. The roof is in good condition, as well as the tonneau cover. With wooden body-colored wheels, this car is powered by a 5.7-liter V8 with side valves. The head gaskets were replaced in 2014 with surfacing of the cylinder heads, resulting in a good running condition. Cadillac was the first US manufacturer to offer a V8 engine in 1914, instead of the more standard in-line six-cylinders of its competitors. The success of this type of engine is well known, becoming later the standard for most upmarket cars. Today, its power and flexibility makes it possible to enjoy a beautiful roadster in a boisterous fashion.

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 procèsverbal 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, accepté par Artcurial- Briest-Poulain-F. Tajan.

c) 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 lesquelles 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.

i) 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 900 000 € : 16 % + TVA au taux en vigueur**

• **Au-delà de 900 000 € : 12 % + 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 c), 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 **o**). Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % ou 20% du prix d'adjudication). L'acquéreur professionnel CEE devra s'acquitter de la TVA à l'import dans son pays. Les formalités de dédouanement seront exécutées par un transitaire agréé par Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan et le véhicule ne sera délivré à l'acquéreur qu'à l'issue de l'acquittement de la TVA à l'import".

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 lundi 9 février 2015 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 lundi 9 février 2015 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 clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

m) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors france et 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 3 000 € frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 € 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).

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 préemption des oeuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial- Briest-Poulain-F. Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption 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 oeuvres 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 oeuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'oeuvre. La vente d'une oeuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'oeuvre.

7 – Retrait des lots

Lacquéreur 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 prisesés et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrirent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée. 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 oeuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire :



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-Poulina-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 their 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 “adjugé” 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:

Automobilia	• 25 % + current VAT

Classic cars	• From 1 to 900 000 €: 16 % + current VAT
	• Over 900 000 €: 12 % + current VAT

a)	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 noncirculating 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 (5,5 % or 20 % of the hammer price). The professional ECC buyer is liable to pay VAT when importing into his/her home country. Customs clearance formalities will be carried out by a handling agent appointed by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan and the vehicle will only be delivered to the buyer after the VAT has been paid.

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 Monday 9 February 2015, at the latest.

k) Storage of cars that have not been collected on Monday 9 February 2015 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 passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. 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 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers ;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a 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.

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

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.

Banque partenaire :



ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F. TAJAN

7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

T. +33 1 42 99 20 20
F. +33 1 42 99 20 21
E. CONTACT@ARTCURIAL.COM

www.artcurial.com

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

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

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général
Nicolas Orlowski

Vice-Présidents
Francis Briest, Hervé Poulain

Conseil d'Administration
Francis Briest, Olivier Costa de Beauregard,
Nicole Dassault, Laurent Dassault,
Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert,
Nicolas Orłowski, Pastor, Hervé Poulain

VENTES PRIVÉES

Contact: Anne de Turenne, **20 33**

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

BUREAUX À L'ÉTRANGER

CHINE

Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District – Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijayi7@gmail.com

DÉVELOPPEMENT EUROPÉEN

Directeur : Martin Guesnet, **20 31**

AUTRICHE

Caroline Messensee, directeur
Rudolfsplatz 3 – 1010 Wien
T. +43 699 172 42 672

BELGIQUE

Vinciane de Traux, directeur
5, Avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 (0)2 644 98 44

ITALIE

Gioia Sardagna Ferrari, directeur
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 – 20121 Milano
T. +39 02 49 76 36 49

BUREAUX EN FRANCE

BORDEAUX

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

MONTPELLIER

Geneviève Salasc de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

ARTCURIAL TOULOUSE VEDOVATO – RIVET

Commissaire-Preiseur
Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat – 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

ARTCURIAL LYON MICHEL RAMBERT

Commissaire-Preiseur
Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin – 69008 Lyon
T. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

ARTCURIAL MARSEILLE STAMMEGNA ET ASSOCIÉ

22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille
Contact : Inès Sonneville
T. +33 (0)1 42 99 16 55
isonneville@artcurial.com

ARQANA

ARTCURIAL DEAUVILLE

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

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général
Axelle Givaudan

Relations clients
Anne de Turenne, **20 33**
Anne-Caroline Germaine, **20 61**

Assistante Vice-Président
Alma Barthélemy, **20 48**

Marketing, Communication et Activités Culturelles
Directeur: Carine Decroi,
Morgane Delmas, Julie Jonquet-Caunes
Florence Massonnet, Pauline Crenn

Relations presse
Jean-Baptiste Duquesne, **20 76**

Comptabilité et administration
Directeur: Joséphine Dubois

Comptabilité des ventes
Marion Dauneau, Justine Lamarre,
Léonor Augier, Perrine Minot,
Aline Corty, Charlotte Norton,
Mélanie Simonet

Comptabilité générale
Virginie Boisseau, Marion Bégat,
Sandra Margueritat, Mouna Sekour,
Sandrine Abdelli

Gestion des ressources humaines
Isabelle Chénais

Logistique et gestion des stocks
Directeur : Éric Pouchot
Rony Aviron, Mehdi Bouchekout,
Laurent Boudan, Denis Chevallier,
Julien Goron, Lionel Lavergne,
Joël Laviolette, Vincent Mauriol,
Lal Sellahannadi

Transport et douane
Direction : Ronan Massart, **16 37**
Marine Viet, **16 57**
shipping@artcurial

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Direction
Thomas Gisbert de Callac, **20 51**
Kristina Vrzests, Laure Armand
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES

Direction
Géraldine de Mortemart, **20 43**
Isaure de Kervénoaël, **20 20**

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

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

DÉPARTEMENTS D'ART

IMPRESSIONNISTE & MODERNE

Directeur Art Impressionniste & Moderne
Bruno Jaubert
Consultant Art Moderne
Karim Hoss
École de Paris, 1905–1939
Expert : Nadine Nieszawer
Spécialiste junior :
Stéphanie Hénimann
Recherche et certifiat :
Jessica Cavaleiro
Historienne de l’art :
Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur :
Florent Wanecq
Administrateur :
Elodie Landais, **20 84**

POST-WAR & CONTEMPORAIN

Directeur Art Abstrait :
Hugues Sébilleau
Spécialiste senior :
Arnaud Oliveux
Consultant :
Karim Hoss
Recherche et certificat :
Jessica Cavaleiro
Catalogueur :
Sophie Cariguel
Administrateurs :
Karine Castagna, **20 28**
Vanessa Favre, **16 13**

ORIENTALISME

Directeur
Olivier Berman
Administrateur
Capucine Tamboise, **16 21**

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES

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

ART DÉCO

Experts :
Cabinet d’expertise Félix Marcilhac
Spécialiste : Sabrina Dolla, **16 40**
Spécialiste junior :
Cécile Tajan, **20 80**

DESIGN

Directeur
Emmanuel Berard
Administrateur
Claire Gallois, **16 24**

PHOTOGRAPHIE

Experts :
Arnaud Adida
Christophe Lunn
Administrateur
Capucine Tamboise, **16 21**

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII^E ET XIX^E S.

Directeur
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 XIX^E S.

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

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

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

LIVRES ET MANUSCRITS

Spécialiste :
Guillaume Romaneix
Expert : Olivier Devers
Administrateur
Lorena de Las Heras, **16 58**

ART TRIBAL

Direction
Florence Latieule, **20 38**

ART D’ASIE

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

ARCHÉOLOGIE ET ARTS D’ORIENT

Administrateur
et **spécialiste junior** :
Mathilde Neuve-Église, **20 75**

ARCHÉOLOGIE

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

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

Expert : Gaëtan Brunel
Administrateur
Juliette Leroy, **20 16**

BIJOUX

Directeur : Julie Valade
Experts : S.A.S. Déchaut-Stetten
Spécialiste junior :
Laura Mongeni
Administrateur
Marianne Balse, **20 52**

MONTRES

Expert : Romain Réa
Direction
Marie Sanna-Legrand
Administrateur
Marianne Balse, **20 52**

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Directeur
Matthieu Lamoure
Spécialiste : Pierre Novikoff
Consultant : Frédéric Stoesser
Spécialiste junior : Antoine Mahé
Directeur des opérations et de l’administration : Iris Hummel
Administrateur
Anne-Claire Mandine, **20 73**

AUTOMOBILIA AÉRONAUTIQUE, MARINE

Directeur
Matthieu Lamoure
Direction
Sophie Peyrache, **20 41**
Expert automobilia :
Estelle Prévot-Perry

BANDES DESSINÉES

Expert : Éric Leroy
Administrateur
Saveria de Valence, **20 11**

VINS ET SPIRITUEUX

Experts :
Laurie Matheson
Luc Dabadie
Administrateur
Marie Calzada, **20 24**
vins@artcurial.com

VINTAGE & COLLECTIONS

Spécialiste : Cyril Pigot
Spécialiste junior :
Eva-Yoko Gault, **20 15**

VENTES GÉNÉRALISTES

Direction
Isabelle Boudot de La Motte
Spécialiste junior mode vintage :
Élisabeth Telliez
Administrateurs
Juliette Leroy, **20 16**
Thaïs Thirouin, **20 70**

INVENTAIRES

Directeur
Stéphane Aubert
Consultant : Jean Chevallier
Clercs aux inventaires :
Inès Sonneville
Astrid Guillon
Administrateur
Marie-Bénédicte Charreyre, **20 18**

AFFILIÉ
À INTERNATIONAL
AUCTIONEERS



International
Auctioneers V-140 TBC

ARTCURIAL

BRIEST · POULAIN · F. TAJAN



HÔTEL DE PARIS – MONTE-CARLO

VENTES AUX ENCHÈRES SUR PLACE DU 25 AU 30 JANVIER 2015
SALLE EMPIRE – HÔTEL DE PARIS – MONTE-CARLO
RENSEIGNEMENTS: hdp@artcurial.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

ARTCURIAL
MOTORCARS



**AUTOMOBILES
SUR LES CHAMPS VII**
BY ARTCURIAL MOTORCARS
14 JUNE 2015 • PARIS
ENTRIES INVITED

+33 (0)1 42 99 20 73 • MOTORCARS@ARTCURIAL.COM



14 MILLIONS D'EUROS EN JUILLET 2014 À MONTE-CARLO

VENTES EN PRÉPARATION – JUILLET 2015

HORLOGERIE DE COLLECTION • IMPORTANTS BIJOUX • HERMÈS VINTAGE

HÔTEL HERMITAGE • SQUARE BEAUMARCHAIS • MONTE-CARLO

ARTCURIAL

BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

Contacts :

Bijoux :
Julie Valade
+33 (0)1 42 99 16 41
jvalade@artcurial.com

Montres :
Marie Sanna-Legrand
+33 (0)1 42 99 16 53
msanna@artcurial.com

Hermès Vintage :
Cyril Pigot-Kessler
+33 (0)1 42 99 16 56
cpigot@artcurial.com



PREMIÈRE MAISON FRANÇAISE DE VENTE AUX ENCHÈRES

CONNAISSEZ-VOUS LA VALEUR DE VOTRE CAVE ?

ESTIMATION GRATUITE ET CONFIDENTIELLE DE VOTRE CAVE, EN VUE DE VENTE

PROCHAINES VENTES AUX ENCHÈRES

LUNDI 9 ET MARDI 10 FÉVRIER 2015, AVRIL 2015, JUIN 2015
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES – 75008 PARIS

ARTCURIAL

BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

Pour inclure des lots dans ces ventes ou connaître la valeur de vos bouteilles, veuillez contacter nos experts:
Laurie Matheson,
Luc Dabadie,
+33 (0)1 42 99 16 33 / 34,
vins@artcurial.com





**CIC Banque Privée accompagne
vos coups de coeur et vos passions !**



BANQUE PRIVÉE DU DIRIGEANT D'ENTREPRISE
| A MEMBER OF CIC PRIVATE BANKING |



Habilleur Officiel
Tour Auto Optic 2000, Le Mans Classic et Les 24 Heures du Mans

Maître chemisier depuis 1968 www.figaret.com

ALAIN FIGARET

SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR



40^{EME}
ÉDITION

4-8 FÉVRIER 2015

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES - PAVILLON 1

Un événement
comeXposium

WWW.RETROMOBILE.COM

VENTE AUX ENCHÈRES ARTCURIAL
6 février 2015



« Amateur de hautes performances,
je salue celles des produits Meguiar's ! »

Marcel,
1965 Corvette C2 Stingray

Meguiar's
since 1901

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

Contactez Meguiar's pour un conseil d'expert, un catalogue ou l'adresse du distributeur le plus proche, en appelant le N° Vert 0 800 800 193 ou visitez notre site www.meguiars.fr

Disponible sur
App Store



Ordre d'achat / Absentee Bid Form

VENTE N° 2651
RÉTROMOBILE 2015 BY ARTCURIAL MOTORCARS
VENDREDI 6 FÉVRIER 2015 À 14H ET À 17H
SALON RETROMOBILE HALL 2.1 – PARIS

- ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID*
 LIGNE TÉLÉPHONIQUE / *TELEPHONE*

TÉLÉPHONE / *PHONE*

RÉFÉRENCES BANCAIRES / *BANK REFERENCE*
RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE (RIB) / *IBAN AND BIC*:

NOM DE LA BANQUE / *NAME OF THE BANK*

ADRESSE / *POST ADDRESS*

TÉLÉPHONE / *PHONE*

GESTIONNAIRE DU COMPTE / *ACCOUNT MANAGER*

CODE BANQUE / *BIC OR SWIFT*

NUMÉRO DE COMPTE / *IBAN*

CODE GUICHET CLÉ RIB

NOM / *NAME*

PRÉNOM / *FIRST NAME*

ADRESSE / *ADDRESS*

TÉLÉPHONE / *PHONE*

FAX

EMAIL

MERCI DE BIEN VOULOIR JOINDRE À CE FORMULAIRE UNE COPIE DE VOTRE PIÈCE D'IDENTITÉ (PASSEPORT OU CARTE NATIONALE D'IDENTITÉ) SI VOUS ENCHÉRISSEZ POUR LE COMPTE D'UNE SOCIÉTÉ, MERCI DE JOINDRE UN EXTRAIT KBIS DE MOINS DE 3 MOIS.
COULD YOU PLEASE PROVIDE A COPY OF YOUR ID OR PASSPORT IF YOU BID ON BEHALF OF A COMPANY, COULD YOU PLEASE PROVIDE A POWER OF ATTORNEY.

APRÈS AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES CONDITIONS DE VENTE DÉCRITES DANS LE CATALOGUE, JE DÉCLARE LES ACCEPTER ET VOUS PRIE D'ACQUÉRIR POUR MON COMPTE PERSONNEL AUX LIMITES INDIQUÉES EN EUROS, LES LOTS QUE J'AI DÉSIGNÉS CI-DESSOUS. (LES LIMITES NE COMPRENANT PAS LES FRAIS LÉGAUX).
I HAVE READ THE CONDITIONS OF SALE AND THE GUIDE TO BUYERS PRINTED IN THIS CATALOGUE AND AGREE TO ABIDE BY THEM. I GRANT YOUR PERMISSION TO PURCHASE ON MY BEHALF THE FOLLOWING ITEMS WITHIN THE LIMITS INDICATED IN EUROS. (THESE LIMITS DO NOT INCLUDE BUYER'S PREMIUM AND TAXES).

LOT	DESCRIPTION DU LOT / <i>LOT DESCRIPTION</i>	LIMITE EN EUROS / <i>MAX. EUROS PRICE</i>
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€
N°		€

LES ORDRES D'ACHAT DOIVENT IMPÉRATIVEMENT NOUS PARVENIR AU MOINS 24 HEURES AVANT LA VENTE.

TO ALLOW TIME FOR PROCESSING, ABSENTEE BIDS SHOULD BE RECEIVED AT LEAST 24 HOURS BEFORE THE SALE BEGINS.

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE
REQUIRED DATED SIGNATURE

À RENVOYER / *PLEASE MAIL TO:*

ARTCURIAL-BRIEST-POULAIN-F.TAJAN
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS.

FAX: +33 (0)1 42 99 20 60
BIDS@ARTCURIAL.COM

Remerciements

Photographes :

Peter Singhof
Dirk de Jager
Rémi Dargegen
Paolo Maggi
Xavier de Nombel
Bernard Delorme
Christian Martin et le Studio Virage

Graphistes :

Laurent Fétis et Sarah Martinon

Logistique :

Jean-Claude et Dominique Charpentier
Michel Demantes
Nicolas Genou
Marcel Gladkhikh
Philippe Parkelis
Claude Leboulanger
Raphaël Brunet

Informations historiques :

Eric Lemoine
Jürgen Barth
Marcel Massini
Marc Rabineau
Pierre-Yves Laugier
Daniel Cabart

Traducteurs :

Gautam Sen
Simon Hewitt
Rebecca Ruff

Écrivains :

Eric Hélaine
Egres Yedroc
Robert Puyal

Fanny, Maïa et Marianne pour leur patience...



ARTCURIAL
MOTORCARS