

# AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS II

Dimanche 5 novembre 2017 - 16h

7 Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris



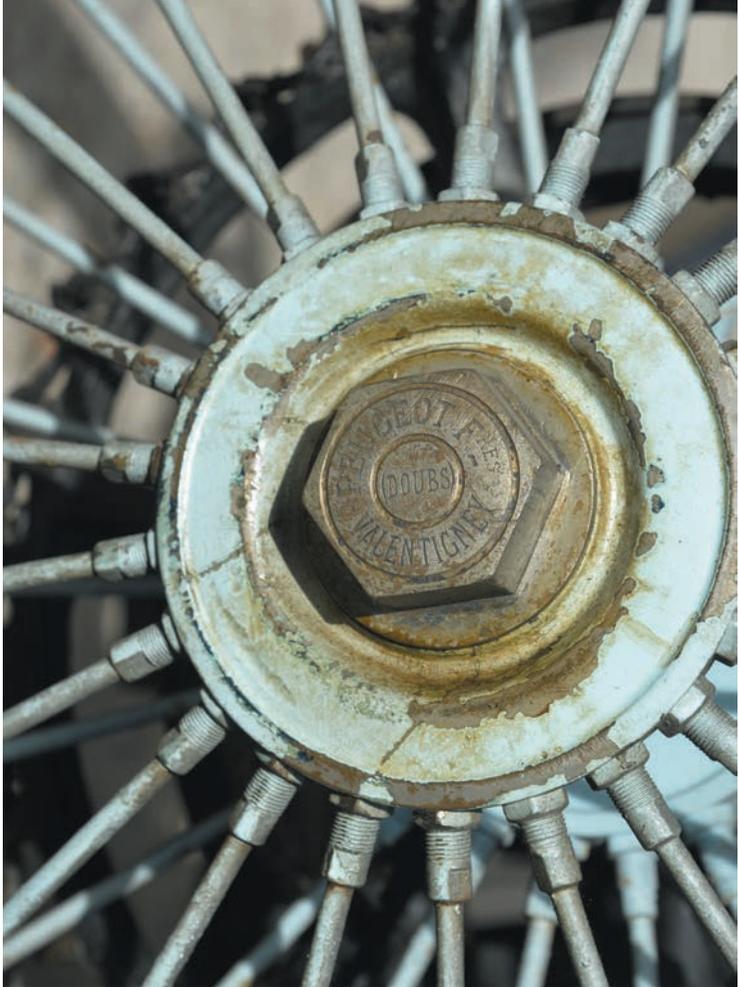
ARTCURIAL  
*// Motorcars*



# AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS II

Dimanche 5 novembre 2017 - 16h

7 Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris



# AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS II

vente n°3243

## VENTES / *AUCTIONS*

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

Dimanche 5 novembre 2017

13h30 - *Automobilia*

16h - *Voitures de collection*

Sunday 5 November 2017

1:30pm - *Automobilia*

4pm - *Motor cars*

## INFORMATIONS / *ENQUIRIES*

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

Catalogue en ligne  
*Online catalogue*  
[www.artcurial.com/motorcars](http://www.artcurial.com/motorcars)

## Commissaire-Priseur / *Auctioneer*

Hervé Poulain

## Spécialistes / *Specialists*

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

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

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

Benjamin Arnaud  
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11  
Mobile : +33 (0)6 13 55 05 29  
barnaud@artcurial.com

## Consultants

Frédéric Stoesser  
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38  
fredstoesser@gmail.com

Niklas Hannah  
nhannah@artcurial.com

## Relations clients, administration *Client services, 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

Sandra Fournet  
Administrateur junior  
*Junior administrator*  
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14  
sfournet@artcurial.com

## Comptabilité / *Accounting*

Julie Court  
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 05  
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22  
jcourt@artcurial.com

## Ordres d'achat / *Bids office*

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

## EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

Garage privé Artcurial  
Entrée par le 59, Avenue Montaigne  
75008 Paris

Artcurial's private garage  
Entrance at 59, Avenue Montaigne  
75008 Paris

Samedi 4 novembre 2017

11h-18h

Dimanche 5 novembre 2017

11h-16h

Saturday 4 November 2017

11am-6pm

Sunday 5 November 2017

11am-4pm

## ARTCURIAL

Live Bid

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



## LIVRAISON & STOCKAGE *DELIVERY & STORAGE*

Les véhicules seront rapatriés le soir de la vente dans un stockage sécurisé pour la somme de 250 € HT par voiture et pourront être enlevés à partir de mardi 7 novembre 2017 après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au jeudi 9 novembre 2017 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour et par voiture. Règlement des frais de stockage sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

*The cars will be shipped the evening of the sale to a secured storage place at the cost of €250 + VAT per car and can be collected from there from Tuesday 7 November 2017 after full payment. Storage cost is offered free of charge until and including Thursday 9 November 2017 and will then be charged at €25 + VAT per day and per car. Payment of storage fees by cheque, cash, credit card at collection or prior by bank transfer.*

## DIVERS / *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 sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

*French 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 (passport maximum three months, license maximum one extra month). Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin and the delivery time can be variable depending on the country. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.*

# INDEX

## A-B

1991 Alfa Romeo 2000 Spider « Beauté »	1
1962 Alfa Romeo 2000 Sprint Bertone	59
1969 Alfa Romeo Giulia 1600 Super	41
1972 Alfa Romeo Montreal	60
1955 Aston Martin DB 2/4 Mk I	24
2003 Aston Martin V12 Vanquish	69
1968 Austin Mini Moke Mk II	20
1964 Austin-Healey 3000 MkIII B38	56
1954 Bentley Continental H.J. Mulliner	70
1955 Bentley S1 Sport Saloon H.J. Mulliner	13
1934 Bianchi S9 Camionnette Plateau	35
1961 BMW Isetta 300	4
1954 BMW R25/3 & Side-Car Steib	5
2002 BMW Z3 M Coupé	30
1925 Bugatti Type 35	18

## C-G

1972 Cadillac Deville Station Wagon	51
1950 Cadillac Series 62 Cabriolet	53
1959 Citroën 2CV AZLP	49
1990 Citroën 2CV6 Special	19
1968 Citroën DS 21 Cabriolet	50
1978 Ferrari 308 GT4	42
1994 Ferrari 348 Spider	74
1968 Ferrari 365 Gt 2+2	36
1987 Ferrari 412	67
2005 Ferrari 575 Superamerica	68
1994 Ferrari F355 GTS	61
1988 Ferrari Testarossa	10
1968 Fiat 500 F	3
1972 Fiat 500 L	58
1969 Ford Escort TC	34
1925 G.A.R. Type B1 Bi-Place Sport	14

## H-L

1978 Harley Davidson FLH80	72
1967 Honda S800 Coupé	2
1974 Innocenti Cooper 1300	22
1962 Jaguar Type E 3,8 L Cabriolet	9
1955 Jaguar XK140 SE DHC	62
1990 Jeep Wagoneer XJ Limited	79
1985 Lamborghini Countach 5000 S	40
1970 Lamborghini Espada Série 2	76
1954 Lancia Aurelia B20 4 <sup>e</sup> Série	38
1965 Lancia Flaminia Zagato SS	39
1965 Lancia Flavia Sport 1.8 L Zagato	37
1978 Lancia Gamma Coupé 2500	78
1908 Lion Peugeot 8hp Type VC Phaéton	16
1978 Lotus Esprit S2	6
1991 Lotus Omega	29

## M

1969 Marcos 3000 GT	7
1958 Mercedes-Benz 190 SL	47
1956 Mercedes-Benz 190 SL	8
1957 Mercedes-Benz 220 S Cabriolet	55
1970 Mercedes-Benz 280 SE 3,5 L Coupé	63
1987 Mercedes-Benz 500 SL	54
1988 Mercedes-Benz 560 SEL	64
1959 MG A Coupé Twin Cam	33
1969 MG Midget MkIII	32

## P

1984 Peugeot 205 Turbo 16	65
1936 Peugeot 402 Coach (W4)	15
1896 Peugeot Vis-À-Vis 3.3/4 HP	17
1988 Porsche 911 3,2 L «RUF»	75
1990 Porsche 911 Carrera 4 «Backdating»	46
1972 Porsche 911 S 2,4 L Targa	44
1994 Porsche 911 Turbo 3.6 L	31
1976 Porsche 912 E	45
1971 Porsche 914/6	26
1981 Porsche 924 Carrera GT	66
1982 Porsche 928	71
1993 Porsche 964 Carrera RS	27
1995 Porsche 993 Carrera 2	48
1997 Porsche 993 Carrera S	25
1995 Porsche 993 RS	28

## R-S

1968 Renault 8 Gordini 1300	43
1984 Rolls Royce Corniche II	12
1970 Rolls Royce Silver Shadow LWB	11
1995 Rover Mini Cabriolet Usine	23
1953 Simca 9 Sport Coupé par Facel	77
1951 Simca 8 Sport Cabriolet	21
1963 Studebaker Avanti R2	52

## V

1966 Vanden Plas Princess 1100	57
1970 VW-Porsche 914 1,7 L	73

## 1991 ALFA ROMEO 2000 SPIDER SÉRIE LIMITÉE « BEAUTÉ »

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

ZAR11500006012116

- Première main !
- Véhicule soigné et bien entretenu
- Seulement 120 exemplaires !
- *One owner from new!*
- *Neat and well-maintained vehicle*
- *Only 120 examples made!*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Ce modèle est l'ultime évolution du Spider « Duetto » lancé en 1964 sur la base de la Giulia. La motorisation reste le fameux quatre-cylindres double arbre de 2 litres et délivrant 126 ch qui a fait les grandes heures de la marque. Notre exemplaire possède de nombreux arguments car il s'agit tout d'abord d'une série spéciale « beauté » réalisée en collaboration avec Jean-Louis Scherer, exclusivement créée pour le marché français et limitée à seulement 120 exemplaires. La carrosserie, de couleur blanche avec bas de caisse et boudiers bleu marine, tout comme la capote s'avère en excellent état d'origine, ce cabriolet ayant toujours été garé au sec. L'habitacle, en rappel de la carrosserie, est tendu de cuir blanc en bel état d'origine, avec moquettes bleu marine. Cette série limitée porte le numéro 108 et dispose toujours de son hard-top d'origine, en parfait état. Il s'agit d'une première main achetée neuve le 16 août 1991 et qui a fait le bonheur de son unique propriétaire depuis. La voiture n'a parcouru à ce jour qu'un peu plus de 90 000 km et sera livrée avec tous ses carnets, la brochure publicitaire d'époque et son dossier de factures. Les beaux exemplaires de Spider 2000 en état d'origine sont rares, celui-ci appartient à une série limitée confidentielle et dispose d'un historique limpide : une opportunité à saisir!



*This model is the ultimate version of the "Duetto" Spider launched in 1964, based on the Giulia model. The engine remains the same famous, four-cylinder 2 litre double-shaft delivering 126 hp. Our model has many features, it is first of all part of the «Beauté» special edition produced in collaboration with Jean-Louis Scherer; created exclusively for the French market and limited to only 120 examples. The white bodywork with navy blue foot wells and shields, as well as the soft top, are in excellent original condition. This convertible has always been stored in the dry. The interior is stretched with white leather in good original condition with navy blue carpets. This limited edition is number 108 and still has its original hard-top in perfect condition. This is a first-hand car purchased new on 16 August 1991 and has made its current and unique owner very happy since then. The car only has a mileage of 90,000 km to date and will be delivered with all its manuals, the advertising brochure from this period and the folder of invoices. Beautiful examples of Spider 2000 in original condition are rare. This particular one is from a highly confidential limited series and possesses a clear history: an opportunity to seize!*



## 1967 HONDA S800 COUPÉ

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 1000431

- Rare en France
  - Technique très évoluée
  - Légère et agile
- 
- *Rare in France*
  - *Very advanced techniques*
  - *Light and agile*

25.000 - 35.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Cette voiture se présente dans un état d'origine sympathique, ce qui est rare pour ce modèle très sensible à la corrosion. Elle est accompagnée de factures d'entretien datant de 2016 et d'un carnet de service d'époque, provenant d'une autre voiture. La carrosserie est de teinte rouge et la sellerie noire est bien préservée, complète, sans accroc ni déchirure. Le compartiment moteur est propre et met bien en valeur le quatre-cylindres à soupapes en tête, capable de monter au-delà de 8 000 tr/mn dans un vrombissement rageur laissant supposer une cylindrée plus importante que ses 791 cm<sup>3</sup>. Il était en effet conçu selon les techniques sophistiquées dont Honda était un maître incontesté avec quelques très belles réussites en Formule 1 et en moto.

Honda s'était lancé dans l'automobile en 1960 avec des voitures de petite cylindrée qui avaient l'avantage de la légèreté et d'un rendement moteur jusque-là inconnu sur des voitures de série. Forte de près de 80 ch, la S800 atteignait 160 km/h et présentait des performances digne de voitures de catégorie et cylindrée supérieures. Dans l'histoire de l'automobile, elle reste un jalon technique très apprécié des amateurs. La voiture que nous proposons en est une belle représentante.



*This car is in a nice original condition, which is rare for this corrosion sensitive model. It comes with maintenance invoices from 2016 and a period service logbook from another car. The bodywork is in red and the black upholstery is complete and well preserved, with no sign of hitch, tear and wear. The engine compartment is clean and highlights its four-cylinder overhead valves, capable of reaching up to 8,000 rpm with a roaring sound giving the impression of a cylinder capacity greater than 791cc. The car was built using sophisticated techniques of which Honda was the undisputed master, as proven by some of their amazing successes in Formula 1. Honda started out in automotive in 1960 with small-engine cars, with the benefit of lightness and a motor efficiency previously unknown to production vehicles. With nearly 80hp, this S800 reached 160 km/h and displayed performances of cars of superior category and horsepower. This car is a technical milestone in the history of the automobile and without any doubt a beautiful representative of this model.*



## 1968 FIAT 500 F

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 1873483  
Moteur n°  
110F.000.1982199

- Belle présentation
- Version évoluée des 1<sup>ers</sup> modèles
- Bon fonctionnement

- *Nice condition*
- *Advanced version of the first séries*
- *In good driving condition*

10.000 - 15.000 €  
Sans réserve  
*No reserve*

La Fiat 500F fut lancée au Salon de Genève 1965 et gommait les imperfections de sa prédécesseure, la version D. Ainsi, elle bénéficiait de portes ouvrant « contre le vent », offrait un pare-brise de plus grande dimension et un intérieur revisité et plus luxueux. Enfin, la mécanique développait dès lors la bagatelle de 18cv. Cette nouvelle version fit dire aux journalistes automobile de l'époque que la Nuova 500 était arrivée à maturité.

L'exemplaire que nous présentons a été vendu neuf en France, ainsi que le confirme la plaque de l'importateur rivetée dans le compartiment avant. Immatriculé pour la première fois le 19 septembre 1968, il bénéficie aujourd'hui d'une livrée blanche avec capote noire en bon état. La carrosserie est très saine, tandis que l'intérieur en skai rouge et blanc a été refait. Le compteur affiche moins de 67 300 km. Un essai nous a permis de constater un fonctionnement satisfaisant, la mécanique étant volontaire, démarrant bien à froid comme à chaud et la commande d'embrayage se révélant douce. Le volant méritera d'être refixé dans la bonne position pour un agrément de conduite optimum. Cette version combine habilement les améliorations qui manquent aux premières versions, tout en conservant le charmant tableau de bord de celles-ci : une excellente synthèse !



*The Fiat 500F was launched at the Geneva Motor Show in 1965, addressing the imperfections of its predecessor, the D version. It had doors that opened «against the wind», offered a bigger windscreen and a more luxurious interior and the mechanicals developed 18bhp. Automotive journalists at the period wrote that the Nuova 500 had finally reached maturity.*

*The car we are offering was sold new in France, as can be confirmed by the plate of the importer riveted to the front compartment. Registered for the first time on 19 September 1968, it features a shade of white and a black hood in good condition. The body is very sound, while the red and white skai interior has been redone. The meter displays less than 67,300 km. Our test drive confirmed that the car drives well, with eager mechanicals, cold starting is not an issue, and the clutch is soft. The steering wheel needs to be re-fixed in the right position for perfect driving pleasure. This version skillfully combines the improvements that were lacking in early versions, whilst retaining the charming dashboard of the older model: an excellent combination!*



## 1961 BMW ISETTA 300

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 328381

Moteur n° 314859

- Voiture ludique et originale
- Très belle présentation
- Une autre façon de « rouler »
- *Enjoyable and quirky car*
- *Presents very well*
- *Another way of « cruising »*

25.000 - 35.000 €

Sans réserve  
No reserve

À la fin des années 1940, au sortir de la guerre, la vogue des microcars se développe. Ces voitures de petite taille, souvent animées par une mécanique moto, sont plus confortables qu'un deux-roues. La marque italienne Iso présente au Salon de Turin 1953 l'Isetta. Elle se distingue notamment par sa porte avant qui s'ouvre en emmenant avec elle le tableau de bord et le volant, donnant accès à une petite banquette à deux places. Voiture ingénieuse, elle séduit d'autres constructeurs qui choisissent de la produire sous licence comme BMW en Allemagne. L'exemplaire présenté est de 1961, équipé d'un moteur de 300 cm<sup>3</sup>. L'actuel propriétaire s'est rendu acquéreur de cette belle Isetta BMW en 2008 auprès des établissements Vandervecken en Belgique. L'auto était de provenance britannique et une restauration complète de la carrosserie a été effectuée. À cette occasion, une sellerie neuve en cuir du plus bel effet a été confectionnée et des nouvelles moquettes assorties ont été installées. Ces travaux ont été réalisés en Grande Bretagne. Le toit en vinyle rénové lui aussi est découvrable. Un filtre à essence est installé. Dans un très bel état de présentation, elle représente l'opportunité unique de rouler « différemment » dans l'une des plus séduisantes microcars.



*At the end of the 1940's, just after the war, the trend for microcars developed. These small bulk cars, often powered by motorcycle mechanics, are nevertheless more comfortable than two-wheelers. The Italian brand Iso unveiled the Isetta at the Turin Motorshow of 1953. Characterized by its front door opening and bringing along the dashboard and the steering wheel, it gives access to a small two-seater bench. This ingenious car charms other car manufacturers who chose to produce it under license, as BMW in Germany. The model on offer dates back to 1961 and is equipped with a 300 cm<sup>3</sup> engine. The current owner acquired this beautiful Isetta BMW in 2008 at the Vandervecken facilities in Belgium. The car was of British provenance and underwent a total bodywork restoration, including stunning new leather upholstery and matching new carpets. These works were carried out in Great Britain. The refurbished vinyl roof top can be uncovered as well. A fuel-filter was installed. In a beautiful state of presentation, the Isetta represents the unique opportunity of driving «differently» in one of the most dashing microcars.*



## 1954 BMW R25/3 & SIDE-CAR STEIB

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 317474

Moteur n° 317474

- Belle présentation
- Moto robuste et bien fabriquée
- Side-car de qualité
- *Beautifully presented*
- *Robust, well-built bike*
- *High quality sidecar*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

*No reserve*

La R25 était une évolution des monocylindres produits par BMW à partir des années 1930. Avec sa cylindrée de 247 cm<sup>3</sup>, sa boîte quatre rapports, sa suspension arrière coulissante, sa fourche télescopique et son réservoir de grande capacité, c'était une machine endurante, robuste et confortable. Sa puissance de 13 ch lui permettait d'être attelée à un side-car, comme ici. Steib fabriquait des produits de qualité qui correspondaient souvent au choix des utilisateurs de BMW. Ce modèle HLS200M était adapté aux motos légères, ce qui ne l'empêchait pas d'être équipé d'un pare-brise, d'un pare-chocs avant et de barres de support des bagages. Cette moto attelée a été achetée en 2014 par son propriétaire actuel lors d'une vente aux enchères en Belgique. C'est l'un des derniers sidecars LS200 monoplace de la marque Steib qui est attelé à cette R25/3, précédemment immatriculée en Hollande. Selon les informations fournies par son propriétaire, ce side-car fut entièrement restauré dans le passé en Belgique. Depuis, l'ensemble a été très peu utilisé et offre une très belle présentation. La batterie ainsi que le robinet d'arrivée d'essence sont récents et il est même muni d'un couvre tonneau. Nous sommes donc en présence d'un attelage de qualité, dont la présentation est à la hauteur du prestige des marques qui le constituent.



*The R25 was an evolution of the single-cylinder motorcycles that BMW had been producing since the 1930s. With its 247 cc engine, four-speed gearbox, plunger rear suspension, telescopic fork and large fuel tank, it was a robust and comfortable machine. With 13 bhp, it was powerful enough to have a side-car attached, as is the case here. Steib produced high quality products that were often the first choice of BMW riders. This model HLS200M, suitable for light motorcycles, nevertheless had a windscreen, front bumper and luggage support bars. Its current owner bought this motorcycle combination at an auction in Belgium in 2014. The LS200, attached to this R25/3, previously registered in Holland, is one of the last Steib single-seater sidecars. According to information provided by its owner, this sidecar has previously been fully restored in Belgium. Since then, the bike and sidecar combination has hardly been used, and it is presented in lovely condition. The battery and fuel tap are both new and there is even a tonneau cover. This is a high-class combination, presented to a standard expected of the manufacturers that built it.*



## 1978 LOTUS ESPRIT S2

Titre de circulation US,  
dédouanée en UE

*US Title, EU custom  
cleared*

Châssis n° 78020726H

- 12 400 miles  
d'origine
- Etat d'origine  
exceptionnel
- Révision en 2016
- 12,400 miles  
from new
- Exceptional  
original condition
- Serviced in 2016

30.000 - 40.000 €

Sans réserve  
*No reserve*

Dévoilée au Salon de Paris 1975, la Lotus Esprit naît de la volonté de Colin Chapman et du dessin de Giorgetto Giugiaro. Digne incarnation de la philosophie Lotus, elle est dotée d'un moteur 4 cylindres double arbres à cames en tête maison de 2L de cylindrée. L'exemplaire présenté est exceptionnel puisque son actuel propriétaire l'a importé de Californie en 2002 alors que la voiture était une deuxième main. Conservée en strict état d'origine, à l'exception des bas de caisse repeints, elle affiche un état de conservation exceptionnel. Sa carrosserie de livrée jaune vif, très seventies, est en très bel état et n'a visiblement jamais été accidentée. L'habitacle est tout aussi bien conservé, ce qui est particulièrement rare sur ces modèles à la finition plutôt artisanale. Cet état exceptionnel trouve sa justification lorsque l'on regarde le compteur qui n'affiche que 12 400 miles d'origine ! D'un point de vue mécanique, le compartiment moteur est particulièrement soigné, et, en 2016, la voiture a bénéficié d'une révision avec remplacement de la distribution, de l'embrayage et remise en état du système de freinage. Nous avons été impressionnés par l'état de conservation de cette automobile, ce qui ne fait que rendre plus désirable ce modèle au design exceptionnel et indémodable.



*Unveiled at the 1975 Paris Motor Show, the Lotus Esprit is a creation of Colin Chapman and designed by Giorgetto Giugiaro. A worthy incarnation of the Lotus philosophy, this car is equipped with a 4-cylinder double overhead camshaft 2L engine. This particular example is exceptional, as its current owner imported it from California in 2002 from its second owner. Strictly preserved in original condition, except for the lower body panel which was repainted, the car remains in exceptional condition. Its bright yellow 70s style bodywork is in excellent condition and has obviously never been damaged. The interior is also well maintained, which is indeed very rare on cars with this type of crafted finish. Its exceptional condition can certainly be justified when looking at the authentic 12,400 low mileage displayed on the odometer. Mechanically speaking, the engine bay was meticulously cared for and in 2016, the car was serviced and includes the belt replacement, clutch and braking system restoration. We were very impressed by the condition this car was preserved, which makes this model with exceptional and unique design even more desirable.*



## 1969 MARCOS 3000 GT

Titre de circulation  
autrichien

**Austrian title**

Châssis n° 3V5695

- Historique limpide
- Moteur Volvo B30 préparé
- 28 100 km d'origine

- *Clear history*
- *Prepared Volvo B30 engine*
- *28,100 km from new*

40.000 - 60.000 €

Sans réserve  
*No reserve*

Présentée au London show de 1968, la Marcos 3000 GT était une puissante et élégante GT à carrosserie en fibre de verre, équipée d'un moteur Ford V6. Sa ligne très basse et la position de conduite, presque couchée, traduisaient sa vocation sportive. Ce n'est que l'année suivante qu'apparut la version dotée du moteur Volvo 6 cylindres 3L type B30, accouplé à une boîte manuelle à 4-rapports et overdrive. La production de cette automobile demeura confidentielle, et rarissimes pour une exemplaires vendus neufs en Europe, à l'image de celui que nous présentons. Ce dernier fait en effet partie des trois qui furent vendus par l'importateur Morgan de Vienne, en Autriche. Acheté neuf par son actuel propriétaire, il a ensuite changé de mains pour revenir dans la famille en 1976, si bien que le kilométrage de 28 100 km au compteur nous est confirmé comme étant d'origine. En superbe état de présentation, elle a troqué sa livrée verte pour une combinaison gris/bleu marine à laquelle est assortie la sellerie cuir. Le moteur Volvo a fait l'objet d'une préparation soignée et développerait 220 cv avec ses trois Weber double corps. Elle est, en outre, dotée d'un agréable toit ouvrant et de jantes Minilite en magnésium. Si les exemplaires de Marcos 3000 GT sont peu courants sur nos routes, celui-ci est d'autant plus remarquable que son historique est limpide et son état de présentation superbe.



*Introduced at the London Motor Show in 1968, the Marcos 3000 GT was a powerful and elegant GT car with fiberglass bodywork and a Ford V6 engine. This car has very-low design lines and an almost-lying driving position which authenticate its sporting purpose. It was not until the following year that the version fitted with a 6-cylinder 3L type B30 Volvo engine came out, mated to a 4-speed manual and overdrive gearbox. The manufacturing of this automobile remained confidential and examples sold new in Europe are extremely rare, just like the one we are offering. The latter is one of three sold by the Morgan Importer in Vienna, Austria. Bought new by the current owner, sold and then, back in the family in 1976, this car has a mileage of 28,100 km which is confirmed as genuine. Presented here in excellent condition, the green livery was changed into a combined grey/navy blue colour and complemented with matching leather interior. The Volvo engine has carefully been prepared and is able to produce 220 hp with three twin Weber carburetors. The car also comes with a pleasant sunroof and Magnesium Minilite alloys. If Marcos 3000 GT cars are quite rare to spot on the road, this particular one is even more impressive, thanks to its clear history and its magnificent condition.*



## 1956 MERCEDES-BENZ 190SL

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

1210426503730

- Dessin d'une grande élégance
- 19 000 € de travaux mécaniques
- Voiture fiable et confortable

- *Highly elegant design*
- *19,000 € of mechanical work*
- *Reliable, comfortable car*

50.000 - 70.000 €

Achetée en 2009 par son actuel propriétaire, cette 190SL était alors décrite comme ayant bénéficié d'une remise en état par le concessionnaire Mercedes-Benz de Puget-sur-Argens réalisée en 2001/2002. Celle-ci avait consisté à remplacer les planchers, en l'application d'un traitement anticorrosion pour les soubassements et en une peinture neuve. A l'occasion, l'intérieur avait été regarni en cuir rouge et la ligne d'échappement remplacée. Plus récemment, en 2010, le moteur a fait l'objet d'une remise en état complète par Etoile Collections à Suresnes, à partir d'un moteur d'occasion, conforme à l'origine. Le montant de la facture, jointe au dossier, s'élève à plus de 19 000 € et comprend une culasse adaptée au sans-plomb, le remplacement de l'embrayage, la réfection de l'étanchéité de la boîte de vitesse et l'installation de deux carburateurs Weber 40 DCE neufs. En mai 2017, la voiture a fait l'objet d'une remise en route suite à un arrêt prolongé. De couleur blanche, la carrosserie présente un léger accroc à l'arrière droit, facilement réparable et quelques imperfections. Les chromes nécessiteront en outre quelques soins. Un exemplaire dont la mécanique permet de rouler dès à présent, constituant une belle base pour un projet d'embellissement.



*This 190SL was acquired by the current owner in 2009, described as having been overhauled by the Mercedes-Benz dealer in Puget-sur-Argens in 2001/2002. This project involved replacing the floors, applying an anti-corrosion treatment to the underbody and repainting the body. The interior was refurbished at the same time and fitted with red leather upholstery. The exhaust system was also replaced. More recently, in 2010, the engine was completely rebuilt by Etoile Collections in Suresnes, using a replacement engine of the correct type. The bill for this, which is in the file, came to 19,000 € and included a cylinder head adapted to unleaded fuel, new clutch, repair to the gear-box seals and the fitting of two new Weber 40 DCE carburetors. In May 2017, the car was re-commissioned following a period off the road. Presented in white, there are some imperfections on the bodywork, and a slight dent on the right-hand side at the back, which is easily repairable. The chromework requires some attention. Here is an example that can be driven straight away, which would form the ideal base for a renovation project.*



## 1962 JAGUAR TYPE E 3,8 L CABRIOLET

Carte grise française

*French title*

Châssis n° #877621

- Premier modèle avec tableau de bord en aluminium
- Equipée de la boîte synchronisée
- Nombreux frais récents
- *First series with aluminum dashboard*
- *Equipped with a synchromesh 'box*
- *Many recent charges*

100.000 - 150.000 €

La Jaguar Type E succède à la saga des XK et est lancée au Salon de Genève en 1961. Ce fut un engouement extraordinaire dès sa présentation. Les vedettes et personnalités de l'époque l'achetèrent immédiatement. Elle est construite comme une voiture de compétition non sans rappeler le modèle D. Sa ligne restera comme un chef d'œuvre signé Malcolm Sayer qui la dessina sous le contrôle de William Lyons. Plusieurs déclinaisons du modèle apparaîtront jusqu'à la fin de la production en 1975.

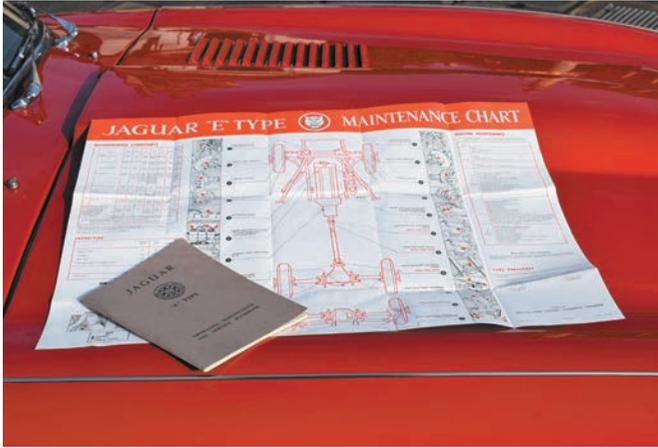
Le modèle présenté sort des chaînes de fabrication le 28 juin 1962, est livré à New York au distributeur le 9 juillet et vendu à son premier propriétaire la même année. Il s'agit de la version 3,8 L dotée de la boîte de vitesses synchronisée de la 4,2 L, beaucoup plus agréable à utiliser au quotidien. Son bloc n'est plus celui d'origine mais elle a conservé sa culasse. Nous tenons à préciser que l'expression 'matching numbers' est complètement déformée et il n'est vraiment pas anormal qu'un modèle de 1962 ait reçu dans sa vie un nouveau bloc. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition au Canada, l'importe et procède à de multiples travaux : la peinture est refaite, la mécanique révisée en profondeur afin d'en faire une bonne routière. Elle se trouve aujourd'hui dans un très bel état cosmétique, l'intérieur en cuir est superbe, ainsi que les >>>

*The Jaguar E-Type succeeded the XK saga, launched at the Geneva Motor Show in 1961. It was an extraordinary success when it was unveiled. The who's who of the period bought it immediately. Designed like a competition car reminiscent of the D-Type, the E-Type's design will remain a masterpiece, as visualized by Malcolm Sayer, who designed it under the eyes of William Lyons. Several variants of the model would be launched till the end of production in 1975.*

*The model on offer rolled out of the manufacturing line on June 28, 1962, and was delivered to the New York distributor on July 9, and sold to its first owner the same year. This is the 3.8 L version with the synchromesh transmission of the 4.2 L, which is much more pleasant to use on an everyday basis. Its block is no longer the original one, but it has retained its head. We would like to point out that the expression 'matching numbers' is somewhat distorted, and it is not unusual for a 1962 model to have received a new block in its life. The car's current owner bought it in Canada, imported the car and carried out several detail improvement: the paint has been redone, >>>*







>>>moquettes. La superbe planche de bord en aluminium, caractéristique des premiers modèles, ne présente pas de défaut. Un essai dans Paris nous a permis de constater qu'elle ne chauffe pas et que son moteur six cylindres tourne avec brio. L'électricité semble d'origine mais tous les éléments électriques fonctionnent. Les factures des travaux récents seront fournies au futur propriétaire. Il s'agit d'un bel exemplaire de ce modèle mythique, doté qui plus est, de la boîte synchronisée, ce qui permet d'en apprécier toutes les qualités dans un confort absolu d'utilisation.

>>>*the mechanicals revised in depth to make it a good roadworthy car. It is now in a very beautiful cosmetic state: the leather interior is in a superb state, as well as the carpets. The superb aluminum dashboard, characteristic of the first models, is not defective either. A test in Paris showed that the car does not overheat and that its six-cylinder engine runs brilliantly well. The electricals seem to be original, and all the electrical elements work fine. Invoices of all recent jobs will be provided to the future owner.*

*It is a beautiful example of this really mythical model, equipped with the synchromesh 'box, which would allow enthusiasts to appreciate all of the car's many qualities in absolute comfort.*

## 1988 FERRARI TESTAROSSA

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

ZFFSA17S000078992

- 44 000 km d'origine
- Tous carnets et manuels d'origine
- Trois propriétaires seulement
- *44,000 km since new*
- *All original logbooks and manuals*
- *Three owners only*

80.000 - 100.000 €

La Testarossa fut présentée au public au Salon de Paris et sur la scène du Lido en octobre 1984 et fut un véritable succès commercial pour Ferrari. Elle est devenue au fil du temps un incontournable en collection. L'exemplaire présenté a été vendu neuf par le concessionnaire Autodino de Zurich le 15 novembre 1988 à un Monsieur Urs Schweizer qui la fera entretenir par le garage Foitek. En 1993, elle est acquise par son deuxième propriétaire, toujours en Suisse, un Monsieur Pasinelli. L'actuel propriétaire, un parisien, membre de l'Automobile Club de France et plus particulièrement de l'ASA (Association Sportive Automobile), en fait l'acquisition en 2014, alors qu'elle n'avait que 28 000 km. Il confiera l'entretien de son bolide à l'excellent spécialiste français Gilbert Tissier. La mécanique fonctionne de manière optimale, la dernière révision avec changement des courroies ayant été réalisée en décembre dernier. La voiture a aujourd'hui 44 000 km d'origine. Son intérieur en cuir rouge foncé est superbe, ainsi que l'état général intérieur. Elle sera livrée à son futur propriétaire avec ses carnets et autres manuels d'origine ainsi qu'une housse d'origine. Cet exemplaire a le mérite d'avoir roulé régulièrement, toujours scrupuleusement entretenu et n'a connu que trois propriétaires. Une belle opportunité donc, prête à avaler les kilomètres !



*The Testarossa was unveiled to the public at the Salon de Paris and on the stage of the Lido in October 1984 and was a real commercial success for Ferrari. It has become over time a must for any serious collection. The car on offer was sold new by the dealer Autodino in Zurich on 15 November 1988 to a Mr Urs Schweizer who used to have the car serviced by the Foitek garage. In 1993, it was acquired by its second owner, still in Switzerland, a Mr. Pasinelli. The current Parisian owner, a member of the Automobile Club de France, and more particularly, of the ASA (Automobile Sports Association), acquired the car in 2014, when it had covered only 28,000 km. He entrusted the maintenance of his car to the excellent French specialist Gilbert Tissier. The mechanicals work perfectly well, and during the last service in December, the belt was changed. Today, the car has covered 44,000 km. Its dark red leather interior is in a superb state, as well as the car's general interior condition. It will be delivered to its future owner with its logbooks and other original manuals, as well as an original cover. This three owner car has been used and maintained regularly. A great opportunity, a car all ready to swallow the miles!*



## 1970 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW LWB SÉPARATION CHAUFFEUR

Titre de circulation  
monégasque

*Monegasque title*

Châssis n° LRX8695

- Rareté du modèle en châssis long
- Séparation chauffeur
- Chic et élégance so british
- *Rare long wheelbase model*
- *Driver separation*
- *British chic and elegance*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve

*No reserve*

La Silver Shadow est lancée en 1965 et prend la suite de l'opulente Silver Cloud. Les proportions sont plus modestes, la ligne plus sobre, Rolls adoptant pour la première fois la ligne ponton. La Shadow remporte un vrai succès commercial grâce certainement à son prix, plus modeste que la Cloud. Il s'agit d'une excellente routière à la prestance et au chic très british.

Le modèle que nous présentons est une des rares Shadow livrée en châssis long avec séparation chauffeur et conduite continentale. Elle appartient à un résident monégasque qui en a fait l'acquisition il y a une dizaine d'années dans la Principauté alors qu'elle était immobilisée et non utilisée pendant des années, dans le parking de la Résidence Floralie, avenue de Grande-Bretagne. L'intérieur est superbe d'origine dans sa livrée ivoire. Ses moquettes épaisses en laine de mouton vous offre tout le confort nécessaire pour courir les cocktails chics ou vous marier ! Bien que prenant la route de temps à autre, le contrôle technique venant d'être réalisé, elle mériterait un peu d'attention esthétiquement et une révision légère est suggérée.



*The Silver Shadow was launched in 1965 and was the sequel to the opulent Silver Cloud. The proportions were more modest, the line more sober, Rolls adopting for the first time a monocoque construction. The Shadow was a real commercial success thanks to its price, more reasonable than the Cloud. It had excellent presence and handling, and was very chic in a British way. The model that we are offering is one of the rare Shadows delivered in long wheelbase form, with separation driver, for Continental driving. The car belongs to a resident of Monaco, who acquired it ten years ago in the Principality, where it was standing immobile and not used, for years, in the parking lot of the Residence Floralie, on avenue de Grande Bretagne . The interior is in superb original condition, in an ivory livery. Its thick wool carpets offer all the comfort one needs to run along to a chic cocktail, or to get married! Although it has taken to the road occasionally, technical control has just been done, but yes it deserves some slight aesthetic attention and a slight revision is recommended.*



## 1984 ROLLS ROYCE CORNICHE II

Titre de circulation  
monégasque

**Monegasque title**

Châssis n° DRX50032

- Livrée neuve à Monaco
- 67 000 km d'origine
- Deuxième main

- *Delivered new in Monaco*
- *67,000 km from new*
- *Two owners from new*

35.000 - 45.000 €

Sans réserve  
**No reserve**

La Silver Shadow est lancée en 1965 et prend la suite de la célèbre et non moins opulente Silver Cloud III. Rolls Royce ne pouvait déroger à en créer une version cabriolet. La Corniche apparaît en 1971, six après le lancement de la berline. Elle connaitra de multiples évolutions et achèvera sa production en 1995 avec la Corniche S dotée d'un turbo, construite à 30 exemplaires seulement.

La Corniche que nous présentons ici a été livrée neuve à Monaco à son premier propriétaire, un armateur japonais résident dans la Principauté. Il s'agit d'une version en conduite à droite mais le compteur est bien en kilomètres et non en miles, ne roulant que sur le continent. Lorsqu'il apprit que son majordome s'amusaient avec en son absence, il décida de la vendre. C'est son actuel propriétaire, résident monégasque, qui en fait l'acquisition en 1999. Ses caractéristiques de couleurs sont magnifiques et peu courantes pour ce modèle. Sa carrosserie est British Racing Green, intérieur en cuir beige et passepoil vert, couleur caisse, en excellent état. Il s'agit d'une deuxième main, toujours utilisée avec délicatesse et parcimonie avec seulement 67 000 km depuis sa sortie d'usine.



*The Silver Shadow was launched in 1965, taking over from the famous and no less opulent Silver Cloud III. Rolls-Royce of course had to have a convertible version of the model. The Corniche appeared in 1971, six years after the launch of the sedan. It underwent several changes and upgrades till production ended in 1995, with the Corniche S model equipped with a turbo, and with just 30 made. The Corniche that we are offering was delivered new in Monaco to its first owner, a Japanese shipowner in the Principality. This is a right-hand-drive version but the meter is in kilometers, not miles, as it was driven mainly on the Continent. When he learned that his butler was enjoying the car during his absence, he decided to sell it. The current owner, also a resident of Monaco, acquired it in 1999. The color combination is beautiful and unusual for this model. The exterior is in British Racing Green, with the interior in beige leather and green piping. The car is in excellent condition, knew only two owners from new, was used sparingly and carefully, and displays just 67,000 km on the odometer.*



## 1955 BENTLEY SI SPORT SALOON H. J. MULLINER ○

Titre de circulation  
Émirats Arabes Unis/  
en importation  
temporaire  
*UAE registration /  
under temporary  
import*

Châssis n° B216AN  
Moteur n° BA108

- Modèle rarissime
- Carrosserie spéciale
- Luxueuse et raffinée
  
- *Very rare model*
- *Special bodywork*
- *Luxurious and very refined*

50.000 - 80.000 €

Cette voiture d'une rare élégance fait partie des 27 exemplaires de Bentley SI habillés spécialement par H.J. Mulliner d'une carrosserie «Sport Saloon». C'est cette même carrosserie, quasiment inchangée, qui sera reprise ensuite sur les célèbres Continental Flying Spur. De plus, cette voiture a la particularité d'être dotée d'un toit ouvrant jusqu'aux places arrière. Cette voiture est présentée page 97 du livre de Martin Bennett «Rolls-Royce et Bentley – The history of the cars» et page 338 de «Rolls-Royce Silver Cloud & Bentley SI - 50 years» par Bernard King. Immatriculée «XHX 10» par HJ Mulliner & Co Ltd en novembre 1955, elle a été vendue en mai 1956 par l'intermédiaire du distributeur Jack Barclay à sa première propriétaire, Miss F.M. Burton, de Orston Hall, dans le Nottinghamshire. En août 1957, elle était cédée à un certain J. Gold, habitant dans la très chic «West End» de Londres puis, en mars 1964, à Charles F Higham Ltd, basé dans le même quartier. Par la suite, elle a été exportée aux États-Unis, en Pennsylvanie, pour le compte d'un certain M. Reding, avant de revenir plus récemment en Angleterre. Elle a été alors confiée au spécialiste londonien Frank Dale & Stepsons qui a réalisé divers travaux : rénovation des boiseries intérieures en 2008 pour un montant de 4 000 £ et amélioration des suspensions pour 2 000 £. C'est ce même atelier qui s'est chargé à cette époque du gardiennage et de l'entretien de la voiture, qui a ensuite été achetée par un grand collectionneur des Émirats arabes, qui l'a fait venir à Dubaï.>>>

*This car of rare elegance is one of 27 Bentley SIs specially bodied by H.J. Mulliner, in a «Sport Saloon» style. This same body, almost unchanged, will later be used on the famous Continental Flying Spur saloon. Additionally, the car on offer features a sunroof up to the rear seats. It is on page 97 of the book of Martin Bennett "Rolls-Royce and Bentley - The History of the cars" and on page 338 of "Rolls-Royce Silver Cloud & Bentley SI - 50 Years" by Bernard King. Registered «XHX 10» by H J Mulliner & Co Ltd in November 1955, it was sold in May 1956 through distributor Jack Barclay to its first owner, a Miss F.M. Burton, of Orston Hall, Nottinghamshire. In August 1957, the car was sold to a certain J. Gold, living in the very chic «West End» in London and in March 1964 to Charles F Higham Ltd, based in the same neighborhood. Thereafter, it was exported to the United States, to Pennsylvania, on behalf of a Mr. Reding, before more recently returning to England. The car was then assigned to the London specialist Frank Dale & Stepsons who executed various works: renovation of the interior woodwork in 2008 for an amount of £4,000, and improvement of the suspensions for £2,000. This same workshop also stored and maintained the car until it was bought by an important collector from the United Arab Emirates, who brought the car to Dubai.>>>*





>>> Cette Bentley peu banale présente une carrosserie saine, avec une peinture de teinte gris métallisé qui ne présente que quelques défauts mineurs. L'intérieur en cuir rouge est de très belle facture, bien conservé et montre une agréable patine. On note une petite déchirure sur l'assise de banquette arrière et le siège conducteur a été repris (bourrelet au niveau de l'assise et du dossier), avec une réalisation soignée. Les moquettes assorties sont bien conservées également et le tableau de bord comporte un autoradio d'origine. Les boiseries sont superbes et complètent magnifiquement cet habitacle luxueux et confortable. Ayant très peu roulé ces dernières années, la voiture devra bénéficier d'une révision afin de reprendre la route. Elle constitue une pièce rare, dont l'élégance égale le raffinement discret.

>>> *This unusual Bentley has a sound body in metallic grey livery that shows only a few minor flaws. The red leather interior is in beautiful condition, well preserved and shows a nice patina. We noticed a small tear on the rear seat cushion and a part of the driver's seat was carefully repaired. The matching carpets are well maintained and the dashboard has an original car radio. The woodwork is beautiful and perfectly complements the luxurious and comfortable interior. Having been hardly used in recent years, the car will need a service before taking the road again. A rare car, whose elegance and discreet refinement will appeal to the discerning enthusiasts.*



## 1925 G.A.R. TYPE BI BI-PLACE SPORT

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 115

- L'archétype du cyclecar !
- Marque intéressante
- Carrosserie bi-place « sport »

- *The archetypal cyclecar !*
- *Interesting marque*
- *Two-seater «sport» body*

15.000 - 20.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Moins de 350 kg, moins de 1100 cm<sup>3</sup> et seulement deux places : tels étaient les critères permettant de pouvoir appartenir à la catégorie fiscalement avantageée des cyclecars, lancée en 1921. M.Gardahaut, suivant cette mouvance, se lança dans la production de ce type d'automobile en 1922, sous la marque G.A.R.. Quelques années plus tard, Moto Revue saluait les résultats obtenus au Bol d'Or par cette marque dont « la réputation est méritée (...) grâce à une construction soignée (...), où simplicité et robustesse priment avant tout ». L'exemplaire que nous présentons a été acquis par son propriétaire lors de la vente du Musée Automobile de Normandie, en 2007, alors qu'elle provenait auparavant de la collection du Dr Jeanson. Elle est habillée d'une carrosserie bi-place légère, en bois et recouverte de toile, signée par les Ets LEROY de Courbevoie. Le moteur est le fameux 4 cylindres 1000 cm<sup>3</sup> Chapuis-Dornier, accouplé à une boîte de vitesse à 3 rapports et marche arrière. L'absence de phares et d'ailes, tout comme le joli pare-brise en V lui confèrent une allure nettement sportive. Cette automobile a bénéficié d'une remise en état ancienne et n'a pas roulé depuis de nombreuses années, elle devra donc bénéficier d'une révision soignée avant de faire de nouveau goûter son propriétaire aux joies de l'esprit cyclecariste.



*Under 350 kg, less than 1,100cc and limited to two seats: these were the necessary requirements to qualify as a cyclecar in a reduced taxation bracket, launched in 1921. Mr Gardahaut, taking advantage of this trend, started producing this type of vehicle in 1922, under the brand name G.A.R. A few years later, Moto Revue applauded the results achieved by the marque at the Bol d'Or, saying their «reputation is deserved (...) due to the standard of production (...) where simplicity and robustness is a priority». The example on offer was acquired by its owner at the sale of the Musée Automobile de Normandie, in 2007. It had previously belonged to the collection of Dr Jeanson. It has a lightweight two-seater wooden body, covered with canvas, designed by Ets LEROY de Courbevoie. It is fitted with the famous 4-cylinder 1,000cc Chapuis-Dornier engine, coupled to a three-speed box that also has a reverse gear. The lack of headlights and wings, as well as the pretty V-shaped windscreen gives it a genuinely sporty look. This automobile has benefitted from an older restoration and has not been driven for many years. It will therefore require careful servicing before allowing the new owner to experience the joys of the 'cyclecariste'.*



## 1936 PEUGEOT 402 COACH (W4)

Carte grise française

**French title**

Châssis n° 606600

- Rare version coach
- Dans la même famille depuis 1973
- Avant-guerre originale et fiable
- Rare coach version
- In the same family since 1973
- Original and reliable prewar car

20.000 - 30.000 €

Présentée en 1935 en réplique à la Citroën Traction, la Peugeot 402 offrait un design très novateur, inspiré de la mode du streamline moderne. Sa ligne, d'une fluidité exceptionnelle pour l'époque, rompait avec le style habituel de Peugeot, tandis que le châssis et la mécanique restaient très conventionnels. Elle sera produite jusqu'en 1941, proposant une gamme complète allant de la berline au cabriolet, en passant par le coach. L'exemplaire que nous présentons est une rare version coach 2 portes 6 places. L'Aventure Peugeot Citroën DS nous a confirmé qu'il fut délivré neuf à Melun, le 7 août 1938. Il est équipé d'une boîte de vitesse manuelle et a été acheté par le mari de l'actuelle propriétaire en 1973, dans le Loiret. Ayant bénéficié d'une restauration ancienne, cette automobile arbore une livrée vert d'eau avec filets verts bien conservée. La sellerie a également été entièrement refaite en drap et l'exécution s'avère de qualité. Ce coach n'ayant pas roulé depuis plusieurs années, il devra bénéficier d'une remise en route et nous avons noté que la calandre provient d'une version B ultérieure. Peu courante, cette élégante version coach permettra à son nouveau propriétaire de circuler à bord d'une avant-guerre performante, originale et fiable... comme le disait la réclame : « Peugeot, la qualité qu'on ne discute pas ! ».



*Launched in 1935 as a response to the Citroën Traction Avant, the Peugeot 402 offered a very innovative design, inspired by the fashion for modern streamlining. Its line, of exceptional fluidity for the period, broke with Peugeot's, but the chassis and mechanicals remained very conventional. Produced until 1941, the 402 offered a complete range ranging from the sedan to a convertible, as well as coach. The car we are offering is a rare 2-doors, 6 seater coach. L'Aventure Peugeot Citroën DS confirmed us it was delivered new in France, on August 7, 1938. It is equipped with a manual gearbox and was bought by the husband of the present owner in 1973. Restored a while ago, this car sports a light green livery, with well-preserved green trim lines. The upholstery has been completely redone in cloth and the execution is of good quality. Since this coupe has not run for several years, it will need to be restarted. We noticed that the grille comes from a later B version. A rather unusual car, this elegant coach version will ensure its future owner to travel in an efficient, original and reliable pre-war machine.*



## 1908 LION PEUGEOT SHP TYPE VC PHAÉTON

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 1671

Moteur n° 1586

- Dans la même famille depuis 1971
- Marque intéressante
- Patine au charme inimitable
- *In the same family since 1971*
- *An interesting model*
- *Patina with inimitable charm*

20.000 - 30.000 €

Afin de séparer les risques entre les diverses fabrications Peugeot et la production d'automobiles, la Société des Automobiles Peugeot fut créée en 1896. En 1905, l'expansion automobile se confirmant, la société les Fils de Peugeot Frères, tout en conservant ses fabrications antérieures, fut autorisée à produire des automobiles sous la marque Lion Peugeot. Le lion, symbole de qualité supérieure fut naturellement choisi comme emblème. Les deux sociétés seront réunies en 1910.

L'exemplaire ici présenté est un type VC qui fut vendu neuf à Paris le 11 avril 1908, ainsi que nous l'a confirmé l'Aventure Peugeot Citroën DS. Sa carrosserie, quant à elle, est due aux Ets Gauthier à Lyon. Conforme à sa configuration d'origine, il a été acheté par le mari de l'actuelle propriétaire à Provins en 1971. Il dispose toujours de son monocylindre 1045 cm<sup>3</sup> accouplé à une boîte 3 vitesses. Ce véhicule est complet de ses lanternes, bouchons et autres accessoires qui en font tout le charme. Il a fait l'objet d'une remise en état très ancienne et devra bénéficier d'une révision mécanique complète avant de reprendre la route. Nous avons noté que la carte grise mentionne une première mise en circulation en 1906. La conservation de cette automobile est exceptionnelle, et s'installer à son bord constitue un voyage dans le temps, à l'époque où l'automobilisme était une aventure.



*In order to separate the risks between the various Peugeot productions and the production of automobiles, the Société des Automobiles Peugeot was created in 1896. In 1905, with the expansion of the automobile business, the company Les Fils de Peugeot Frères was authorized to produce automobiles under the Lion Peugeot trademark. The lion, a symbol of superior quality was naturally chosen as an emblem. The two companies would eventually get united in 1910.*

*The model on offer is a Type VC that was sold new in Paris, on 11 April 1908, as confirmed by l'Aventure Peugeot Citroën DS. Its bodywork was done by Gauthier in Lyon. In accordance with its original configuration, it was bought by the husband of the current owner in Provins in 1971. It still has its single cylinder 1045cc engine, mated to a 3-speed gearbox. It is complete with its lamps, caps and other charming accessories. It has undergone a refurbishment many years ago, and will need a complete mechanical overhaul before it can hit the road again. We noted that the registration document mentions the date of first registration 1906. The conservation of this automobile is exceptional, and to settle on board is a journey back in time, at the time when motoring was an adventure by itself.*



## 1896 PEUGEOT VIS-À-VIS 3.3/4 HP

Attestation FFVE  
FFVE Certificate

Châssis n° 179  
Moteur n° 586

- Un des premiers jalons de la marque
- Origine connue, confirmée par l'Aventure Peugeot
- Mécanique complète
- *One of the marque's first milestone models*
- *Known origins, confirmed by the Aventure Peugeot*
- *Mechanically complete*

60 000 - 80 000 €

Produit entre 1894 et 1897 dans les ateliers Peugeot de Valentigney, le vis-à-vis était alors équipé d'un moteur Daimler bicylindre en V disponible en trois puissances : 3HP, 3 HPI/4 et 3 HP3/4, importé par Panhard et Levassor. Avec sa transmission par chaîne et sa boîte de vitesse à 4 rapports, il s'agissait d'une voiture déjà aboutie pour son époque et elle rencontra un certain succès puisque sa production s'éleva à 87 unités. Nous avons consulté l'Aventure Peugeot Citroën DS au sujet de cette automobile historique, et il nous a été confirmé qu'elle avait été délivrée neuve le 28 avril 1896 à M. Coquant, demeurant à Fourges, dans l'Eure. Ce vis-à-vis fut livré avec le plus gros moteur alors disponible, équipé d'un allumage par brûleur Longuemare modifié depuis et doté d'un dais aujourd'hui disparu. Le mari de l'actuelle propriétaire en fit l'acquisition à l'occasion d'une vente aux enchères à Fontainebleau en 1975, organisée par la SCP Poulain-Loudemer. Il était alors dans son état de présentation actuel, avec sa carrosserie bleu clair et liserés bleu nuit, décrit comme étant en état de fonctionnement. Une correspondance datée de la même>>>



*Produced between 1894 and 1897 in the Peugeot workshops in Valentigney, the vis-à-vis was equipped with a V-twin Daimler engine available in three different sizes: 3HP, 3 HPI/4 and 3 HP3/4, imported by Panhard et Levassor. It was ahead of its time, featuring chain drive and a 4-speed gearbox, and enjoyed considerable success, with some 87 vehicles built. We consulted the Aventure Peugeot Citroën DS about this historic automobile, who told us that it was delivered new on 28 April 1896 to Mr Coquant from Fourges in the Eure. It was equipped with the biggest engine available, and ignition with Longuemare burners, later modified, and a fabric roof that has since disappeared. The husband of the current owner bought the car at auction in Fontainebleau in 1975, held by SCP Poulain-Loudemer. It was described as being in running condition and was presented in light blue with dark blue trim, and remains in this presentation today. Correspondence with Peugeot S.A, dating from 1975, >>>*







>>> année avec Peugeot SA indique que le véhicule équipé du moteur n°586 ne porte pas de numéro de série sur son châssis mais que les renseignements portés sur le micro film confirment le n° de châssis 179. Ce véhicule, dont la mécanique s'avère complète, n'a pas fonctionné depuis de nombreuses années, il devra donc faire l'objet d'une remise en route. Une fois remis en route, ce rarissime vis-à-vis sera éligible au sein des plus beaux rallyes d'ancêtres, tel que le mythique Londres-Brighton.

*>>>shows that the vehicle, equipped with engine no. 586, did not have a series number on its chassis, but that information on the microfilm confirmed the chassis number was 179. This mechanically complete vehicle has not run for many years and will require re-commissioning. Once back on the road, this extremely rare vis-à-vis will be eligible for all the best veteran rallies, such as the renowned London to Brighton.*

## 1925 BUGATTI TYPE 35

Titre de circulation  
hollandais

**Dutch title**

Châssis n° 4451  
(lire texte/see text)

- Ex-Jo Siffert
- Voiture intouchée depuis les années 1940
- Un des deux seuls Type 35 siciliens ayant survécu

- *Ex-Jo Siffert*
- *Untouched car since the 40's, well maintained*
- *One of just two Sicilian Type 35s to have survived*

1.000.000 - 1.350.000 €

### *Histoire italienne*

La voiture proposée à la vente a été retrouvée en Sicile au début des années 1940. En fait, tous les éléments historiques concordent pour affirmer qu'elle a vécu dans le sud de l'Italie depuis sa sortie d'usine.

Cette voiture est équipée d'une plaque châssis bien d'origine, regravée 4491 sur le numéro 4451, le 9 gravé donc sur le 5 très visible encore. Les deux voitures correspondant à ces deux numéros sont des Type 35 livrées neuve en Italie au printemps 1925 :

- Le châssis 4451 (avec moteur 25) est livré le 21 mars 1925 à Bianchi, 5 via Muratori à Milan.
- Le châssis 4491 (avec moteur 34) est livré le 13 mai 1925 à Michele Baccoli, de Milan.

Il s'agit alors des deux agents milanais pour la marque.

L'inspection du véhicule dans sa configuration actuelle, intouché depuis les années 1930, apporte de précieuses informations que nous pouvons rapporter ci-après :

- Le châssis est d'origine, de Type 35, sans compresseur, et il date du printemps 1927.
- Le moteur porte sur son carter inférieur le numéro 25, qui correspond bien au châssis n°4451.
- Le numéro de châssis 4451 se trouve également gravé sur la même patte moteur ; il est simplement regravé avec un 9 sur le 5, ce qui se lit maintenant 4491. >>>

### *Italian History*

*The car on offer was discovered in Sicily at the start of the 1940s. All the available evidence leads us to believe that the car had until that point spent its entire life in the south of Italy.*

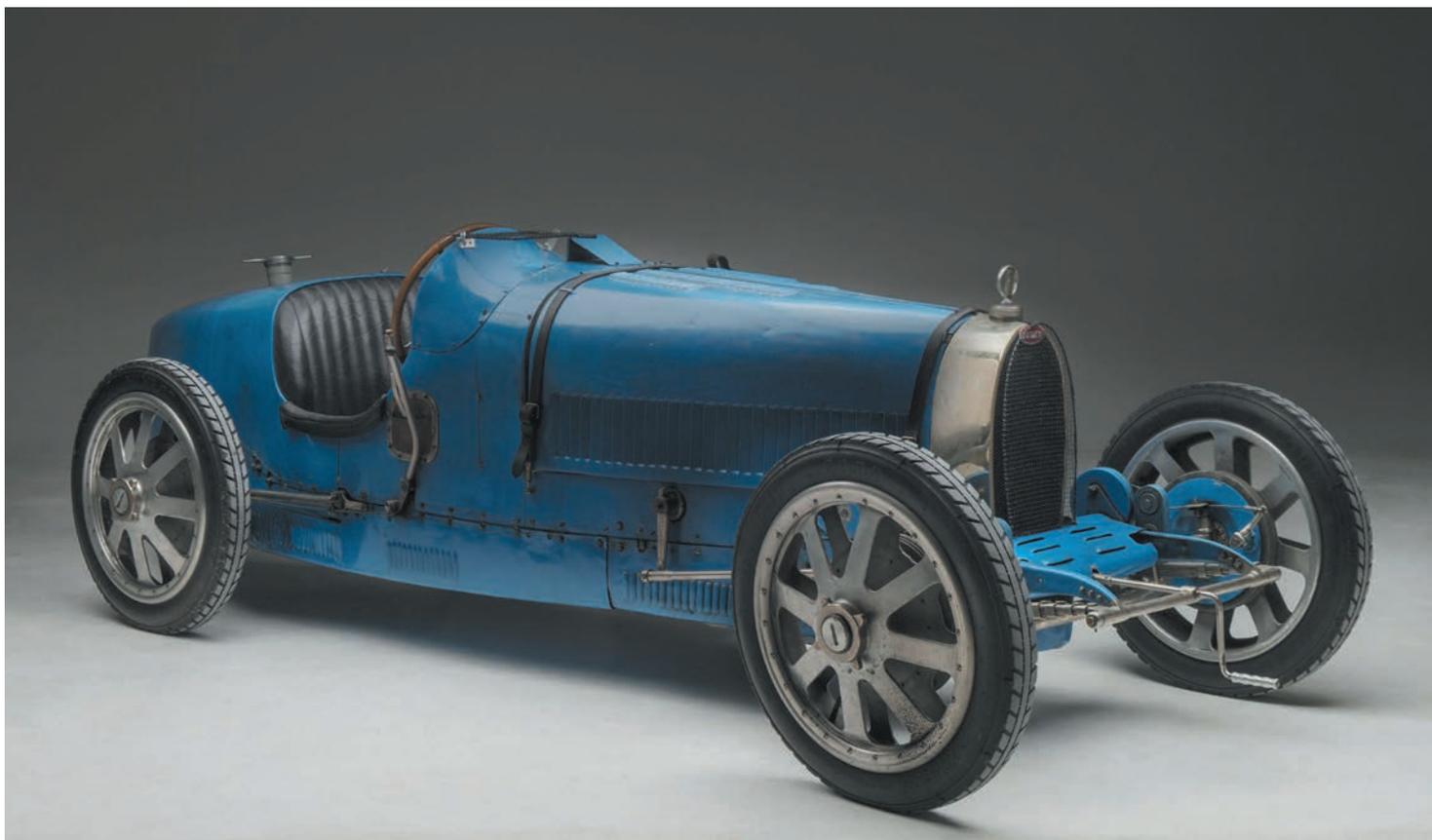
*This car is fitted with an original chassis plate, re-stamped 4491 over the number 4451, with a 9 engraved over the still visible number 5. The cars corresponding to these two numbers were both Type 35s that were delivered new in Italy in the Spring of 1925:*

- *Chassis 4451 (with engine 25) was delivered on 21 March 1925 to Bianchi, 5 via Muratori in Milan.*
- *Chassis 4491 (with engine 34) was delivered on 13 May 1925 to Michele Baccoli, from Milan.*

*These were the two Milan agents for the marque.*

*An inspection of the vehicle in its current configuration, untouched since the 1930s, has provided valuable information that we can now report:*

- *The chassis is an original Type 35 chassis, without supercharger, and dates from the spring of 1927.*
- *The engine bears the number 25 on the lower section of the case, which corresponds to chassis 4451.*
- *The chassis number 4451 is also engraved on the same part of the engine; it has simply been re-stamped with a 9 over the 5, and now reads 4491. >>>*



>>>

- Le style des caractères utilisés pour frapper le numéro 4451 est bien le fait de l'usine car la voiture 4449/27 affiche un style de frappe identique, de même que d'autres Bugatti d'origine.
- C'est bien sous le contrôle de Molsheim que le carter inférieur du véhicule a été marqué des numéros 4451 et 25. Les deux carters, ainsi que la boîte de vitesse et le boîtier de direction, présentent en outre des marques d'ajustement « 0 », ce qui semble supposer la fourniture de pièces neuves d'usine lors d'un reconditionnement du véhicule. Il est logique de penser que ces travaux ont pu être réalisés vers 1927, période à laquelle fut fourni un châssis neuf par Molsheim.
- Le cadre est gravé avec le logo du fabricant de Saint-Denis, et son numéro d'assemblage aux frappes originales indique une fabrication en mars ou avril 1927.
- Une partie des organes mécaniques de cette Type 35 sont antérieurs à cette restauration car l'essieu avant porte le numéro 11 et la pompe à eau le numéro 12. Le pont arrière est du tout premier modèle : il porte, ainsi que la jambe de force (ressoudée et non remontée actuellement), le numéro 2 et le rapport de course 14-54.

Sans aucun doute possible, il s'agit du pont arrière de la première Type 35 ex-Grand Prix de Lyon, châssis 4324, livrée en Italie au comte Masetti de Bagnano, qui l'a utilisée jusqu'en septembre 1926. Cette voiture a disparu aux environs de 1934 après avoir été équipée par Luigi Premoli d'un moteur Maserati. Pour comparaison, le pont arrière provenant du châssis 4326 est identique dans sa fabrication et porte, ainsi que sa jambe de force, le numéro 3. Nous nous trouvons donc en présence d'une Bugatti Grand Prix aux éléments mécaniques datant de 1924-1925, sur un châssis de Type 35 sans compresseur de 1927.

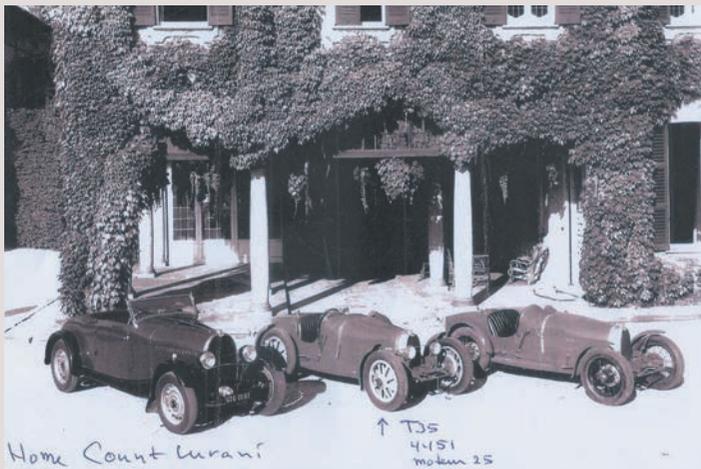
>>>

- *The style of letters used to stamp the number 4451 is the same as that used by the factory; 4449/27 has an identical style, the same as other original Bugattis.*
- *Molsheim controlled the stamping on the lower crankcase of the vehicle with the numbers 4451 and 25. The two cases, as well as the gearbox and the steering box, also show adjustment marks «0», which suggests the fitting of new factory parts during the refurbishment of the vehicle. It is logical to suppose that this work would have been carried out around 1927, when a new chassis was supplied by Molsheim.*
- *The frame is engraved with the logo of the Saint-Denis manufacturer, and the original stamping of the assembly number indicates assembly in March or April 1927.*
- *Some of the mechanical elements of this Type 35 pre-date this restoration as the front axle bears the number 11 and the water pump displays number 12. The rear axle belongs to the very first model : it has, along with the strut (currently welded and not mounted), the number 2 and stroke ratio 14-54.*

*This must be the rear axle of the first Type 35, ex-Grand Prix de Lyon, chassis 4324, delivered in Italy to Count Masetti from Bagnano, who used the car until September 1926. This car disappeared around 1934, having been fitted with a Maserati engine by Luigi Premoli. For comparison, the rear axle from chassis 4326 is identical in its build and displays, along with the strut, the number 3. We therefore find ourselves in the presence of a Bugatti Grand Prix with mechanical elements dating from 1924 –*



Marcello Spampinato  
Voiture qui pourrait être 4451  
Car that could be 4451  
© Pierre-Yves Laugier



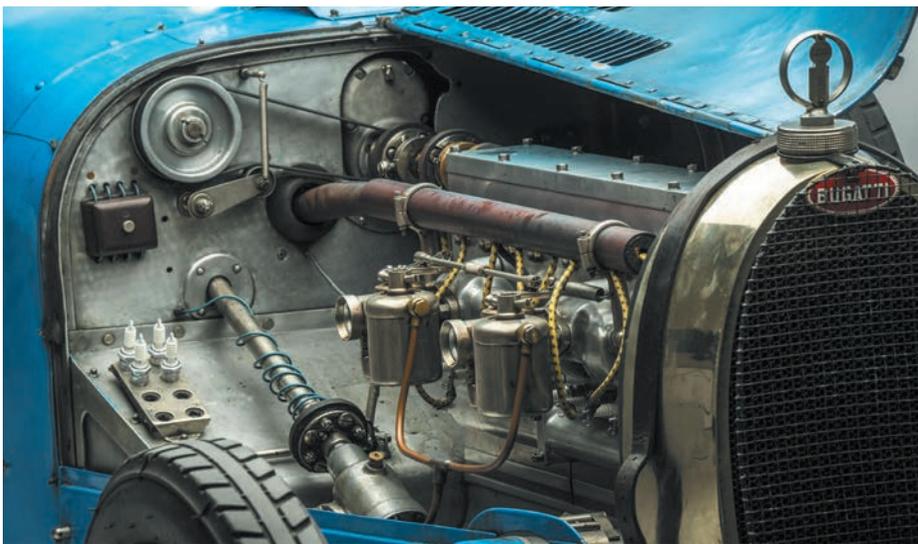
4451 Home Lurani © Pierre-Yves Laugier



Chiabetti Crosti Mille Miglia 1928,  
Voiture qui pourrait être 4451  
Car that could be 4451  
© Pierre-Yves Laugier

Il ne peut s'agir d'un châssis de Type 35A dont la fabrication était déjà arrêtée en mars 1927, ni d'un châssis pour voiture à compresseur car il ne comporte pas de trace de perçage pour une position reculée du boîtier de direction. Un perçage a été effectué sur le tablier pour le support d'une seconde roue de secours coté pilote et l'on distingue la trace de l'attache de la sangle en cuir en position haute, au travers de la carrosserie. Ces éléments indiquent que le véhicule a pris part à l'une des rares courses nécessitant deux roues de secours : dans ce >>>

*1925, on a 1927 Type 35 chassis without supercharger. It cannot be a Type 35A chassis, the production of which ceased in March 1927, or a chassis for a car with supercharger, as it has no trace of holes for a steering box set further back. A hole was made in the bulkhead for the support for a second spare wheel on the driver's side and there are signs of the attachment for the leather strap, high up on the body. These elements suggest that the vehicle took part in >>>*



>>>domaine la Targa Florio et les Mille Miglia sont, en Italie, les plus emblématiques.

Nos investigations n'ont pas permis de trouver de Type 35 sans compresseur engagée par un pilote amateur italien dans la prestigieuse Targa mais, aux Mille Miglia 1928, nous trouvons trace d'un équipage Chiabberti-Crosti, au volant d'une Bugatti Grand Prix qui pourrait correspondre à notre voiture. Aucune confirmation n'est possible à ce jour, mais la voiture présentée à la vente réserve encore de belles découvertes historiques.

Notons également que le châssis 4491 a appartenu en juillet 1928 à Ottavio Schermi, pilote de Catane qui avait participé à la Coupe de Syracuse le 27 mai. L'année suivante il a participé au Tour de Sicile sur Alfa Romeo tandis qu'une de ses connaissances, un dénommé Spampinato de Syracuse, a engagé une Type 35 équipée d'ailes, assez similaire à notre voiture. Il est possible que, déjà en 1928, la carte grise de 4491 ait été utilisée sur 4451, mais sans preuve formelle.

### **Jeunesse sicilienne**

La dernière pièce du puzzle qui peut nous mettre sur la voie de l'histoire de cette voiture est la découverte sur le couvercle de la boîte à cames et sur le bouchon de réservoir d'un nom qui, bien qu'en partie effacé, laisse lire sans doute possible : « Guglielmo Costanzo ». Ce nom est celui du propriétaire du véhicule, avec la carte grise 4491 en 1934. Guglielmo Costanzo achète la voiture le 28 juin 1934. Elle provient d'un avocat de Catane nommé Antonio Garozzo qui l'a acquise de Syracuse en septembre 1932. Costanzo figure en 1928 sur la liste des licences internationales de pilotes, à son adresse du 164 rue de la Liberté, à Catane. A partir de là, au plus tard, nous pouvons penser que la Bugatti 4451 utilise les papiers de 4491, après le reconditionnement du véhicule par ce >>>

>>>*one of the rare races that required a second spare wheel. Of these, the Targa Florio and the Mille Miglia are, in Italy, the most well known.*

*We have not been able to find a Type 35 without supercharger that was entered by an amateur Italian driver in the prestigious Targa Florio, but in the 1928 Mille Miglia, we found evidence of a team, Chiabberti-Crosti, at the wheel of a Bugatti Grand Prix which could be our car. We have not been able to confirm this yet, but there are no doubt all kinds of wonderful historical discoveries yet to be made about the car presented in the sale.*

*We must note that in July 1928, chassis 4491 belonged to Ottavio Schermi, a driver from Catania, who took part in the Syracuse Cup on 27 May. The following year, he participated in the Tour of Sicily in an Alfa Romeo, while one of his acquaintances, a man named Spampinato de Syracuse, entered a Type 35 with wings, quite similar to our car. It is possible that, by 1928, the registration document for 4491 was already being used for 4451, but we have no proof of this.*

### **A Sicilian youth**

*The last part of the puzzle that helped us piece together the history of this car, was the discovery on the cover of the cam box and on the petrol cap, of a name that, although partially erased, appears to spell «Guglielmo Costanzo». This is the name of an owner of the vehicle, who held registration papers for chassis 4491, in 1934. Guglielmo Costanzo bought the car on 28 June 1934, from a lawyer from Catania called Antonio Garozzo, who had, in turn, bought it from Syracuse in September 1932. Costanzo >>>*

>>> garagiste. Dans son courrier de 2006, Corrado Cupellini confirme que Costanzo était bien un garagiste sicilien. Cette information est importante car elle indique une certaine notoriété du personnage, suffisante en tout cas pour que Cupellini le signale et le rattache à l'histoire de la voiture. Deux mois après avoir immatriculé le véhicule sans doute restauré, Costanzo le cède à deux amateurs de Catane nommés Antonio Lombardo et Salvatore Scuderi, avant que la Bugatti ne quitte la Sicile pour la région de Cosenza, au Nord de l'Italie. La Bugatti passera la guerre dans la région de Crotone. Puis elle se retrouvera à Catanzaro en 1958 avant son achat par les frères Venturi de Rome, à qui l'histoire sicilienne du véhicule avait été rapportée.

### ***Découverte romaine***

La voiture se retrouve ainsi dans les années 1950 au sein de la collection des frères Venturi qui, à Rome, renferme des trésors automobiles dont une autre Bugatti, une Type 37 en état d'origine (châssis 37240) qui rejoindra bientôt, en compagnie de la Type 35, le garage du comte Giovanni Lurani, ami et associé du découvreur Corrado Cupellini.

L'historien Francesco Guasti nous confie : « Franco Venturi était un collectionneur romain renommé qui possédait entre autres l'Alfa Romeo Monza ex-Nuvolari. Il avait un frère du nom de Fernando qui lui survécut et qui partageait sa passion pour les belles voitures. Parmi les documents que nous avons pu consulter relatifs à leurs véhicules, il se trouvait les papiers d'immatriculation de 4491 dans la province de Catanzaro, en Calabre ».

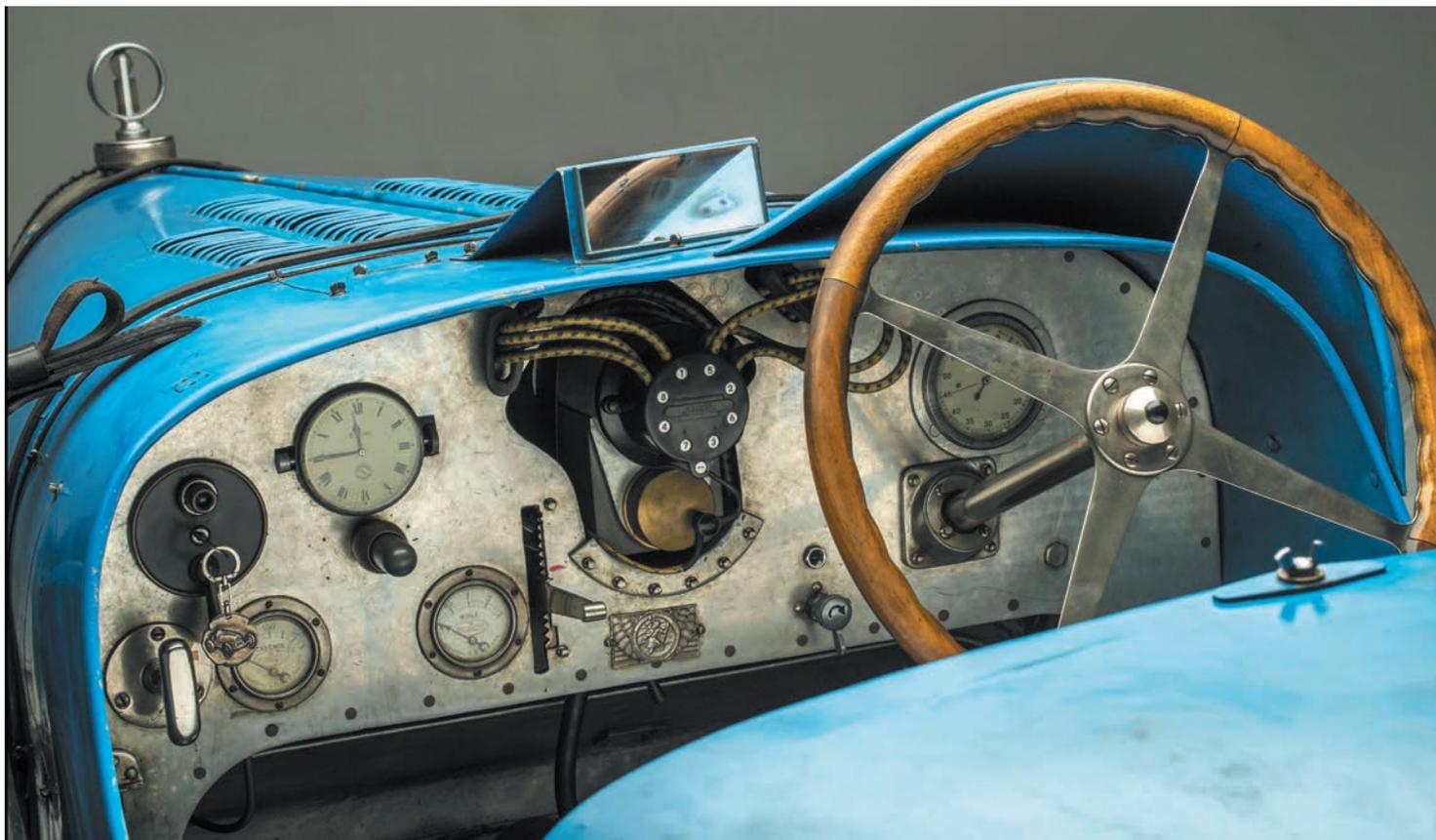
La Bugatti y était enregistrée en mars 1941 au nom de Francesco Solanda, à Crotone, avant d'être acquise en septembre 1958 par Giuseppe Viraldi, à Catanzaro. Peu de temps après, la voiture est>>>

>>> *appears in 1928 on the list of licences of international drivers, at the address 164 rue de la Liberté, in Catania. From that point, at the latest, we can assume that the Bugatti 4451 used the papers of 4491, following restoration of the vehicle by this mechanic. In correspondence in 2006, Corrado Cupellini confirmed that Costanzo was indeed a Sicilian mechanic. This information is important as it shows that he was a sufficiently well-known figure for Cupellini to note it and relate him to the history of the car. Two months after registering the restored vehicle, Costanzo sold it to two Catanian enthusiasts called Antonio Lombardo and Salvatore Scuderi, before the Bugatti left Sicily for the region of Cosenza in the north of Italy. The Bugatti spent the war years in the region of Crotone. It was found in 1958 in Catanzaro and was bought by the Venturi brothers from Rome, who had been told about the Sicilian history of the vehicle.*

### ***Roman discovery***

*And so during the 1950s, the car found itself in the collection of the Venturi brothers in Rome. The collection housed other automobile treasures including another Bugatti, this one a Type 37 in original condition (chassis 37240). This car and the Type 35 then joined the garage of Count Giovanni Lurani, the friend and associate of Corrado Cupellini.*

*The historian Francesco Guasti tells us: « Franco Venturi was a renowned Roman collector who owned, amongst others, the ex-Nuvolari Alfa Romeo Monza. He had a brother called Fernando who survived him and who shared his passion for beautiful motor cars. In the>>>*



>>> entrée dans la collection Venturi, à Rome. Le 14 septembre 1967, elle est vendue à Corrado Cupellini. Celui-ci a mis la voiture en annonce dans Motor Sport de mai 1968 : « Bugatti Grand Prix Type 35. Châssis 4491. Moteur 25. Etat concours. \$ 9 500. Corrado Cupellini, Mazzini 30, Bergamo, Italy. »

En 2006 Cupellini écrit : « J'ai acheté cette voiture avec mon ami Lurani à la collection Venturi de Rome. Venturi m'avait confié que la voiture venait de Sicile. Nous l'avons utilisée pendant quelque temps et je l'ai vendue au pilote Suisse Joseph Siffert qui m'a dit l'avoir donnée à son sponsor Rob Walker. »

Nous avons pu retrouver la facture à en-tête du garage de Joseph Siffert à Belfaux, datée du 13 août 1968 et qui indique de la main de Cupellini : « Reçu la somme de 13.000 SFR, en règlement du véhicule consigné chez Mr Freddy STREIN. » Celui-ci était un opticien bernois, ami de Jo Siffert, qui courait sur Cooper Maserati. Au décès de Rob Walker, la voiture a été vendue aux enchères en mars 1975 par Christie's, à Genève. Le catalogue mentionne une restauration par le mécanicien du comte Lurani. La voiture est alors acquise par le collectionneur hollandais Tom Meijer, de Wassenaar, avant d'être cédée au propriétaire actuel en 1985.

### **Histoire de chance et de survie**

L'Italie fut bonne cliente de l'usine Bugatti dans la période 1920-1930, avant que la politique nationale ne conduise à la fermeture des frontières. Les Bugatti Grand Prix livrées de 1924 à 1930 avaient été engagées en course, dans les nombreuses épreuves que le pays organisait jusqu'en Sicile : la mythique Targa Florio, mais aussi le circuit de Mugello, la Coppa Etna, le Mont Cenis, La Madanella, la Coppa Montenero, La Coppa Perugia, le circuit del Garda... et les Mille Miglia !

Près de 100 Bugatti Grand Prix ont été livrées neuves en Italie entre

>>> *documents we have been able to study relating to their vehicles, were registration papers for 4491 in the province of Catanzaro, in Calabria».*

*The Bugatti was registered there in March 1941 in the name of Francesco Solanda, in Crotona, before being acquired by Giuseppe Viraldi, from Catanzaro, in September 1958. Shortly afterwards, the car joined the Venturi collection in Rome. On 14 September 1967, it was sold to Corrado Cupellini.*

*Cupellini advertised the car in MotorSport in May 1968: «Bugatti Grand Prix Type 35, Chassis 4491. Engine 25. Concours condition. \$ 9,500. Corrado Cupellini, Mazzini 30, Bergamo, Italy.»*

*In 2006 Cupellini wrote: «I bought this car with my friend Lurani from the Venturi Collection in Rome. Venturi told me that the car came from Sicily. We used it for a while and then I sold it to the Swiss driver Joseph Siffert who told me he gave it to his sponsor Rob Walker.»*

*We have been able to trace the invoice from Joseph Siffert's garage in Belfaux, dated 13 August 1968, signed by Cupellini : «Received, the sum of 13.000 SFR, in payment for the vehicle, consigned to Mr Freddy STREIN.» Strein was an optician from Bern and a friend of Jo Siffert, who raced a Cooper Maserati.*

*When Rob Walker died, the car was sold at auction in March 1975 by Christie's in Geneva. The catalogue mentions a restoration by the mechanic of Count Lurani. The car was bought by the Dutch collector, Tom Meijer, from Wassenaar, before being bought by the current owner in 1985.*

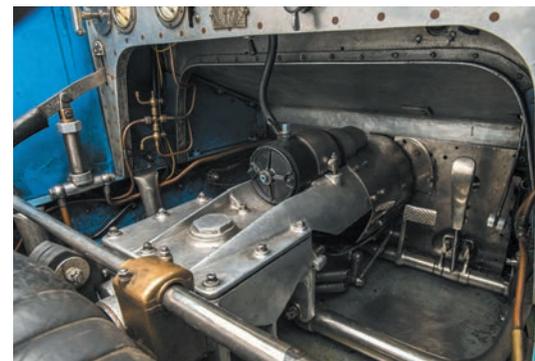
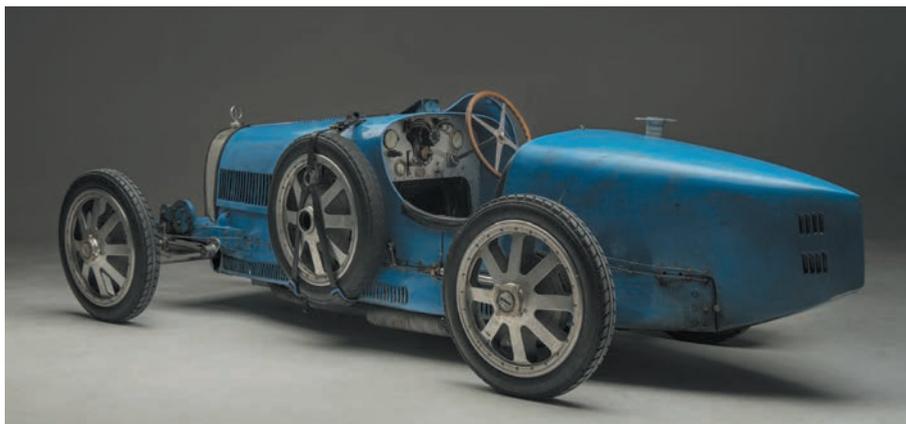




fin 1924 et 1930. Le constat des survivantes est terrible : moins de 10 voitures ont survécu ! La difficulté des courses et le manque de pièces, dû sans doute à l'isolement économique du pays après 1931, sont les causes de cette hécatombe. Parmi les quelque 15 exemplaires de Type 35 livrés, seuls 4451 et 4698 ont survécu, et une seule type 35A sur les 14 vendues. Sur 15 Bugatti Grand Prix à compresseur Type 35 B/C exportées en Italie, deux seulement sont actuellement conservés en collection. Des 50 exemplaires de Type 37 et 37A vendus en Italie, seule une voiture sans compresseur (qui fut aussi préservée dans la collection Venturi, châssis 37240) et deux Type 37A sont parvenus jusqu'à nous. Dès le début des années 1930, certaines Bugatti Grand Prix ont vu leur mécanique remplacée par une motorisation Fiat ou Maserati... Elles seront utilisées jusqu'à ce qu'elles cèdent définitivement et finissent à la casse. Les « chasseurs » américains de Bugatti, dans les années >>>

### *A story of chance and survival*

*Italy was a good customer for the Bugatti factory during the period 1920 – 1930, before the politics of the country led to the closing of borders. The Bugatti Grand Prix cars delivered between 1924 and 1930 took part in races and numerous events held around the country as far as Sicily. In addition to the mythical Targa Florio, these events included the Mugello circuit, the Coppa Etna, Mont Cenis, Madanella, the Coppa Montenero, the Coppa Perugia, the circuit del Garda... and the Mille Miglia! Almost 100 Bugatti Grand Prix were delivered new in Italy between the end of 1924 and 1930. The survival rate is terrible: less than 10 cars survived! The difficulty of the races and the lack of spare parts, no doubt due to the country's isolation after 1931, all >>>*



>>>1950, ne semblent pas avoir eu de contacts italiens efficaces pour découvrir et sauver ces belles classiques.

### ***En conclusion***

Cette Bugatti Grand Prix restée dans sa configuration de 1925 a passé la plus grande partie de son existence entre la Sicile et les trois provinces du talon de la botte italienne : Cosenza, Crotona et Catanzaro.

Nous pouvons supposer qu'une utilisation intense en course dans les premières années et sans doute un accident sérieux ont motivé un remontage sur un châssis neuf fourni par Bugatti en 1927, avant que la voiture ne poursuive sa carrière sportive pour parvenir jusqu'à nous, encore équipée de la majorité des pièces de sa période de fabrication (1925).

Cette Bugatti châssis 4451 est une survivante. Toutes les éléments

*>>>contributed to this massacre. Of around 15 examples of the Type 35 delivered, just 4451 and 4698 have survived, and only one Type 35A of 14 sold. Of 15 supercharged Bugatti Grand Prix Type 35 B/C exported to Italy, only two are currently conserved in collections. Of the 50 Type 37 and 37A examples sold in Italy, just one car, without supercharger, (which was also part of the Venturi collection: chassis 37240), and two Type 37A have survived. At the start of the 1930s, certain Bugatti Grand Prix had their engines replaced with Fiat or Maserati engines... and were used until they finally gave up, and were then scrapped. During the 1950s, the American Bugatti 'hunters' didn't appear to have good contacts in Italy and were unable to find and save these beautiful machines.*

historiques et les détails observés sur sa carrosserie nous porte à croire qu'il s'agit bien de la voiture engagée aux Mille Miglia par l'équipage Chiabberti-Crosti en 1928. Il est également évident qu'elle a participé à de nombreuses courses en Sicile et dans le sud de l'Italie. Elle a dû subir quelques opérations afin de pouvoir traverser les années d'avant-guerre en état de marche et se trouver préservée. Si son histoire jusqu'à 1934 fut sans doute mouvementée et encore un peu mystérieuse, son parcours depuis son arrivée à Catanzaro en 1941 est moins floue et ne montre que deux ou trois propriétaires avant sa découverte au sein de la collection romaine des frères Venturi.

Si nous avons croisé cette voiture dans les rues de Catane ou de Catanzaro dans les années d'après-guerre, nul doute que nous l'aurions désirée et suivie pour tenter de la conquérir. L'opportunité se présente aujourd'hui, et la belle qui n'a pas pris une ride est en parfait état de fonctionnement, entretenue depuis plus de 30 ans par un propriétaire amoureux et prévenant.

Pierre-Yves Laugier



### ***In conclusion***

*This Bugatti Grand Prix, in its 1925 configuration, spent the greatest part of its life between Sicily and the three provinces making up the heel of Italy: Cosenza, Crotone and Catanzaro.*

*We can assume that intensive use in competition during its early years, and probably a serious accident, led to the car being given a new chassis supplied by Bugatti in 1927. The car then continued its sporting career and is today still equipped with most of the parts from the period it was built (1925).*

*This Bugatti chassis 4451 is a survivor. All the historical elements and details that can be seen on the coachwork lead us to believe that it is the car that took part in the 1928 Mille Miglia driven by the team Chiabberti-Crosti. It is also clear that it participated in numerous races in Sicily and the south of Italy. It must have undergone a few operations to have driven through the pre-war years in preserved, running condition. Although its history up to 1934 was certainly eventful and remains rather mysterious, its journey since it arrived in Catanzaro in 1941 is clearer, with just two or three owners before it was discovered in the Roman collection of the Venturi brothers.*

*If we had seen this car in the streets of Catania or Catanzaro in the post-war years, we would have wanted to follow it and possess it. The opportunity to do that has arisen today, and this beautiful, ageless machine is in perfect working condition, having been looked after for more than 30 years by a loving and thoughtful owner.*

*Pierre-Yves Laugier*

## 1990 CITROËN 2CV6 SPECIAL

Carte grise française

*French title*

Châssis

n° VF7AZKA00KA369831

Moteur n° 0909537198

- 4879 km d'origine
- 1<sup>ère</sup> main
- Strict état d'origine
- *4,879 km from new*
- *One owner from new*
- *Strict original condition*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Tombée des chaînes le 27 juillet 1990, la dernière 2 cv concluait une production de près de 42 ans de cette automobile devenue mythique. Le modèle présenté fait partie des derniers exemplaires produits et s'avère exceptionnel à plus d'un titre. Il fut en effet acheté neuf le 18 mai 1990 par la société de son actuel propriétaire auprès de la concession Citroën de Ramonville St Agne, à côté de Toulouse ; il s'agit donc d'une première main. Elle n'affiche, de plus, que 4 879 km d'origine et se présente en strict état d'origine. Elle n'a que peu roulé ces dernières années mais fonctionne de manière satisfaisante. Disposant de tous ses carnets dans leur pochette d'origine, et de ses accessoires tels que la protection de calandre pour le froid ou encore sa cale en bois, cette version spécial n'a jamais été repeinte et arbore toujours sa teinte crème. Se glisser dans l'habitacle tendu de tissu gris est un véritable plaisir, tout d'abord olfactif, l'odeur d'une 2 cv étant inimitable, et ensuite sensoriel, tant les commandes sont douces et précises... comme une voiture neuve ! Cette automobile satisfera ainsi l'amateur qui souhaite retrouver la sensation que l'on pouvait ressentir en sortant d'une concession Citroën en 1990 au volant d'une des dernières 2 cv.



*Manufactured on 27 July 1990, the last 2 cv concluded almost 42 years of production for this legendary automobile. This particular model is one of the last examples produced and is exceptional for more than one reason. It was purchased on 18 May 1990 at the Citroën dealership in Ramonville St Agne near Toulouse by the company of its current owner; it is therefore a first-hand car. It has only 4,879 km from new on the clock and is presented in a strict original condition. It hasn't been driven much in recent years but is in satisfying working condition. It comes with all manuals in their original pouch and all accessories such as radiator grill protection for the cold or even its wooden block, this special version was never repainted and still features its crème color. To slip into the interior, stretched with grey fabric, is a real pleasure with its incomparable smell and its smooth and precise controls... like a new car! This vehicle will give great satisfaction to the enthusiast who wishes to rediscover the sensation that one could feel when leaving a Citroën dealership in 1990 behind the wheel of one of the last 2 cv.*



## 1968 AUSTIN MINI MOKE MK II

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

M-ABIL-1135626A

Moteur n° 8AN-U-H914

- Française d'origine
- Restauration complète
- Version 4 places
- *Originally French*
- *Full restoration*
- *4-seater version*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve

*No reserve*

L'histoire de la Mini Moke est celle d'un projet militaire sans suite qui a donné naissance à l'une des plus formidables voitures de loisir. En août 1964 sort la Mini Moke équipée de la mécanique de la Mini de série mais la finition est des plus spartiates. La MK II apparaît en 1967, apportant quelques améliorations à la première version. L'exemplaire que nous présentons est une de ces versions MK II. Chose peu courante, il a été livré neuf par l'importateur de la marque à Vitrolles à un architecte de Nîmes. C'est auprès d'un ami de ce dernier que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition il y a quelques années, nous confirmant qu'il s'agit bien d'une troisième main. Elle a depuis bénéficié d'une remise en état complète de la carrosserie, de la mécanique, ainsi que de la sellerie. La capote, refaite également, devra bénéficier de quelques finitions, et les protections latérales sont également présentes. Il s'agit d'une intéressante version 4 places qui a été équipée de ceintures de sécurité. Un essai a permis de constater que l'auto est agréable à conduire, et fonctionne bien. Ludique, avec un historique limpide et ayant bénéficié de nombreux travaux, cette Moke est donc prête à conduire son prochain propriétaire à la plage, en famille ou entre amis !



*Initially, the Mini Moke was a discontinued military project which gave birth to one of the most amazing recreational cars. The Mini Moke was launched in August 1964, fitted with the Mini-series mechanics but with a more frugal finish. The MK II was released in 1967 and includes few improvements from the first version. The car we are offering is one of these MK II versions. Quite unusual, it was delivered new by the importer of the brand in Vitrolles to an architect in Nîmes. It's with a friend of the latter that the current owner acquired it few years ago, who has confirmed that it is indeed a 3 owners from new car. It has since then undergone a complete restoration of the bodywork, the mechanics and the upholstery as well. The soft top, also redone, will need some finish touches carried out; side protection panels are also present. This car is a very interesting 4-seater version which has been fitted with seat belts. A test drive showed that the car is nice to drive and in good working condition. Playful, with a clear history and having undertaken a lot of work, this Moke is ready to drive its next owner to the beach, with family or friends!*



## 1951 SIMCA 8 SPORT CABRIOLET

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 898621

- Dessin d'une grande élégance
- Accessoires mécaniques intéressants
- Patine homogène

- *Highly elegant design*
- *Interesting mechanical accessories*
- *Smooth patina*

45.000 - 60.000 €

L'histoire des Simca-Sport débute au Salon de Paris 1948, lorsque Simca expose un élégant prototype carrossé par Pininfarina à la demande de la marque. Emballé par cette voiture, Henri Pigozzi, bouillonnant patron de Simca, décide de la commercialiser et en confie la fabrication à Facel Metallon. L'année suivante, elle est de retour au Salon sous les formes coupé et cabriolet, sur le soubassement de l'Aronde et avec l'appellation Simca-Sport. Ce sont des voitures d'une grande élégance, qui ne manquent pas de rappeler les Cisitalia de la même époque.

La Simca 8 Sport que nous présentons est une désirable version cabriolet qui aurait été vendue neuve au Portugal. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition il y a cinq ans auprès d'un collectionneur Allemand. Ayant bénéficié d'une restauration ancienne, la peinture, d'une élégante teinte bleu marine affiche quelques petites imperfections. La sellerie est en bon état, tout comme la capote. La mécanique est dotée d'une intéressante tubulure d'admission à double carburateurs et d'un carter d'huile en aluminium accessoire. Un essai a permis de constater un fonctionnement satisfaisant. D'une rare élégance, cette automobile de carrossier à l'avantage d'allier rareté, facilité d'utilisation et fiabilité.



*The Simca-Sport story begins at the Paris Motor Show in 1948, when Simca exhibits an elegant Pininfarina designed prototype, as requested by the brand. Enthusiastic by this car, the boss of Simca, Henri Pigozzi, decides to commercialize it and entrusts Facel Metallon to craft it. It returns to the exhibition the following year in coupe and convertible versions, with the Aronde substructure and the name Simca-Sport. These highly elegant cars remind us of the Cisitalia cars of the same era.*

*The Simca 8 Sport we are offering is a desirable convertible version which was sold new in Portugal. Its current owner acquired it from a German collector five years ago. Having undergone a restoration a while ago, the elegant blue paint displays some minor imperfections. The upholstery and convertible top are in good condition. The engine is equipped with an interesting dual carburettor intake manifold and an optional aluminium oil sump. A test drive has confirmed that the car is in satisfying working condition. This coachbuilder's automobile with rare elegance has the advantage of combining rarity, ease of use and reliability.*



## 1974 INNOCENTI COOPER I300

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

B39 / 7 562953

- Tout le charme italien dans une Mini
- Icône automobile au fort capital sympathie
- Une petite bombe !!!
- *Italian charm in a Mini*
- *Iconic design*
- *A pocket rocket!!!*

12.000 - 18.000 €

Sans réserve

*No reserve*

La voiture de la vente est une attrayante Leyland Innocenti Cooper I300 de décembre 1974. Son propriétaire, collectionneur de longue date, fit l'acquisition de cette Innocenti en 2011. Dans un état général satisfaisant, elle arbore une agréable patine, liée à une ancienne restauration complète probablement achevée au début des années 2000. Sa couleur extérieure « chocolat », associée à un toit blanc lui sied parfaitement et sa sellerie et moquettes de couleur biscuit rendent l'intérieur lumineux et chic. Les compteurs aux inscriptions italiennes et le volant Astrali donnent une touche de sportivité supplémentaire à cette bombinette équipée de jantes type Minilite. Depuis son acquisition des travaux ont été réalisés. Le moteur a ainsi été entièrement refait en 2011 par le spécialiste Mini situé à Ivry sur Seine : Parismini. Le montant cette intervention qui s'élève à plus de 6500 € comprend aussi notamment la révision de la boîte de vitesse, le remplacement des pneus et de la crémaillère. Plus récemment, les amortisseurs et l'alternateur ont été remplacés. La voiture n'a parcouru qu'un peu plus de 2 000 km depuis cette réfection moteur. Un dossier de factures accompagne cette petite icône de l'automobile. Ne ratez pas ce mini bolide qui vous procurera un maximum de plaisir.



*The car on sale is an attractive Leyland Innocenti Cooper I300 from December 1974. Its owner, a longtime collector, acquired this Innocenti in 2011. In a satisfactory general condition, it has a nice patina, as it has had a comprehensive restoration long time ago, probably completed in the early 2000s. Its exterior color of «chocolate», combined with a white roof suits it perfectly well and its biscuit color upholstery with matching carpets make the interior bright and chic. The counters with the Italian inscriptions and the Astrali steering wheel give a touch of sportiness to this little pocket rocket, shod with Minilite type rims. Since its acquisition some more works has been carried out. The engine was completely redone in 2011 by the Mini specialist in Ivry sur Seine, Parismini. The cost of this intervention amounted to more than 6,500 €, and included also the servicing of the gearbox, the replacement of tires and of the steering rack. More recently, the shock absorbers and alternator have been replaced too. The car has covered a tad over 2,000 km since this engine repair. An invoice folder comes with this iconic automobile. Do not miss out on this mini-car, one that can give you maximum pleasure.*



## 1995 ROVER MINI CABRIOLET USINE

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

SAXXNNBYNBD110297

- Très rare cabriolet usine
- Première main !
- Entretien suivi
- *Very rare factory convertible*
- *One owner from new!*
- *Carefully maintained*

18.000 - 26.000 €

Sans réserve

*No reserve*

En 1994, après le rachat de Rover par BMW, il fut décidé de construire une petite série de Mini cabriolet à l'usine afin de rejuvenir la marque. Ils étaient notamment reconnaissables par leurs pare-chocs et bas de caisse englobants. Seuls 75 exemplaires auraient été livrés neufs en France.

Le modèle présenté est donc un vrai cabriolet d'usine acheté neuf et immatriculé en novembre 1995 par son actuelle propriétaire, ce qui en fait une première main. Ce ravissant petit cabriolet totalise aujourd'hui moins de 82 000 km. La carrosserie, de teinte vert sombre avec liserés or est en bon état. L'élégant habitacle est tendu de cuir beige, bien conservé et la capote de toile grise a été remplacée. En 2013, les freins arrière ont été refaits et les rotules remplacées. L'embrayage a été changé et la boîte de vitesse remise en état en 2015 alors que la voiture avait 78 000 km. Quatre amortisseurs neufs ont été montés en 2017. Ce cabriolet est une rareté, à la fois moderne et au look délicieusement rétro. Il ravira ses occupants aussi bien lors de promenades citadines que balnéaires.



*In 1994, after the acquisition of Rover by BMW, it was decided that a limited series of Mini convertibles should be produced by the factory in order to rejuvenate the brand. They were particularly recognizable by their specific bumpers. Only 75 units were delivered new to France. The model on offer is a genuine factory convertible, bought new and registered in November 1995 by its current owner, which makes the car a firsthand. This charming little cabriolet has now done less than 82,000 km. The body, in a dark green color with gold edging, is in good condition. The elegant interior is in beige leather, and it is well preserved. The grey canvas top has been replaced. In 2013, the rear brakes were refurbished and the ball joints replaced. The clutch was changed and the gearbox serviced in 2015 when the car had 78,000 km on the clock. Four new shock absorbers were fitted in 2017. This cabriolet is a rarity, both modern and delightfully retro. It will delight its new owner for city or beach drives.*



## 1955 ASTON MARTIN DB 2/4 MK I COUPÉ PAR MULLINER

Carte grise française

*French title*

Châssis n° LML/587

Moteur n° VB6G/50/353

- Rare DB 2/4 française d'origine
- Saine et facile à restaurer
- Utilisation mixte loisirs et compétition
- *Rare DB 2/4 of French origin*
- *Sound and easy to restore*
- *Competition or leisure use*

170.000 - 200.000 €

La DB 2 légua à Aston Martin une toute nouvelle image empreinte de modernité et de performance et fut succédé en 1953 par la DB 2/4, véritable coach sportif à quatre places à l'empattement allongé. Seulement 566 exemplaires de la MkI furent construits tous modèles de carrosserie confondus.

La voiture présentée a été vendue neuve à un français résidant au Maroc, M. Jean Louis Conchon comme le précise la fiche d'usine Aston Martin. La voiture fut livrée avec le moteur 3 litre, sans chauffage, avec des amortisseurs renforcés à cause de l'utilisation sévère sur les routes marocaines, des aiguilles de carburateur spéciales et des tambours de freins arrière « Alfin » en aluminium plus performants. Elle était alors peinte en bleu brume (Blue haze) et l'intérieur tendu de cuir Connolly Vaumol (ref: 3830) gris clair à passepoils bleu et tapis de laine Wilton gris. Elle devint ensuite la propriété d'un militaire américain de l'US Air Force, John Moore. Il est probable que ce dernier l'ait emporté avec ses bagages en 1962 car l'intérieur, qui est maintenant en vinyle noir, ressemble à s'y méprendre à ceux que les selliers de l'ouest des Etats Unis façonnaient pour des voitures ayant souffert du soleil et de la chaleur dans les années 70, alors que ces « Exotic cars », si>>>

*The DB 2 rewarded Aston Martin with a new image, one of modernity and performance, and was succeeded by the DB 2/4 in 1953. This was a sporty, long wheelbase 4-seater car. Just 566 examples of the MkI were built, all bodies combined.*

*The car on offer was sold new to a French resident living in Morocco: M. Jean Louis Conchon, as recorded on the Aston Martin factory sheet. The car was delivered with the 3-litre engine, unheated, and with reinforced shock absorbers to cope with the tough Moroccan roads. It also had special carburettor jets and more powerful aluminium «alfin» drum brakes at the rear. It was painted Blue haze with 'Vaumol' (ref 3830) Connolly leather, light grey with blue piping and grey Wilton wool carpets. The car then became the property of a member of the US Air Force, John Moore. It is likely that Moore took the car and its luggage, in 1962, as the black vinyl interior it now has, resembles that fitted by upholsterers on the west coast of the US. This was used for cars that had suffered from too much sun and heat during the 1970s. It appeared on exotic cars that found>>>*







>>> présentes sur le nouveau continent depuis leur sortie, ne valaient plus cher et le budget alloué par les amateurs ne permettait pas de les regarnir comme à l'origine de cuir Connolly de premier choix. C'est une hypothèse car nous ne savons rien de plus sur l'histoire de cette voiture sinon que le propriétaire actuel la possède depuis 2015 et il a fait une révision moteur et fait refaire les freins. L'auto roule bien, le moteur est vif, mais le train avant nécessite un réglage et les amortisseurs une purge d'huile de ricin. L'ensemble est très sain et est un excellent investissement et un amateur de la marque saura facilement lui redonner son lustre d'antan. C'est une voiture rapide et fiable, invitée dans toutes les compétitions historiques sur circuit ou sur route, des Mille Miles au Tour de France Auto.

>>> *themselves in the US, worth less than when new. Because of their decreased value, the budget for re-upholstery didn't stretch to anything as exclusive as the Connolly leather used originally. This is only a hypothesis, as we no little about the history of this car except that the current owner has owned it since 2015 and has had work done to the brakes and the engine. The car drives well, the engine is full of life, but the front axle requires adjustment and the shock absorbers need castor oil drain. The overall car is very sound and would make an excellent investment. A marque enthusiast could easily return the car to its former glory. This is a fast and reliable car, welcome at all historic events for both road and track, from the Mille Miglia to Tour Auto.*

## 1997 PORSCHE 993 CARRERA 2S

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

WPOZZZ99ZVS313303

- Une des 993 les plus désirables
- Carnet d'entretien et documents d'origine
- Nombreuses options, superbe
- *One of the most desirable 993s*
- *Service logbook and original documents*
- *Numerous options, in superb condition*

80.000 - 100.000 €

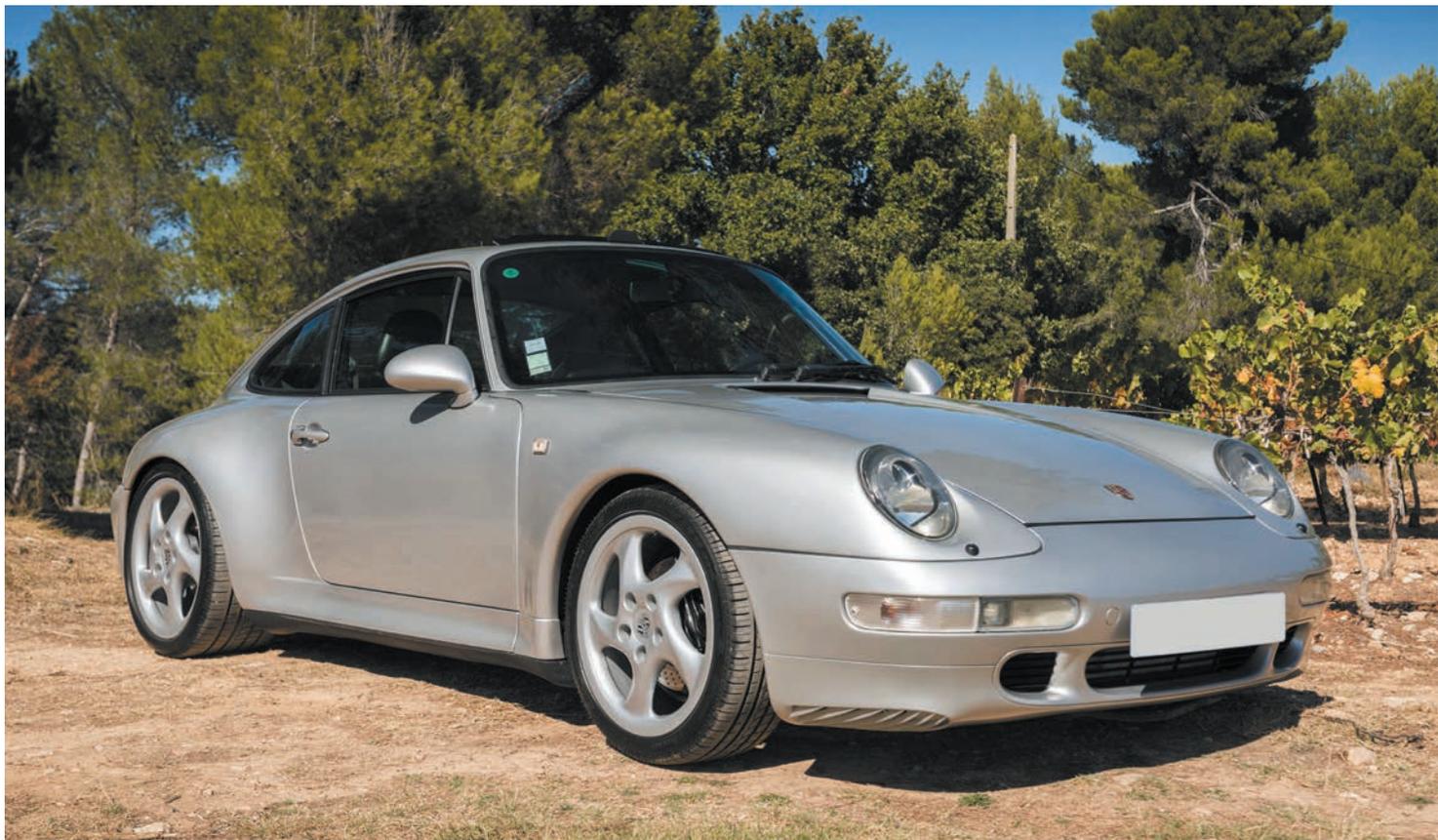
La génération 964 avait apporté bon nombre d'améliorations à la 911 originelle mais Porsche se devait d'aller encore plus loin pour pérenniser la légende. Ce fut chose faite avec la génération 993, encore considérée aujourd'hui comme la meilleure jamais produite. La nouvelle 911 fut révélée à la presse en août 1993 et présentée officiellement au public au Salon de Francfort, un mois plus tard. En 1996, Porsche lance la 993 Carrera S.

Cette 993 Carrera S a été achetée neuve en Allemagne par son premier propriétaire qui la conservera un an. Elle passe ensuite entre les mains d'un collectionneur français jusqu'en 2015, date à laquelle elle est acquise par l'actuel propriétaire. Elle dispose de son carnet d'entretien à jour de factures. Elle a bénéficié d'une très grosse révision il y a 1 000 km avec remplacement, entre autres, du double allumeur. Elle dispose d'intéressantes options comme les sièges sport avec coque, du toit ouvrant, des sièges chauffants, du Sound System Nokia et d'un régulateur de vitesse. Toutes ses étiquettes sont d'origine. Cette 2S a aujourd'hui 103 000 km, elle a toujours été très suivie et entretenue et est prête à reprendre la route entre les mains d'un nouveau passionné.



*The 964 generation saw many improvements to the original 911, but Porsche needed to go even further to perpetuate the legend. This was done with the 993 generation, still considered today as the best ever produced. The new 911 was revealed to the press in August 1993, and was eventually presented to the public at the Frankfurt Motor Show a month later. In 1996, Porsche launched the 993 Carrera S.*

*This 993 Carrera S was bought new in Germany by its first owner who kept it for a year. It was then owned by a French collector until 2015, when it was acquired by the current owner. It comes with its up-to-date service logbook. The car has benefited from a very extensive service some 1,000 km ago, including the replacement of the twin ignition distributor. It features interesting options such as heated sports seats, sunroof, a Nokia Sound System and cruise control. All the labels are original. The odometer of the car shows 103,000 km. It has always been very closely followed-up and maintained and is ready to take to the road again, in the hands of a new enthusiast.*



## 1971 PORSCHE 914/6

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 9140430516

- Version 6 cylindres très recherchée
- Depuis plus de 16 ans dans les mêmes mains
- Comportement routier très plaisant
- *Sought after 6-cylinder version*
- *In the same ownership for more than 16 years*
- *Pleasant road handling*

50.000 - 70.000 €

La Porsche 914 voit le jour en 1969 et est le fruit de la collaboration entre Porsche et Volkswagen. L'exemplaire que nous vous présentons est la version la plus recherchée, équipée du 6 cylindres Porsche. Mis en circulation le 12 février 1971, il fait le bonheur de son actuel propriétaire depuis plus de 16 ans et n'a connu que 2 propriétaires en 23 ans. Depuis son achat en 2001, ce dernier s'est occupé avec soin de sa 914/6. Le dossier qui l'accompagne fait en effet état de nombreux travaux de restauration et de maintenance. L'entretien courant fut réalisé par les Établissements Almeras Frères, ainsi furent entre autres remplacés les quatre amortisseurs, les quatre disques, les flexibles de freins arrière, l'embrayage, le volant moteur, le démarreur et les roulements de toutes les roues. Restaurée dans le passé, la voiture vient tout juste de bénéficier d'une peinture neuve réalisée par un professionnel. De nombreuses photos de restauration accompagnent le dossier de factures. En bel état de présentation et de fonctionnement, notre désirable 914/6 de couleur orange dispose d'une sellerie noire joliment patinée. La 914 dans sa version 6 cylindres est très recherchée, elle brille dans de nombreux rallyes grâce à sa tenue de route exceptionnelle. Notre exemplaire soigné, avec son look ravageur et son toit targa, vous ravira à chaque montée en régime.



*The Porsche 914 was launched in 1969 and was the result of the collaboration between Porsche and Volkswagen. The example we offer is the most sought-after version, equipped with the Porsche 6-cylinder engine. Registered for the first time on 12 February 1971, it has been the source of much joy to its current owner for more than 16 years, and has known only 2 owners for 23 years. Since its purchase in 2001, the owner maintained it with care, demonstrated by the file showing numerous restoration and maintenance work. Regular maintenance was carried out by Almeras Frères, including the replacement of the four shock absorbers, four discs, the rear brake hoses, the clutch, the flywheel, the starter and the bearings of the wheels. Restored in the past, the car has just recently received a coat of paint. Many restoration photos come with the invoice folder. In a beautiful state and running perfectly well, this desirable orange 914/6 with black interior features a nice patina. The 914, in its 6 cylinder version, is very much sought after, as it does very well in rallies thanks to its exceptional handling. Our neat example, with its ravishing look and its targa roof, will delight you every time you climb aboard.*



## 1993 PORSCHE 964 CARRERA RS

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

WPOZZZ96ZNS491558

- Voiture magnifiquement préservée
- Même propriétaire depuis 1996
- Moins de 49 000 km d'origine, carnets de service d'origine

• *Beautifully preserved car*

• *Same owner since 1996*

• *Less than 49 000 km from new, original log books*

160.000 - 220.000 €

Livrée neuve en 1993 au Luxembourg, cette voiture n'affichait que 7 100 km lorsqu'elle a été achetée par son actuel propriétaire, en mars 1996, par l'intermédiaire d'un garage parisien qui l'avait acheté à son premier propriétaire luxembourgeois. La facture d'achat émise par ce dernier en témoigne. Aujourd'hui, le compteur indique moins de 49 000 km, ce qui explique l'état absolument magnifique de cette voiture, d'autant plus qu'elle a bénéficié d'un entretien suivi et d'une utilisation attentive. Son propriétaire s'en servait pour se rendre de son domicile de Pessac au bassin d'Arcachon. Plus récemment, une révision d'usage a été effectuée par Magnum Cars, spécialiste Porsche de Pessac.

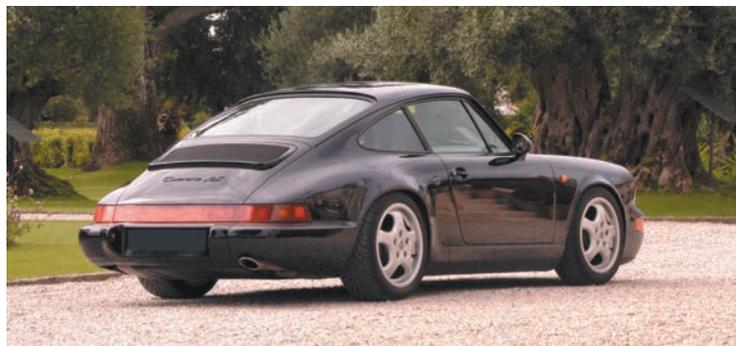
Rappelons que la 964 Carrera RS était une version allégée de la Carrera 2 et que son six-cylindres à plat 3,6 litres était un peu plus puissant, avec 260 ch à 6 100 tr/min. C'était une voiture particulièrement rapide et efficace, appartenant encore à la génération des Porsche refroidies par air.

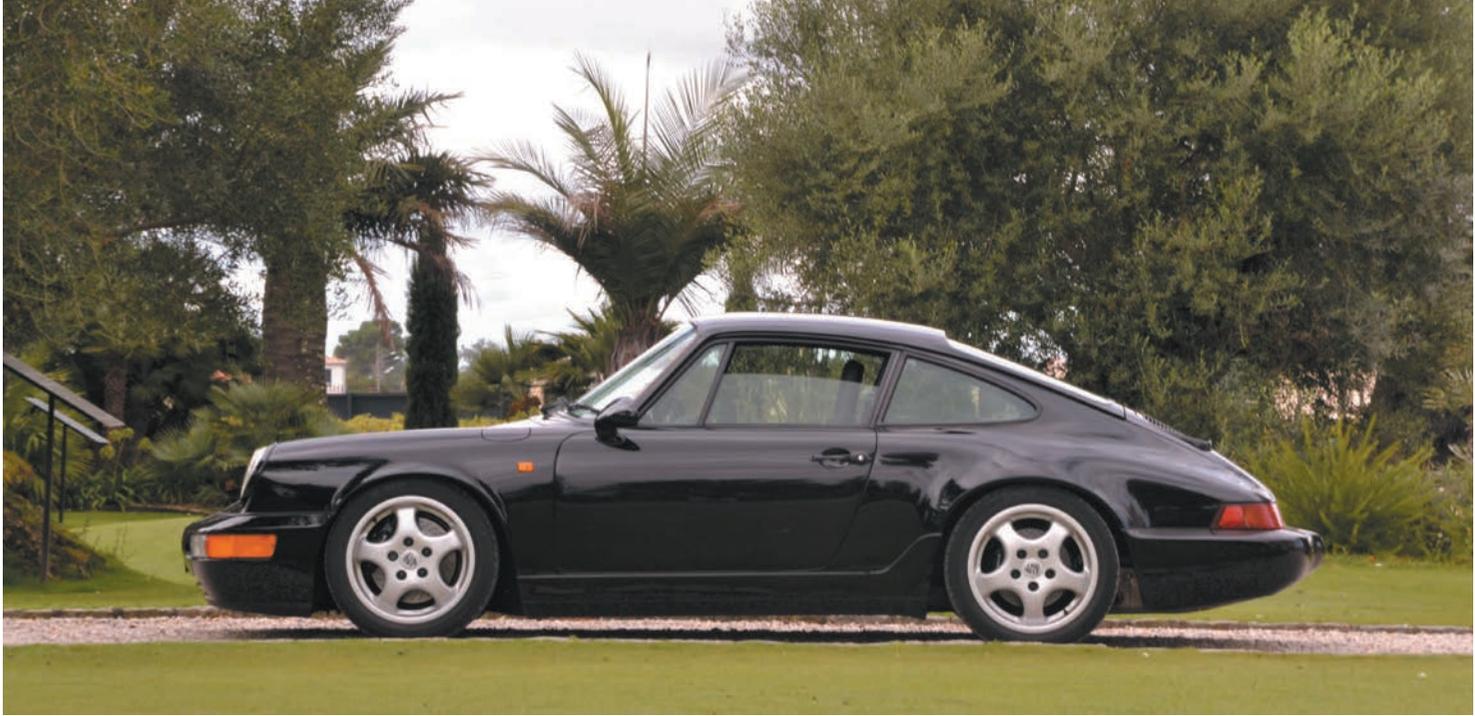
Aujourd'hui, le propriétaire s'en sépare pour une voiture moins spartiate. Pourtant, un essai sur route nous a permis de constater à quel point il est agréable de prendre le volant d'une voiture en>>>



*Delivered new to Luxembourg in 1993, this Porsche 964 Carrera RS had covered just 7,100 km when it was acquired by the current owner; in 1996, through a garage in Paris that had bought it from the first owner in Luxembourg. This is confirmed by the bill of sale issued by the garage. Today, the mileage stands at less than 49,000 km, which helps to explain the magnificent condition it is in. This is also the result of having been regularly maintained and carefully driven. The owner has used his car to drive between his home in Pessac and the Arcachon Basin. A standard service has recently been carried out by Magnum Cars, Porsche specialists in Pessac. The 964 Carrera RS was a lightened version of the Carrera 2, with a slightly more powerful flat-six 3.6-litre engine, producing 260 bhp at 6,100 rpm. It was a particularly quick and efficient car, still belonging to the air-cooled generation of Porsches. Today, the owner has decided to part with it for a less spartan car. A test-drive allowed us to discover how>>>*







>>> parfait état d'origine, dont les trains roulants et les commandes sont dépourvus de jeux parasites et qui combinent douceur et fermeté. De teinte noire avec sellerie en deux tons de gris, cette Porsche 964 RS est accompagnée de ses carnets d'entretien et d'utilisation, d'un ensemble de documents, de sa trousse à outils et d'une housse. Ce modèle est rare puisque la production s'est limitée à quelque 2 000 exemplaires. Il l'est encore plus dans l'état de l'exemplaire que nous proposons, avec un kilométrage aussi modeste et un tel état d'origine.

*>>> enjoyable it is to take the wheel of such an original car, in which there is absolutely no play in the running gear or controls, which remain direct and smooth. Presented in black with two-tone grey upholstery, this Porsche 964 RS comes with its service books and owner's manuals, various documents, a toolkit and a cover. This is a rare model, as production was limited to some 2,000 examples. The original condition and low mileage of this example makes it even rarer.*

Probablement un des six exemplaires construits en version quatre places / *Probably one of six built as a four-seater version*

## 1995 PORSCHE 993 RS

Carte grise française  
*French title*

Châssis n°  
WPOZZ99ZTS390640  
Moteur n° 63S86237

- Version RS quatre places rarissime
- A l'aise sur route et sur circuit
- La 993 idéale
- *Rare four-seater RS version*
- *For road and track use*
- *The ideal 993*

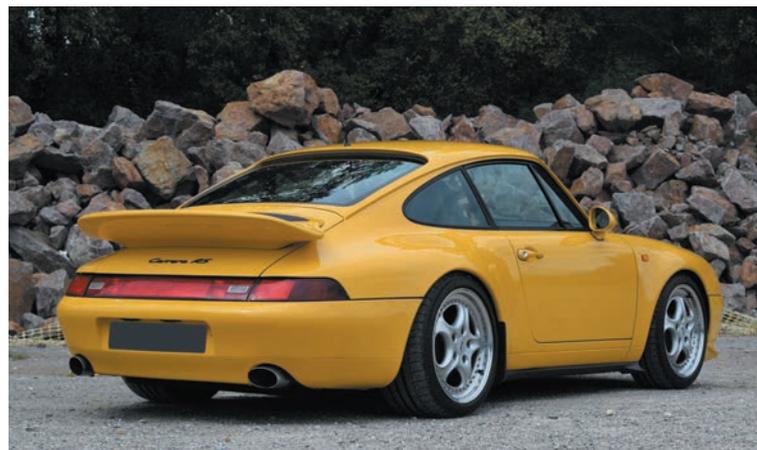
280.000 - 320.000 €



Vendue neuve en Allemagne par la concession Porsche de Darmstadt, cette Porsche 993 RS présente la très rare particularité d'être équipée de quatre places assises. Par définition, les RS (« RennSport ») sont des versions allégées et dépourvues de ce qui n'est pas indispensable, comme les insonorisant et les... sièges arrière. Pourtant, cette voiture en est équipée et dispose donc de quatre places, et il n'y aurait eu que six exemplaires produits par Porsche sur dérogation spéciale pour des clients importants. La carte grise française tient d'ailleurs compte de cette spécificité. Elle fut livrée neuve le 31 août 1995, comme l'atteste son carnet d'entretien. Elle fut quelques années après importée en Angleterre où elle restera de nombreuses années avant de revenir en France lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2015. Cette voiture qui affiche aujourd'hui un peu plus de 110 000 km au compteur vient tout juste de bénéficier d'une révision et se trouve dans très bel état de présentation extérieur comme intérieur. Dans sa belle livrée « Speed Yellow » d'origine, elle a été régulièrement entretenue et son moteur est bien celui >>>

*The Porsche 993 RS was sold new in Germany by the Porsche dealership in Darmstadt. This Porsche 993 RS had the rare feature of being equipped with four seats. By definition, the RS («RennSport») are lightweight versions and devoid of what is not essential, such as the soundproofing and the ... rear seats. However, this car is equipped with four seats, and there seem to be only six cars produced by Porsche on special dispensation for important customers. The French registration document takes into account this specificity. It was delivered new on August 31, 1995, as can be seen by the service booklet. It was exported a few years later to England, where it stayed for many years before returning to France when its current owner bought it in 2015. It displays today just over 110,000 km on the odometer. It benefitted from a recent service and is in very beautiful condition, both the exterior, as well as the interior. Featuring a lovely original «Speed Yellow» livery, it has been regularly serviced and its engine is the >>>*





>>>d'origine. En 2011 ce dernier bénéficiait d'une réfection complète chez le spécialiste Porsche anglais JZM. Le dossier qui sera livré avec la voiture comprend de nombreuses factures, des copies de titres de circulation et des photos permettant une bonne traçabilité et de son histoire et des entretiens dont elle a bénéficié. Elle est dotée d'un équipement complet comprenant vitres électriques, climatisation et sièges sport à dossier basculant. La voiture sera livrée avec un volant d'origine et équipée de son autoradio Blaupunkt Dusseldorf d'origine non installé au moment des photos. Elle dispose aussi de ses carnets, sa trousse à outils et de son compresseur. Il est rare qu'une telle pièce se présente sur le marché, en bel état et avec l'ensemble de ses équipements spécifiques.

>>>*original one. In 2011 the latter was fully refurbished by the English Porsche specialist JZM. The folder that comes with the car includes many invoices, copies of old titles and photos showing the car's history. It is fitted with electric windows, air-conditioning and sports seats with tilting backrest. The car will be delivered with its original steering wheel and its original Blaupunkt Dusseldorf car radio, which was not installed back at the time of the photography. It also has its manuals, tool kit and compressor. Rarely such a fine example ever appears on the market, in such a good condition and with all of its specific equipment.*



## 1991 LOTUS OMEGA

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

SCC000019M1046284

- Kilométrage modéré
- Rare collector (950 exemplaires)
- Des performances exceptionnelles
- *Moderate mileage*
- *Rare collectors' item (950 examples)*
- *Exceptional performance*

30.000 - 40.000 €

Sans réserve

*No reserve*

En s'alliant avec Lotus, Opel va présenter une berline, qui en véritable sportive, pouvait rivaliser avec les meilleurs coupés de sa génération. Mue par un 6 cylindres de 3,6 L suralimenté, la Lotus Omega dispose de 376 chevaux et peut grâce à sa boîte de vitesse à 6 rapports, dépasser les 280 km/h. Notre exemplaire porte le N° 0103 et fut mis en circulation le 17 mai 1991. Passionné d'automobile et très amoureux du modèle, son propriétaire en fit l'acquisition en 2010, possédant déjà le même et rarissime modèle. Celui-ci fut très vraisemblablement livré neuf en France, son carnet d'entretien attestant d'une première révision en région bordelaise. La voiture ne totalise aujourd'hui qu'un peu de 72 000 km au compteur, et sans être parfaite se trouve dans un bon état général de présentation. La sellerie tout en cuir Connolly est des plus accueillantes, associée aux inserts de bois précieux. Notre Lotus Omega est équipée d'un toit ouvrant, de la climatisation et d'un autoradio Becker. Cette voiture qui n'a qui n'a quasiment pas roulé ces dernières années vient de bénéficier d'une vidange mais nécessitera une mise au point. Elle sera livrée avec sa pochette de carnets. Avec seulement 950 Lotus Omega produites, cette véritable sportive est rare sur nos routes et encore plus à la vente. Les amateurs ne manqueront pas cet exemplaire, rarissime sur le marché.



*Teaming up with Lotus enabled Opel to present a genuinely sporty saloon that rivalled the best coupés of the day. Powered by a 6-cylinder 3.6-litre turbocharged engine, the Lotus Omega had 376 bhp under its belt, and equipped with a six-speed gearbox, was capable of over 280 km/h. Our example is N° 0103 and was first road-registered on 17 May 1991. The current owner, a car enthusiast and huge Lotus Omega fan, already owned another example of the same rare model when he acquired this car in 2010. Our car was probably delivered new in France, and its logbook records a first service in the Bordeaux region. Today, the mileage stands at a little over 72,000 km, and the car, without being perfect, is in good overall presentation. The Connolly leather upholstery is very inviting and complemented by lovely wood trim. It has a sunroof, air conditioning and a Becker radio. The car, hardly driven in recent years, has just had an oil change, but will require re-commissioning. It will be delivered with its folder of manuals. With just 950 Lotus Omegas produced, this sporty machine is a rare sight on the road today. It is even rarer to find one at auction and this example is bound to catch the eye of enthusiasts.*



## 2002 BMW Z3 M COUPÉ

Carte grise française

*French title*

Châssis n° MBM1921G1316

- 43 000 km d'origine !
- Ultime version S54
- Tous carnets et documents d'origine
- *43,000 km since new!*
- *The ultimate S54 version*
- *All original logbooks and documents*

65.000 - 80.000 €

En 1987, BMW lance un petit roadster deux places, la Z1 avec ses mythiques portes escamotables (et capricieuses !) dans ses bas de caisse et un moteur un peu trop léger. Elle ne connaîtra pas le succès qu'elle connaît aujourd'hui en collection. En 1995, BMW lance la Z3. James Bond la choisira d'ailleurs dans Goldeneye. Devant le succès de son roadster, BMW crée la version coupé. De multiples motorisations seront disponibles dont la version la plus puissante et la plus sauvage, la Z3M. Celle que nous vous proposons est équipée du moteur S54 (de la M3 E46), version ultime beaucoup plus fiable que la version précédente et développant 325ch pour une cylindrée de 3246 cm<sup>3</sup>. Elle a été vendue neuve en Italie à une résidente monégasque qui la conservera jusqu'en 2013, date à laquelle le propriétaire actuel en fait l'acquisition. Elle n'a aujourd'hui que 43 000 km d'origine ! L'entretien a été réalisé exclusivement dans le réseau de la marque, respectant le cahier des charges du constructeur, son carnet d'entretien faisant foi. Seuls 971 exemplaires conduits à gauche de cette version coupé S54 ont été produits, ce qui en fait un sacré collector !



*In 1987, BMW launched a small two-seater roadster, the Z1 with its mythical retractable (and capricious!) doors, and a slightly underpowered engine. The Z1 was not quite a success, unlike the way it is appreciated by collectors today. In 1995, BMW launched the Z3. To complement the big success of the roadster, BMW created the coupe version available with multiple engine choices, including the Z3M the most powerful one. The example we offer is equipped with the S54 engine (from the E46 M3), the ultimate version, much more reliable than the previous version, developing 325bhp from a displacement of 3246cc. It was sold new in Italy to a Monegasque resident who kept the car until 2013, when the current owner acquired it. Today it has only 43,000 km on the odometer! All servicing was carried out exclusively by marque dealers, respecting the specifications of the manufacturer, which is confirmed by its service logbook. Only 971 LHD S54 coupe versions were produced, making this a real collector car!*



## 1994 PORSCHE 911 TURBO 3.6 L

Titre de circulation  
suédois

**Swedish title**

Châssis n°  
WPOZZZ96ZRS470244

- Rare version 3,6 L
- Superbe et rare livrée rouge péruvien
- Même propriétaire depuis 2000, carnets
- **Rare 3.6 L version**
- **Unusual "Peruvian red" colour**
- **Same owner since 2000, Manuals**

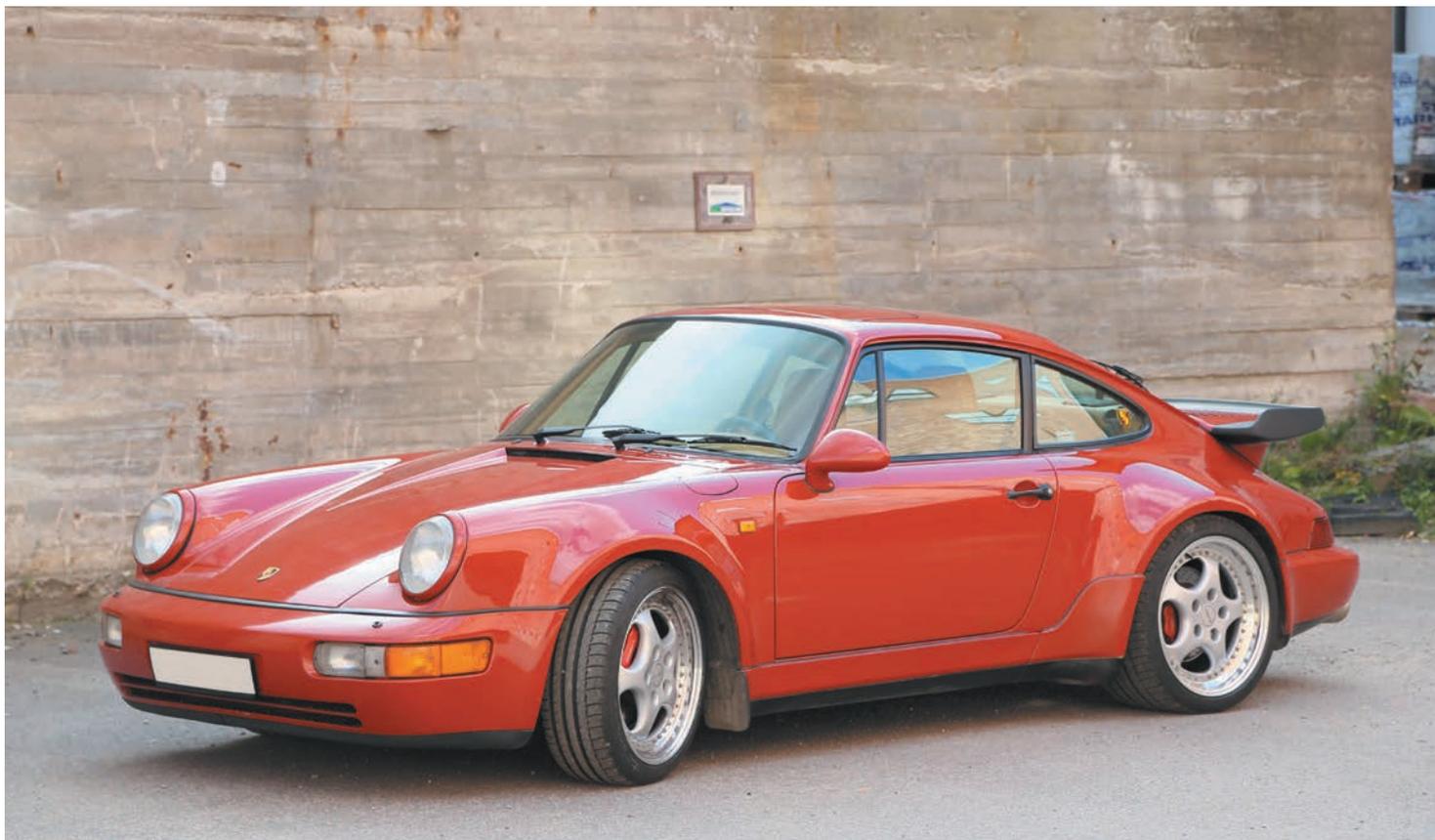
150 000 -180 000 €

Après avoir obtenu d'excellents résultats en compétition, à commencer par les épreuves CanAm aux États-Unis, en utilisant un turbocompresseur pour augmenter la puissance des moteurs, Porsche a décidé d'appliquer ce système à ses modèles de tourisme et a lancé en 1976 la 911 Turbo (Type 930). La puissance et le couple de cette voiture étaient tels qu'une boîte quatre rapports suffisait pour en exploiter toutes les capacités. Avec ses ailes élargies et son aileron arrière, elle avait l'allure agressive correspondant à ses performances exceptionnelles et la relative brutalité de son comportement. D'abord développée en version 3,3 L, l'arrivée de la version 3,6 L permettait de combiner une plus grande puissance avec une plus grande facilité d'utilisation. Elle est la troisième génération équipée du classique moteur à refroidissement par air et de roues motrices arrière. Son allure sportive correspond à ses performances, son moteur développe 385 ch permettant une vitesse de pointe de 280 km/h et elle passe de 0 à 100 km/h en 5 secondes.

L'exemplaire que nous présentons a été vendu neuf en Allemagne, commandé dans une rare teinte rouge « péruvien », il a été livré à son premier propriétaire le 10 octobre 1993. En avril 1999, elle est acquise par son second propriétaire, un amateur suédois qui ne la conserva que peu de temps. En effet, le 11 mars 2000, >>>



*Having, with the best of results, tested the possibility of increasing the power of a race engine by supercharging it with taking the power from the exhausts to drive the «kompressor», Porsche used this system to build their first Turbo road car in 1976. It hit the motoring world with its power and had so much torque that it was unnecessary to fit the gearbox with more than 4 speeds. As one of the fastest sports cars in the world it is still very sophisticated and comfortable to use even. Over the years the engine size increased to 3.3 L and then to 3.6 L combining massive power with ease of use. The 964 Turbo 3.6 L is the third generation still having the classic air cooled engine and rear wheel drive. The engine developed 385bhp and could exceed 280 km/h and accelerated to 100 km/h in under 5 seconds and it also has a macho look matching its performance. The car on offer was sold new in Germany and delivered to its first owner on 10 October 1993. It was ordered in a rather rare shade of red called Peruvian red. In April of 1999, a private Swedish enthusiast became its second owner, and imported the car to Sweden but didn't keep it very long. Actually on 11 March 2000, it was sold by the>>>*





>>>cette Porsche est revendue par l'intermédiaire du marchand Exclusive Cars basé à Stockholm à son propriétaire actuel. Lors de son importation en Suède en 1999, cette 964 totalisait 73 153 km. Son actuel propriétaire l'a utilisée avec parcimonie, ne parcourant qu'entre 1 000 et 7 000 km par an à son volant, si bien que son compteur affiche aujourd'hui 100 300 km. Toujours bien entretenue, notamment par NIBO, spécialiste Porsche à Stockholm, elle sera livrée avec un dossier documentant les travaux qui ont été effectués. Le propriétaire nous a indiqué qu'à sa connaissance la voiture n'a jamais été accidentée ni repeinte. Vendue avec ses carnets de service et d'utilisation dans leur pochette en cuir, elle est chaussée de pneus neufs et équipée de jantes polies Speedline. Cette Porsche 964 Turbo 3.6 L, avec son toit ouvrant, entièrement d'origine, est superbe dans cette rare teinte rouge péruvien et a bénéficié d'un entretien suivi.

>>> *Stockholm dealer, Exclusive Cars to its current owner. When it was imported in 1999 it showed 73,153 km on the odometer. Since, the current owner has been using it sparingly covering between 1,000 and 7,000 km per year. Today the current mileage on the odometer is 100,300 km. This Porsche has always been well-looked after and cared for by Stockholm Porsche specialist NIBO and a proper log of all the work accomplished is available. According to the owner the car has never been in an accident or been re-painted. This is as superbly well-maintained, fully original 964 Turbo 3.6 L, with sun-roof, which needs nothing more than being used and driven with vigour. Complete with its owner and user manuals in the Porsche leather Bordmappe, with new tyres and polished Speedline wheels, this very rare Peruvian Red colour it is a very special Porsche indeed.*



## 1969 MG MIDGET MKIII

Carte grise française

*French title*

Châssis n° GAN469942G

- Coloris élégants
- Entretien suivi
- Cabriolet ludique et économique
- *Elegant colours*
- *Regularly maintained*
- *Fun, economical convertible*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Présentée en octobre 1966, la Midget Mark III est la remplaçante logique de la Mark II. Elle s'en distingue notamment par l'adoption du moteur 1275 cm<sup>3</sup> de la Mini Cooper S qui développe 65 cv. Cette mécanique dynamise davantage le petit roadster, déjà très ludique à conduire, et conçu dans la plus parfaite philosophie des roadsters anglais. Son actuel propriétaire, amateur de voitures anglaises, en a fait l'acquisition en février 2015 et lui a fait bénéficier de nombreux soins depuis. Ainsi, dès son achat, l'auto a bénéficié d'une révision moteur complète, du remplacement de l'alternateur ainsi que de l'ensemble des baguettes et de l'adoption d'un système pour rouler au sans plomb. La même année, l'embrayage était changé, la pompe à eau remplacée et un ventilateur additionnel installé. En juin 2017, les freins ont été révisés par le garage Trichet. Ce ravissant petit cabriolet ne manque pas de charme dans cette livrée bleue, la sellerie en skaï noir est en bon état d'usage et la capote a été remplacée en 2015. Les pneumatiques, quant à eux, sont peu usés. Nous sommes donc en présence d'une voiture régulièrement entretenue qui ne manquera pas de séduire par ses nombreuses qualités, au premier rang desquelles figurent la facilité d'entretien, l'agrément de conduite et le look ravageur.



*Introduced in October 1966, the Midget Mark III was the logical replacement for the Mark II. One of its distinguishing features was the 1275 cc Mini Cooper S engine that produced 65 bhp. This compact roadster, designed as an archetypal British roadster that was fun to drive, now had even more power. Its current owner, an enthusiast for British cars, acquired it in February 2015 and has lavished it with care and attention. This has involved a full engine rebuild, new alternator, new chrome side trim, and converting the car to use unleaded petrol. At the same time, the clutch and the water pump were replaced, and an extra fan fitted. In June 2017, the brakes were given a service by the Trichet garage. This gorgeous little cabriolet is full of charm, presented in blue, with black leatherette upholstery in good, used condition. The hood was replaced in 2015, and the tyres are only lightly worn. This is a car that has been well looked after, with a host of attractive features. It is easy to maintain, great to drive and looks fantastic.*



## 1959 MG A COUPÉ TWIN CAM

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 1006

- Très rare et recherchée Twin Cam
- Produite à moins de 323 exemplaires en coupé
- Eligible au Tour Auto et au Mans Classic
- *Very rare and highly desirable Twin Cam model*
- *Only 323 coupe examples produced*
- *Eligible at the Tour Auto and Le Mans Classic*

35.000 - 50.000 €

Sans réserve  
*No reserve*

L'exemplaire que nous présentons est une très rare et désirable MGA coupé en version Twin cam. Le British Motor Industry Heritage qui l'accompagne nous indique que la voiture sortit des chaînes à la toute fin de l'année 1958 et fut mise en circulation en avril 1959. Sa livrée d'époque combinait une peinture de couleur rouge référence « Orient Red » à une sellerie de cuir noire à passepoil rouge. La patine actuelle de cette dernière laisse supposer qu'elle est bel et bien d'origine. Notre exemplaire fut intégralement restauré dans les années 90, la mécanique fut alors remise à neuve et la carrosserie reprise depuis le châssis pour être ensuite repeinte en « old english white ». Le conséquent dossier qui l'accompagne permet de retracer l'histoire de la voiture depuis 1990 et témoigne des nombreux soins qu'elle a reçus depuis, y compris tout récemment. Notre rare exemplaire dispose aujourd'hui d'une agréable et homogène patine qui confirme la qualité de la restauration ancienne dont elle a bénéficié. Son actuel propriétaire qui en fit l'acquisition il y a maintenant cinq ans a éprouvé beaucoup de plaisir à son volant. Seulement 30 exemplaires en conduite à gauche auraient été livrés en Europe faisant de ce très joli et vif coupé, une pièce de choix pour tout collectionneur averti. Elle est de plus éligible dans de nombreuses épreuves historiques comme le Tour Auto ou le Mans Classic.



*The car we are offering is a very rare and desirable MGA coupe Twin Cam version. The accompanying British Motor Industry Heritage tells us that the car was manufactured towards the very end of 1958 and first registered for the road in April 1959. Its original livery was a combination of red-coloured paint known as "Orient Red" and black leather upholstery with red piping. The current patina suggests that this car is indeed of origin. This example was fully restored in the 90s, the engine rebuilt to new condition and the bodywork taken out from the chassis to be then repainted in "old English white". Its accompanying and extensive record traces the car history back to 1990 and testifies the numerous amount of care it has received since, and until most recently. This rare model has a beautiful and homogenous patina that confirms the quality of the initial restoration it benefited. Its actual owner has experienced great driving pleasure since acquiring it five years ago. Only 30 left-hand drive examples were delivered in Europe, making this gorgeous and sharp coupe a desirable choice for any sophisticated collector. This car is also eligible to enter various historic events, such as the Tour Auto or Le Mans Classic.*



## 1969 FORD ESCORT TC

Voiture de compétition  
Sans titre de  
circulation

*Competition car  
Unregistered*

Châssis n° BB49JU36381

- Eligible et compétitive
- Passeport FIA
- Historique de course
- *Competitive historic race car*
- *FIA papers*
- *Race history*

80.000 - 100.000 €



Initialement, la Ford Escort n'était pas destinée à la compétition. Le département sport automobile de la marque se basa donc sur les premiers modèles sur lesquels étaient installés des éléments de la Lotus Cortina, notamment le moteur et la boîte. Officiellement baptisée Ford Escort TC (Twin Cam), 1100 exemplaires sortirent de l'usine de Ford Hale. La majeure partie d'entre eux furent acquis par des écuries de courses automobiles. L'exemplaire que nous présentons a été vendu en 1969 ou 1970 au coureur automobile américain John Boffum qui était à la tête d'une petite écurie appelée « Libra Racing ». Il courut à son volant la série Trans Am pendant la saison 1972, principalement en Floride. Entre 1983 et 1987, elle participe à des compétitions aux Bahamas, pilotée alors par Raymond Bridges. C'est à cette époque qu'elle reçoit la livrée qu'elle porte toujours aujourd'hui et qui fut probablement peinte à la main. Après un dernier passage en Floride, l'auto est vendue en Allemagne en 2009. Son propriétaire actuel, un autre amateur allemand, a entrepris une restauration complète de la mécanique, sans toucher aux numéros et aux noms peints à la main sur sa carrosserie et datant de la période où elle s'illustrait aux Bahamas. Cette Ford Escort TC sera livrée à son futur propriétaire avec son passeport FIA, qui arrivant à expiration, aura besoin d'être renouvelé pour prendre part aux nombreux événements historiques auxquels elle est éligible, comme le Tour Auto.

*The Ford Escort was originally designed without consideration for Motor Sport therefore; Ford's Motorsport division took an early car and tried to fit parts from the Lotus Cortina into it. The Escort TC, or twin cam and were all put together in a small corner of Ford's Hale wood plant. 1,100 units were produced. Ford's main clients were motor sports teams.*

*In 1969 or 1970 this car was sold to American racing driver John Boffum who ran a team called Libra Racing and drove it in the Trans Am series during 1972, mainly in Florida. Between 1983 and 1987 the car raced in the Bahamas with driver Raymond Bridges. This is when it got the hand-painted paintwork that it still retains today. After another stop in Florida, this Escort is sold in Germany in 2009. The current owner, a German enthusiast re-built the car completely. This restoration was finished in 2010 and was a mechanical one, care was taken not to remove the old paintwork to keep the hand painted numbers and names from its Bahama period. This Ford Escort will be delivered with its FIA papers which will need to be renewed as they have just expired. It is ready to race and eligible for many events including the Tour Auto.*



## 1934 BIANCHI S9 CAMIONNETTE PLATEAU

Sans titre de  
circulation

*Unregistered*

Châssis n° 50801

- Remise en état soignée
- Modèle intéressant
- Histoire liée à celle du cyclisme

- *Carefully restored condition*
- *Interesting model*
- *History linked to cycling*

25.000 - 35.000 €

Sans réserve  
*No reserve*

Cette voiture originale a été découverte dans les années 1990 chez un ferrailleur d'Imperia, en Italie, par un passionné de bicyclettes qui souhaitait l'utiliser pour effectuer l'assistance de la course Milan-San Remo. Bianchi était en effet un constructeur de motos et de vélos de grande qualité et utilisait semble-t-il à l'époque ses voitures pour suivre les compétitions cyclistes. Le projet de restauration ne paraît pas avoir abouti car l'actuel propriétaire a fait ensuite l'acquisition de cette Bianchi en l'état dans la région des Marches, sur la côte est de l'Italie. La copie de l'extrait chronologique de la voiture, émit par l'Automobile Club d'Italie, montre qu'elle est probablement restée toute son existence en Italie, avant que son titre de circulation soit annulé en 1983. Depuis, elle a bénéficié d'une remise en état particulièrement soignée documentée par un dossier photographique, au cours de laquelle moteur et freins ont été restaurés, ainsi que la cabine du conducteur qui présente maintenant une couleur en deux tons de bleu. La partie arrière a été complètement refaite par un ébéniste, qui a reconstitué le plateau avec ses panneaux latéraux et sa porte arrière. Ce travail de qualité met parfaitement en valeur ce petit utilitaire, symbolique d'une marque très appréciée en Italie qui sera immatriculable en carte grise de collection.



*This car was discovered by a cycling enthusiast in the 90s at a scrap merchant from Imperia in Italy, who wanted to use it as the assistance car for the Milan – San Remo race. Bianchi was indeed a high-quality motorcycle and bicycle manufacturer and was apparently using their cars to follow cycling racing events at the time. The restoration project doesn't seem to have succeeded, as the current owner then acquired this Bianchi as it was on the east coast of Italy. The car's chronological record, issued by the Automobile Club of Italy, demonstrates that it probably remained all its existence in Italy before its registration title got cancelled in 1983. It benefited from a particularly careful restoration since then, documented through a file of pictures during which engine and brakes were restored, as well as the driver's cockpit now featuring a two-tone blue colour. The rear compartment was completely redone by a cabinetmaker who rebuilt the loading surface with its side panels and its back door. This quality workmanship perfectly brings out the value of this small van, symbol of a mark much appreciated in Italy.*



## 1968 FERRARI 365 GT 2+2 ○

Titre de circulation  
suisse

**Swiss title**

Châssis n° 11317

Moteur n° 11317

- Incroyablement préservée
- Aménagement d'époque par Chapron
- Mécanique d'origine, complète avec ses carnets
- **Incredible preserved condition**
- **Period features by Chapron**
- **Mechanically original, comes with its manuals**

170.000 - 210.000 €

Achetée neuve par le propriétaire actuel en mai 1968, cette voiture est une première main, ce qui est exceptionnel. De plus, elle se présente dans un état de préservation rare, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Après avoir passé commande de sa voiture à la Franco-Britannic, le propriétaire a demandé des améliorations qui ont été réalisées chez le carrossier Chapron, à Levallois. Ainsi, elle est aujourd'hui équipée d'une barre de protection avant, de rétroviseurs obus spéciaux et réglables de l'intérieur, d'appuis-tête avant Chapron en cuir beige, de poignées de maintien avant et arrière. Le tableau de bord présente un autoradio Blaupunkt et un système audio huit pistes permet de lire des cassettes et bandes magnétiques. La sellerie est remarquable, patinée mais encore souple sans être desséchée et, comme le précise le propriétaire, « On peut apprécier qu'après près de 50 ans, la voiture et son habitacle soient conservés comme probablement comme aucune autre Ferrari datant de l'année 1968. »

Avec ses belles jantes Borrani à rayons, cette Ferrari a toujours été utilisée comme deuxième voiture par son propriétaire, >>>



*Bought new by the current owner in May 1968, this is an exceptional one-owner car. What's more, it is presented in a preserved state rarely seen, both inside and out. Having placed an order for his car with Franco-Britannic, the Ferrari importer in France, the owner requested various special extra features, which were fitted by the coachbuilder Chapron, in Levallois. It therefore comes with a front protection bar, special bullet mirrors adjustable from the interior, Chapron front headrests in beige leather, and front and rear grab handles. The dashboard features a Blaupunkt radio and eight-track audio system for tapes. The upholstery is remarkable, being patinated yet still soft and flexible. As the owner told us: «There is unlikely to be any other Ferrari from 1968 as well preserved inside and out, after almost fifty years.»*

*Boasting lovely Borrani wire wheels, this Ferrari has always been used as a second car by its owner, an art collector who, passionate about technology, invented the >>>*







>>>collectionneur d'art et passionné de technologie car il est l'inventeur de la brosse à dents électrique ! Il l'a conservée dans sa propriété bordant le lac Léman et c'est pour des raisons de santé qu'il s'en sépare aujourd'hui. Peu utilisée ces dernières années, la voiture tourne bien et les enfants du propriétaire ont veillé à son entretien chez des spécialistes genevois. Les amortisseurs arrière, l'embrayage, et le pot d'échappement, en inox, ont été récemment remplacés. Le cric est bien entendu présent, de même que la trousse à outils d'origine, le manuel d'utilisation et le carnet de garantie d'origine.

Voiture intéressante avec ses deux places arrière, cette Ferrari 365 GT 2+2 est sans doute une des mieux préservées d'origine que l'on puisse trouver. C'est le rêve de tout collectionneur.

Ce véhicule est d'origine Suisse et en importation temporaire en France. L'acheteur devra s'acquitter des droits et taxes dans le pays de destination.

>>> *electric toothbrush ! He kept the car at his property on the shores of Lake Geneva, and has now decided to part with it for health reasons. Hardly used in recent years, the car turns over well, and the owner's children have ensured it has been maintained by specialists in Geneva. The rear shock absorbers, clutch and stainless steel exhaust have all been replaced recently. The jack is still present, as is the original toolkit, owner's manual and original warranty booklet.*

*This interesting Ferrari 365 GT 2+2 with its two rear seats, must be one of the best preserved, most original examples one can find. A dream for any collector.*

*This car is of Swiss origine and under temporary import in France. The buyer will have to pay duties and taxes in the country of destination.*

## 1965 LANCIA FLAVIA SPORT 1.8 L ZAGATO

Titre de circulation  
italien

*Italian title*

Châssis n° 001388

- Modèle rare et peu conventionnel
- Remise en état de belle qualité
- Même famille pendant 44 ans
- *Rare and unconventional model*
- *High quality restoration*
- *Same family ownership for 44 years*

65.000 - 85.000 €

Cette voiture a été achetée le 6 novembre 1965 par Teodoro Perazzini, de Rimini, alors âgé de 25 ans, pour la somme de 2 420 000 lire. Elle est ensuite restée avec la même famille jusqu'en 2009, passant d'une génération à l'autre. Ainsi, son titre de circulation (libretto) ne mentionne que deux propriétaires et l'immatriculation est toujours celle d'origine, FO-122336. Au début des années 2010, cette voiture a été entièrement restaurée par un spécialiste Lancia. Un collectionneur italien amateur de la marque, lui-même restaurateur, a été séduit par l'état de la voiture et en a fait l'acquisition. Avec sa carrosserie tout en aluminium, ce modèle est en effet difficile à remettre en état et il est préférable de l'acheter sans avoir besoin de prévoir de travaux. La qualité du travail de carrosserie est encore aujourd'hui impressionnante. Elle a été ensuite peu utilisée et offre aujourd'hui une présentation impeccable. La carrosserie de couleur rouge n'affiche pas de défaut et, à l'intérieur, la sellerie noire, les moquettes et le tableau de bord sont comme si la voiture sortait d'usine. Avec son moteur boxer 1,8 litre et sa forme de carrosserie hors du commun, typique de l'originalité que Zagato s'autorisait, cette voiture est rare puisque l'on compte un peu plus de 500 exemplaires dans cette version à carburateurs.



*This car was bought on 6 November 1965 by Teodoro Perazzini, from Rimini, when he was 25 years old, for the sum of 2,420,000 lira. It stayed in the same family until 2009, passing down through the generations. The registration papers (libretto) record just two owners and the car has always had its original registration number FO-122336.*

*In the early 2010s, the car was fully restored by a Lancia specialist. An Italian collector and marque enthusiast, who was himself a restorer, was bowled over by the condition of the car and decided to buy it. With its all-aluminium body, this is a difficult car to refurbish, making it preferable to buy an example that doesn't require work. The quality of the restoration of this car out remains impressive today. It was sparingly used and is in beautiful condition today. The red bodywork is flawless and the black upholstery, mats and dashboard of the interior give the look of a car that has just left the factory. With its 1.8-litre boxer engine and unusual body shape, typical of Zagato's original styling, this is a rare car, being one of just over 500 examples of this carburettor version.*



## 1954 LANCIA AURELIA B20 4<sup>E</sup> SÉRIE

Titre de circulation  
italien

*Italian title*

Châssis n° 3242  
Moteur B20 n° 2660

- Restauration de très haut niveau
- Aurelia 4<sup>e</sup> série, une des plus abouties
- Élégance intemporelle
- Moteur d'origine
- *High-level restoration*
- *4th series Aurelia, one of the most successful*
- *Timeless elegance*
- *Matching numbers*

130.000 - 160.000 €

Vendue neuve à Milan, cette Lancia Aurelia a été immatriculée MI-253203 en 1954 puis, le 10 septembre 1959, elle a pris le numéro CO-71995 (région de Côme), qu'elle porte encore aujourd'hui. Au début de 2016, elle est arrivée dans l'atelier de Modena Classic Works, complète mais partiellement démontée. Une remise en état en bonne et due forme a été alors lancée. La mécanique a été complètement démontée, restaurée et testée par des artisans expérimentés de Modène et le châssis a été soigneusement traité, sablé et contrôlé. La sellerie a été confiée à des artisans qui utilisent les méthodes de travail transmises depuis 70 ans d'une génération à l'autre. Les garnitures de portes, l'habillage de l'habitacle et les sièges ont reçu un tissu neuf mais conforme à l'origine. Les pièces chromées ont été refaites et l'ensemble a été ensuite assemblé dans un atelier de Modène, sans contrainte de temps pour assurer un travail de qualité. Enfin, la voiture a été inspectée et essayée sur route pour vérifier l'intégrité des travaux effectués. De teinte noire avec intérieur gris, cette voiture offre aujourd'hui une présentation sans reproche. Cette série bénéficie d'un levier de vitesses au plancher, plus agréable>>>

*Sold new in Milan, this Lancia Aurelia was registered MI-253203 in 1954. On 10 September 1959, this became CO-71995 (Como region), the registration it retains today. At the start of 2016, the car went into the Modena Classic Works workshop, complete but partially dismantled. A full restoration was initiated. All mechanical elements were dismantled, restored and tested by the experienced craftsmen from Modena, and the chassis was meticulously treated, sandblasted and inspected. The upholstery was entrusted to craftsmen using methods of work handed down from some 70 years ago. The door linings, interior trim and seats were given new fabric that conformed to the original. The chrome was re-done and everything was reassembled in a workshop in Modena, without any time constraints, to guarantee the highest standards. Finally, the car was inspected and tested on the road to check the integrity of the work carried out. Presented in black with a grey interior; this car is immaculate today. This series benefits from a floor-mounted gear lever that is more>>>*





>>> que la commande au volant, et le tableau de bord est doté d'un autoradio d'époque.

Un certificat de restauration ainsi qu'un livre de photos décrivant la restauration dans son ensemble seront remis à l'acheteur, de même que le document de circulation de 1959. Avec l'essieu arrière De Dion qui est apparu sur la quatrième série, cette voiture combine l'efficacité sportive de son châssis et de son moteur 2,5 litres avec l'élégance intemporelle de son dessin signé Mario Boano.

*>>> comfortable to use than the steering column control, and there is a period radio fitted to the dashboard. A restoration certificate and a book of photos detailing the restoration will be passed on to the buyer, along with the registration document from 1959. With the De Dion rear axle used on the 4th series, this car offers the perfect combination of a sporting chassis, its 2.5-litre engine and the timeless elegance of its design by Mario Boano.*



## 1965 LANCIA FLAMINIA ZAGATO SUPER SPORT

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

826.232 002055

Moteur n° 826.200 2066

- Depuis 35 ans entre les mêmes mains
- Rare version Super Sport
- Intérieur d'origine patiné
- *In the same ownership for the last 35 years*
- *Rare Super Sport version*
- *Original patina inside*

160.000 - 240.000 €

Parmi les marques sportives italiennes des années cinquante, Lancia occupe une place à part, la marque a su se bâtir une image où se mêlent raffinement, luxe, brio et technique hors norme. La Flaminia y répond pleinement. En 1955 apparaissait la Florida, prototype qui devait succéder à la berline Aurelia vieillissante. La Flaminia Super Sport Zagato est l'ultime évolution de ce modèle né sous la forme d'une berline cosue dessinée par Pininfarina. Le même carrossier proposait aussi un gros coupé et c'est en 1959, avec l'arrivée des coupés Touring et Zagato, que la voiture a pris une personnalité plus sportive. La version Zagato, caractéristique par sa carrosserie plus effilée et sa fameuse « double bosse » de pavillon, connaissait elle-même trois séries. La troisième série, la Super Sport, adoptait une calandre plus effilée avec des phares encastrés. Sur cette voiture, les modifications n'étaient pas qu'esthétiques et le V6 de 2,8 litres à trois carburateurs développait 152 ch. Comme la voiture était légère, grâce à ses panneaux en aluminium, elle atteignait 210 km/h, ce qui en faisait la plus rapide des Flaminia. C'est aussi une des plus rares, puisque la Super Sport n'aurait été produite qu'à 187 exemplaires entre 1964 et 1967. L'exemplaire que nous proposons a été acheté en 1982 par son actuel propriétaire, joaillier parisien, esthète, ayant le goût des belles choses. Lors de l'acquisition de la voiture, il y a 35 ans, il lui >>>

*Lancia occupied a special place amongst 1950s Italian sporting marques. It positioned itself without ostentation, skilfully building an image that combined refinement, luxury, dynamism and technical innovation. The Flaminia lived up to this brilliantly. In 1955 the Florida appeared, a prototype destined to take over from the ageing Aurelia. The Super Sport Zagato was the ultimate evolution of a model that was launched as a luxurious saloon designed by Pininfarina. The same coachbuilder also produced a large coupé and in 1959, with the arrival of the Touring and Zagato coupés, the sporting personality of the car began to emerge. There were three series of the Zagato version, characterised by a more streamlined shape and its renowned 'double bubble' roof. The third series, the Super Sport, adopted a more slender radiator grille with recessed headlights. Modifications on this car were purely aesthetic, and the 2.8-litre V6 engine with three carburettors produced 152 bhp. Being light, with aluminium panels, the car had a top speed of 210 km/h, making it the fastest Flaminia. It was also the rarest, as just 187 examples of the Super Sport were produced, between 1964 and 1967. The example on offer was bought in 1982 by the >>>*





>>>a été dit qu'il s'agissait d'une première main, mais il n'en existe pas de preuve. Quoi qu'il en soit, repeinte en 1990 et préparée par les ateliers turinois bien connu Bosato, elle présente un état de patine d'usage séduisant, sans l'aspect clinquant qu'affichent parfois les voitures récemment restaurées. Il en va de même de l'habitacle, bien préservé avec sa sellerie d'origine en cuir noir et son tableau de bord bois de bel aspect. La voiture est équipée de projecteurs longue-portée rares et originaux, de forme semi-circulaire et placés sous le pare-chocs.

Peu utilisée ces dernières années, la voiture est saine, elle avait bénéficié par le passé de travaux mécaniques dont la réfection des freins ainsi que du train avant. En 2017, elle a été révisé par un spécialiste parisien bien connu, et un test de compression satisfaisant a été effectué, il s'agit d'un exemplaire très attractif d'un coupé Lancia parmi les plus recherchés et rares.

*>>>current owner, a Parisian jeweller and aesthete, with a taste for beautiful objects. When he acquired it some 35 years ago, he was told it was a one-owner car, but there is no documentation to prove this. The car was repainted in 1990 and prepared by the well-known workshop in Turin, Bosato. It has an attractive used patina today, without the new, shiny look of a recently restored car. The same goes for the interior, which has been well preserved and retains the original black leather upholstery and lovely wooden dash. The car has rare, original long-distance spotlights, semi-circular in shape and positioned under the bumpers. Little used these last years, the car is sound and the brakes and front axle were redone in the past. The car has been recently serviced, and an engine compression test, in the file, has been done. This is a highly attractive example of one of the rarest and most highly sought-after Lancia coupés.*



## 1985 LAMBORGHINI COUNTACH 5000 S

Carte grise française  
**French title**

Châssis n°  
ZA9C00500CLA12500

- Française d'origine
- Entretien scrupuleux chez TS Automobiles
- Dans la même famille depuis 1989
- **French origin**
- **Scrupulous maintenance by TS Automobiles**
- **In the same family since 1989**

250.000 - 300.000 €

Dans les années 70, il y a Paco Rabanne, le mobilier plastique, les hippies et la Lamborghini Countach ! Cette supercar fut présentée au Salon de Genève en 1971 et avait pour mission de remplacer la mythique Miura. C'est à Marcello Gandini, pour Bertone, que l'on doit cette ligne spectaculaire, plus proche de l'OVNI à quatre roues que de l'automobile. Ses lignes tendues sont impressionnantes, ses performances encore plus ! Elle est évidemment équipée d'un moteur V12 de 4L, puis 4,8L et 5,2L allant de 355 ch à 455 ch pour la dernière version en 1990.

Le modèle que nous présentons est une 5000 S équipée du moteur 4,8L développant 375ch. Celle-ci est vendue neuve par le concessionnaire de Cannes, le Garage Palace, le 13 mars 1985 à un industriel. Le 30 mars 1989, elle est acquise par le cousin de l'actuel propriétaire qui vit à Marne-la-Coquette. Il l'envoie alors chez Ciclet Automobiles pour une révision complète à 11 107 km le 3 mai de la même année. En 2002, l'actuel propriétaire, architecte parisien et Vice-Président du Club Lamborghini, en fait l'acquisition auprès de son cousin. Elle n'a alors que 18 000 km. Entre 2002 et 2017, il va parcourir 62 000 km à son volant, participant aux rallyes organisés par le Club et profitant de cette bête de route les week-ends avec son épouse. Depuis son acquisition, la voiture est entretenue de main de maître par Toni Sisinni (TS Automobiles). Tous les travaux ont été réalisés pour en faire une voiture fiable, facile à utiliser. La dernière facture date de fin juin pour un montant de 5 600 € avec révision complète, >>>

*When we think of the 70's, we think of Paco Rabanne, plastic furniture, hippies and the Lamborghini Countach! This supercar was presented at the Geneva Motor Show in 1971 and was intended to replace the mythical Miura. It is thanks to Marcello Gandini of Bertone, that we owe this spectacular design, resembling more a four-wheeled UFO than an automobile. Its sleek lines are impressive, its performance even more so! It is equipped with a V12 engine, starting at 4L, then moving up to 4.8L and 5.2L and ranging from 355 bhp to 455 bhp for the latest 1990 version.*

*The model on offer is a 5000 S equipped with the 4.8L engine, producing 375 bhp. It was sold new by the Cannes dealer, Garage Palace, to an industrialist on 13 March 1985. On 30 March 1989, it was acquired by the cousin of the current owner. He then sent it to Ciclet Automobiles for a complete overhaul at 11,107 km on 3 May of the same year. In 2002, the current owner, a Parisian architect and Vice-President of the Lamborghini Club, acquired it from his cousin. It had done only 18,000 km. Between 2002 and 2017, he covered 62,000 km, participating in rallies organized by the Club and making the most of weekend outings with his wife. Since its purchase, the car has been expertly maintained by Toni Sisinni (TS Automobiles). All the work carried out has been done to make >>>*





>>> changement du récepteur d'embrayage, remplacement des durites d'huile du radiateur et d'autres détails, et de 7 300 € pour le remplacement des rotules. Le total des factures sur 15 ans s'élève à 78 500 € et sera remis à l'acheteur. Il s'agit d'une voiture qui a roulé et qui a été régulièrement entretenue à la hauteur des kilomètres parcourus. L'intérieur en cuir rouge est en très bon état et ne reflète pas son kilométrage tant il n'a pas souffert du temps. La peinture de ce bolide, elle, sera éventuellement à revoir pour quelqu'un qui veut une voiture vraiment impeccable. Pour notre part, nous roulerions sans rien toucher, préférant ce modèle, qui a été très bien entretenu tout au long de sa vie, plutôt qu'une voiture de musée, sèche et sans âme. Une très belle opportunité donc d'acquérir une Countach 5000 S, française d'origine, dans la même famille depuis 28 ans.

>>> *it a reliable, easy to use car. The last invoice, dating from the end of June, totals € 5,600 for a complete overhaul, change of the clutch receiver, radiator oil hoses and other details, plus € 7,300 for the ball joints replacement. The maintenance bills over 15 years amount to € 78,500 and will be given to the buyer. It is a car that has been driven and regularly maintained in accordance with the number of kilometers travelled. The red leather interior is in very good condition and does not reflect its mileage as it has not aged with time. As for the paintwork, this racer will eventually need some attention for anyone wanting a really impeccable car. For our part, we would prefer to drive it as it is rather than have a museum piece without soul. A very good opportunity, therefore, to acquire a Countach 5000 S, of French origin, which has been in the same family for 28 years.*



## 1969 ALFA ROMEO GIULIA 1600 SUPER TIPO 10526

Carte grise française

*French title*

Châssis n° AR875777

Moteur n° ARO0526\*A9772

- Une berline sportive aux grandes qualités routières
- Une voiture de collection à partager à 4
- Un exemplaire joliment restauré
  
- *A sporty berlinetta with great driving abilities*
- *A classic car for 4*
- *A beautifully restored example*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve

*No reserve*

La belle Alfa Romeo Giulia de notre vente fut mise en circulation le 2 janvier 1969. Il s'agit d'une désirable version 1600 Super. Sa livrée est particulièrement séduisante associant une peinture verte à un intérieur simili, de couleur biscuit. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition auprès des établissements Classic Car Design. Elle se trouve aujourd'hui dans un excellent général de présentation, ayant récemment fait l'objet d'une restauration intégrale, carrosserie et sellerie. La mécanique de notre italienne n'a pas été en reste, le joint de culasse a été changé tout comme la ligne d'échappement, la boîte de vitesses a fait l'objet d'une réfection, les amortisseurs ont été changés, l'embrayage remplacé et les trains roulants ont été remis en état tout comme le système de freinage. Les travaux ont été pour partie réalisés chez le spécialiste de la marque Quadrifoglio pour un montant de près de 6000 €. L'essai que nous avons pu réaliser confirme la santé mécanique de notre exemplaire et nous a permis d'apprécier la douceur des commandes et d'éprouver un réel plaisir à son volant. L'expertise jointe au dossier confirme que cette Giulia d'origine hollandaise se trouve dans un très bel état et le sérieux de sa restauration. En avance sur son temps et doté de sérieuses qualités routières, cette Giulia vous fera goûter aux joies uniques des berlines sportives des années 60.



*This gorgeous Alfa Romeo on offer was first registered on 2 January 1969 and is a highly desirable 1600 Super version. Its livery is particularly seductive, combining a green paint with a simili interior in biscuit colour. Its current owner purchased it from the Classic Car Design dealership. It is today in excellent condition and recently had a full restoration, including the bodywork and upholstery. The mechanical part of our Italian beauty wasn't ignored too, the head gasket was changed as well as the exhaust system, the gearbox was refurbished, suspensions were also replaced as well as the clutch, and running gear was overhauled as well as the braking system. The work was partly carried out by specialist Quadrifoglio for an amount close to 6,000 €. A test drive allowed us to confirm the sound mechanical state of our model and has enabled us to appreciate the smoothness of the controls and the real pleasure of driving it. The expertise attached to its record confirms its beautiful condition and the seriousness of its restoration. Well advanced for its period and endowed with serious driving qualities, this Giulia, of Dutch origin, will make you taste the unique joy of 1960s sporty berlinetta cars.*



## 1978 FERRARI 308 GT4

Carte grise française

*French title*

Châssis n° F106AL / 14172

- Voiture soignée
- Importantes factures de restauration et d'entretien
- Seule Ferrari de série dessinée par Bertone
- *Well-maintained car*
- *Substantial restoration and maintenance bills*
- *The only production Ferrari designed by Bertone*

60.000 - 80.000 €

Sans réserve  
*No reserve*

Notre belle 308 GT4, châssis N° 14172, fut mise en circulation le 3 juillet 1978 en Allemagne, importée par Auto Becker à Düsseldorf. Elle dispose d'une séduisante livrée, associant une carrosserie noire à un intérieur en cuir crème. Le dossier qui accompagne la voiture permet de retracer son histoire depuis 1990, date à laquelle elle arrive en France. L'histoire qui lie cette voiture à son propriétaire est émouvante. Il en fit l'acquisition en 2006, puis après avoir revendu la voiture en janvier 2015, il la racheta à la fin de la même année. Depuis 2011, la voiture a bénéficié de très importants travaux. Citons seulement la remise en état du moteur et la boîte de vitesses par les Etablissements Charles Pozzi, l'ensemble des travaux réalisés s'élevant à un montant de plus de 50 000 €. Une révision incluant le remplacement des courroies de distribution a aussi été effectuée l'année dernière. Enfin, preuve supplémentaire de l'attention que porte son propriétaire à cette voiture, celle-ci vient tout juste de recevoir une peinture neuve. La sellerie qui semble d'origine propose une patine du plus bel effet. La voiture est équipée d'un échappement inox et sera livrée avec sa housse. Produite à 2826 exemplaires, la GT4 avec son moteur central est une voiture très agréable à conduire et notre exemplaire soigné est une réelle opportunité à saisir.



*Our lovely 308 GT4, chassis N° 14172, was first road registered on 3 July 1978 in Germany, imported by Auto Becker in Düsseldorf. It came in the highly attractive combination of black with cream leather interior. The accompanying file retraces the car's history back to 1990, the date it arrived in France. The owner has a strong attachment to the car: he acquired it in 2006, sold it in January 2015 and bought it back again at the end of the same year. Since 2011 the car has benefitted from a substantial amount of work. This has included having the engine and gearbox re-built by Charles Pozzi, costing over 50,000 €. The timing belts were replaced as part of a service carried out last year. The Ferrari has recently been repainted, providing further evidence of the care taken by the owner. The upholstery appears to be original and displays a lovely patina. The car comes with a stainless steel exhaust, and will be sold with its cover. One of just 2826 examples built, the mid-engined GT4 is a great car to drive and our well-kept example offers an opportunity not to be missed.*



## 1968 RENAULT 8 GORDINI 1300

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 00205198

- Restauration importante et récente
- Icône de l'automobile sportive française
- Cote d'amour exceptionnelle
- *Important and recent restoration*
- *Iconic French sports car*
- *Exceptional token of love*

40.000 - 60.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Cette R8 Gordini, version 1135, fut achetée par son actuel propriétaire en Belgique en 2012. Bien qu'ayant eu un passé sportif, la voiture était saine mais nécessitait des travaux pour retrouver de sa superbe. Son propriétaire entreprit alors une restauration d'envergure qu'il confie aux Ateliers Héritage Classiques Automobiles dans les Hauts de Seine. Un très grand nombre de pièces ont été remplacées par des neuves, et l'ensemble de la mécanique a été reconditionné lorsque cela était nécessaire. Ainsi le montant conséquent des travaux s'élève à plus de 35 000 €. La caisse de la voiture étant saine, les planchers ont pu être conservés. La voiture reçut une peinture bleue France référence 418 conformément à l'origine. Elle dispose d'un arceau boulonné et de deux sièges baquets de marque OMP avec harnais, la banquette arrière d'origine a, elle, été conservée. Elle est équipée de feux longue portée Cibibié, d'un volant Formuling et d'un tripmaster. Le dossier qui accompagne la voiture se compose de factures et de photos permettant de constater l'entendue de la restauration. Une expertise réalisée après l'achèvement des travaux en 2016 vient attester l'ampleur des travaux réalisés. Il s'agit donc d'un désirable exemplaire de Renault 8 Gordini, dont la restauration récente s'est faite sans compter.



*This R8 Gordini, version 1135, was purchased in 2012 by its current owner in Belgium. Despite having a sporty past, the car was sound but needed work to regain its full splendour. The proprietor then undertook a major restoration which he entrusted to the Ateliers Héritage Classiques Automobiles near Paris. A great amount of parts were replaced by new ones, and the entire mechanical system was reconditioned when it was necessary. Consequently, the total amount spent for the work comes to more than 35,000 €. The car body being in sound condition, the floor boards were in fact well-preserved. The car was painted in blue France reference 418 in accordance to the origin. It has a bolted crash bar and two OMP bucket seats with harness; the original rear seat has remained the same. The car is fitted with Cibibié spotlights, a Formuling steering wheel and a tripmaster. Invoices and pictures enabling to witness the extent of the restoration are part of documents coming with the car. An assessment conducted after the completion of the work in 2016 certifies the scale of work carried out. It is therefore a highly desirable Renault 8 Gordini example of which the recent restoration has been made with no compromise.*



## 1972 PORSCHE 911 S 2,4 L TARGA

Carte grise française

**French title**

Châssis n° 9112310135

Moteur n° 6320341

- Superbe état
- 28 700 € de factures récentes chez Porsche
- Cinq propriétaires seulement
- *In superb condition*
- *28 700 € of recent Porsche invoices*
- *Five owners only*

150.000 - 180.000 €

Livrée neuve en France à un M. Parez, cette Porsche 911 S 2,4-L n'a connu que cinq propriétaires. En 2011, d'importants travaux ont été effectués, avec réfection des éléments suivants : moquettes, volant, tableau de bord, banquette arrière, toit targa, plage arrière et contreportes. Les ateliers Adesso, à Lyon, se sont chargés de ces travaux et, chaque fois que c'était possible, ils ont utilisé des pièces d'origine. La carrosserie a été entièrement démontée et refaite à la carrosserie Gambetta, tout comme les chromes (arceau, enjoliveurs de phares, jantes et pare-chocs). Enfin, la mécanique a été confiée au spécialiste Porsche Triniane Racing. L'ensemble de ces travaux peut être vérifié sur les factures jointes au dossier, qui totalisent plus de 60 000 €.

Le propriétaire actuel, un gentleman driver et collectionneur exigeant, a confié en 2015 la voiture à Porsche Vélizy. La facture de 28 000 € dans le dossier montre que la boîte de vitesse fut entièrement refaite, l'embrayage changé, et qu'un ensemble de réglage et mises au point furent effectués pour rendre la voiture sans reproche. Un autoradio Porsche Classic avec GPS fut installé. >>>



*Delivered new in France to a Mr. Parez, this Porsche 911 S 2.4-liter has had only four owners since new with the last two in the same family. In 2011, significant work was carried out by the Adesso garage in Lyon, including the repair of the carpets, the steering wheel, the dashboard, the rear seat, the targa roof, the rear deck and the door panels. Whenever possible, original parts have been used. The body was completely disassembled and rebuilt at the coachbuilder Gambetta, as were all chrome parts. The mechanicals were entrusted to Porsche specialist Triniane Racing. All these works can be checked on the invoices provided in the file coming with the car, the total cost adds up to more than 60,000 €.*

*The current owner, a demanding gentleman driver, entrusted the car at Porsche Vélizy in 2015. The invoice amounting 28,000 € in the record lists the refurbishment of the gearbox and the replacement of the clutch. A series of adjustments were carried out to make the car flawless. >>>*







>>>Le compteur affiche aujourd'hui un peu plus de 108 700 km probablement d'origine. Dans sa teinte d'origine Silbergrau 936, cette voiture est dans un état superbe et tourne comme une horloge. Bien entendu, carnet et doubles de clés seront remis à son nouveau propriétaire qui s'offrira un grand classique de la marque de Stuttgart, avec l'avantage d'une carrosserie Targa et d'une très belle présentation.

>>>*A Porsche Classic radio as well as a GPS were fitted. The counter displays around 108,700 km probably from origin. In its original Silbergrau 936 livery, this car is in a superb condition and runs like perfectly. The car comes with its two sets of keys and manuals. A true classic from the Stuttgart brand with the advantage of a lovely Targa body in a very nice condition.*

## 1976 PORSCHE 912 E

Titre de circulation US  
+ dédouanement UE  
**US title + EU customs  
cleared**

Châssis n° 9126000571

- Restauration très soignée
- Important dossier de factures
- Modèle rare, dans sa teinte d'origine
- *Very neat restoration*
- *Impressive invoice folder*
- *Rare model, in its original color*

40.000 - 50.000 €

Vendue neuve aux États-Unis, cette rare Porsche 912 E fut construite fin 1975 et immatriculée en 1976. Elle fait partie d'une petite série d'autos pour l'année modèle 1976, équipées du 4-cylindres à plat, alimenté par l'injection Bosch L-Jetronic. La caisse était de type G mais gardait les poignées de porte, le rétroviseur extérieur, et les entourages de vitres chromés. Un peu moins de 2 100 exemplaires de cette intéressante voiture furent construits ce qui reste contenu à l'échelle de Porsche.

Dans sa superbe teinte d'origine, jaune poussin (kanariengelb 117), cette 912 E se présente dans un état rare. Achetée par son précédent propriétaire californien M. Dodson en 1988, la voiture fut entièrement restaurée en mécanique entre 1994 et 1998. Comme nous le montre l'important dossier d'entretien, elle n'a parcouru que 15 000 miles depuis ces travaux. La carrosserie qui était extrêmement saine a été repeinte, et l'intérieur refait de belle manière. Les jantes, l'échappement, les suspensions, la transmission, tout a été revu sur cette voiture. Elle est en outre équipée d'une boîte 5 vitesses et de la climatisation. Accompagnée de sa trousse à outils, de son manuel d'utilisation, et d'un important dossier de factures, elle constitue un véritable collector, dans un état irréprochable !



*This rare Porsche 912 E was sold new in the United States, it had been produced end 1975 and registered in 1976. It is part of a small series of cars for the model year 1976, powered by the Flat-4, with Bosch L-Jetronic injection. The body was the G-type, but it retained the door handles, the exterior mirror, and the chrome window surrounds. A little less than 2,100 units of this interesting model were built, remaining rather exclusive. In its superb yellow shade of origin (kanariengelb 117), this 912 E is in a rare condition. Purchased by its former Californian owner, Mr. Dodson in 1988, the car was mechanically restored between 1994 and 1998. As shown by the impressive service record, it has covered only 15,000 miles since this work. The extremely sound body was repainted, and the interior beautifully redone. The rims, the exhaust, the suspensions, the transmission, everything was refurbished. It was also equipped with a 5-speed transmission and air-conditioning. The car comes with its toolkit, its user manual, and an impressive invoice folder; it is a true collectible, in a perfect condition!*



## 1990 PORSCHE 911 CARRERA 4 «BACKDATING»

Titre de circulation  
italien

*Italian title*

Châssis n°  
WPOZZZ96ZLS402551

- Modifications de qualité
- Mécanique et fiabilité moderne
- Voiture unique
- *High quality modifications*
- *Modern and reliable mechanicals*
- *A unique car*

95.000 - 120.000 €

Cette Porsche Carrera 4 a été modifiée dans les années 2010 par des spécialistes italiens, pour présenter l'allure plus flatteuse et séduisante d'une plus ancienne Carrera RS. Certaines des modifications techniques ont d'ailleurs été reportées sur le titre de circulation, tel que la dimension des pneumatiques, ce qui confirme leur réalisation. Les ailes et pare-chocs ont été réalisés en fibre de verre, selon un travail de bonne qualité et des chromes ont été ajoutés. L'habitacle est équipé de sièges Recaro et présente un aspect superbe. L'équipement intérieur comporte un système radio Porsche avec écran tactile, GPS et prise USB. Par ailleurs, la voiture est dotée d'un coupe-batterie et d'un dispositif d'alarme. De son côté, la mécanique a été révisée et la voiture a parcouru à peine plus de 3 000 km depuis. Selon le propriétaire, l'ensemble de cette préparation représente un coût de 80 000 € environ. La carrosserie cache le 6-cylindres à plat refroidi par air de la 964, qui développe 250 ch, ainsi que la transmission intégrale de ce modèle, qui lui assure une tenue de route sûre et sans surprise. En somme, cette voiture combine les avantages d'une mécanique moderne et les charmes d'une ligne plus ancienne et plus sportive. Le mariage de la sécurité, des performances et de l'esthétisme.



*This Porsche Carrera 4 was modified in 2010 by Italian specialists, to give it the attractive look of an older Carrera RS. Some of the technical changes have been recorded in the registration document, such as the size of the tires. The wings and bumpers are made of fiberglass, in high quality, and chrome items were added. The interior is equipped with Recaro seats and has a superb look. The interior features a Porsche radio system with touch screen, GPS and an USB port. Additionally, the car is equipped with a battery cut-off and an alarm system. Meanwhile, the mechanicals have been serviced and the car has covered just a tad over 3,000 km since. According to the owner, this entire preparation and modification cost him about € 80,000. The bodywork hides the 964's air-cooled 6-cylinder, which develops 250 bhp, as well as the all-wheel drive feature of this model, which ensures safe and predictable handling. In short, this car combines the advantages of modern mechanicals and the charm of a classic and sporting design. A perfect combination of security, performance and aesthetics.*



## 1958 MERCEDES-BENZ 190 SL

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

121 042 8501535

Moteur n°

121 921 8501578

- Voiture entièrement remise en état
- Une icône des années 50
- Modèle très élégant et confortable
- *Completely restored car*
- *A 1950s icon*
- *Elegant and comfortable model*

100.000 - 150.000 €

Cette désirable Mercedes 190 SL produite en 1958, est dans les mêmes mains depuis plus de 10 ans. Son propriétaire en fit en effet l'acquisition en 2007, auprès des Etablissements Atelier SL en région parisienne, la voiture se trouvant alors déjà dans un état satisfaisant. Sa livrée associe une peinture grise à un intérieur en cuir rouge qui sied parfaitement à ses lignes. Une capote noire récente, en alpaga, vient compléter l'ensemble. Au cours des dernières années, la voiture bénéficia d'une remise en état ce qui explique son très bel état de présentation aujourd'hui. Les travaux furent en grande partie réalisés en Angleterre chez Konig. L'ensemble de l'habitacle, en cuir et moquette bouclée, est du plus bel effet ayant bénéficié d'une réfection complète, tout comme la peinture qui a été refaite. L'alignement des ouvrants est satisfaisant et les soubassements semblent parfaitement sains. Elle est équipée d'une radio Becker Europa, de sa précieuse horloge de boîte à gants, du 3<sup>ème</sup> siège transversal ainsi que d'un couvre-capote. Son moteur est équipé de carburateurs Weber plus fiables que les Solex montés d'origine. Les 190 SL sont toujours recherchées pour leur beauté mais aussi pour leur fiabilité et leur facilité d'usage. Notre exemplaire restauré avec soin est une irrésistible invitation à la balade.



*This desirable Mercedes 190 SL, from 1958, has been in the same hands for over ten years. The current owner acquired the car in good condition, from the Atelier SL company near Paris, in 2007. The colour combination of grey bodywork with red leather works perfectly with the model's styling. A relatively new black alpaca hood adds the final touch. The car has benefited from a restoration that has taken place over the last few years, explaining its beautiful presentation today. The majority of the work was carried out in England at Konig. The passenger compartment, in leather with loop pile mats, has been entirely renovated, and the paintwork has also been re-done. The door openings are well aligned and the underbody appears to be completely sound. The car has a Becker Europa radio, its precious clock on the glove box, a third sideways facing rear seat and a tonneau-cover. The engine is fitted with Weber carburetors that are more reliable than the original Solex ones. The 190 SL has always been in demand for its looks, as well as being reliable and straightforward to use. Our carefully restored example offers an irresistible invitation to get behind the wheel and drive.*



## 1995 PORSCHE 993 CARRERA 2

Carte grise française

**French title**

Châssis n°

WPOZZZ99ZSS315171

Moteur n° 63S05140

- Exemple particulièrement bien optionné
- Faible kilométrage pour la dernière 911 refroidie par air
- Un des plus beaux dessins du mythe 911
- *Example with desirable options*
- *Low mileage, the last air-cooled 911*
- *One of the best designs of the iconic 911*

55.000 - 75.000 €

Mise en circulation le 24 octobre 1995, notre Porsche 993 est une version Carrera 2 disposant de 272 chevaux en version boîte de vitesse mécanique. Elle fut vendue neuve par le concessionnaire Porsche de Strasbourg K67. Sa très belle livrée combine une carrosserie de couleur « Midnight Blue Metallic » à un intérieur tout cuir de couleur grise et moquettes assorties. Notre exemplaire possède de nombreux équipements comme le toit ouvrant électrique, les sièges entièrement électriques et chauffants, des inserts de bois précieux, la climatisation et un système hifi performant. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition il y a désormais plus de 10 ans auprès des établissements parisiens Bullit. Elle fut jalousement conservée au cours de ces années, la voiture n'a que très modérément roulé et ne totalise aujourd'hui qu'un peu plus de 62 000 km au compteur. La voiture a bénéficié à la fin de l'année 2014 d'un entretien mécanique important chez le spécialiste Miramond Dan-Auto à Paris comprenant notamment en plus de l'entretien général, le remplacement des quatre pneus et du système de freinage arrière. En bon état général, notre Porsche 993, dernière Porsche bénéficiant du refroidissement par air, fait figure de collector pour les passionnés, à vous de profiter de cet exemplaire faiblement kilométré et particulièrement bien équipé.



*First road registered on 24 October 1995, our Porsche 993 is a Carrera 2 version, with 272 bhp and manual gearbox. It was sold new by the Porsche dealer K67 in Strasbourg, in a splendid livery of 'Midnight Blue Metallic' paintwork with all leather interior in grey with matching carpets. This example came with various options including electric sunroof, electrically operated and heated seats, special wood trim, air conditioning and high performance hifi system. The current owner acquired the car over ten years ago from Bullit, in Paris. It has been driven conservatively during this time and looked after fastidiously. Today the mileage stands at just over 62 000 km. At the end of 2014 the car benefitted from a major mechanical service carried out by the specialist Miramond Dan-Auto in Paris. In addition to standard maintenance, this included replacing all four tyres and the rear brakes. The Porsche 993 was the last air-cooled model and is now a collector's item for marque enthusiasts. It is for you to take advantage of this particularly well-equipped and low mileage example.*



## 1959 CITROËN 2CV AZLP

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 2379748

Moteur n° 02837239

- Etat de conservation exceptionnel
- Nombreuses options
- Intéressante version AZLP

- *Exceptional preserved condition*
- *Several options*
- *Remarkable AZLP version*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve

*No reserve*

L'exemplaire que nous présentons est sorti des usines Citroën le 19 novembre 1959. Il s'agit de la version AZLP, dénomination qui correspondait à la version AZ, équipée du moteur 425cc (et non plus du 375cc de la type A), en version Luxe (baguettes de portes et de capot), et dotée de la porte de malle (P) qui remplaçait avantageusement la toile de capote des autres versions. En d'autres termes, il s'agissait du « haut de gamme » de la 2cv. En outre, notre modèle est agrémenté de nombreux et peu courants accessoires optionnels tels que : planche de tableau de bord, phares additionnels, plage arrière, galerie OLD ou encore extincteur dans le compartiment moteur. Arrêtée en 1985 et soigneusement stockée, ainsi que nous l'a indiqué son propriétaire, elle a été redécouverte en 2014, sortie de grange et remise en route. Elle affiche un état d'origine et de conservation exceptionnel, la carrosserie et la plateforme étant parfaitement saines. Le moteur a été contrôlé par un membre du 2cv Club de Sucy en Brie, confirmant une faible usure, tandis que les freins ont été entièrement refaits. Dans sa volonté de conserver la voiture dans son état d'origine le plus strict, le propriétaire a même conservé les pneus d'époque qui devront être remplacés. Rares sont les exemplaires dans un tel état d'origine, disposant d'autant d'équipements optionnels.



*The car we are offering came out of Citroen factories on 19 November 1959. With the appellation taken from the AZ model, this car is the AZLP version equipped with a 425cc engine (and not with the Type A 375cc engine either), a luxury version (door and hood sticks) and having a boot lid (P) which advantageously replaced the fabric soft top on other models. In other words, it was the "high-end" version of the 2cv. Furthermore, our model is embellished with numerous and unusual optional accessories such as: special dashboard, additional headlights, rear deck, OLD gallery or fire extinguisher in the engine compartment. Carefully stored from 1985 on according to its current owner, it was rediscovered in 2014, taken out from the barn and back to running condition. The car is in exceptional state of origin and conservation, the bodywork and platform being perfectly sound. The engine was checked by a member of the Sucy-en-Brie 2cv Club, confirming minor tear and wear whilst the brakes were fully redone. In order to keep the car in its original condition, the owner has even kept the vintage tyres which will have to be replaced. Only few examples with that many optional extras are in such original condition.*



## 1968 CITROËN DS 21 CABRIOLET

Titre de circulation  
italien

**Italian title**

Châssis n° 4609568

Coque n° 0032000567

N° Chapron 9220

- Une des meilleures versions du cabriolet « usine »

- Attestations Chapron et Citroën

- Remise en état très soignée

- *One of the best versions of the «factory» cabriolet*

- *Chapron and Citroën certificates*

- *Very careful restoration*

180.000 - 225.000 €

Entrée dans les ateliers Henri Chapron le 31 janvier 1968, cette DS 21 portant le numéro de fabrication Chapron 9220 en est ressortie le 27 mars, habillée d'une carrosserie cabriolet «usine». Facturée à Citroën le 28 mars, cette voiture a été ensuite vendue en Italie, à Milan, par l'intermédiaire d'un concessionnaire Citroën. En 1978, elle a été achetée par sa deuxième propriétaire, Mme Daniela Pradella, demeurant à Sustinente, qui l'a conservée jusqu'à 1997. Elle est ensuite passée entre les mains de M. L. Giuliani, qui ne s'en est séparé qu'en 2010 en la cédant à M. P. Schuring, amateur hollandais. Cette DS 21 cabriolet était alors saine et en bon état de fonctionnement mais présentait des signes de vieillesse. Son propriétaire souhaitant une présentation parfaite, a alors décidé de lui faire bénéficier d'une restauration complète. La voiture a donc été entièrement démontée, toutes les pièces étant remises en état ou remplacées par des éléments neufs. Bien préservée des attaques du temps, la plateforme a pu être conservée et, en tout, les travaux ont duré quatre ans.

Il s'agit d'un authentique cabriolet, comme le confirme une attestation de Mme Noëlle-Éléonore Chapron qui précise en outre qu'il a été livré neuf avec des équipements désirables tels que : les appui-têtes, un accoudoir central avant, un siège avant gauche réglable, des ceintures de sécurité avant et arrière, un pare-brise teinté, des phares halogènes et un avertisseur à compresseur. Il comporte toutes ses plaques d'identification d'origine et >>>



*This DS 21 entered Henri Chapron's workshop on 31 January 1968, and came out on 27 March, with a «factory» cabriolet body, and Chapron number 9220. Invoiced to Citroën on 28 March, the car was then sold in Milan, Italy, through a Citroën dealer. In 1978, it was acquired by its second owner, Daniela Pradella, who lived in Sustinente, and she kept the DS 21 until 1997. It stayed with its next owner, L. Giuliani, until 2010, when it was acquired by a Dutch enthusiast by the name of P. Schuring. At this time, the car was in sound, running condition, but showing a few signs of its age. Wanting it to be immaculate, the new owner decided to carry out a full restoration. The car was totally dismantled, with all parts either refurbished or replaced with new pieces. The platform was well preserved and was therefore retained. This project took some four years to complete. This is a genuine cabriolet, authenticated by Mme Noëlle-Éléonore Chapron in a document that notes it was delivered new with desirable options such as: head-rests, front central armrest, adjustable front left seat, front and rear seatbelts, tinted windscreen, halogen lights and compressor warning light. The car has all its original identification plates, along with a stunning Jaeger dashboard and four headlights on the front grille, two of which are adjustable. >>>*





>>>a l'avantage de présenter la calandre quatre phares dont deux orientables, ainsi que le très beau tableau de bord Jaeger. Il est également équipé d'un autoradio Continental Edison à présélection de stations, relié aux haut-parleurs d'époque. Sur cette génération, le système hydraulique est en liquide vert, moins corrosif et plus facile à gérer que le liquide rouge des premières DS. D'ailleurs, l'extraordinaire système de suspension de la DS lui assure un confort inégalé qui, allié à sa ligne hors du commun, en fait une voiture à la fois intéressante, attirante et agréable à conduire. La correction d'assiette permet de transporter quatre personnes sans que l'arrière s'affaisse inconsidérément comme sur une voiture à suspension conventionnelle et, dans ce cas, le reproche fait



>>>*There is a Continental Edison radio with pre-selection function, linked to period speakers. This generation had a hydraulic system using a green fluid that was less corrosive and easier to manage than the red fluid of the first DS models. The extraordinary suspension system on the DS gives an unrivalled level of comfort that, combined with the unusual styling, makes it a very interesting car, both eye-catching and enjoyable to drive. The self-levelling suspension makes it possible to transport four passengers without the back dropping as it does on a car with more conventional suspension. And here, the complaint made against the first DS - a lack of power - does not apply,*



initialement à la DS — son manque de puissance — n'est plus de mise, grâce au moteur 2,2 L propre à la DS 21. D'origine bordeaux avec intérieur en cuir noir, cette voiture présente maintenant un superbe bleu clair métallisé et la sellerie des sièges épais est proche du neuf.

Elle est accompagnée d'une attestation Chapron datant de février 2016, d'une attestation Citroën de conformité et d'un extrait du registre de fabrication Chapron. Dans son état, cette DS 21 cabriolet en liquide vert fait donc partie des exemplaires les plus désirables du marché n'ayant été produits qu'à environ 150 exemplaires.

*thanks to the DS 21 2.2-litre engine. Originally burgundy with black leather interior, this car is now presented in a superb metallic light blue and the thick upholstery looks almost new.*

*It comes with a Chapron certificate dated February 2016, a certificate of conformity from Citroën and an extract from the Chapron factory register. In such a condition, this green fluid DS 21 cabriolet must be one of the most desirable examples on the market, being one of just 150 built.*

## 1972 CADILLAC DEVILLE STATION WAGON SANS MONTANT

Titre de circulation

hollandais

**Dutch title**

Châssis n°

6D49R2Q118323

- Comme celle d'Elvis !
- Allure extraordinaire
- Bel état de présentation
- *Sister car to Elvis'!*
- *Extraordinarily alluring*
- *Nice presentation*

15.000 - 25.000 €

Sans réserve

**No reserve**

En 1972, la gamme Cadillac ne comptait pas de version DeVille station wagon, mais il est rapporté que deux exemplaires furent réalisés sur la base de berlines par le carrossier ASC, une était destinée à Elvis Presley, tandis que l'autre fut pour Dean Martin. Si la première est aujourd'hui clairement identifiée, la seconde est réputée perdue.

L'exemplaire que nous présentons, à l'exception des éléments dorés à l'or fin spécifiques, est semblable à celle du King, sans pour autant que son actuel propriétaire ne parvienne à établir de manière irréfutable qu'il s'agit de celle de Dean Martin. Achetée aux USA par un collectionneur hollandais, cette automobile a une allure exceptionnelle et s'avère en excellent état de présentation et de fonctionnement. Nous avons simplement noté que le toit ouvrant et la climatisation ne fonctionnaient plus. La peinture a été refaite voilà six ans et l'intérieur en cuir vert est très bien conservé. Mue par le généreux V8 de 472ci accouplé à une boîte automatique, elle s'avère être une authentique 8 places, une banquette supplémentaire étant installée dans le coffre ! Pour des raisons d'économie, ce break de grand luxe a été équipé d'un système GPL qui peut être utilisé alternativement avec l'alimentation en essence. Rarissime et d'un niveau de finition digne de la marque, ce break est prêt à dévorer les grands espaces !



*In 1972, the Cadillac range did not include a DeVille station wagon version, but two were made on the base of the sedan by bodybuilder ASC: one was for Elvis Presley, while the other was for Dean Martin. If the former is today clearly identified, the latter is said to have been lost. The car on offer, with the exception of the fine gold-plated elements, is similar to that of the 'King', although the present owner cannot conclusively establish that it was the car for Dean Martin. Purchased in the USA by a Dutch collector, this car has an exceptional look and is in excellent condition, both in terms of looks and usability. We did notice that the sunroof and the air-conditioning systems were not working. The paint has been redone six years ago and the green leather interior is very well preserved. Powered by the huge 472ci V8, mated to an automatic transmission, the car is a real 8-seater, with an extra bench installed in the boot! For reasons of economy, this luxury station wagon was equipped with a LPG system that can be used alternatively with petrol. Rare and in a level of finish worthy of the marque, this station wagon is ready to devour the great outdoors!*



## 1963 STUDEBAKER AVANTI R2

Carte grise française

*French title*

Châssis n° R4907E



- Vendue neuve en France
- Intéressante et rare version à compresseur
- Historique limpide
- *Sold new in France*
- *Interesting and rare version with supercharger*
- *Known history*

30.000 - 50.000 €

Au-delà de l'originalité propre à son dessin et à sa carrosserie en polyester, l'exemplaire que nous présentons ne manque pas de qualités. Il s'agit en effet d'un intéressant modèle R2 dont la particularité était l'adoption d'un compresseur sur le V8 4.7L, qui affichait dès lors 290 cv. Peu courante aux USA, cette version est rarissime en Europe et notre exemplaire fait partie des sept exemplaires qui auraient été vendus neufs en France, ainsi que nous l'a indiqué son propriétaire. Acheté en 1963 auprès des Ets Dujardin à Paris par un industriel parisien, il changera de mains en 1977 au profit d'un amateur de l'Yonne, avant d'être acquis en 1991 par son actuel propriétaire. Toujours entretenue avec soin, cette Avanti affiche aujourd'hui un superbe état de conservation, ayant été repeinte il y a de nombreuses années. La carrosserie, patinée sans excès, s'avère en bon état, tandis que l'habitacle est parfaitement conservé et constitue une véritable invitation au voyage. La boîte de vitesse automatique a bénéficié d'une révision il y a deux ans et son propriétaire n'a jamais hésité à entreprendre de longs trajets au volant de cette automobile. Esthétiquement hors du commun, luxueusement équipée pour son époque, et largement motorisée, l'Avanti demeure toujours aussi étonnante aujourd'hui ! Sachez profiter de cet exemplaire exceptionnel.

*This car boasts many special features in addition to its highly original design and fibreglass body. It is an interesting R2 model which has the special addition of a supercharger fitted to the V8 4.7-litre engine, boosting the power to 290 bhp. Uncommon in the US, this version is extremely rare in Europe and according to the owner, this car is one of just seven examples sold new in France. Bought by a Parisian industrialist in 1963 from the Dujardin Establishment in Paris, it changed hands in 1977, selling to an enthusiast from the Yonne, and was acquired by the current owner in 1991. Having always been carefully maintained, this Avanti is presented in beautifully conserved condition, and was repainted some years ago. The nice coachwork is not overly patinated and the passenger compartment has been perfectly conserved and offers a tempting invitation to head off on a voyage. The automatic gearbox was serviced two years ago and the current owner has had no qualms about undertaking long journeys in this automobile. An unusual design, luxuriously equipped for its day, and generously powered, the Avanti remains an amazing vehicle today.*



## 1950 CADILLAC SERIES 62 CABRIOLET

Titre de circulation  
américain + dédouanement

pour l'UE

US title

+ EU customs cleared

Châssis n° 506242331

- Voiture bien préservée
- Même propriétaire pendant 41 ans
- Modèle prestigieux
- *Well preserved car*
- *Same owner for 41 years*
- *Prestigious model*

42.000 - 62.000 €

Vendu neuf à un M. Braker, de San Francisco, ce cabriolet Cadillac a été ensuite acheté en 1975 par M. L. Lesneski qui habitait dans la même ville. Il a gardé la voiture jusqu'en 2016, soit plus de 40 ans sans interruption ! Lorsqu'il l'a cédée en 2016 à un amateur européen, il était âgé de 86 ans. Faut-il préciser qu'il avait toujours pris grand soin de sa chère voiture ? Toujours garée à l'abri, elle a bénéficié d'un entretien régulier et c'est ce qui lui permet aujourd'hui de se présenter dans un bel état d'origine, avec une carrosserie saine dénuée de corrosion. Le compteur indique 84 000 miles (135 000 km env.) qui, selon M. Lesneski, sont d'origine. Les freins ont été refaits récemment, les pneus remplacés et l'on peut observer, dans le coffre et le compartiment moteur encore la peinture d'origine. Les vitres électriques seront à revoir. En plus de présenter la séduction d'une carrosserie cabriolet, cette Cadillac affiche un mariage de teintes assez rare : carrosserie turquoise, avec sellerie en cuir rouge et capote beige. L'ensemble ne manque pas d'allure et traduit merveilleusement « L'American Dream » des années 1950, synonyme d'opulence et d'insouciance. Il suffit de prendre le volant de cette prestigieuse machine animée par un V8 de 5,4 litres pour retrouver l'ambiance.



*Sold new to a certain Mr Braker, from San Francisco, this Cadillac cabriolet was then bought in 1975 by Mr L. Lesneski who lived in the same town. He kept the car until 2016, a period of over 40 years! He was 86 years old when he sold his Cadillac to a European enthusiast. Is it necessary to add that he always took great care of his beloved automobile? It has always been parked under cover and regularly maintained, which has enabled it to remain in wonderfully original condition today, with a sound, rust-free body. The odometer shows 84,000 miles, which, according to Mr Lesneski, is original. The brakes have been overhauled recently and the tyres replaced. It can be seen, by looking in the engine compartment and the boot, that it is still its original paintwork. The electric windows require attention. With its attractive cabriolet body, it is presented in a rare colour combination, with a turquoise body, red leather upholstery and beige hood. The whole works together beautifully, offering a perfect illustration of the 1950s «American Dream». All it takes is to get behind the wheel of this prestigious machine, powered by a V8 5.4-litre engine, to bring that dream to life once more.*



## 1987 MERCEDES-BENZ 500 SL

Titre de circulation  
anglais

**British title**

Châssis n°  
WDB1070461A069449

- 53 424 km au compteur
- Très belle  
présentation
- Equipée de son  
hard-top
- *53,424 km on the  
odometer*
- *In a very nice  
condition*
- *Equipped with  
a hard-top*

40.000 - 60.000 €

La saga des SL chez Mercedes a été lancée grâce à la 300 SL 'Papillon' en 1954 et à son dérivé en roadster. Depuis, la marque à l'Étoile n'a jamais cessé de produire les roadsters SL proposés en 2 places, 2+1 ou 2+2 selon l'évolution des modèles. Chaque génération a remporté un très large succès auprès de la clientèle internationale et il n'est pas rare d'en croiser sur nos routes aujourd'hui. La SL W107 a été rendue célèbre grâce aux feuillets américains 'Dallas' et 'Pour l'amour du risque' et reflète parfaitement la génération des années 80. Il s'agit d'un modèle facile à rouler, à entretenir, d'une grande fiabilité. Celui-là, dans sa version 5 L, un des plus performants, a été livré neuf au Maroc le 13 mai 1987. Peu de 500 SL ont été vendus dans ce pays. Il n'est pas impossible qu'il ait été livré neuf à la famille royale ou à un proche. La voiture a ensuite vécu au Japon où elle fut entretenue dans le réseau du constructeur avant de revenir en Angleterre où elle est toujours immatriculée. Cosmétiquement, on ne peut que constater une très belle peinture blanche, sans défaut, un intérieur bleu, tissu et simili cuir. Son hard-top est comme neuf. Cette belle 500 SL a le mérite d'un kilométrage très faible au compteur...quelques 53 424 kms. Un classique devant l'éternel à acheter dès à présent avant que sa cote ne s'envole avec la génération née dans les années 70 qui en raffole !

*The SL saga at Mercedes began with the launch of the 300 SL 'Gulwing' in 1954, and then its derivative, the roadster. Since then, the brand with the three-pointed star has never stopped producing SL roadsters, two-seaters, or with 2 + 1 or 2 + 2 seating configuration, depending on the evolution of the models. Each generation has been very successful with the international jet-set and they are not an uncommon site on the roads of Europe. The SL W107 that we are offering has been made famous thanks to the American series 'Dallas' and perfectly reflects the 1980s generation. It is an easy to use car, and very reliable. This one, in its version 5 L, is one of the most efficient, and this car was delivered new in Morocco, on May 13, 1987. Few 500 SLs were sold in this country. It is not impossible that the car may have been delivered to the Royal family or to one of their relatives. The car then moved to Japan, where it was maintained by the manufacturer's dealer network, before returning to the UK, where it is still registered. Cosmetically, one can see a very beautiful white shade, without any defects, a blue interior, with fabric and imitation leather. Its hard-top is like new. This beautiful 500 SL shows a very low mileage on the odometer, just 53,424 kms. A true classic, and before prices soar this is a car that is worth picking up!*



## 1957 MERCEDES-BENZ 220 S CABRIOLET

Titre de circulation  
américain et certificat  
de dédouanement UE  
**US registration, EU  
customs cleared**

Châssis n°  
A1800307500246

- Restauration très soignée
- Modèle luxueux et exclusif
- Quatre places sous capote
- *Very neat restoration*
- *Luxurious and exclusive*
- *Four seater*

95.000 - 125.000 €

Vendue neuve aux États-Unis, cette voiture n'a connu qu'un seul propriétaire de 1957 à 2001! A cette date, alors qu'elle n'avait parcouru que 59 000 miles (95 000 km), elle a été achetée par un collectionneur qui s'est chargé de la remettre en état. A l'intérieur, il a eu l'intelligence de conserver ce qui était encore en bel état d'origine, à l'exception des sièges avant et moquettes qui réclamaient un remplacement. Par ailleurs, la carrosserie a été mise à nu et repeinte dans cette belle teinte, très probablement celle d'origine, « Hellblau 334 ». Parallèlement, les chromes ont été refaits et la mécanique revue.

En 2004, cette voiture complètement restaurée changeait de mains lors d'une vente aux enchères en Floride pour être adoptée par un collectionneur qui la conservait jusqu'en 2016. Elle était alors achetée par un amateur européen qui la ramenait sur son continent d'origine. Aujourd'hui, cette voiture affiche moins de 69 000 miles (111 000 km), ce qui correspond très certainement à son kilométrage d'origine, et son état témoigne de la qualité de la restauration effectuée il y a 15 ans. La peinture est encore>>>



*Sold new in the United States, this car had only one owner from 1957 to 2001! In 2001, when the car had covered just 59,000 miles (95,000 km), it was bought by a collector who decided to restore it. Inside, he had the intelligence to retain what was still in good original condition, with the exception of the front seats and carpets that required replacing. Additionally, the bodywork was stripped and repainted in this beautiful shade, most probably the original one, of «Hellblau 334». Meanwhile, the chrome has been redone and the mechanicals reviewed. In 2004 this completely restored car changed hands at an auction in Florida and was acquired by a collector who kept it till 2016. It was then bought by an European enthusiast who brought it back to its home continent. Today, this car has less than 69,000 miles (111,000 km) on the clock, which is almost certainly the original mileage, and its condition reflects the quality of the restoration performed 15 years ago. The paint is still very beautiful.>>>*





>>> très belle, rehaussée par les chromes dont bénéficient ce modèle de luxe. L'intérieur en cuir rouge respire le confort souligné par les superbes boiseries de tableau de bord, traduisant le statut haut de gamme de ce cabriolet Mercedes. Il faut dire qu'à son époque il tenait le haut du pavé, son six-cylindres 2,2 L lui permettant d'atteindre 160 km/h quand les berlines moyennes plafonnaient à 130 km/h. Aujourd'hui, la voiture fonctionne avec une grande douceur et c'est une voiture fiable et utilisable qui présente l'avantage de quatre places sous capote, ce qui n'est pas si fréquent dans une carrosserie d'une telle élégance.

*>>> enhanced by the chrome that this luxury model used judiciously. The red leather interior exudes comfort, enhanced by the superb dashboard trim, reflecting the high-end status of this Mercedes convertible. In its time this car was high performing, its 2.2-liter six-cylinder engine allowing for the car to reach 160 km/h when the average sedans could hardly get to 130 km/h. The car drives with great gentleness and is a reliable and usable car, with the advantage of four seats under the hood, which is not all that common in such a stylish body.*



## 1964 AUSTIN-HEALEY 3000 MKIII BJS

Titre de circulation

hollandais

**Dutch title**

Châssis n°

HB38L 26434

- État d'origine rare
- Moins de 22 000 miles d'origine
- Travaux récents
- Overdrive
- *Rare original condition*
- *Less than 22,000 original miles*
- *Recent work*
- *Overdrive*

55.000 - 65.000 €

Cette voiture se présente dans un état d'origine particulièrement rare et c'est ce qui fait tout son intérêt. Il s'agit d'un modèle export États-Unis dont on connaît l'histoire à partir de 1970, quand elle est achetée par un couple de Reno pour sa lune de miel. Il utilise la voiture pendant quatre ans, jusqu'à l'arrivée d'un premier enfant, puis la remise jusqu'en 2012, date à laquelle elle est achetée par Tom et Randee Rocke, de l'établissement Healey Lane. Spécialistes du modèle, ils décident d'en préserver l'état d'origine et d'éviter une restauration qui en détruirait le charme, tout en effectuant quelques travaux permettant une remise en route : nettoyage complet, révision mécanique, échappement neuf. Depuis, la voiture a trouvé un nouveau propriétaire qui l'a réimportée en Europe et a effectué en 2016 des travaux complémentaires totalisant plus de 6 000 €, comme la refecton des freins, le remplacement des moquettes, du volant et des pneus, une révision des boiseries de tableau de bord. La carrosserie est saine et les soubassements sont bien conservés. La voiture est accompagnée d'outils et de son cric et affiche 21 850 miles d'origine (35 000 km env.).

Cette voiture constitue une exception par sa présentation qui porte les traces de toute une vie, ce qu'aucune restauration n'est capable de reproduire.



*This car is in a particularly rare and interesting state of origin. It is an US export model with a followed history since 1970, when it was bought by a couple from Reno, Nevada, for their honeymoon. They used the car for four years, till the first child arrived, and it then remained garaged till 2012, when it was purchased by Tom and Randee Rocke, of Healey Lane. Specialists of this model, they decided to preserve the car in its original state and to avoid a restoration that would destroy its charm, while doing the necessary work to get the car restarted: complete cleaning, mechanical overhaul and a new exhaust. Since then, the car has found a new owner who has re-imported it to Europe and has carried out several additional work in 2016 for more than € 6,000, including a brakes and dashboard wood repair and the replacement of the carpets, the steering wheel and the tires. The body is in a very sound condition and the underbody is well preserved. The car comes with its original tools and jack, and it displays just 21,850 miles since new. The condition of this car is exceptional, featuring the traces of a wonderful lifetime, which no restoration is ever capable to reproduce.*



## 1966 VANDEN PLAS PRINCESS 1100

Carte grise française

**French title**

Châssis n° V-ASIL-10663

Moteur n° IOV-TA-HI0862

- Vendue neuve en France
- Finition luxueuse
- Entretien suivi

- **Sold new in France**
- **Luxurious finish**
- **Maintenance monitored**

6.000 - 10.000 €

Sans réserve

**No reserve**

Lancée en 1963, la Vanden Plas Princess était l'interprétation luxueuse de l'Austin 1100/1300. Fruit du travail de Pininfarina et de Sir Alec Issigonis, cette jolie carrosserie lancée en 1963 habille un moteur transversal à transmission aux roues avant et une suspension par système Hydrolastic, avec sphères sous pression. Sa finition est particulièrement raffinée, offrant d'élégants plaquages bois sur le tableau de bord et les portes, des tablettes rabattables à l'arrière et une sellerie cuir. A l'époque, elle était vendue plus chère qu'une Citroën DS !

L'exemplaire présenté a un historique limpide, puisqu'il s'agit d'une deuxième main dont l'actuel propriétaire a fait l'acquisition en 2013. C'est cette même année que les sphères avant ont été remplacées. Nous avons également noté le changement des quatre pneumatiques ainsi que de l'embrayage. Un allumage électronique a été installé, au même titre qu'un alternateur neuf, et le système électrique a été vérifié. Pour des raisons de sécurité, deux ceintures ont été adaptées pour les places arrière. L'intérieur cuir beige d'origine offre une patine inimitable et se glisser à bord donne le sentiment de prendre les commandes d'une voiture de grande classe. Un essai a permis de constater le bon fonctionnement général de cette voiture qui constitue l'archétype de la citadine élégante et raffinée.



*Launched in 1963, the Vanden Plas Princess was the luxurious version of the Austin 1100/1300. As part of the outcome of Pininfarina and Sir Alec Issigonis's work, the beautiful bodywork introduced in 1963 showcases a transversely mounted engine with front-wheel drive and a Hydrolastic suspension system with pressurised balls. Its finish is particularly refined, offering highly elegant wooden panels on the dashboard and doors, folding tables at the back and leather upholstery. At the time, this car was more expensive than a Citroën DS!*

*This specific example has a clear history, as it was a second hand vehicle when the current owner acquired it in 2013. The spheres were replaced the same year. We have also noted that all four tyres and the clutch have been changed. An electronic starter and new alternator have been installed, and the electric system has been checked. Two seat belts were added to the rear seats for safety purposes. The original beige leather interior offers an incomparable patina, sitting inside it gives the feeling of taking control of a truly high-end vehicle. A test drive confirms the good working order of the car, the archetype of an elegant and refined city car.*



## 1972 FIAT 500 L

Carte grise française  
*French title*

Châssis n° 3015403  
Moteur n° 506325

- Cote d'amour hors du commun
- Restauration partielle récente
- Modèle facile à collectionner
- *Staggering popularity rating*
- *Partial recent restoration*
- *Easily collectable model*

8.000 - 12.000 €

Sans réserve  
*No reserve*

Le modèle présenté est une série "L" du mois d'août 1972, munie du moteur de type 110F000. Notre sympathique 500 est de couleur bleu soutenu, sa sellerie est rouge et blanche à passepoils blancs. Elle est équipée de pneus à flancs blancs qui viennent parfaire son allure. Elle fut achetée par son actuel propriétaire en Hollande (notice d'utilisation hollandaise fournie) avant d'être restaurée en partie. Dans un bon état général aujourd'hui, elle a bénéficié d'une réfection portant sur certains éléments de carrosserie, d'une peinture partielle ainsi que d'un remplacement de toutes les garnitures intérieures. Ses « grands » pare-chocs chromés ainsi que le toit vinyle sont en bon état. Les joints ainsi que la batterie ont entre autres ont été remplacés, le montant des fournitures diverses s'élevant à plus de 1 500 €. Le moteur a quant à lui fait l'objet d'une révision générale. La Fiat 500 qui jouit d'une cote d'amour hors du commun, est l'une de ces voitures qui fait l'unanimité. Avec son large toit ouvrant et son mini gabarit, elle est la meilleure des voitures de collection pour se jouer de la ville, à vous d'en profiter.



*The model on offer is a series "L" from August 1972, equipped with a 110F000 type engine. This joyful 500 is of a deep blue colour, the upholstery is red and white with white pipping. The car is fitted with elegant whitewall tyres. The car was bought by the current owner in Holland (Dutch user manual provided) before having been partially restored. In a good overall condition today, the car benefitted from repair works on some of the body's elements, a partial paint as well as the replacement of all interior linings. The «big» chrome bumpers and the vinyl roof are in good condition. Divers pieces have been replaced for 1,500 € as well as the seals and the battery. The engine has undergone a general overhaul. The Fiat 500 is one of those cars which unanimously reaches popular consensus. With its large sunroof in such a small bulk, it is the best collectable car one can hope for conquering the city.*



## 1962 ALFA ROMEO 2000 SPRINT BERTONE

Titre de circulation  
italien

*Italian title*

Châssis n° AR 106596

- Restauration de grande qualité
- Modèle luxueux et rare
- Élégante GT
- *High quality restoration*
- *Luxurious and rare*
- *A very elegant GT*

43.000 - 50.000 €

La Sprint 2000 est l'un des témoignages les plus réussis de l'arrivée de Giorgetto Giugaro chez le carrossier turinois Bertone. Présenté en 1959, c'est un coupé au dessin élégant et moderne qui préfigure les Alfa Romeo des décennies suivantes. Utilisant le magnifique 4 cylindres en ligne 2 litres accouplé à une boîte 5 rapports, il ne sera produit qu'à un peu plus de 700 exemplaires avant d'être remplacé en 1962 par la 2600.

Comme nous le montre son libretto italien d'origine, la belle Sprint que nous présentons a été immatriculée pour la première fois dans la province de Vercelli dans le Piémont. Retrouvée en 2015 par un collectionneur italien, elle était grise, à restaurer. Les ateliers de Modena Classic Work vont alors mener une restauration de grande qualité. Une fois la mise à nue de la carrosserie achevée, la couleur d'origine, Bianco Panna, fut retrouvée. Les chromes furent entièrement restaurés, l'intérieur fut partiellement préservé et nettoyé, la casquette de tableaux de bord étant recouverte de cuir neuf comme à l'origine. La mécanique a été révisée alors que le système électrique a été refait. La voiture se présente aujourd'hui dans un état superbe, après une restauration effectuée sans considération de coût. Equipée de son moteur d'origine, elle constitue une opportunité rare.



*The Sprint 2000 is one of the most successful testimonies of the arrival of Giorgetto Giugaro at Carrozzeria Bertone. Launched in 1959, it is a coupe with a very elegant and modern design that previewed the Alfa Romeos of the following decade. Using the magnificent in-line 4-cylinder 2-liter engine, mated to a 5-speed gearbox, just a tad more than 700 units would be produced before being replaced by the 2600 Sprint in 1962. As can be seen in the car's original Italian libretto, this beautiful Sprint that we are offering was registered for the first time in the province of Vercelli in Piedmont. Found in 2015 by an Italian collector, it was in a grey shade, but needed to be restored. The workshops of Modena Classic Work then began the restoration work, which was of a very high quality. When the bodywork was stripped the original color, Bianco Panna, was discovered. The chrome was completely restored, the interior was partially preserved and cleaned, the dashboard top being covered with new leather, as per the original. The mechanicals were revised, while the electrical system was redone. Powered by its original engine, the car offered in a superb condition, after a restoration which was carried out without consideration of cost.*



## 1972 ALFA ROMEO MONTREAL

Titre de circulation  
suédois

**Swedish title**

Châssis n° 1426899

- Belle présentation
- Bien entretenue
- Superbe design de  
Marcello Gandini
- *In superb condition*
- *Well maintained*
- *Gorgeous and unusual  
design by Marcello  
Gandini*

50.000 - 70.000 €

Pour l'exposition internationale de Montréal en 1967, il fut demandé à Alfa Romeo de présenter une voiture représentative du « symbole de la plus grande aspiration que l'homme puisse réaliser en matière d'automobile ». La réponse fut un prototype étudié en collaboration avec Bertone, appelé « Montréal » pour la circonstance.

Cette Montreal a été importée en Suède venant de Suisse par un certain M. Lennart Nordström originaire de Malmö. Il l'immatricula ensuite le 21 mai 1975. L'auto devint ensuite la propriété de M. Lars Carlsson résidant à Norrköping qui la conserva plus de 35 ans avant de la céder à son propriétaire actuel. Notre fidèle et sémillant consultant suédois, se souvient avoir vu cette Montreal alors qu'elle était à vendre à Stockholm à la fin des années 70. Il semblerait qu'elle était déjà dans la teinte rouge dans laquelle elle se trouve aujourd'hui. Portant le numéro de châssis 1426899, cette Montreal a été entretenue par le spécialiste du modèle Veine, basé à Linköping. La carrosserie a été complètement restaurée, ainsi que les suspensions et les freins. Son intérieur en cuir gris est dans un bel état de présentation. Les Montréal demeurent de vrais collectors, puissantes, à l'image forte et à la sportivité affirmée.



*For the International Expo of Montreal in 1967, Alfa Romeo was commissioned to showcase a car that would represent the «symbol of the greatest aspiration that man can realize regarding automobiles.» The answer was the prototype designed by Marcello Gandini of Bertone, called the «Montreal» for the occasion.*

*The example on offer was imported to Sweden from Switzerland by Mr Lennart Nordström in Malmö who registered it on 21 May 1975. It was later owned by Lars Carlsson in Norrköping for over 35 years until the car was acquired by the current owner in 2015. Artcurial's Swedish specialist saw this car being for sale in Stockholm in the late 70s. At that time the car was in its current colour, therefore it is very likely to be the original one. It was looked after by Alfa Montreal specialist Veine in Linköping. The body has been totally restored as well as suspension and brakes. It is fitted with a grey leather interior which has seen very little use. The Montreal remains a true collector car, powerful with a strong image and distinctively sporty. This one is ready to be enjoyed by its future enthusiastic owner.*



## 1994 FERRARI F355 GTS BOITE MÉCANIQUE

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

ZFFPA42B000100482

- Polyvalence de la version GTS
- Entretien suivi
- Véhicule en bel état de présentation
- *Versatility of the GTS version*
- *Carefully maintained*
- *In nice condition*

65.000 - 85.000 €

L'exemplaire ici présenté a été vendu neuf à Robert W. Brown par le concessionnaire Ferrari d'Athènes, le 18 novembre 1994. Puis en 1998, la voiture rejoint la France, alors qu'elle affiche moins de 6 000 km, ainsi que nous le confirme son carnet d'entretien. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition au milieu des années 2000. Depuis, il lui a fait bénéficier d'une peinture neuve de qualité, dans son coloris rosso corsa d'origine. L'intérieur cuir tan est bien conservé d'origine. La dernière grande révision a été effectuée chez Pozzi en juillet 2014, alors que la voiture affichait 56 863 km, consistant notamment au remplacement de la distribution, des joints spi d'arbres à cames et de soupapes, ainsi que de l'alternateur. En 2015, un traitement de protection de la peinture a été effectué, lui conférant un lustre du plus bel effet. Un échappement accessoire Lurini a également été monté, magnifiant avec justesse la sonorité du V8. Affichant aujourd'hui à peine plus de 58 400 km, cette 355 GTS bénéficie de la recherchée boîte manuelle, est accompagnée de ses carnets, de sa trousse à outils d'origine et affiche un très bel état de présentation. Véritable machine à sensations au design intemporel, la F355 a été le rêve de toute une génération, sachez en profiter tant qu'il est encore temps !



*The car on offer was sold new to Robert W. Brown by the Ferrari dealer in Athens on 18 November 1994. In 1998, the car joined France, with less than 6,000 km on the odometer, as confirmed by its maintenance record. Its current owner acquired it in the mid-2000s. Since then, he had it repainted in its original rosso corsa colour. The original tan leather interior is well preserved. The last major overhaul was carried out at Pozzi in July 2014 at 56,863 km, and included the replacement of the timing belt, camshaft and valve fork seals, and alternator. In 2015, a protective paint treatment was carried out, giving it the most beautiful effect. A Lurini accessory exhaust has also been fitted, accurately amplifying the sound of the V8. The 355 GTS with its sought after manual gearbox today displays only 58,400 km on the odometer and comes with its original manuals, toolkit and is in beautiful condition. A true sensation machine with a timeless design, the F355 has been the dream of a whole generation, so take advantage of it while you still have time!*



## 1955 JAGUAR XK140 SE DHC

Titre de circulation  
allemand

*German title*

Châssis n° S817580

Moteur n° G4090-8S

- Intéressante version SE
- Coloris d'une grande élégance
- Nombreux travaux effectués
- *Interesting SE version*
- *Highly elegant colour scheme*
- *Extensive work carried out*

90.000 - 120.000 €

Ce cabriolet Jaguar XK140 est une intéressante version SE (Special Equipment), dont la particularité résidait en une culasse optionnelle « Type C » permettant d'atteindre 210cv, ainsi qu'en la présence de roues fil et de longues portées Lucas. Délivré neuf le 14 juillet 1955 par l'importateur Hoffman à New York, ainsi que le confirme l'attestation Jaguar au dossier, cette automobile était alors de livrée rouge, combinée à un intérieur noir. Le mari de l'actuelle propriétaire en a fait l'acquisition en 2010, alors qu'elle était décrite comme entièrement restaurée en 2001. Collectionneur exigeant, ce dernier avait depuis fait réaliser de nombreux travaux visant à perfectionner l'ensemble. Ainsi, le faisceau électrique a été remplacé, le compteur converti en km/h, le système de freinage refait, une boîte Gtrag à 5 rapports installée et une révision poussée effectuée par Classic Garage à Munich en 2012 ainsi qu'en témoigne un dossier de factures. D'une très élégante teinte gris métallisé, combinée à une sellerie noire et moquettes assorties, ce cabriolet offre un très bel état de présentation et de fonctionnement. La capote est en excellent état, et l'auto s'avère bien chaussée en pneus Michelin X peu usés. Il s'agit en conséquence d'un exemplaire soigneusement remis en état, prêt à satisfaire son prochain propriétaire.



*This Jaguar XK140 cabriolet is an interesting SE version (Special Equipment), with the special option «Type C» cylinder head, providing 210 bhp, and also wire wheels and Lucas spotlights. The car was delivered new to New York on 14 July 1955 by the importer Hoffman, in red with black interior, as confirmed by the Jaguar certificate in the file. The husband of the current owner acquired the car in 2010, which was described as having been completely restored in 2001. A collector with very high standards, he subsequently had extensive work carried out to make it perfect. The wiring loom was replaced, the odometer converted to kilometres, the brakes overhauled and a 5-speed Gtrag gearbox was fitted. The car was given an extensive service by the Classic Garage in Munich in 2012, and the work carried out is recorded in a file of invoices. Presented in an elegant shade of metallic grey, with black upholstery and matching carpets, this cabriolet is in excellent cosmetic and mechanical condition. The hood is in very good condition and the car is fitted with little worn Michelin X tyres. Here is a carefully restored example that is ready for its next owner to enjoy.*







## *Collection de Monsieur H.*

Cheveux longs, bagues Rock'n'roll, veste cintrée, chemise blanche, jamais de cravate, Monsieur H. n'est pas un homme d'affaires comme les autres. Toujours dans un avion, ce Parisien dans l'âme, instinctif, visionnaire, chaleureux, tutoyant facilement... plane cela dit rarement mais est au contraire bien là, concerné et attentif par le monde qui l'entoure, communiquant très vite ses multiples passions.

*With his long hair, rock 'n' roll rings, slim-fit jacket and white shirt (no tie), Mr H. is no ordinary business man. Constantly jetting from place to place, this Parisian-at-heart is instinctive, visionary, warm, and open. He rarely stays in one place for long and yet is always fully present, attentive to the world that surrounds him, and keen to share his various interests.*

## 1970 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5 L COUPÉ

Titre de circulation  
allemand

*German title*

Châssis n°  
WDB11102612001597

- Boite manuelle  
et toit ouvrant
- Version 3,5L  
peu courante
- *Elégance des coloris*
- *Manual gearbox and  
sunroof*
- *Unusual 3.5-litre  
version*
- *Elegant colour scheme*

70.000 - 90.000 €

Cette intéressante version équipée du V8 3,5 L a été livrée neuve en Allemagne le 30 juillet 1970 avant d'être vendue à son second propriétaire le 14 décembre 1971, ainsi que le confirme une facture originale fournie avec le dossier qui comprend aussi les différents carnets. En 1977, le moteur fut remplacé dans le réseau Mercedes, ainsi que le retrace un livret spécifique joint au dossier. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition il y a 3 ans en Allemagne. Elle se présente dans une élégante livrée vert métallisé qui se marie à merveille avec la magnifique sellerie cuir biscuit, en état d'origine. L'habitacle est agrémenté d'un désirable toit ouvrant électrique optionnel, d'un lecteur de cassettes Becker Stéréo et d'un autoradio moderne à l'aspect rétro, tandis que celui d'origine sera livré avec la voiture. Nous avons pu constater qu'il s'agissait d'un véhicule très sain dont la mécanique s'avère bien réglée. L'agrément de conduite de la série des grands coupés W111 atteint ici son summum grâce à la boîte de vitesse manuelle à 4 rapports et ce moteur aussi doux dans les bas régimes que vif lorsqu'on le sollicite plus énergiquement. Un mélange subtil de sport, de luxe et de confort qui séduira les connaisseurs.



*This interesting 3.5-litre V8 version was delivered new in Germany on 30 July 1970, before being sold to its second owner on 14 December 1971. This is confirmed by the original invoice found in the file, along with various manuals. In 1977, the engine was replaced by Mercedes, also noted in a special booklet in the file. The current owner acquired the car three years ago in Germany. It is presented in an elegant shade of metallic green, complemented by the magnificent biscuit-coloured leather upholstery, in original condition. The passenger compartment is enhanced by the presence of an optional electric sunroof, a Becker stereo cassette player and a modern retro-style radio, (the original will be supplied with the car). This appears to us to be a very sound vehicle, both cosmetically and mechanically. The large W111 coupés are wonderful to drive, particularly in this example, which has a manual four-speed gear-box and an engine that is as smooth at low revs as it is lively when pushed harder. The subtle mix of sport, luxury and comfort will appeal to connoisseurs.*



## 1988 MERCEDES-BENZ 560 SEL

Titre de circulation  
monégasque

**Monesgasque title**

Châssis n°

WDBCA39D7HA338839

- Fleuron de la production automobile des années 80
- Version la plus puissante de la classe S
- Très bel état de conservation
- *Jewel of 1980s automobile production*
- *Most powerful S class version*
- *Beautifully conserved*

25.000 - 35.000 €

Sans réserve  
**No reserve**

Au cours de ses différentes itérations, la Classe S de Mercedes a toujours marqué une forme de perfection technique dans une élégante discrétion. La série 126 ne déroge pas à la règle, en particulier dans la motorisation 560 présentée ici, dont le V8 accouplé à une boîte automatique offre couple et puissance. Selon les éléments présents dans le dossier qui l'accompagne, cet exemplaire destiné au marché américain, sortit des chaînes de fabrication en 1987 et fut immatriculé pour la première fois au Japon en mai 1988. Sa livrée qui marie une carrosserie « argent fumé » (ref. 702 rauchsilber) à un très bel intérieur en cuir beige (ref. 274.java) lui offre une touche d'originalité. Elle est équipée d'un toit ouvrant électrique, de la climatisation automatique, d'un autoradio Becker Grand Prix et de sièges électriques chauffants. Cet exemplaire a parcouru 19 960 miles avant que son compteur, affichant aujourd'hui 1160 km, ne soit remplacé lors de l'arrivée de la voiture en Europe en 2015. En très bel état de présentation et fonctionnant parfaitement, cet exemplaire permet de ressentir la douce supériorité technique qui motivait l'achat de ce vaisseau amiral de la gamme Mercedes à la fin des années 1980. Rare dans un tel état, notre exemplaire est à collectionner dès à présent.



*Across its various iterations, the Mercedes S Class has always achieved a form of discreet and elegant technical perfection. The 126 series fits this rule, particularly in the 560 version presented here, with its V8 engine and automatic gearbox giving both torque and power. Documentation in the accompanying file tell us that this example, destined for the American market, came off the production line in 1987 and was first registered in Japan in May 1988. It is presented in « smoke silver » (ref. 702 rauchsilber) with a lovely beige leather interior (ref. 274.java), that gives it a touch of originality. The car has an electric sunroof, automatic air conditioning, Becker Grand Prix radio and heated electric seats. This example had covered 19,960 miles before its odometer was replaced (reading 1,160 km today), when the car came back to Europe in 2015. This beautifully presented example in perfect running order allows one to appreciate the understated technical superiority of this flagship model in the Mercedes range at the end of the 1980s. Rare in this condition, our example is one to collect straight away.*



## 1984 PEUGEOT 205 TURBO 16

Titre de circulation

allemand

**German title**

Châssis n°

VF3741R76E5100076

- Etat de conservation incroyabile
- Intéressante et rare série 200
- La gagnante française des années 80
- *Incredibly well preserved condition*
- *Interesting and rare 200 series*
- *The French champion of the 1980s*

160.000 - 200.000 €

Tous les amateurs de sports automobile vous le confirmeront : la Peugeot 205 Turbo 16 est une des meilleures compétitrices de la mythique catégorie des groupes B. Mais il convient de ne pas oublier que derrière les nombreux succès que la T16 a glané en compétition, se trouvent 200 exemplaires « clients » qui permirent son homologation.

L'exemplaire que nous présentons fait partie de cette série très limitée, et il s'agit de la 76ème unité produite. Il fut immatriculé pour la première fois le 25 juillet 1984 en Allemagne, et le titre de circulation allemand indique que la voiture n'a pas circulé entre cette date et le 28 mai 2014, ce qui expliquerait le faible kilométrage affiché au compteur : 209 km. Son actuel propriétaire nous a indiqué que la voiture serait restée exposée dans un show-room toutes ces années, et en a fait l'acquisition en juillet 2014, aux Pays-Bas, alors que le compteur affichait 5 km de moins. En très bel état de conservation, la carrosserie a bénéficié d'une nouvelle peinture, tandis que l'habitacle est parfaitement conforme à l'origine. Les Michelin TRX sont d'époque et pourront être remplacés pour un usage intensif. Le compartiment moteur a la propreté de ces >>>

*Every motorsport fan will tell you: the Peugeot Turbo 16 was one of the best ever cars in the mythical Group B class. However, it is important to remember that behind the outstanding successes enjoyed by the T16 in competition, were 200 « client » examples, built for its homologation. The example on offer is one of this limited series, and was the 76th to be built. It was first registered on 25 July 1984 in Germany, and the German registration document shows that the car was not driven between this date and 28 May 2014, explaining a reading on the odometer of just 209 km! The current owner has told us that the T16 was on display in a showroom during that time, and that he acquired it in July 2014 in Holland, with just 5km less on the clock. In wonderfully preserved condition, the body has been repainted and the interior remains completely original. The period Michelin TRX tyres should be changed before driving the car intensively. The engine compartment is completely clean, as to be expected from a car that has hardly been driven, and conforms strictly to the >>>*







>>>exemplaires ayant peu roulé et est strictement conforme à l'origine. Il s'agit donc d'une T16 à l'état de présentation rare et disposant d'un historique clair. Ne restera à son nouveau propriétaire que le difficile choix entre conserver la voiture en l'état ou aller profiter du souffle du turbo sur les petites routes de notre beau réseau secondaire !

>>>*original. Here is a T16 in a rare state of preservation, with a totally transparent history. It just remains for the new owner to make the difficult decision of whether to conserve the car as it is, or to take to the back roads and make the turbo sing!*

## 1981 PORSCHE 924 CARRERA GT ○

Titre de circulation  
suisse / En importation  
temporaire UE

**Swiss registration**  
**Temporary EU import**

Châssis n°  
WPOZZZ93ZBN700257

- Très rare modèle d'homologation
- Carnet d'entretien et suivi régulier
- Seulement 406 exemplaires produits
- *Very rare homologation model*
- *Service logbook and regularly maintained*
- *Only 406 ever made*

50.000 - 70.000 €

Sans réserve  
No reserve

Cette désirable et rare Porsche 924 Carrera GT produite à seulement 406 exemplaires, fait désormais partie des modèles très recherchés. Livrée neuve en Suisse, à la concession Porsche de Lausanne, elle fut immatriculée pour la première fois le 17 décembre 1981. Son carnet d'entretien très régulièrement tamponné, ainsi que les contrôles antipollution suisses viennent corroborer le kilométrage compteur affiché, légèrement supérieur à 110 000 km, la voiture n'ayant que très peu roulé ces dernières années. La voiture est en bon état général intérieur comme extérieur. Cette Carrera GT qui a participé à des sorties sportives et rallyes est équipée d'un demi-arceau, ainsi que de harnais en plus des ceintures de sécurité d'origine. Elle dispose aussi d'un passeport FIA délivré en 2014. Le dossier d'entretien qui l'accompagne comprend des factures d'entretien en grande partie réalisées dans le réseau Porsche. Son intérieur en simili avec assises en velours noir et rouge tout comme les moquettes, est en état satisfaisant avec une agréable patine. Elle est aussi pourvue de sa galette de secours et de sa trousse à outils et compresseur. Modèle d'homologation, la 924 Carrera GT avec 210 ch et une carrosserie partiellement allégée offrait de brillantes performances. Ce très rare exemplaire devrait incontestablement séduire tout amateur de Porsche à moteur avant.



*This desirable and rare Porsche 924 Carrera GT is one of just 406 units produced, and is now one of the most sought after models from the Porsche range. It was delivered new in Switzerland, by the Porsche dealer in Lausanne and registered for the first time on 17 December 1981. Its stamped service logbook and the Swiss emission control certification corroborate the mileage on the odometer, slightly over 110,000 km. The car has hardly been used for the past few years. The car is in good condition, both inside and outside. This Carrera GT has participated in sporting events and rallies, and is equipped with a roll cage, harnesses, in and original seat belts. It also has an FIA Passport issued in 2014. The service folder delivered with the car includes invoices for servicing, most of were carried out in the Porsche network. Its interior is in imitation leather, with the seats in black and red velvet, as the carpets, is in good condition with a very nice patina. It is also equipped with its spare wheel and its tool kit and jack. A model developed for type approval, the 924 Carrera GT with 210bhp on tap, in a partially lightened body, offered brilliant performance. This very rare example will surely seduce any Porsche enthusiast.*



## 1987 FERRARI 412

Carte grise française

**French title**

Châssis n°

ZFFYD24B000071141

Moteur n° 00331

- Livrée neuve chez Pozzi à Paris
- Deuxième main, 51 620 km d'origine
- Combinaison de couleur élégante
- *Delivered new at Pozzi in Paris*
- *Two owners and 51,620 km from new*
- *Elegant colour combination*

60.000 - 80.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Cette 412 a été achetée neuve chez le célèbre concessionnaire de la marque, Charles Pozzi SA à Levallois-Perret, et immatriculée le 25 mai 1987, la veille de sa livraison neuve. Une copie de la première carte grise sera livrée avec la voiture. Sa combinaison de couleur est une des plus élégantes en gris, intérieur recouvert de cuir bleu marine. Elle est équipée de sa boîte automatique Borg Warner, fiable, solide et très agréable d'utilisation. Esthétiquement, sa peinture est en bel état de conservation avec seulement quelques petites imperfections. La voiture n'a parcouru que 51 620 km depuis sa sortie d'usine. Achetée par son actuel propriétaire en 2015, elle a depuis bénéficié d'une révision complète chez les Ets Lecoq, avec remplacement des 4 amortisseurs ainsi que des supports moteur. Une vidange des fluides a été effectuée, les étriers de freins refaits et les disques rectifiés. La voiture sera vendue avec sa notice d'utilisation et son carnet d'entretien, le tout présenté dans la fameuse trousse en cuir havane. Messieurs les passionnés, ces 412 sont les derniers V12 de la marque à un prix abordable, et au vue de l'engouement de toute une génération pour ce modèle et ses quelques 600 exemplaires construits, elle est promise à un bel avenir en collection.



*This 412 was purchased new from the famous Ferrari dealer Charles Pozzi SA, in Levallois-Perret, and registered on May 25, 1987, the evening of its delivery. It will be delivered with a copy of the first registration document. The color combination is very elegant, grey with dark blue leather interior. The car is equipped with a Borg Warner automatic transmission, which is reliable, sturdy and very pleasant to use. Aesthetically, the paint is in good condition with only small imperfections. The car has covered only 51,620 km since new. Bought by its current owner in 2015, the car has benefited of a service at the Lecoq company, the 4 shock absorbers were changed, and also the engine supports. They changed all the fluids and brakes were restored. It is sold with the owner's manual and the service book, presented in the famous tan leather case. Gentlemen enthusiasts, the 412 are the last V12 of Ferrari at a very affordable price, and with its just 600 examples made, the enthusiasm for this model will surely continue to rise in the years to come.*



## 2005 FERRARI 575 SUPERAMERICA

Titre de circulation

luxembourgeois

**Luxembourg title**

Châssis n°

ZFFGT61B000143335

- Série limitée à 559 exemplaires
- Moins de 4 000 km d'origine
- Vendue neuve en France
- *Series limited to 559 examples*
- *Less than 4,000 km from new*
- *Sold new in France*

310.000 - 380.000 €

Inspirés par le succès de la 550 Barchetta, les ingénieurs de Ferrari vont de nouveau développer une version découvrable de la 575M Maranello : ce sera la 575 Superamerica. Sur le plan mécanique la 575 Superamerica reprend l'essentiel des solutions retenues sur la 575M Maranello, mais la puissance moteur est poussée à 540 ch, dans une version identique à celle qui équipe la 612 Scaglietti. La vitesse de pointe s'en ressent et passe à 320 km/h. Les ingénieurs vont présenter un toit amovible évolutionnaire. Il s'agit d'un panneau en fibre de carbone et en verre qui pivote et vient ensuite se poser sur le coffre, ce qui n'ampute donc pas le volume de ce dernier. De plus, le verre « électrochrome » qui le compose permet au conducteur, lorsque le toit est fermé, de régler le degré de luminosité comme il le souhaite, de la grande clarté jusqu'à l'opacité totale. A l'instar de sa devancière, la 575 Superamerica est diffusée en série limitée : 559 exemplaires seulement verront le jour pendant les deux années de production.

La voiture proposée est une sublime 575 Superamerica FI, donc dotée de la boîte séquentielle. Elle a été achetée neuve chez Auto Palace, concessionnaire Ferrari à Mandelieu dans le sud de la France par son premier propriétaire résidant, lui, à Grimaud. Elle se trouve aujourd'hui dans cette importante collection depuis près de 6 ans. Jalousement conservée, son compteur n'affiche que 3 900 km d'origine depuis sa livraison neuve le 14 octobre >>>

*Inspired by the success of the 550 Barchetta, the engineers at Ferrari decided to develop a new convertible version of the 575M Maranello : this would be the 575 Superamerica. The new car shared the mechanical set-up of the 575M, but with the larger 540 bhp engine used in the 612 Scaglietti. This increased the top speed to 320 km/h. The designers worked on an evolution of the removable roof. This involved a carbon fibre and glass panel that swivelled and lowered itself onto the boot, thus not taking up valuable space inside. What's more, when the roof was closed, the special «electrochrome» glass enabled the driver to regulate the amount of light coming through, from transparent to totally opaque. Like its predecessor, the 575 Superamerica was a limited series, with 559 examples produced over two years.*

*The car on offer is a sublime 575 Superamerica FI, with sequential gearbox. The first owner, from Grimaud, bought the car new through Auto Palace, the Ferrari dealer in the south of France. It has been part of this large collection for almost six years. Conserved with the utmost care, the odometer records a mileage of just 3,900 km since leaving the factory on 14 October 2005. It is presented in a superb livery of Nero Daytona with burgundy leather interior, reference 4481. Cosmetically, it is immaculate, >>>*





>>> 2005. Elle se présente dans une superbe livrée associant une ravissante couleur Nero Daytona, à un intérieur en cuir bordeaux référence 4481. Son état cosmétique sans reproches est en phase avec son kilométrage. Côté mécanique, celle-ci a bénéficié des soins nécessaires, et le mécanisme de son toit a également été contrôlé. Elle sera vendue avec l'ensemble de ses carnets ainsi que les dernières factures réalisées. Etant incontestablement une des Ferrari récentes les plus exclusives, cette 575 Superamerica dotée d'une boîte F1 avec moins de 4 000 km, au compteur constitue à n'en pas douter une rare opportunité d'acquérir une Grand Tourisme intemporelle.

*>>>in keeping with the very low mileage. Mechanically, the car has been looked after properly, and the electric roof mechanism has also been inspected. The car will be sold with all its manuals and recent invoices. This 575 Superamerica, with F1 gearbox and under 4,000 km from new, offers a rare opportunity to own what is undoubtedly one of the most exclusive Ferrari models, a timeless Grand Tourisme.*



## 2003 ASTON MARTIN V12 VANQUISH

Titre de circulation

japonais

Dédouanement

au Royaume-Uni

*Japanese registration*

*UK Customs Cleared*

Châssis n°

SCFAC233J3B501089

Moteur n° 01167

- 30 414 km d'origine
- Performances exceptionnelles
- Excellent investissement
- *30,414 km from new*
- *Exceptional performance*
- *Excellent investment*

70.000 - 90.000 €

La Vanquish est présentée pour la première fois au Salon International de l'Automobile de Genève en 2001. Elle est la dernière Aston assemblée à la main dans l'usine de Newport Pagnell. Sa ligne musclée et virile est signée Ian Callum, père de la DB7. Le châssis est en aluminium et fibre de carbone lui assurant une rigidité, une robustesse et une sécurité exceptionnelles. Le moteur est un V12 de 6,0 L lui permettant de décrocher un 0 à 100 km/h en 5s, avec une vitesse maximum de 306 km/h. L'exemplaire présenté fut vendu neuf au Japon à M. Junzo Tateno. Il se présente dans une classique livrée gris métallisé, combiné à une sellerie mêlant cuir gris et alcantara rouge, assorti de moquettes rouge. Affichant 30 414 km au compteur, il dispose d'un lecteur CD optionnel, ainsi que d'un système de navigation. Son actuel propriétaire l'a importé en février 2016. L'ensemble est en bel état de présentation, les quatre pneus Yokohama sont peu usés et elle est accompagnée de son dossier d'entretien au Japon. Il s'agit d'une voiture très puissante, certainement la dernière véritable Aston fabriquée à la main et produite à seulement 1492 exemplaires, ce qui en fait un modèle hautement collectionnable pour le futur, et aujourd'hui encore très abordable.



*The Vanquish was unveiled for the first time at the Geneva International Motor Show in 2001. It was the last Aston to be assembled by hand in their Newport Pagnell factory. Its strong and virile shape was the design of Ian Callum, the father of the DB7. The chassis was made from aluminium and carbon fiber for exceptional stiffness, robustness and safety. The engine was a 6.0L V12, that gave the car a top speed of 306 km/h, as well as a 0 to 100 km/h acceleration time of under 5 seconds. The car on offer was sold new in Japan to Mr. Junzo Tateno. It is in a classic metallic grey livery, combined with interior grey leather and red alcantara upholstery, with red carpets. It has the optional CD player and a navigation system, and the odometer displays 30,414 km. Its current owner imported the car in February 2016. The car is in a very good condition, the four Yokohama tires show very little wear and the car comes with its service file in Japan. This is a very powerful car, certainly the last real handmade Aston Martin, and only 1,492 were ever produced, making it a highly collectible model for the future, and yet very affordable for now.*



## 1954 BENTLEY CONTINENTAL R PAR H. J. MULLINER

Titre de circulation  
anglais

**British title**

Châssis n° BC42LC

Moteur n° BCC41

- Un des 43 modèles LHD
- Historique limpide et documenté
- Une des Bentley les plus emblématiques
- Nombreux aménagements spécifiques d'époque
- *One of 43 LHD examples*
- *Clear, documented history*
- *One of the most emblematic Bentleys*
- *Many special period features*

800.000 - 1.000.000 €

Chez Bentley, le luxe et la performance se conjuguent pour proposer des voitures toujours plus modernes, élégantes et luxueuses. Au début des années 50, la type R fait figure de référence, proposée dans cette carrosserie Mulliner, c'est l'une des plus belles déclinaisons du grand tourisme des années 50. Avec la Continental, Bentley offrait à ses clients une voiture de grande classe capable de rouler à vive allure dans un grand confort et tout en conférant un sentiment de sécurité. L'utilisation de l'aluminium pour certaines parties de la carrosserie permettait de gagner en légèreté. Elle était à l'époque la plus rapide des voitures, capable d'accueillir quatre passagers, atteignant des vitesses bien supérieures à 160 km/h. L'habitacle luxueux et raffiné de la voiture était aussi à la hauteur de la réputation de Bentley, tout comme la qualité de construction. La Continental R était l'une des voitures les plus chères du monde et seulement 209 exemplaires ont été construits.

Sorti de l'usine de Crewe, le châssis BC42LC de notre vente fut ensuite confié au talent de carrossiers de H. J. Mulliner à Chiswick, et il est exceptionnel à plus d'un titre. Il s'agit de l'un des seulement 43 exemplaires, construits en conduite à gauche. La voiture fut achevée en mars 1954 et expédiée à San Francisco sur le SS Dalerdyk pour être livrée neuve à Monsieur A. Shuman par la British Motorcar Distributors. Elle a fait l'objet d'une commande spéciale et bénéficie donc d'une configuration unique. >>>

*At Bentley, where luxury and performance went hand in hand, cars rolled off the production line ever more modern, elegant and luxurious. At the start of the 1950s, the Mulliner-bodied Type R was the reference model, and undoubtedly one of the most beautiful grand touring cars to appear that decade. With the Continental, Bentley offered its clients a high-class vehicle capable of driving at high speeds in opulent comfort while conferring a sense of security. The use of aluminium on certain parts of the body helped to reduce the weight. At the time, it was the fastest of cars, with room for four people, and reached speeds of over 160 km/h. The luxurious and sophisticated passenger compartment also lived up to Bentley's reputation, as did the build quality. The Continental R was one of the most expensive cars in the world and just 209 examples were produced.*

*When the chassis in the sale, BC42LC, left the Crewe factory, it was delivered into the hands of talented coachbuilders H.J. Mulliner in Chiswick. It was an exceptional car for many reasons, not least because it was one of only 43 left-hand drive examples. The car was finished in March 1954 and sent out to San Francisco on SS Dalerdyk, to be delivered new to Mr A Shuman by British Motorcar Distributors. >>>*





>>>Les fiches de production de l'usine précisent que la voiture devait être équipée d'une direction à gauche, de sièges spéciaux légers et d'une boîte automatique, la première R Type Continental à disposer d'une telle configuration. De couleur crème, la voiture présentait un intérieur absolument incroyable le cuir crème des sièges étant associé à de la peau de crocodile qui recouvrait certains éléments intérieurs ! Le châssis BC42LC a ensuite été conservé par M. Shuman jusqu'en 1960, date à laquelle il l'a vendu à Monsieur Baxter. Le troisième changement de propriétaire a eu lieu en 1976, lorsque la voiture est devenue la propriété de Gary Moore. Le kilométrage à l'époque était alors de 76 000 miles.

*>>>It was a special order and therefore a unique car. The factory build sheets record that it had to be fitted with steering on the left, special lightweight seats and automatic gearbox. It was the first Type R Continental to be in this configuration. Painted cream, the car had an absolutely incredible interior, with cream leather seats and other elements covered in crocodile skin ! Chassis BC42LC was kept by Mr Shuman until 1960, when it sold to Mr Baxter. The car changed hands again in 1976, becoming the property of Mr Gary Moore. At that time the mileage was recorded as 76,000 miles. The car remained in the state*



BC42LC est ainsi restée en Californie de 1954 à 2010 sans interruption, bénéficiant du climat doux de cet Etat, expliquant aussi la bonne qualité de conservation de son de châssis et de sa carrosserie. Au début des années 2010, la voiture change de mains et revient en Europe pour la première fois depuis 1954.

Les éléments figurant dans le dossier indiquent que la voiture a été restaurée en 1976, recevant ainsi une nouvelle peinture dans sa couleur actuelle « vert fumé » (smoke green). Les chromes ont eux aussi bénéficié d'une réfection à la même période. Au fil des ans, la voiture a toujours été entretenue, des maintenances courantes ont été régulièrement effectuées. En 1995, c'est la sellerie et les >>>

*of California between 1954 and 2010, benefitting from the mild climate, which helps to explain the well-conserved condition of its chassis and coachwork. At the start of the 2010s, the car was sold once more and returned to Europe for the first time since 1954.*

*Certain elements in the file indicate that the car was restored in 1976, when it was re-sprayed «smoke green», the colour it remains today. The chrome was also refurbished at the same time. The car has been well cared for over the years, and has been regularly maintained. In 1995 the upholstery and wood trim were re-done. >>>*

>>> boiseries qui ont été refaites. Il est à noter que la peau de crocodile originale a été remplacée par du cuir gaufré pour créer la même apparence ce qui garde à l'intérieur son côté inimitable. Depuis son retour en Europe, la voiture a été envoyée chez P&A Wood, où la boîte de vitesses automatique a été remplacée par une boîte de vitesses manuelle à commande au plancher, le travail étant exécuté selon les standards les plus rigoureux. Le compteur kilométrique indique aujourd'hui un peu plus de 100 000 milles, ce qui correspondrait au kilométrage d'origine du châssis BC42LC. La carrosserie de couleur vert fumé arbore aujourd'hui la plus belle des patines, la voiture n'ayant jamais été totalement restaurée mais seulement repeinte. Les chromes de la voiture ont eux aussi une patine homogène en phase avec la présentation de la peinture. Le compartiment moteur est lui aussi sain. L'habitacle est quant à lui remarquable par son originalité et le luxe de ses équipements avec son somptueux cuir crème rehaussé par du cuir gaufré imitant la peau de crocodile. Il s'agit de sièges spéciaux, conforme à la commande d'origine, d'une grande finesse de type bucket seats qui rappelle le côté sportif de l'auto. Raffinement suprême, l'accoudoir de la banquette arrière contient également une planche de cribbage, un jeu de cartes et un miroir de courtoisie. Les boiseries omniprésentes dans un superbe état, ont été restaurées de la plus belle des manières, les moquettes et le ciel de toit sont eux aussi en très bel état. Elle dispose de tous ses équipements d'origine avec son cric, sa trousse à outils ainsi que d'un poste radio de type Becker Europa et un toit ouvrant. Cette voiture a participé deux fois au concours d'élégance de Pebble Beach en 1978 et 1987. Elle a aussi fait l'objet d'un article dans la revue Automobile Quarterly. Elle a aussi remporté le prix Brace Award lors de la réunion nationale du Rolls-Royce Owners Club en 1987. >>>

>>>*The original crocodile skin was replaced with an embossed leather to give the same appearance and retain the unusual feel of its original interior. After returning to Europe, the car was sent to P&A Wood, where, working to the highest standards, the automatic gearbox was replaced with a manual box and floor-mounted gear lever. The odometer reads a little over 100,000 miles today, which could correspond to BC42LC's original mileage. The car has never been fully restored, just re-painted and the smoke green coachwork displays a superb patina today. The chrome has a patina in keeping with the paintwork. The engine compartment is also very sound. The passenger compartment remains remarkable for its originality and the array of luxurious equipment with the sumptuous cream leather enhanced by imitation crocodile embossed leather trim. The special seats, conforming to the original order, are the very finest bucket seats that reflect the sporting personality of the car. The ultimate in refinement, the armrest on the back seat contains a cribbage board, a set of cards and a courtesy mirror. The omnipresent wood trim is in superb condition, having been expertly restored, and the mats and roof lining are also in lovely condition. This Bentley, complete with sunroof, comes with all its original equipment such as jack, toolkit and Becker Europa radio. It has participated twice in the Pebble Beach concours d'élégance in 1978 and 1987 and was the subject of a feature in the magazine Automobile Quarterly. It has also won the Brace Award at the Rolls-Royce Owners' Club national meet in 1987. >>>*







>>>La voiture sera livrée avec son manuel d'utilisateur d'origine, non restauré dont la pochette est dans la même peau de crocodile que l'intérieur d'origine. Cet exemplaire est une pièce de collection exceptionnelle, l'opportunité de posséder l'un des 43 exemplaires construits en conduit à gauche. Son histoire limpide et documentée, ses équipements spéciaux et sa magnifique patine en font une Continental au charme fou, une voiture dont l'âme envoutera à n'en pas douter son futur acquéreur. Cette œuvre d'art roulante, unanimement considérée comme l'une des plus belles voitures jamais construite doit être considérée comme l'une Bentley les plus importantes de l'après-guerre.



>>>*The car will be delivered with the original owner's manual, in its folder still covered in the crocodile skin also used originally in the interior. This example is an outstanding collector's item, offering the opportunity to own one of just 43 left-hand drive examples. With a clear and documented history, special equipment and magnificent patina, here is a wonderfully charming Continental that is destined to bewitch its future owner. A moving masterpiece, unanimously considered to be one of the most beautiful cars ever built, that also deserves to be called one of the most important post-war Bentleys.*

## 1982 PORSCHE 928

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

WPOZZZ92ZBS800260

- Voiture très bien préservée
- Un modèle redevenu très prisé
- Désirable version à boîte manuelle
- *Well-preserved car*
- *A model that has become popular again*
- *Desirable manual version*

40.000 - 60.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Cette 928 d'origine française fut mise en circulation le 27 août 1982, livrée neuve couleur Schwarzmattallic par la concession Porsche Egreteaud de Bordeaux, à son premier propriétaire girondin. A la suite de plusieurs pannes, le moteur fut remplacé (bloc non frappé) et le concessionnaire fut contraint de reprendre le véhicule au milieu des années 80. Selon les informations de l'ancien propriétaire toujours, elle a ensuite été conservée dans la famille du concessionnaire avant d'être revendue l'année dernière. Affichant aujourd'hui 42 500 km au compteur, cette voiture est en excellent état général de présentation et son kilométrage serait d'origine. La très belle sellerie de cette 928, dans un style typique des années 80 est à damiers gris et marron. Elle est équipée de jantes type « téléphone » en 16 pouces, d'une recherchée boîte de vitesses manuelle, de sièges avant entièrement électriques, de la climatisation et des appendices de la version « S ». La voiture a bénéficié en 2014 d'une révision complète incluant le remplacement de la courroie de distribution, de la pompe à eau, de l'alternateur et des quatre pneus et n'a depuis parcouru qu'un peu moins de 2000 km. Un essai nous a permis de constater le souffle dont dispose le V8 de cette 928. Rare dans un si bel état de conservation, cette 928 vous surprendra par ses qualités routières et sa douceur d'utilisation.



*This original French 928 was first road registered in 27 August 1982, presented in Schwarzmattallic (metallic black), and was sold by the Porsche dealer Egreteaud in Bordeaux, to its first owner from Gironde. After breaking down several times, the engine was replaced (unstamped block) and the dealer had to take the car back in the mid 1980s. According to information supplied by the former owner, the car was then kept in the dealer's family before being sold last year. With 42,500 km on the clock today, the car is in excellent overall condition and the mileage appears to be genuine. It has lovely checked grey and brown upholstery that is typical of the 1980s. The car is equipped with 16-inch «phone dial» wheels, a highly desirable manual gearbox, electric front seats, air-conditioning and appendices for the S version. In 2014, the car benefitted from a full service that included replacing the timing belt, water pump, alternator and all four tyres and it has covered less than 2,000 km since. A test-drive gave us the chance to experience the wonderful whistling sound of the 928's V8 engine. Rare in this well-preserved condition, this 928 is smooth to drive and handles beautifully.*





# VINTAGE MECANIQUE

L'émission *Vintage Mecanic* est diffusée sur RMC Découverte depuis le printemps 2016. Première émission de télévision française entièrement consacrée aux véhicules de collection, elle rencontre un grand succès d'audience avec une moyenne supérieure à 500 000 téléspectateurs à chaque première diffusion. Présenté par François Allain, journaliste automobile, auteur et collectionneur depuis une trentaine d'années, ce programme a pour but de mettre en lumière un seul modèle par épisode. C'est la première fois en France que les véhicules de collection ont le droit à une heure de programme entièrement dédiée, avec une partie historique et une partie restauration. Celle-ci constitue le cœur de l'émission mettant en valeur les restaurateurs et leur savoir-faire et leurs compétences bien spécifiques qui permettent de mener à bien la « renaissance » des modèles présentés.

Deux véhicules restaurés dans la troisième saison de l'émission *Vintage Mecanic* ont été confiés à Artcurial Motorcars pour cette vente qui sera filmée et intégrée dans les deux émissions concernées : une Porsche 914 de 1970 et une Harley-Davidson Electra Glide de 1978. Les acheteurs de ses deux véhicules se verront remettre le DVD de l'émission concernant le modèle qu'ils auront acheté dès qu'ils auront été diffusés sur RMC Découverte, quelques semaines après la vente aux enchères.

*The programme **Vintage Mecanic** has been broadcast on RMC Découverte since the spring of 2016. It is the first French TV programme to be dedicated to collectors' cars, and has been hugely successful, attracting an average of over 500 000 viewers per episode. Presented by François Allain, the motoring journalist and author who has been a collector for the last 30 years, each programme highlights a different model. It is the first time in France that a collectors' car has had a whole hour dedicated to it, examining its history and restoration. The restorers are put at the heart of the show, which highlights their expertise and the specialist skills that allow them to mastermind the «renaissance» of the models presented.*

*Two of the vehicles restored in the third season of the programme **Vintage Mecanic**, have been consigned to Artcurial Motorcars for this auction, and their sale will be filmed and included in the two programmes concerned: a 1970 Porsche 914 and a 1978 Harley-Davidson Electra Glide. The buyers of these two vehicles will be presented with the DVD of the relevant programme as soon as it has been shown on RMC Découverte, a few weeks after the sale.*

## 1978 HARLEY DAVIDSON FLH80 ELECTRA GLIDE

Carte grise française  
**French title**

Cadre n° 3G66663H8

- Belle restauration
- Modèle emblématique
- Configuration séduisante
- *Beautiful restoration*
- *An emblematic model*
- *In an attractive configuration*

10.000 - 15.000 €

Sans réserve  
**No reserve**

La particularité de cette moto est d'avoir été restaurée dans le cadre de l'émission de télévision « Vintage Mecanic », animée par François Allain. De provenance américaine et d'origine police, elle a été achetée en 1991 par son ancien propriétaire, qui lui a consacré à son retour une restauration moteur importante. Aujourd'hui, elle n'affiche que 20 000 km.

Achetée récemment pour les besoins de l'émission, elle a été confiée à l'atelier Speed Bike, qui a effectué les travaux suivants : démontage complet, restauration du cadre à la peinture époxy, peinture des éléments de carrosserie (réservoir, garde-boue, valises rigides), chromage de toutes les pièces le nécessitant, peinture des jantes, restauration du faisceau électrique, du démarreur et du carburateur. Elle sera présentée en configuration « police », avec gyrophare et stickers.

Il s'agit d'un modèle particulièrement emblématique du constructeur de Milwaukee. Équipée du célèbre bicylindre en V dans sa version 1 340 cm<sup>3</sup>, elle appartient à la génération « shovelhead », nom tiré des culasses évoquant la forme d'une pelle. De plus l'Electra Glide, première Harley dotée d'un démarreur électrique, constitue le haut de gamme de la marque. Accompagnée de son bruit caractéristique, c'est une machine qui ne risque pas de passer inaperçue !

*The particularity of this motorcycle is that it was restored as part of the television show «Vintage Mecanic», hosted by François Allain. Originally from the United States and used by the police, it was bought in 1991 by its former owner, who then executed a comprehensive mechanical restoration. Today it displays only 20,000 km on the odometer.*

*Recently acquired for the TV show, it was entrusted to the Speed Bike workshop, which carried out the following jobs: a complete disassembly, restoration of the frame with epoxy paint, painting of the body parts (tank, mudguard, rigid suitcases), chrome plating of all parts that required it, painting of the rims, restoration of the electrical wiring, the starter and the carburetor. It will be presented in «police» configuration, with rotating beacon and stickers. It is a particularly emblematic model from the Milwaukee manufacturer. Equipped with the famous V-twin in its 1,340cc version, it belongs to the generation «shovelhead», the name derived from the cylinder heads evoking the shape of a shovel. Additionally, the Electra Glide, the first Harley equipped with an electric starter, is the top-end model of the brand. With its characteristic sound, here is a machine that won't go unnoticed!*



## 1970 VW-PORSCHE 914 1,7 L

Carte grise française  
**French title**

Châssis n° 471290390

- Restauration récente et poussée
- Comportement routier extrêmement plaisant
- Est passée à la télé

- *Recent high quality restoration*
- *An extremely pleasant drive*
- *Has been featured on TV*

20.000 - 30.000 €

Sans réserve  
**No reserve**

Cette voiture a l'originalité d'avoir été restaurée dans le cadre de l'émission de télévision « Vintage Mecanic », animée par François Allain. Elle a été achetée en 1990 par son ancien propriétaire (peut-être le deuxième) qui l'a utilisée ensuite pendant cinq ans avant de l'entreposer en 1995. Ce sont les établissements Peanuts Butter, ateliers spécialisés en restauration de voitures anciennes, qui ont effectué les travaux suivants : démontage et sablage complet de la carrosserie et des trains roulants, peinture intérieure et extérieure, peinture époxy des trains roulants, restauration du longeron extérieur gauche, réfection des freins, du moteur (cylindres, pistons, coussinets, culasses), de la boîte de vitesses (démontage, remontage, réglages), de l'échappement, pose d'un embrayage récent. Les amortisseurs Koni sont neufs, de même que les rotules de direction, les silentblocs avant et arrière, les supports moteur et boîte, le pare-brise, les joints d'étanchéité (coffres avant et arrière, pare-brise) et les pneus. Un kit de carburateur a été installé, la moquette a été remise en état et le toit démontable a été restauré.

À l'origine de teinte bleue, cette voiture a été ensuite repeinte en noir et portera désormais l'orange « Signal » caractéristique de cette époque. Il est rare qu'une voiture bénéficie d'une restauration aussi poussée, et celle-ci devrait permettre de profiter de toutes les qualités de ce modèle original, à moteur central.

*This car has had the honor of being restored as part of the television show «Vintage Mecanic», hosted by François Allain. It was purchased in 1990 by its former owner (who was perhaps the second owner) and who used it for five years before storing it in 1995. The Peanuts Butter establishment specialized in the restoration of historic cars, carried out the following works: dismantling and sandblasting of the body and rolling stock, interior and exterior painting, epoxy painting of the rolling stock, restoration of the left outer spar, repair of brakes, engine (cylinders, pistons, bearings, cylinder heads), the gearbox (disassembly, reassembly, adjustments), exhaust, and installation of a recent clutch. The Koni shock absorbers are new, as are steering heads, front and rear silent blocs, engine and gearbox brackets, windscreen, gaskets (front and rear chassis ones, plus that of the windscreen) and tires. A carburetor kit was installed, the carpet was restored and the removable roof was restored too. Originally in a blue tint, this car was then repainted black and will now feature the «Signal» orange characteristic of that time. It is rare for a car to have had such a thorough restoration, and this one should make it possible for the new owner to enjoy the qualities of this very nice model, a mid-ship Porsche.*



## 1994 FERRARI 348 SPIDER

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

ZFFUA43B000097974

- Faible kilométrage, entretien suivi
- Peinture et sellerie d'origine
- Rare, 1146 exemplaires
- *Low mileage, well maintained*
- *Original paint and upholstery*
- *Rare, just 1,146 made*

95.000 - 125.000 €

Jusque là, pour Ferrari c'est classique mais la boîte, comme le T de TB ou TS l'indique, est transversale comme sur les dernières Mondial. La boîte de vitesse transversale est un exemple de plus chez Ferrari de l'apport direct de la course à la série. À la fin de la saison 1974 fut en effet présentée la 312T avec une boîte de vitesse transversale. Formant bloc avec le moteur central, les monoplaces de la série « T » eurent une carrière étonnante, Niki Lauda obtenant le titre mondial des conducteurs en 1975 et 1977, Jody Scheckter en 1979 et la Scuderia enlevant le prix Constructeurs en '75, '76, '77 et '79. Le dessin de la carrosserie est dû, comme d'habitude, au remarquable bureau de style de Pininfarina qui réutilise plusieurs thèmes stylistiques de la Testarossa, le plus évident étant le traitement des portières canalisant l'air vers les ouvertures de refroidissement devant les roues arrière. Le centre de gravité de la voiture est situé très bas grâce au nouveau dessin du groupe motopropulseur qui est abaissé de treize cm par rapport aux groupes transversaux. Le moteur développe 320 ch à 7 200 tr/mn soit une puissance au litre de plus de 90 ch. La voiture présentée a été vendue neuve chez Pozzi à Levallois et totalise seulement 17 300 km au compteur. Une révision sérieuse a été faite en 2015, comprenant le remplacement des courroies de distribution et de service, de la pompe à eau et à essence, le nettoyage des injecteurs, la purge de tous les fluides et la recharge de la climatisation. >>>

*Until then, for Ferrari it was the classical set-up, but the gearbox, as the T of TB or TS indicates, is now transversal in its positioning. The transverse gearbox is another example from Ferrari of the direct contribution of racing to the series production cars. At the end of the 1974 season, the 312T was launched with a transverse gearbox. Forming a unitary block with the mid-engine, the «T» series cars had an astounding career, with Niki Lauda winning the world drivers title in 1975 and 1977, Jody Scheckter in 1979 and the Scuderia winning the Manufacturers' championship in '75, '76, '77 and '79. The design of the body is, as usual, by Pininfarina, reusing several stylistic themes from the Testarossa, the most obvious being the treatment of the door edges, channeling air to the cooling vents ahead of the rear wheels. The center of gravity of the car is very low thanks to the new design of the powertrain, lower by 13cm in relation to the preceding transverse arrangements. The engine develops 320bhp at 7,200 rpm, a power-per-liter of over 90 bhp. The car on offer was sold new at Pozzi in Levallois and has covered only 17,300 km. A major service was carried out in 2015, including the replacement of the timing belt, the water and fuel pumps, cleaning of the injectors,>>>*





>>>Les quatre pneus Pirelli Asimetrico ont été remplacés et la radio d'origine Pioneer à cassettes siglée Ferrari assistée de son système audio à multiples haut parleurs n'a pas été changée. Le carnet d'entretien et tous ses manuels sont fournis avec cette voiture qui n'eut que deux propriétaires ainsi que le double des clés et de l'alarme. La peinture Rosso Corsa 300/12 est d'origine et intacte ainsi que l'ensemble de la sellerie.

>>> *draining of all the fluids and recharging of air-conditioning gas. The four Pirelli Asimetrico tires have been replaced, and the original Ferrari-branded Pioneer cassette radio with its multi-speaker audio system still remains. All manuals, including the service manual, the double key set and the alarm come with the car, which has had only two owners since new. The Rosso Corsa 300/12 paint shade is original and intact, as well as is the entire upholstery.*



## 1988 PORSCHE 911 3,2 L "RUF"

Carte grise française

**French title**

Châssis n°

WPOZZZ91ZJS103565

Moteur n° 64J07345

- Un modèle référence dans la lignée des 911
- Une Porsche à sensations pures sans assistance
- Belle présentation pour cet exemplaire boîte G50
- *A reference model amongst 911s*
- *A pure driving experience*
- *Lovely presentation on this example with G50 box*

50.000 - 70.000 €

Cette voiture fut livrée neuve en Italie en juillet 1987 et ne sera immatriculée pour la première fois qu'en août 1998. La livrée de la voiture associe une carrosserie de couleur gris bleuté foncé à un intérieur en cuir beige. Cette voiture fut achetée par son actuel propriétaire en Allemagne chez Automobile Frank en 2015. Elle est équipée de la climatisation, d'un toit ouvrant et de sièges électriques. Si l'on se réfère aux plaques rivetées de la voiture, celle-ci fit l'objet d'une transformation Ruf, chez le partenaire suisse de la marque allemande, Elite-Sportwagen. Bien que nous n'ayons pas de détails sur une éventuelle modification technique, la voiture est munie de fonds de compteur RUF et d'un spoiler avant spécifique et d'une admission directe et d'une barre anti-rapprochement. La voiture sera livrée avec un capot supplémentaire équipé d'un aileron peint aux couleurs de la voiture, que son propriétaire a remplacé. La voiture a bénéficié d'un entretien mécanique chez Miramond Dan-auto en 2014, où elle fut ainsi révisée. N'ayant que très peu roulé depuis, elle ne totalise aujourd'hui qu'un peu plus de 85 000 km, ce que les tampons présents sur son carnet laissent à penser qu'il est d'origine. Il s'agit d'une très attirante 3.2L réputée pour sa robustesse sa qualité de fabrication et dans une déclinaison exclusive la rendant particulièrement attirante.



*This car was delivered new in Italy in July 1987 and was registered for the first time only in August 1998. The livery of the car combines an exterior shade of dark blue grey with a beige leather interior. The car was bought by its current owner in Germany at Automobile Frank in 2015. It is equipped with air-conditioning, a sunroof and electric seats. The riveted plates show that this car has undergone a Ruf transformation, which took place at Elite-Sportwagen, the Swiss partner of the German brand. Although we do not have details of possible technical modifications, the car is equipped with RUF dials, a specific front spoiler, a direct intake and a front tower strut bar. The car will be delivered with an additional boot lid equipped with a spoiler painted in the colors of the car, which its owner replaced. The car was technically overhauled and serviced by Miramond Dan-auto in 2014. With very minimal usage since, the car has covered just over 85,000 km, a mileage that stamps in its service book corroborate. This is a 3.2-litre model with a reputation for being robust and well built, and is offered here in an exclusive form that makes it particularly attractive.*



## 1970 LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE 2

Carte grise française

*French title*

Châssis n° 8376

Moteur n° 40552

- Présentation très soignée et entretien suivi
- Dans les mêmes mains depuis 1990 !!
- Dessin magistral et futuriste

- *Meticulous presentation and regularly maintained*
- *In the same hands since 1990 !!*
- *Masterful and futuristic design*

130.000 - 160.000 €

Lors de sa présentation au Salon de Genève 1968, la Lamborghini Espada a fait sensation. Dérivée de la spectaculaire Marzal dévoilée l'année précédente, c'est une GT quatre places dont le dessin est signé Marcello Gandini et le moteur Giotto Bizzarrini. Avec de tels noms penchés sur son berceau, l'Espada est une voiture bien née.

Immatriculé pour la première fois en 1970, notre exemplaire à boîte de vitesse mécanique est d'origine américaine. Il se trouvait dans l'état du Michigan avant que son actuel propriétaire en fasse l'acquisition dans une vente aux enchères, à Versailles en 1990. Un courrier de l'ancien propriétaire américain retrace d'ailleurs l'histoire de la voiture de 1970 à 1990 et cette voiture n'aurait connu que quatre propriétaires à ce jour selon les informations qu'il a pu fournir. Ces éléments viennent aussi corroborer le kilométrage qui serait donc d'environ 42 000 miles d'origine et précision importante cette voiture est toujours équipée de son moteur d'origine. Son compteur de vitesse a été très habilement adapté en km/h pour un usage plus facile. Le conséquent dossier qui accompagne la voiture permet de constater qu'elle >>>



*When it was launched at the Geneva Salon in 1968, the Lamborghini Espada created a real buzz. Derived from the spectacular Marzal that had been unveiled the previous year, the Espada was a four-seater designed by Marcello Gandino, fitted with a Giotto Bizzarrini engine. With such names involved, this was a truly noble machine. Registered for the first time in 1970, our example, with manual gearbox, was originally an American car. It spent time in Michigan before the current owner acquired the car in an auction in Versailles in 1990. A letter from the previous American owner recounts the history of the car between 1970 and 1990. From this information we know that the car has had just four owners in its lifetime. This is backed up by the mileage, which stands at just 42,000 miles from new, an important fact as the car still has its original engine. The odometer has been cleverly graduated in kilometres to make driving in Europe easier. There is a substantial file with the car with details of regular maintenance since 1990. Work carried out has >>>*





>>>a toujours bénéficié de soins réguliers depuis 1990. Parmi les nombreux travaux réalisés, citons notamment le traitement des corps creux dans les années 90 qui a permis de protéger efficacement la voiture contre la corrosion, le remplacement de l'embrayage en 2010, l'installation d'une ligne d'échappement complète en inox des collecteurs jusqu'aux silencieux. Les amortisseurs avant viennent tout juste d'être remplacés. La climatisation fonctionne et a été adaptée au nouveau gaz. Une peinture grise fut refaite en 2016 toujours dans la teinte d'origine. La sellerie d'origine régulièrement entretenue bénéficie d'une patine du plus bel effet, véritable invitation au voyage. Aujourd'hui encore dans un très bel état général, cette Espada à l'historique clair est une belle opportunité de cruiser à 4 dans une GT de grande classe grâce à son habitacle spacieux et son envoutant V12.

*>>>included treatment of the box sections during the 1990s, to protect the car against corrosion, replacement of the clutch in 2010, and the fitting of a stainless steel exhaust from the manifold to the silencer. The front shock absorbers have recently been replaced. The air conditioning works and has been adapted to new gas. The car was repainted its original shade of grey in 2016. The original upholstery has been well looked after and has a lovely patina, which offers a tempting invitation to step inside and take to the wheel. Still in excellent overall condition today, this Espada, with known history, offers a wonderful opportunity for four passengers to travel in a top class GT, with its roomy interior and bewitching V12 engine.*



## 1953 SIMCA 9 SPORT COUPÉ PAR FACEL

Titre de circulation  
allemand

*German title*

Châssis n° 48771

- Seulement 96 exemplaires!
- Superbe combinaison de couleurs
- Carrosserie Facel
- *Only 96 examples built !*
- *Nice color combination*
- *Facel body*

35.000 - 40.000 €

La Simca 8 Sport, bien que basée sur un châssis de conception ancienne, rencontra un certain succès dès son lancement. Sa remplaçante, l'aronde, disposait d'une carrosserie monocoque qui compliqua son utilisation dans le cadre d'une nouvelle version sport et explique la seule commercialisation d'une version coupé. Confiée à Facel, la carrosserie était d'un coût de réalisation faramineux. Réalisée à la main et en aluminium, elle comportait de nombreux détails tels que l'instrumentation en 3 dimensions ou les baguettes ornementales chromées d'habitacle qui révélaient un soin particulier accordé à la finition, et plus généralement l'esprit du fondateur de Facel Vega, Jean Daninos. Seuls 96 exemplaires furent assemblés avant de laisser place au Coupé de Ville. L'exemplaire présenté a bénéficié d'une restauration de qualité ancienne qui lui permet d'offrir aujourd'hui une légère patine générale du plus bel effet. La peinture s'avère d'excellente qualité et sa teinte vert sombre se marie à merveille au cuir biscuit qui habille l'habitacle. Les chromes sont en bel état et les jantes Robergel ajoutent une touche sportive à l'élégance de la ligne. Cette Simca-Facel affiche 59 744 km au compteur et est accompagnée du manuel de bord et d'un dépliant publicitaire. Elle représente la synthèse parfaite entre rareté, élégance et fiabilité.



*The Simca 8 Sport, based on the older Fiat 1100 chassis was a relative success for Simca. When the Aronde arrived it used a monocoque chassis which made the use of different bodies more difficult, therefore the sport version of the Aronde was only available as a coupé. Made by Facel, the Simca 9 Sport was outrageously expensive and cost more than a Porsche 356. A hand built aluminium body and details such as the three dimensional Jaeger instruments and chrome ornamentation inside the car reveals the incredible attention to detail of Facel-Vega and its founder Jean Daninos. Only around 96 cars is believed to have been built before the Coupé de Ville succeeded it. The car on offer has a nice patina thanks to an ancient but quality restoration. The dark green paint is in nice condition and attractively complements the biscuit-colored leather interior. The chrome is also in nice condition and the Robergel wheel rims gave a sporty touch to its elegant design. This Simca-Facel shows 59,744 km on the odometer and will be delivered with the owner's manual and a brochure. It combines perfectly rarity, elegance and reliability.*



## 1978 LANCIA GAMMA COUPÉ 2500

Carte grise française

French title

Châssis n° 1533

- Même propriétaire depuis 1985 et historique limpide
- Élégante ligne signée Pininfarina
- Belle préservation pour ce rare coupé
- *Same owner since 1985 and continuous history*
- *Elegant design by Pininfarina*
- *Rare coupe in a superb state of preservation*

8.000 - 12.000 €

Sans réserve

No reserve

Ce coupé Lancia Gamma appartient au même propriétaire, un garage de Dijon, depuis 32 ans. Fait intéressant, c'est ce même garage, concession Lancia à Dijon qui la vendit neuve à son premier propriétaire avant de la racheter en 1985. Remis pendant de nombreuses années dans les sous-sols de l'établissement, ce rare et élégant coupé a été remis en route et se présente aujourd'hui dans un très bel état général. L'aspect extérieur est très correct, la voiture ayant été repeinte dans le passé dans une teinte gris canon fusil très élégante, étant bleue d'origine. A l'intérieur, la voiture dispose d'une très belle sellerie de cuir beige et une moquette qui l'est tout autant, l'ensemble proposant une très légère patine du plus bel effet. L'équipement comporte une climatisation et un autoradio Becker Europa amovible, avec antenne électrique. Accompagné de sa notice d'entretien et de deux jeux de clés, ce coupé Lancia Gamma est en bon état de fonctionnement. Il vient d'ailleurs de bénéficier d'une révision. Dessiné par pininfarina, ce très élégant coupé, motorisé par un quatre-cylindres de 2,5 litres au couple généreux faisait figure de haut de gamme pour la marque. L'ensemble fait de cette voiture une grande routière exclusive, particulièrement intéressante dans l'état de celle que nous présentons.



*This Lancia Gamma coupe belongs to the same owner, a garage in Dijon, for the last 32 years. Interestingly, this same garage, a Lancia dealership in Dijon, sold it to its first owner, before buying it back in 1985. Kept for many years in the basement of the property, this rare and elegant coupe has been restarted and is now in a very good general condition. The exterior appearance is very correct, the car having been repainted in the past in an elegant grey gun barrel shade, though it was originally blue. Inside, the car features beautiful beige leather upholstery and a carpet that is just as much, the whole combo offering a very beautiful light patina. Equipment includes air-conditioning and a removable Becker Europa car radio system with electric antenna. The car comes with its service manual and the two sets of keys. This Lancia Gamma coupe is in good working order and it has been serviced. Designed by Pininfarina, this very elegant coupe, powered by a 2.5-liter four-cylinder was the flagship model of the brand. A really rare and exclusive car, especially in this beautiful condition.*



## 1990 JEEP WAGONEER XJ LIMITED

Carte grise française

*French title*

Châssis n°

1J4FJ58L7LL258743

- Exemplaire européen
- Finition Limited
- Look hors-norme
- *European model*
- *Limited edition*
- *Non-standard look*

18.000 - 25.000 €

Sans réserve

*No reserve*

Lancé en 1984, le Wagoneer XJ est une variante du Cherokee XJ, véhicule tout terrain compact développé par Jeep alors que la marque fait toujours partie du groupe AMC. Disponible en version quatre portes uniquement, le Wagoneer était proposé en deux niveaux de finitions, le plus luxueux étant le modèle limited tel que celui que nous présentons. A ce titre, il dispose d'une sellerie en cuir, dont les sièges avant sont à réglage électrique, des vitres électriques, de la climatisation, ou encore de placages façon « bois » sur les flancs. Notre exemplaire est motorisé par le 6 cylindres en ligne AMC de 4L de cylindrée, accouplé à une boîte de vitesses manuelle. Affichant aujourd'hui 214 800 km au compteur, il a toujours été rigoureusement entretenu dans le réseau Jeep, ainsi que nous l'a confirmé son actuel propriétaire. Ce dernier nous a également précisé que la voiture avait auparavant appartenu à un industriel italien. L'habitacle, en bel état de conservation, est agrémenté d'un toit ouvrant vitré et l'aspect général du véhicule traduit tant sa qualité de construction que le soin apporté à son entretien. Avec son look de baroudeur chic et délicieusement désuet, ce 4x4 fera le bonheur de l'amateur souhaitant conjuguer famille et collection en toute sécurité.



*Launched in 1984, the Wagoneer XJ was a variant of the Cherokee XJ, a compact all-terrain vehicle developed by Jeep, when the brand was still part of the AMC group. Available in a 4-door version only, the Wagoneer was offered in two levels of trim, the most luxurious being the Limited version, and ours is one of them. It is fitted with a leather upholstery, the front seats are electrically adjustable, plus there is electric windows, air-conditioning, and wood veneers on the sides. Our vehicle is powered by the AMC in-line 6-cylinder 4L engine, mated to a manual gearbox. The car has covered 214,800 km, but it has always been maintained and serviced within the Jeep network, as confirmed by its current owner. The latter also told us that the car had previously belonged to an Italian industrialist. The cabin is in a good condition and has a glass sunroof and the overall appearance of the vehicle reflects both its quality of construction and the care taken the maintenance. With its chic and delightfully obsolete look, this 4x4 will be the delight of an enthusiast wishing to combine family use in a collectible vehicle.*



# CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

## ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

## I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter

son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

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

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois

l'adjudication prononcée.

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

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

## 2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références

bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurrial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

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

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurrial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurrial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurrial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurrial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 48h. Si Artcurrial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurrial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurrial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurrial SAS dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurrial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurrial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurrial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurrial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurrial SAS

pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurrial SAS.

### 3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

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

- 1) Lots en provenance de l'UE:
  - De 1 à 900 000 € : 16% +TVA au taux en vigueur
  - Au-delà de 900 001 € : 12% + TVA au taux en vigueur.

- 2) Lots en provenance hors UE: (indiqués par un O). Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

- 3) Artcurrial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

- 4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rattachés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (Les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte

American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisé à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages

intéressés dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

## 4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos.

En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

## 5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

## 6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre

n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

## 7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

## 8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

## 9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

## 10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

## PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire:



# CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

## ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer. The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

## I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the

prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

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

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

## 2. THE SALE

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

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/ responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.

The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers,

### 3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

- 1) Lots from the EU:
  - From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.
  - Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.
- 2) Lots from outside the EU: (identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% for jewelry and watches, newer/modern motorcars, wines and spirits and multiples).
- 3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A, B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of a written, proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make

arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

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

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;

- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);

- By bank transfer;

- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer

immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.

In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,

- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,

- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère"

if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a

certificate of sale which will be invoiced € 60.

## 4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsibility whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

## 5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsibility for the conditions of

the pre-emption by the French State.

## 6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

*The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.*

*Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.*

*Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.*

## 7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

*Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be.*

*It is indicated by (▲).*

## 8. REMOVAL OF PURCHASES

*The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale.*

*All transportation arrangements are the*

*sole responsibility of the buyer.*

## 9. SEVERABILITY

*The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.*

## 10. LAW AND JURISDICTION

*In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.*

*These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.*

## PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

*Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.*

Bank :



## ARTCURIAL

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

## ASSOCIÉS

### Comité exécutif:

François Tajan, **président délégué**

Fabien Naudan, **vice-président**  
Matthieu Lamoure, **directeur général d'Artcurial Motorcars**  
Joséphine Dubois, **directeur financier et administratif**

### Directeur associé senior:

Martin Guesnet

### Directeurs associés:

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

---

### Conseil de surveillance

#### et stratégie :

Francis Briest, **président**  
Axelle Givaudan, **secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles**

---

### Conseiller scientifique

#### et culturel :

Serge Lemoine

---

## GROUPE ARTCURIAL SA

### Président Directeur Général :

Nicolas Orlowski

### Président d'honneur :

Hervé Poulain

### Vice-président :

Francis Briest

### Conseil d'Administration :

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

SAS au capital de 1797000 €  
Agrément n° 2001-005

## FRANCE

### Bordeaux

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

### Artcurial Lyon

#### Michel Rambert

Commissaire-Priseur:

Michel Rambert

2-4, rue Saint Firmin - 69008 Lyon

T. +33 (0)4 78 00 86 65

mrambert@artcurial-lyon.com

### Montpellier

Geneviève Salasc de Cambiaire

T. +33 (0)6 09 78 31 45

gsalasc@artcurial.com

### Artcurial Toulouse

#### Vedovato - Rivet

Commissaire-Priseur:

Jean-Louis Vedovato

8, rue Fermat - 31000 Toulouse

T. +33 (0)5 62 88 65 66

v.vedovato@artcurial-toulouse.com

### Arqana

#### Artcurial Deauville

32, avenue Hocquart de Turtot

14800 Deauville

T. +33 (0)2 31 81 81 00

contact@artcurial-deauville.com

## INTERNATIONAL

### Directeur Europe :

Martin Guesnet, 20 31  
Assistante : Héloïse Hamon,  
T. +33 (0)1 42 25 64 73

### Allemagne

Moritz von der Heydte, directeur  
Miriam Krohne, assistante  
Galeriestrasse 2 b - 80539 Munich  
T. +49 89 1891 3987

### Autriche

Caroline Messensee, directeur  
Carina Gross, assistante  
Rudolfsplatz 3 - 1010 Wien  
T. +43 1 535 04 57

### Belgique

Vinciane de Traux, directeur  
Stéphanie-Victoire Haine,  
assistante  
5, avenue Franklin Roosevelt  
1050 Bruxelles  
T. +32 2 644 98 44

### Italie

Emilie Volka, directeur  
Serena Zammattio, assistante  
Palazzo Crespi,  
Corso Venezia, 22 - 20121 Milano  
T. +39 02 49 76 36 49

### Monaco

Louise Gréther, directeur  
Julie Moreau, assistante  
Résidence Les Acanthes  
6, avenue des Citronniers

98000 Monaco  
T. +377 97 77 51 99

#### **Chine**

Jiayi Li, consultante  
798 Art District,  
N° 4 Jiuxianqiao Lu  
Chaoyang District  
Beijing 100015  
T. +86 137 01 37 58 11  
lijiyayi7@gmail.com

#### **Israël**

Philippe Cohen, représentant  
T. +33 (0)1 77 50 96 97  
T. +33 (0)6 12 56 51 36  
T. +972 54 982 53 48  
pcohen@artcurial.com

## ADMINISTRATION ET GESTION

**Secrétaire général,  
directeur des affaires institu-  
tionnelles :**  
Axelle Givaudan, 20 25  
**Directeur administratif et finan-  
cier :**  
Joséphine Dubois, 16 26

**Comptabilité et administration**  
Comptabilité des ventes :  
Responsable: Audrey Couturier,  
Victoria Clément, Julie Court,  
Gabrielle Cozic Chehbani, Marine  
Langard

**Comptabilité générale:**  
Responsable: Virginie Boisseau,  
Marion Bégat, Sandra Margueritat,  
Mouna Sekour

**Responsable administrative  
des ressources humaines:**  
Isabelle Chénais, 20 27

**Logistique et gestion des stocks**  
Directeur: Éric Pourchot  
Rony Avilon, Mehdi Bouchekout,  
Laurent Boudan, Denis Chevallier,  
Lionel Lavergne, Joël Laviolette,  
Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi

**Transport et douane**  
Responsable : Robin Sanderson,  
16 57  
shipping@artcurial.com  
Laure-Anne Truchot, 20 77  
shippingdt@artcurial.com

**Ordres d'achat, enchères par  
téléphone**  
Kristina Vrzests, 20 51  
Marjorie Grouzis  
Marguerite de Boisbrunet  
bids@artcurial.com

**Marketing, Communication  
et Activités Culturelles**  
Directeur :  
Carine Decroi, 16 52  
Chef de projet marketing Europe :  
Florence Marmiesse, 20 87  
Chef de projet marketing junior :  
Béatrice Epezy, 16 23  
Graphistes juniors :  
Noëlie Martin, 20 88  
Émilie Génovèse, 20 10

**Abonnements catalogues :**  
Géraldine de Mortemart, 20 43

#### **Relations Extérieures**

Directeur :  
Jean Baptiste Duquesne, 20 76  
Assistante presse :  
Anne-Laure Guérin, 20 86

## DÉPARTEMENTS D'ART

### Archéologie et Arts d'orient

Spécialiste :  
Mathilde Neuve-Église, 20 75

### Artcurial Motorcars Automobiles de Collection

Directeur général :  
Matthieu Lamoure  
Directeur adjoint :  
Pierre Novikoff  
Spécialistes : Benjamin Arnaud  
Antoine Mahé  
Consultant : Frédéric Stoesser  
Directeur des opérations  
et de l'administration :  
Iris Hummel, 20 56  
Administrateurs :  
Anne-Claire Mandine, 20 73  
Sandra Fournet, 38 11

### Automobilia Aéronautique, Marine

Directeur :  
Matthieu Lamoure  
Direction :  
Sophie Peyrache, 20 41

### Art d'Asie

Directeur :  
Isabelle Bresset, 20 13  
Expert :  
Philippe Delalande  
Spécialiste junior :  
Qinghua Yin, 20 32

### Art Déco

Spécialiste :  
Sabrina Dolla, 16 40  
Spécialiste junior :  
Cécile Tajan, 20 80  
Experts : Cabinet d'expertise  
Marcilhac

### Art Tribal

Direction :  
Florence Latieule, 20 38

### Bandes Dessinées

Expert : Éric Leroy  
Administrateur :  
Saveria de Valence, 20 11

### Bijoux

Directeur : Julie Valade  
Spécialiste : Valérie Goyer  
Experts : S.A.S. Déchaut-Stetten  
Administrateur :  
Lamia Içame, 20 52

### Curiosités, Céramiques et Haute Époque

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

### Inventaires

Directeur : Stéphane Aubert  
Directeur adjoint :  
Astrid Guillon  
Administrateurs :  
Pearl Metalia, 20 18

Béatrice Nicolle, 16 55

Consultants :  
Jean Chevallier  
Catherine Heim

### Livres et Manuscrits

Spécialiste senior :  
Guillaume Romaneix  
Administrateur :  
Lorena de La Torre, 16 58

### Mobilier, Objets d'Art du XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> s.

Directeur :  
Isabelle Bresset  
Céramiques, expert :  
Cyrille Froissart  
Orfèvrerie, experts :  
S.A.S. Déchaut-Stetten,  
Marie de Noblet  
Spécialiste junior :  
Filippo Passadore  
Administrateur :  
Charlotte Norton, 20 68

### Montres

Directeur :  
Marie Sanna-Legrand  
Expert : Geoffroy Ader  
Administrateur :  
Justine Lamarre, 20 39

### Orientalisme

Directeur : Olivier Berman, 20 67  
Administrateur :  
Hugo Brami, 16 15

### Souvenirs Historiques et Armes Anciennes

Expert : Gaëtan Brunel  
Administrateur :  
Juliette Leroy, 20 16

### Ventes Généralistes

Direction :  
Isabelle Boudot de La Motte  
Administrateurs :  
Juliette Leroy, 20 16  
Thaïs Thirouin, 20 70

### Tableaux et Dessins Anciens et du XIX<sup>e</sup> s.

Directeur : Matthieu Fournier  
Dessins Anciens, experts :  
Bruno et Patrick de Bayser  
Spécialiste : Elisabeth Bastier  
Administrateur :  
Margaux Amiot, 20 07

### Vins Fins et Spiritueux

Experts : Laurie Matheson  
Luc Dabadie  
Spécialiste junior :  
Marie Calzada, 20 24  
vins@artcurial.com

### Hermès Vintage & Fashion Arts

Directeur : Pénélope Blanckaert  
Administrateurs :  
Alice Léger, 16 59  
Clara Vivien  
T. +33 1 58 56 38 12

**Direction des départements  
du XX<sup>e</sup> s.**

Vice-président :

Fabien Naudan

Assistante :

Alma Barthélemy, 20 48

**Design**

Directeur : Emmanuel Berard

Catalogueur Design :

Claire Gallois, 16 24

Consultant Design Scandinave:

Aldric Speer

Administrateur Design

Scandinave:

Capucine Tamboise, 16 21

**Estampes,**

**Livres Illustrés**

**et Multiples**

Spécialiste junior :

Pierre-Alain Weydert, 16 54

**Photographie**

Administrateur:

Capucine Tamboise, 16 21

**Urban Art**

**Limited Edition**

Spécialiste senior :

Arnaud Oliveux

Catalogueur :

Karine Castagna, 20 28

**Impressionniste & Moderne**

Directeur Art Impressionniste

& Moderne : Bruno Jaubert

École de Paris, 1905-1939:

Expert : Nadine Nieszawer

Recherche et certificat:

Jessica Cavalero

Historienne de l'art:

Marie-Caroline Sainsaulieu

Catalogueur : Florent Wanecq

Administrateur :

Élodie Landais, 20 84

**Post-War & Contemporain**

Responsables :

Karim Hoss

Hugues Sébilleau

Recherche et certificat:

Jessica Cavalero

Catalogueur :

Sophie Cariguel

Administrateur :

Vanessa Favre, 16 13

## COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,

Hervé Poulain, Isabelle Boudot

de La Motte, Isabelle Bresset,

Stéphane Aubert, Arnaud

Oliveux, Matthieu Fournier,

Astrid Guillon, Thais Thirouin

## VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

Tous les emails  
des collaborateurs  
d'Artcurial s'écrivent comme  
suit : initiale du prénom  
et nom @artcurial.com, par  
exemple : iboudotdelamotte@  
artcurial.com

Les numéros de téléphone  
des collaborateurs d'Artcurial  
se composent comme suit :  
+33 1 42 99 xx xx

Affilié  
À International  
Auctioneers



# ARTCURIAL

// Motorcars



# RACING, FLYING & YACHTING

*dont vente caritative Patrouille de France*

Vente aux enchères  
Dimanche 5 novembre 2017  
13h30

7 Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris

Contact:  
Sophie Peyrache  
+33 (0)1 42 99 20 41  
[speyrache@artcurial.com](mailto:speyrache@artcurial.com)

# ARTCURIAL

Librairie d'Art

*Rencontre-signature*  
**HENRI  
PESCAROLO**

Dédicace par l'auteur  
Jean-Marc Teissedre et  
Henri Pescarolo lors de  
l'exposition Automobiles  
sur les Champs 11

Paru aux éditions ETAI

Samedi 4 novembre 2017  
de 16h à 18h

Parking privé Artcurial  
Entrée par le 59, Avenue  
Montaigne - 75008 Paris

Contact:  
Géraldine Martin  
+33 (0)1 42 99 16 19  
[librairie@artcurial.com](mailto:librairie@artcurial.com)



# ARTCURIAL



André FRANQUIN  
(1924 - 1997)  
Le Marsupilami  
Encre de Chine, gouache  
et collage pour la cou-  
verture du recueil  
Publié aux Éditions Du-  
puis en 1965

Estimation :  
120 000 - 150 000 €

# BANDES DESSINÉES

Vente aux enchères  
Samedi 18 novembre 2017  
14h

7 Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris

Contact:  
Saveria de Valence  
+33 (0)1 42 99 20 11  
sdevalence@artcurial.com

# ARTCURIAL

Assortiment du Domaine  
de la Romanée Conti - 1989  
En caisse bois d'origine

Estimation : 22 000 - 24 000 €



*Ventes en préparation*

## VINS FINS & SPIRITUEUX

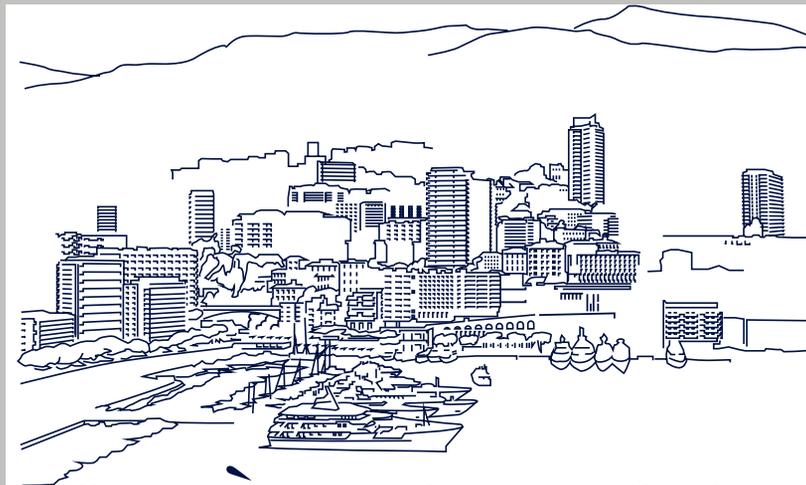
Clôture des catalogues  
Début novembre 2017

Ventes aux enchères  
2-3 novembre 2017  
14-15 décembre 2017

7 Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris

Contacts:  
Laurie Matheson  
Luc Dabadie  
+33 (0)1 42 99 16 33 / 34  
vins@artcurial.com

# ARTCURIAL



## ARTCURIAL EST À MONACO

*Prochaines ventes de prestige  
en Principauté en janvier 2018*

Louise Gréther, directeur d'Artcurial Monaco se tient à votre disposition pour toute estimation, conseil, inventaire (succession, partage, assurance ou biens) en vue de vente à Monaco ou à Paris

Ventes de prestige en Principauté :  
Joallerie,  
Horlogerie de Collection,  
Hermès Winter Collection

Yacht Club de Monaco

[www.artcurial.com](http://www.artcurial.com)

Contact :  
Louise Gréther  
+377 97 77 51 99  
[monaco@artcurial.com](mailto:monaco@artcurial.com)

Résidence des Acanthes  
6 avenue des Citronniers  
98000 Monaco

# ARTCURIAL

// Motorcars



© The Cahier Archive

*Vente en préparation*

# RÉTROMOBILE 2018

## LA VENTE OFFICIELLE

1963 Ferrari 250/275 P usine - Châssis #816  
Victorieuse des 24 Heures du Mans en 1964 avec Guichet/Vaccarella  
La dernière Ferrari engagée par l'usine ayant gagnée les 24 Heures du Mans

Contactez-nous pour inclure  
votre voiture ou votre  
collection

Vente aux enchères  
Vendredi 9 février 2018  
Salon Rétromobile

Contact:  
+33 (0)1 42 99 20 73  
[motorcars@artcurial.com](mailto:motorcars@artcurial.com)

# ARTCURIAL

# DESIGN



Vente aux enchères  
Mardi 28 novembre 2017  
19h

7 Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris

Contact:  
Claire Gallois  
+33 (0)1 42 99 16 24  
[cgallois@artcurial.com](mailto:cgallois@artcurial.com)

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

Et vous ?

**Meguiar's**  
since 1901

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



Appelez Meguiar's pour un conseil d'expert, un échantillon gratuit, un catalogue ou l'adresse du distributeur  
le plus proche, en appelant le **0 20 39 39 39** ou visitez notre site: [www.meguiars.fr](http://www.meguiars.fr)

# ORDRE D'ACHAT/*ABSENTEE BID FORM*

AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 11  
Vente n°3243  
Dimanche 5 novembre 2017 - 16h  
Paris - 7 Rond-Point des Champs-Élysées

- Ordre d'achat / *Absentee bid*  
 Ligne téléphonique / *Telephone*

Téléphone / *Phone* :

Code banque  
*BIC or swift*  Numéro de compte / *IBAN* :

Clef RIB :  Code guichet :

Nom de la Banque / *Name of the Bank* :

Adresse / *POST Address* :

Gestionnaire du compte / *Account manager* :

Nom / *Name* :

Prénom / *First Name* :

Société / *Compagny* :

Adresse / *Adress* :

Téléphone / *Phone* :

Fax :

Email :

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-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°		€

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.*

À renvoyer / *Please mail to* :

Artcurial SAS  
7 Rond-Point des Champs-Élysées - 75008 Paris  
Fax: +33 (0)1 42 99 20 60  
bids@artcurial.com

Date et signature obligatoire  
*Required dated signature*

Crédit photos :

Hannes Friesenegger  
Guy van Grinsven  
Dirk de Jager  
Loïc Kernin  
Haydar Koyupinar  
Björn Tiedemann  
Nicolas Zwickel

Remerciements :

Aventure Peugeot Citroën DS  
Hervé Charpentier  
Philippe et Olivier de Gambetta  
Eric Hélaine  
Jaguar Heritage  
Pierre-Yves Laugier  
Guillaume Keller  
Giacomo Rizzotto  
Rebecca Ruff  
Gautam Sen  
Jamie Thomas

Infographistes :

Horacio Cassinelli  
Sandrine Coll

