

RETROMOBILE 2019 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 8 février 2019
Salon Rétromobile Paris



ARTCURIAL
// Motorcars

RETROMOBILE 2019 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 8 février 2019
Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL
// Motorcars



RETROMOBILE 2019 LA VENTE OFFICIELLE

vente n°3888

VENTES/AUCTIONS

SALON RETROMOBILE HALL 2.1
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

► **Vendredi 8 février 2019**
14h : La vente officielle

Samedi 9 février 2019
14h : Collection MV Agusta

Dimanche 10 février 2019
11h : Racing, Flying & Yachting
13h30 : "Vibration"

► **Friday 8 February 2019**
2pm: The official sale

Saturday 9 February 2019
2pm: MV Agusta Collection

Sunday 10 February 2019
11am: Racing, Flying & Yachting
1.30pm: "Vibration"

INFORMATIONS/ENQUIRIES

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

Commissaire-Preiseur / Auctioneer

Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists

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

Pierre Novikoff
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

Arnaud Faucon
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 15
Mobile : +33 (0)6 33 71 56 80
afaucon@artcurial.com

Consultants

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

Niklas Hannah
nhannah@artcurial.com

Edward Fallon

Racing, Flying & Yachting

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

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

Ordres d'achat / Bids office

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

Catalogues en ligne
Online catalogues
www.artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL
Live Bid

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



L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

SPÉCIALISTES / SPECIALISTS



Matthieu Lamoure
Directeur



Pierre Novikoff
Directeur adjoint



Antoine Mahé
Spécialiste



Benjamin Arnaud
Spécialiste



Arnaud Faucon
Spécialiste junior

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION / CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION



Iris Hummel
Directeur
des opérations



Anne-Claire Mandine
Administrateur



Sandra Fournet
Administrateur junior



Sophie Peyrache
Responsable



Thaïs Thirouin
Commissaire-priseur

RACING, FLYING & YACHTING

"VIBRATION"

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon

COMMISSAIRE-PRISEUR / AUCTIONEER



Hervé Poulain

EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

SALON RETROMOBILE HALL 2.2
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Mercredi 6 février 2019
10h - 22h

Jeudi 7 février 2019
10h - 19h

Vendredi 8 février 2019
10h - 12h

Wednesday 6 February 2019
10am - 10pm

Thursday 7 February 2019
10am - 7pm

Friday 8 February 2019
10am - 12pm

VENTES *AUCTIONS*

SALON RETROMOBILE HALL 2.1
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

▶ **Vendredi 8 février 2019**
14h : La vente officielle

Samedi 9 février 2019
14h : Collection MV Agusta

Dimanche 10 février 2019
11h : Racing, Flying & Yachting
13h30 : "Vibration"

▶ **Friday 8 February 2019**
2pm: The official sale

Saturday 9 February 2019
2pm: MV Agusta Collection

Sunday 10 February 2019
11am: Racing, Flying & Yachting
1.30pm: "Vibration"

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 11 février 2019 après règlement intégral. Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 350 € HT par voiture et 250 € HT par motocyclette et pourront être enlevés à partir du mardi 12 février 2019. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au mardi 12 février 2019 inclus et s'élèvent ensuite à 35 € HT par jour et par voiture et 20 € HT par jour et par motocyclette. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the show must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. The removal of vehicles must take place on Monday 11 February 2019 after full payment. Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of €350 + VAT per car and €250 + VAT per motorcycle, and can be collected from there from Tuesday 12 February 2019. Storage cost is offered free of charge until and including Tuesday 12 February 2018 and will then be charged at €35 + VAT per day per car and €20 + VAT per day per motorcycle. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

DIVERS / *DIVERS*

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

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

INDEX

A

1930 ALFA ROMEO 6C 1750 GRAN SPORT CORSICA	37
1954 ALFA ROMEO 1900 CSS TOURING SÉRIE 2	48
1947 ALFA ROMEO 6C 2500 SS CABRIOLET PININFARINA	36
1966 ALFA ROMEO 2600 SPRINT	44
1949 ALFA ROMEO 6C 2300 PLATÉ SPÉCIALE	49
1947 ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT TOURING BERLINETTA	22
1939 ALFA ROMEO 8C 2900 B TOURING BERLINETTA	20
2010 ALFA ROMEO 8C SPYDER	93
1964 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER	4
1968 ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR	43
1968 ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR	79
1991 ALFA ROMEO SZ COUPÉ	94
1973 ALPINE A 110 1800 GP4 USINE	75
1980 ALPINE A310 V6	73
1974 ALPINE RENAULT BERLINETTE 1600 SC	74
1933 ALVIS 12/70 SPECIAL TOURER EX J.POTHERAT	3
1966 ASA 1000 GT CABRIOLET	89
1966 ASA 1100 GT COUPÉ	88
2004 ASTON MARTIN VANQUISH V12 2+2	127
1959 ASTON MARTIN DB 2/4 MKIII RHD	6
1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII	41
1960 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE 1 « COMPETITION »	80
1962 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE V SS	98
1934 ASTON MARTIN MKII ULSTER BERTELLI	40
2019 ASTON MARTIN VANQUISH ZAGATO SHOOTING BRAKE	82

B

1939 BENTLEY ROYALE SEDANCA DE VILLE 16 CYL	35
1975 BMW 2002 TURBO PRÉPARÉE GROUPE 2	108
1984 BMW 635 CSI GROUPE A	109
1959 BMW ISETTA 300	63
1980 BMW M1	110
1990 BMW Z1	139
1931 BUGATTI 51 GRAND PRIX	38
1936 BUGATTI 57 ATLANTIC ERIK KOUX	39
1925 BUGATTI TYPE 23 « BRESCIA » CABRIOLET BIGATTI	19
1929 BUGATTI TYPE 40	29
1929 BUGATTI TYPE 44 ROADSTER FRUGIER	27
1932 BUGATTI TYPE 49 BERLINE 2/4 PORTES VANVOOREN	31
1932 BUGATTI TYPE 49 CABRIOLET	28
1938 BUGATTI TYPE 57 C CABRIOLET GANGLOFF	34
1937 BUGATTI TYPE 57 CABRIOLET PAR GRABER	30

C-D

1957 CHEVROLET CORVETTE C1	55
1956 CITROËN 2CV AZ « RALLYE »	1
C.1925 CITROËN 5 HP CABRIOLET	32
1989 CITROËN AX SPORT	76
1991 CITROËN BX 4 TC	78
1956 CITROËN DS 19	56
1967 CITROËN DS21 CABRIOLET	72
1963 CITROËN ID 19 CABRIOLET PALM BEACH	57
1980 CITROËN MÉHARI 4x4	2
1971 CITROËN SM CARBURATEURS	69
1939 CITROËN TRACTION 11BL CABRIOLET PAR CLABOT	50
1934 CITROËN TRACTION 7C CABRIOLET	21
1984 CITROËN VISA 1000 PISTES	77
1973 DE TOMASO PANTERA PRÉPARATION GP4	111
1948 DELAHAYE 135 M CAB LETOURNEUR ET MARCHAND	47
1952 DICK TRICYCLE À MOTEUR DUCATI	15

F

1964 FERRARI 250 GT/L « LUSSO »	100
1966 FERRARI 275 GTC	99
1989 FERRARI 328 GTB	136
1988 FERRARI 328 GTS	115
1967 FERRARI 330 GTC	90
1994 FERRARI 348 GTS	114
1993 FERRARI 348 SPIDER	117
1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER	113
1983 FERRARI 400i	138
1982 FERRARI 512 BBi	125
1978 FERRARI 512 BERLINETTA BOXER	137
1992 FERRARI 512 TR	101
2008 FERRARI 599 GTB	126
1996 FERRARI F355 SPIDER	116
1984 FERRARI TESTAROSSA	112
1938 FIAT 2800 LIMOUSINE PAR PININFARINA	18
1969 FIAT 500 GAMINE PAR VIGNALE	105
1961 FIAT 500 JOLLY	104
1982 FIAT 595 BARCHETTA BY SIMPATICO	106
1972 FORD CAPRI 2600 RS	144
1971 FORD MUSTANG BOSS 351	143

H-L

1926 HISPANO SUIZA H6B MILLION-GUIET	26
1929 HISPANO-SUIZA H6B COUPÉ DE VILLE	11
1963 JAGUAR MK2 TOUR DE FRANCE	42
1962 JAGUAR TYPE E SÉRIE 1 3,8L ROADSTER	46
1961 JAGUAR TYPE E SÉRIE 1 3,8L ROADSTER	102
1993 JAGUAR XJ 220	128
1957 JAGUAR XK140 3.4L SE CABRIOLET	5
1959 JAGUAR XK150 3.4S COUPÉ	45
1990 JEEP GRAND WAGONEER	84
1961 LAMBORGHINI 5C ERCOLE TRACTEUR CHENILLÉ	119
1983 LAMBORGHINI COUNTACH LP 400 S	81
1968 LAMBORGHINI ESPADA SÉRIE 1	121
2008 LAMBORGHINI GALLARDO GT3	118
1974 LAMBORGHINI LP400 COUNTACH "PERISCOPIO"	120
1993 LANCIA DELTA INTEGRALE EVO 1	135
1968 LANCIA FLAVIA 1800 COUPÉ	95

M

1964 MASERATI 3500 GT SÉRIE II TOURING	146
1960 MASERATI 3500 GT SPIDER PAR VIGNALE	97
1962 MASERATI 3500 GTI COUPÉ	92
1953 MASERATI A6GCS PAR FIANDRI	91
1970 MASERATI Ghibli 4,9 L SS COUPÉ	96
2009 MERCEDES SLR STIRLING MOSS EDITION	131
1969 MERCEDES-BENZ 300 SEL 6,3 L	133
1958 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER	64
1958 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER	130
1954 MERCEDES-BENZ 300S CABRIOLET	66
1936 MERCEDES-BENZ 500 K CABRIOLET B	25
1994 MERCEDES-BENZ 500E LIMITED	134
2014 MERCEDES-BENZ SLS GT AMG FINAL EDITION	132
1908 MERCEDES-SIMPLEX 35/45HP RECREATION	23
1963 MESSERSCHMITT KR200	62
1957 MESSERSCHMITT KR200 CONVERTIBLE	61

P

1957 PANHARD DYNA CABRIOLET GRAND STANDING	52
1954 PANHARD DYNA X87 JUNIOR CABRIOLET	51
1936 PANHARD ET LEVASSOR DYNAMIC X77 COACH	13
1954 PANHARD X86 DOLOMITES PAR PICHON PARAT	53
1955 PEUGEOT 203C CABRIOLET-PÉKIN-PARIS	33
1937 PEUGEOT 402 DS DARL'MAT SPORT ROADSTER	71
1969 PEUGEOT 504 CABRIOLET	70
1953 PORSCHE 356 1500 SUPER PRE A CABRIOLET	122
1956 PORSCHE 356 A CABRIOLET 1600	58
1957 PORSCHE 550 A SPYDER	65
1970 PORSCHE 911 2.2L S	123
1974 PORSCHE 911 CARRERA 2,7L	145
1993 PORSCHE 911 TURBO 3.6L	140
1971 PORSCHE 916 PROTOTYPE "BRUTUS"	124
2018 PORSCHE 991 TURBO S EXCLUSIVE	141
2006 PORSCHE CARRERA GT	129
1960 PORSCHE-DIESEL TYPE 218 STANDARD	142

R-T

1961 RENAULT 4CV R1062 BEACH CAR	103
1953 RENAULT FRÉGATE ONDINE CABRIOLET PAR GHIA	54
1990 RENAULT SUPER 5 GT TURBO « ALAIN OREILLE »	107
1911 ROCHET SCHNEIDER 12 HP TORPEDO	17
1994 ROVER MINI 1.3I CABRIOLET	147
1967 SERENISSIMA AGENA	87
1968 SERENISSIMA GHIA GT	86
1966 SERENISSIMA SPYDER	85
1958 TALBOT T14 EXP BARQUETTE AMERICA	67
C.1936 TALBOT-LAGO T120 CABRIOLET GRABER	68
1984 TOYOTA LAND CRUISER BJ 46 PICK-UP	83

V

1928 VOISIN C11 « BIJOU » ACHARD ET FONTANEL	10
1928 VOISIN C11 CABRIOLET « VALSE BLEUE »	8
1929 VOISIN C16 « HÉTÉROZYGOTE » OTTIN	7
1922 VOISIN C3 C « QUEEN ALEXANDRA »	12
1926 VOISIN C3 L « QUEEN MARY »	9
1928 VOISIN TYPE C7 EN CHÂSSIS	14
1932 VOISIN C14	16
1944 VOLKSWAGEN 166 « SCHWIMMWAGEN »	24
1952 VOLKSWAGEN TYPE 11C "BRETZELFENSTER"	60
1964 VOLKSWAGEN TYPE 24 COMBI « 21 FENÊTRES »	59

○ Lots en provenance hors UE: Aux commissions et taxes indiquées dans les conditions générales de vente, 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 / modernes).

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

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

✚ Les lots 7 à 13 ont été classés monument historique par la Direction de l'architecture et du patrimoine du Ministère de la Culture, par arrêté en date du 27 novembre 2008, « considérant que la conservation des objets mobiliers désignés présentent au point de vue de l'histoire et de la technique, un intérêt public ». Il est porté à l'attention de tout acquéreur potentiel que ces lots ne peuvent pas quitter le territoire français.

○ Lots from outside the EU: 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% newer/modern motorcars).

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

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

✚ Lots 7 to 13 were listed as a historic monument by the Architecture and Heritage department of the French Ministry of Culture in a decree dated 27 November 2008, "in view of the fact that the conservation of the designated movable objects is of public interest from a historical and technical point of view". The attention of prospective purchasers is drawn to the fact that these lots cannot be taken out of France.

1956 CITROËN 2CV AZ « RALLYE »

Carte grise française
French title

Châssis n° 253480
Moteur n° 0065004497

18.000 - 28.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Très belle restauration
- Préparation rallye d'époque
- Belle pièce de collection

- *Very nice restoration*
- *Prepared for classic car rallies*
- *Nice collector's piece*



Achetée en 2017 à Rétromobile par son propriétaire actuel, cette automobile a bénéficié d'une préparation en vue de prendre part à divers rallyes régionaux à l'époque, ainsi que cela a été confirmé oralement par Jean Malard, fondateur du premier club 2CV du monde. Extérieurement, la voiture se distingue par des phares Equilux, un anti-brouillard Cibié, et des jantes renforcées de version utilitaire, tandis que l'habitacle comporte notamment une poignée de maintien pour le passager, un lecteur de cartes ou encore un lave-glace mécanique. Côté mécanique, une tubulure Speed coiffée d'un carburateur de 32 améliore les performances, et une tôle de protection sous le moteur a

été ajoutée.

Lors de la restauration, d'excellente qualité, la plateforme a été remplacée, la carrosserie entièrement démontée et repeinte, la mécanique contrôlée, le faisceau électrique remplacé et l'intérieur refait. Le précédent propriétaire nous a indiqué que des cercles blancs destinés à porter les numéros de course ont été retrouvés lors du ponçage des portes. Depuis la fin de la restauration, la voiture n'a parcouru que 231 km, les pneumatiques sont neufs, ainsi que la capote. Cet exemplaire a bénéficié d'une restauration exigeante et est le témoin éloquent d'une époque où « courir » pouvait se faire à peu de frais.

Bought in 2017 during the Retromobile show by its current owner, this car was prepared to take part in various regional rallies at the time, as confirmed orally by Jean Malard, founder of the first 2CV club in the world. The car is distinguished by Equilux headlamps, Cibié fog lamps, and reinforced rims of the utility version, while the passenger compartment includes a handle for the passenger, a map reader and a mechanical washer. A Speed tubing with a 32 carburetor improves performance, and a protective skid plate under the engine has been added.

The high quality restoration included: replacement of the

floorpan, complete dismantling and paint of the body, check of the mechanicals, replacement of the wiring harness, refurbishment of the interior. The previous owner told us that white circles for the race numbers were found when the doors were being sanded. Since the restoration, the car has covered just 231 km, the tyres are new, as is the hood. This 2CV has been subject to a very comprehensive restoration and is a wonderful witness of a time and period when "competing" didn't cost much.

1980 CITROËN MÉHARI 4×4

Carte grise française
French title

Châssis n° 00CE0514

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle 4x4 rare et recherché
- Seulement 3000 km depuis restauration
- Dans les mêmes mains depuis plus de 11 ans

- *Rare and sought-after 4x4 model*
- *Only 3,000 km since restoration*
- *In the same hands for more than 11 years*



La Méhari 4×4 de la vente fut mise en circulation le 22 juillet 1980. Elle appartient à son actuelle propriétaire depuis 2007 soit plus de 11 ans aujourd'hui et fut acquise auprès du spécialiste Depan'auto Mehari. C'est ce dernier qui procéda en 2007, facture à l'appui, aux conséquents travaux de rénovation. Citons parmi ceux-ci le traitement du châssis, l'échange standard du moteur, la mise en peinture complète en couleur Vert Montana, le remplacement de la sellerie et des protections de l'habitacle tous de couleur noire, des jantes et des amortisseurs. Elle n'a depuis parcouru qu'environ 3000 km et se trouve donc dans un excellent état général, régulièrement entretenue par sa propriétaire. Le

véhicule vient tout juste de bénéficier d'un contrôle général dans un garage agréé Mehari Club de Cassis avec remplacement des cardans. Point important, il s'agit d'une version 4 places d'origine comme l'indique l'attestation du conservatoire Citroën portée au dossier. Elle est de plus pourvue d'un crochet d'attelage, et d'un coupe-circuit ainsi que d'un pédalier antiviol et de toutes ses bâches neuves. Produite à seulement 1 213 exemplaires, la Méhari 4×4 est rare et fait figure d'icone automobile. Notre exemplaire intégralement restauré dans le passé et utilisable dès à présent vous fera goûter aux joies uniques de la Méhari peu importe le terrain.

This Méhari 4×4 was put into service on July 22, 1980. It has belonged to its current owner since 2007, more than 11 years ago, who bought it from the specialist Depan'auto Mehari. From 2007, the latter was entrusted with extensive renovation work, the invoice comes with the file. The works included rehauling of the frame, standard engine replacement, a complete re-painting in Montana Green, replacement of the upholstery and interior protections, all in black, rims and shock absorbers. It has only covered about 3,000 km since then and is therefore in excellent general condition, regularly maintained by its

owner. The vehicle has recently undergone a general inspection in an approved Mehari Club garage in Cassis with replacement of the cardan shafts. Importantly, this is an original 4-seater version, as indicated in the Citroën Conservatory certificate on file. It is also equipped with a towing hook, a circuit breaker, an anti-theft pedalboard and all its new tarpaulins. Produced in only 1,213 units, the Méhari 4×4 is rare and is an automotive icon. Our copy, fully restored in the past and usable from now on, will allow you to taste the unique pleasures of the Méhari, whatever the terrain.

1933 ALVIS 12/70 SPECIAL OPEN TOURER EX JACQUES POTHERAT

Carte grise française
French title

Châssis n° 656304

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Automobile bien connue des amateurs

• Proportions élégantes et racées

• Patine hors pair, éligible dans de nombreux événements

• *Automobile well known to enthusiasts*

• *Elegant and streamlined proportions*

• *Outstanding patina, eligible for many events*

"L'Alvis de Potherat"

Toutes les Alvis sont rares et séduisantes. Celle-ci est unique, célèbre, et éminemment désirable. C'est l'Alvis de Potherat. Et cette particule lui confère, à elle seule, un statut particulier, celui de voiture historique. Sommité de l'Automobile ancienne, historien reconnu, et fine plume de la presse automobile, Jacques Potherat, avait l'art des grands principes. Volontiers intégriste quant au respect de l'origine des grands crus automobiles, il avait surtout l'art de transgresser lui-même, avec aplomb et légèreté, ces grands principes. L'auteur de « Restaurer pour rouler » a donné libre court à son imagination qui était vaste. L'Alvis en est la preuve roulante. Cette dernière restauration, interprétation personnelle de ses propres fantasmes automobiles aurait pu illustrer un ouvrage intitulé « interpréter pour rouler ». Réalisée à l'image de celles qui hantent depuis toujours, les courses de côtes de Prescott ou de Shelsley Walsh cette Alvis patinée est à la famille Potherat ce que le « Bloody Mary » est à John Bolster, un mythe à elle seule. L'Alvis de Jacques Potherat est aussi la preuve manifeste de ses talents polymorphes, quand la pratique prolonge la théorie. Reconstituée au début des années 90, recréation qui a d'ailleurs



© DR

donné lieu à un reportage détaillé dans Auto Rétro n°151 de mars 1993, cette Alvis 12/70 est, à plus d'un titre, une véritable histoire de famille(s), celle des Potherat, bien sûr, de Jacques et de ses enfants, Quentin et Adelaïde. Celle des Rucheton aussi. De Philippe et de ses deux fils, Rémi et Claude qui ont participé à sa réalisation. Une œuvre collégiale. Jacques a accumulé ensuite des dizaines de milliers de kilomètres à son volant. Depuis sa disparition, il y a déjà dix-huit ans, c'est Quentin qui a continué à faire rouler cette « Potherat Spéciale » dans les grandes manifestations. L'heure est venue de passer le relais à un amateur éclairé qui continuera à faire rouler cette Alvis...unique au monde.

Didier Coste

Every Alvis is rare and appealing. This one is unique, famous and eminently desirable. It is the Alvis belonging to Potherat. This small detail alone grants it the special status of an historic vehicle. An authority in old cars, a renowned historian and eminent motoring journalist, Jacques Potherat embraced the art of great principles. A devout advocate of maintaining the originality of great automobiles, he had the knack of transgressing these honorable principles himself, with great aplomb. He wrote "Restore to drive" which gave free rein to his vast imagination. The Alvis is living, driving proof of this. This final restoration, a personal interpretation of his own automobile fantasies could

illustrate a book with the title "Interpret to drive". Created in the style of cars that spent their lives on the hillclimbs of Prescott and Shelsley Walsh, this patinated Alvis is to the Potherat family what the Bloody Mary was to John Bolster, a complete legend. Jacques Potherat's Alvis is also living proof of his multi-faceted talents that enabled him to put his theory into practice. Constructed in the 1990s, this re-creation gave rise to an in-depth report in Auto Rétro n°151 of March 1993. The Alvis 12/70 embodies the family history of Potherat, of Jacques and his children Quentin and Adelaïde. And of Rucheton too, of Philippe and his two sons, Rémi and Claude who played their part in its construction. This was a team effort. Jacques clocked up tens of thousands of kilometres behind the wheel. Since he died, some eighteen years ago, Quentin has continued to take this "Potherat Spéciale" to major events. The time has come to pass on the baton to someone who will continue to keep this totally unique Alvis driving.

Didier Coste



En 1990, Jacques Potherat fit l'acquisition d'une épave incomplète chez Henri Lalanne avec la ferme intention de construire une Alvis Special carrossée dans l'esprit des réalisations Low Chassis Open Tourer par Jarvis équipant les Invicta 4,5 litre. Avec ses enfants, Adélaïde et Quentin, ils hantent les épreuves du V.S.S.C (Vintage Sports Car Club) outre Manche et s'inspirent. Bruno Vendiesse chez qui elle avait transité auparavant lui fournit la calandre et le radiateur. Leon Easter lui donne un moteur d'Alvis 12/70. Le châssis est alors acheminé au garage Ruphil, où la fratrie Rucheton se met à l'ouvrage et modifie, adapte, raccourcit, soude et donne une première vie à la Special. Après avoir mesuré l'auvent de la MG PA de Gérard Prévot, c'est ce modèle qui sera choisi pour dessiner la caisse et une ébauche de carrosserie en carton est alors réalisée avant d'utiliser du contreplaqué marine, facile à galber et de la toile de simili dans le genre des carrosserie légères Van

den Plas. Jacques Potherat qui avait jadis œuvré en course de Hors-Bord avait une certaine expérience du travail de formage et de contrainte du bois. Le moteur, confié à un spécialiste britannique repasse la frontière, déguisé en table basse dans le camping car familial afin de faciliter les formalités douanières ! Francis Trichet fournit un arbre de transmission de Jaguar et Red Triangle Autoservices Ltd le reste des pièces spécifiques. Ajouter le cuir d'une Peugeot 404, un compte tour chronométrique Jaeger, une poignée de boulonnerie anglaise, une pincée de Motorist Mixture et quelques badges émaillés fantaisistes incluant une fausse plaque de réquisition par l'armée allemande et vous obtenez une « Vraie Special » digne de briller dans les courses historiques par delà les frontières.

In 1990, Jacques Potherat bought an incomplete restoration project from Henri Lalanne with the firm intention of building an Alvis Special, bodied in the spirit of the Jarvis Low Chassis Open Tourers, with a 4.5-litre Invicta engine. He gained inspiration from spending time at various V.S.C.C events over the Channel, which he went to with his children, Adelaide and Quentin. The car once was at Bruno Vendiesse's, who then provided him with the radiator and grille. Leon Easter gave him an Alvis 12/70 engine. The chassis was then transported to the Ruphil garage, where the Rucheton siblings set to work, modifying, adapting, shortening and welding in order to bring the Special to life. Having measured the canopy of Gérard Prévot's MG PA, he decided to base the design for the body on this model, first making cardboard templates for the body panels before using flexible marine plywood. He

fitted cloth in the style of the lightweight Van den Plas bodies. Potherat, who used to work in speedboat racing, had experience of working with and shaping wood. The engine was taken over to a British specialist, disguised as a coffee table in the family caravan to facilitate customs formalities! Francis Trichet provided a Jaguar drive shaft and Red Triangle Autoservices Ltd sourced all other specific parts. Add the leather from a Peugeot 404, a Jaeger chronometric rev counter, a handful of English nuts and bolts, a pinch of Motorist Mixture and a few fancy enamel badges including a fake German army requisition plate, and you have a "Genuine Special" worthy of crossing borders to excel in historic motor racing.

1964 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis n° AR*379303
Moteur n°AR00112*14801

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Véhicule facile et plaisant à l'usage

• Jolie patine pour ce grand classique italien

• Même propriétaire depuis plus de 30 ans

• *An easy and pleasant to use car*

• *Beautiful patina for this Italian classic*

• *Same owner for over 30 years*



Evolution de la Giulietta lancée en 1955 qui démarra la saga des cabriolets Alfa, le spider Giulia apparait en 1962. Présenté simultanément à la nouvelle Giulia TI, il reprend le même moteur quatre cylindres de 1570 cm³ développant 92 cv, lui permettant d'atteindre les 172 km/h et de gagner en souplesse et fiabilité par rapport à sa devancière.

Délivré neuf en France ainsi qu'en atteste sa plaque constructeur, notre Giulia Spider a été mis en circulation le 30 novembre 1964. Entre les mains d'un propriétaire parisien de 1983 à 1988, le véhicule est acquis par son propriétaire actuel lors d'une vente aux enchères en octobre 1988. En 30 ans il parcourt un peu plus de 40 000 km à son volant en l'utilisant régulièrement, comme en témoigne le dossier de factures. La voiture affichait ainsi 90 886 km

lors de notre essai, correspondants très vraisemblablement à son kilométrage d'origine. Soucieux du bon fonctionnement de son véhicule, le propriétaire a fait procéder à la réflexion de la mécanique en 1997 chez l'excellent spécialiste Tecnica. Lequel a aussi refait la boîte de vitesses et changé l'embrayage en 2001. Attaché également à son aspect esthétique, il a fait repeindre la voiture, changer la capote et remplacer les garnitures intérieures en 1998. Roulant alors principalement à Deauville, puis dans le sud de la France ces dernières années, à son retour en région parisienne en novembre 2018, l'auto a bénéficié d'un contrôle général chez Tecnica. Sans être parfaite mais jouissant d'une agréable patine, cette belle Giulia Spider, séduira donc les amateurs avertis.

Evolution of the Giulietta, which was launched in 1955 and which started the saga of the Alfa cabriolets, the Giulia Spider was unveiled in 1962. Launched at the same time as the new Giulia TI, the spider's engine was the same four cylinder 1570cc, developing 92bhp, which gave the car a top speed of 172 km/h, as well as better reliability compared to its predecessor.

Sold new in France as can be seen by the manufacturer's plate, the Giulia Spider on offer was registered on November 30, 1964. In the hands of a Parisian owner from 1983 to 1988, the vehicle was acquired by its current owner in an auction in October 1988. In 30 years the car has covered a little more than 40,000 km, it has been used regularly, as can be seen from the invoice folder.

It displayed 90,886km during our test drive, what most likely corresponds to the car's genuine mileage. Concerned about the good running of his vehicle, the owner did a mechanical overhaul in 1997, at the excellent specialist workshop Tecnica. In 2001, they also refurbished the gearbox and replaced the clutch. He also had the car repainted, the top changed, and the interior trim replaced in 1998. Driving mainly to Deauville, and in the South of France in recent years, on his return to Paris in November 2018, the car was serviced at Tecnica. Without being perfect, yet with a nice patina, this beautiful Giulia Spider, will seduce enthusiasts.

1957 JAGUAR XK 140 3.4 L SE CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° S 818466 DN
Moteur n° G 7344-8S

80.000 - 120.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Overdrive, culasse type C et moteur d'origine

- Mêmes propriétaires depuis 10 ans

- Remarquable patine du temps

- *Overdrive, C-Type cylinder head and original engine*

- *Same owners for 10 years*

- *Beautiful patina*



Notre désirable Jaguar XK 140 Drophead Coupé, sortie des chaînes en mars 1956, et fut distribuée par C.G.A à Milan, en Italie. La fiche de production du Jaguar Heritage nous précise qu'il s'agit d'une voiture en conduite à gauche, boîte de vitesses mécanique avec overdrive, dotée de l'option « Special Equipment », une culasse de type C. Sa licence de circulation italienne d'époque nous apprend qu'elle fut achetée neuve par le comte Tommaso Comparini Bardzky qui la conserva jusqu'en 1974. Ses actuels propriétaires en firent l'acquisition en 2008, séduits par la très belle patine de la voiture. Sa robe, dans sa couleur d'origine « maroon », tout comme sa capote de couleur sable, arborent une

incroyable patine donnant tout son charme à cette voiture. Amoureux de son état de conservation ses propriétaires n'ont d'ailleurs jamais osé ouvrir la capote de peur de la déchirer. L'intérieur, bicolore rouge et beige rehaussé de boiseries est lui aussi très bien conservé. Elle fut récemment entretenue par Aston Martin Riviera situé à Lausanne et dispose d'efficaces freins à disques avec étriers Coopercraft à l'avant en remplacement des tambours. Lors de notre essai, la voiture s'est montrée douce et vive. Dans un état de conservation remarquable, cette XK aux spécificités d'usine très intéressantes, séduira les amateurs par son authenticité et ses performances.

Our desirable Jaguar XK 140 Drophead Coupé rolled out of the factory in March 1956 and was sold by C.G.A in Milan, Italy. The production sheet of Jaguar Heritage confirms that this left-hand drive was equipped with a manual gearbox with overdrive and the "Special Equipment" option, which included the head from a C-Type. Its old Italian registration confirms that the car was bought new by Count Tommaso Comparini Bardzky, who kept the car until 1974. Its current owners acquired the car in 2008, seduced by the beautiful patina of the car. In its original shade of "maroon", with a top in "sand" color, the car sports

an incredible and charming patina. In love with its state of conservation, its owners never dared to open the hood for fear of damaging it. The interior, in two-tone red and beige accented with woodwork is also very well preserved. It was recently been serviced by Aston Martin Riviera in Lausanne and has efficient disc brakes with Coopercraft calipers at the front, replacing the drums. During our test, the car was lively and drove well. In a remarkable state of preservation, this XK, with very interesting factory fitted characteristics, should appeal to enthusiast who will appreciate the car's authenticity and performance capabilities.

1959 ASTON MARTIN DB 2/4 MKIII RHD

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° AM300 / 3 / 1824
Moteur n° DBA/1448

120.000 - 180.000 €

- Voiture exclusive, sportive et raffinée
- Equipée de série des freins à disques et de l'overdrive
- Numéros de châssis et de moteur d'origine

- *Exclusive, sporty and refined car*
- *Equipped with standard disc brakes and overdrive*
- *Original chassis and engine numbers*



Cette belle Mark III, destinée au marché anglais, fut livrée neuve en mai 1959 à un chef d'entreprise, par Brooklands of Bond Street, à Londres bien entendu en conduite à droite. S'agissant d'une version B, elle dispose de freins à disque avant Girling de série, et d'options enviabiles telles que l'overdrive et une boîte à gants fermant à clefs. Elle séjourna en Angleterre avant de rejoindre l'Italie dans les années 90 où elle fut notamment là-bas, propriété de Mr Luzzago, spécialiste en automobile ancienne et auprès de qui son actuel propriétaire

en fit l'acquisition. Restaurée dans le passé, cette DB se trouve aujourd'hui dans un bel état général de présentation, arborant une agréable patine. Carrosserie et roues fils furent repeintes dans un vert foncé typique de la production automobile britannique. Son intérieur est quant à lui bicolore associant une sellerie de cuir beige passepoil vert à des moquettes vertes, un autoradio d'époque vient compléter l'équipement de bord. Acquisée en 2013 par son actuel propriétaire, elle a rejoint une belle collection et a dans la foulée

Intended for the British market, this beautiful right-hand drive Mark III was delivered new to a business leader in May 1959 by London-based Brooklands in Bond Street. As a B version, the car is fitted with front disc brakes and has enviable options from new, such as overdrive and a lockable glove box. The car remained in England for a while, before being shipped to Italy in the 90s where it was then owned by the automobile specialist Mr Luzzago, who finally sold it to its current owner. This DB

was restored in the past and is today in good condition, bearing a pleasant patina. The bodywork and wire wheels were repainted in a dark green colour, typical of the British car production. As for the interior, it has a two-tone beige leather upholstery green piping combination with green carpets and the original car radio which complements the on-board equipment. Acquired in 2013 by its current owner, this car has joined a beautiful collection and has since then benefited from multiple servicing work. At the



bénéficié de travaux d'entretien. Chez Four Ashes spécialiste de la marque en Angleterre, le maître-cylindre de frein a été changé, les émetteurs et récepteurs d'embrayage ont été remplacés et l'allumage contrôlé. De plus, les pneus ont été remplacés tout comme le boîtier de direction a lui été reconditionné. Avec son moteur et ses intéressantes options tous d'origine, elle ne demande qu'à faire profiter à son nouvel acquéreur de son agrément de conduite et de ses rageuses montées en régime dont nous avons pu profiter lors de notre essai.

brand's specialist Four Ashes based in the UK for instance, the brakes master-cylinder were changed, clutch transmitters and receivers were replaced and the ignition was checked. Furthermore, tyres were replaced as well as the steering unit which has been reconditioned. With its original engine and interesting options, it is only waiting for its new owner to take advantage of great driving pleasure and extremely high revs, which we had the chance to experience during our road test.





Collection de la famille Massimi Marrel

Les six frères Marrel, Jean-Baptiste, Jean-Marie, Antoine, François, Étienne et Charles, forgerons originaires de Saint Martin la plaine, constituent une des grandes familles de chevaliers d'industrie française de la seconde moitié du XIX^e et du début du XX^e siècle. Les usines sont implantées dans la vallée industrielle du Gier, vouées à la fabrication des blindages et des canons, avec une des premières tours de trempe qui signe la haute qualité technique de leurs produits sidérurgiques. En 1855, ils installent une unité à Marseille, à la Capelette, pour développer leurs affaires en direction de la marine, puis une usine à Saint Petersburg en Russie. Spécialisés dans la construction mécanique lourde, dans la fabrication de plaques de blindage pour les navires, dans la fabrication d'obus et de canons, ces maîtres de forge édifient rapidement un véritable empire, rival des grandes industries allemandes. Leurs usines équipent les flottes naissantes du Brésil, de l'Autriche, de l'Italie, du Danemark,

de l'Égypte, de la Turquie et de la Grèce. Leur marteau pilon de 25 tonnes est le plus important de l'époque, et la grande cheminée de leur deuxième usine, celle des Etaings à Rive de Gier, édiflée en 1867, a été longtemps une des plus haute d'Europe.

À l'instar des Schneider, cette dynastie d'industriels développe une politique sociale, et n'hésite pas à financer en 1898 un hôpital entier, dessiné par le lyonnais Vernon. Signe de la puissance des Marrel, le président du conseil Waldeck - Rousseau et son ministre du commerce et de l'industrie Millerand assistent en 1902 à la pose de la première pierre.

Les six frères édifleront dans la vallée pas moins de cinq châteaux, dont celui du Mouillon à Rive de Gier, un des rares châteaux de ville avec parc encore existant, qui abritait la collection des voitures utilisées par une des branches de la famille, dont prenait grand soin, il y a encore peu de temps, Jacques

The six Marrel brothers, Jean-Baptiste, Jean-Marie, Antoine, François, Étienne and Charles, master blacksmiths from Saint Martin La Plaine, constitute one of the great families of French industry of the second half of the 19th and early 20th centuries. The factory, located in the industrial valley of the Gier, were initially dedicated to the manufacture of armour and cannons, and have one of the first quenching towers that reflects the high technical quality of their steel products. In 1855, they set up a unit at La Capelette in Marseille to develop their naval business, then a factory in Saint Petersburg, Russia. Specialized in heavy mechanical construction, in armour plates for ships, and the manufacture of shells and guns, these master forgers quickly built a real empire, rivaling the great German industries. Their factories supplied the emerging fleets of Brazil, Austria, Italy, Denmark, Egypt, Turkey and Greece. Their

25-ton power hammer is the biggest of its time, and the large chimney of their second factory, the Etaings à Rive de Gier factory, built in 1867, was for a long time one of the highest in Europe.

Mirroring the Schneider family, the Marrel dynasty of industrialists developed a social policy, and in 1898 financed an entire hospital, designed by Lyon-based Vernon. A sign of the Marrel's power, the prime minister Waldeck - Rousseau and his Minister of Commerce and Industry Millerand attended the laying of the foundation stone in 1902.

The six brothers will build no less than five castles in the valley, including that of Mouillon à Rive de Gier, one of the few remaining town castles with a park, which housed the collection of cars used by one of the family's branches, which Jacques Antoine Massimi, the heir, was still taking great care of until his death in 2016. The

1929 VOISIN C16 « HÉTÉROZYGOTE » CARROSSERIE OTTIN ✂

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 35 026
Moteur n° 35 029

90.000 - 130.000 €

- Seul châssis Voisin C16, 6 litre, 6 cylindres survivant connu à ce jour
- La plus puissante de toute la production Voisin.
- Première main, voiture de Marcel Marrel
- Expositions : Fondation Gianada à Martigny, Musée du Forez

- *The only 6-litre 6-cylinder Voisin C16 known to survive*
- *The most powerful Voisin ever produced*
- *One-owner car, used by Marcel Marrel*
- *Exhibited at the Fondation Gianada in Martigny and the Musée du Forez*



Cette Voisin 6 litres était le vaisseau amiral de la famille Marrel. Selon son ancien propriétaire elle était utilisée une fois par an pour le pèlerinage de la famille à Rome accompagnée des Voisin 4 litres pour le personnel. Son faible kilométrage de 15 026 semble confirmer cet usage particulier. Comme les voitures préférées de la famille, elle avait reçu le surnom « Hétérozygote ». C'est la voiture choisie pour quitter Lyon lors de la dernière guerre mondiale et s'abriter en région bordelaise. Elle a été produite à l'usine Voisin en

milieu 1929. En mars 1932, elle est carrossée, chez Ottin à Lyon, berline 4 portes 6 glaces, séparation chauffeur, deux-trois places à l'arrière plus deux strapontins. Elle se présente dans son état d'origine, peinture noire d'époque en l'état avec sa sellerie en velours moucheté, qui semble avoir été changée, ses boiseries en loupe de thuya et ses pare-soleils en soie. C'est une occasion unique d'acquiescer le seul exemplaire de la plus luxueuse des Voisin une « première main » affichant 15 000 kilomètres et entièrement dans son état d'origine.

This 6-litre Voisin was the flagship of the Marrel family. According to its former owner, it was used once a year for the family's pilgrimage to Rome, accompanied by 4-litre Voisins for their staff. Its low mileage of 9337 miles (15,026km) appears to confirm this specific use. Like all the family's favourite cars, it was given a nickname, the "Hétérozygote". During the last world war, it was the car with which they chose to leave Lyon and take shelter near Bordeaux. It was built at the Voisin works in the

middle of 1929. In March 1932, it received its body at Ottin in Lyon: a four-door six-light saloon with a separate chauffeur's compartment, two/three seats in the rear and two occasional folding seats. It is presented in original condition, with unrestored black paintwork from the period and mottled velour upholstery (which appears to have been changed), thuya burl wood trim and silk sunblinds. This is a unique opportunity to acquire the only known example of the most luxurious Voisin, a "one-owner" car with



Le rêve de tout collectionneur cette voiture offre la garantie d'une mécanique unique. Le moteur de type Knight de 5 830 cm³ sans soupape, N° 35 029 est un 6 cylindres avec boîte de vitesse 4 rapports et embrayage mono-disque. Aboutissement des convictions de Voisin elle est équipée de deux réservoirs d'essence d'une contenance de l'ordre de 210 litres logés au centre du châssis pour conserver l'équilibre de la voiture indépendamment du niveau de carburant, le système de graissage moteur est dérivé des Grand Prix avec carter sec. C'est la seule Voisin équipée d'une pompe à eau et d'un ventilateur électrique à deux vitesses. L'allumage par distributeur a été changé pour un allumage de type Scintilla alliant les fonctions de distributeur et de magnéto. Offerte en clientèle en trois rapports de pont elle était garantie pour atteindre la vitesse de 150 km/h carrossée en berline par Voisin. Elle est en état de marche, comme nous l'avons constaté mais une révision est nécessaire car elle a été gardée immobile et entretenue depuis plus de 20 ans. La mécanique a été entièrement révisée après démontage en Suisse en début 1985 et n'a pratiquement pas roulé depuis.

Nous remercions Pascal Courteault pour son aide

✠ Ce lot a été classé monument historique et ne peut pas quitter le territoire français.

just 15,000km (9,300 miles) recorded and in completely original condition. The dream of any collector, it promises a unique mechanical specification. A sleeve-valved Knight-type engine with a capacity of 5830cc, no. 35029 is a 6-cylinder unit with a 4-speed gearbox and single-plate clutch. The ultimate expression of Voisin's principles, it is fitted with two fuel tanks with a capacity of 210 litres (46 gallons) mounted in the centre of the chassis to maintain the car's balance, regardless of the fuel level, while the dry-sump lubrication system for the engine is derived from Grand Prix cars. It is the only Voisin fitted with a water pump and two-speed electric fan. The distributor has been replaced by a Scintilla-type ignition, combining the functions of a distributor and magneto. Available with three rear axle ratios, it was guaranteed to reach a top speed of 150kph (93mph) when fitted with Voisin saloon bodywork. We were able to confirm that it is in running order, but it will require servicing as it has been maintained and stored without being driven for more than 20 years. The engine was completely overhauled after it was stripped down in Switzerland at the start of 1985 and has hardly been run since then.

With thanks to Pascal Courteault for his kind assistance

✠ *This lot has been listed as a historic monument and cannot be taken out of France.*



1928 VOISIN CII CABRIOLET « VALSE BLEUE » ✠ CARROSSERIE SIMON PRALAVORIO

Carte grise française
French title

Châssis n° 26913

90.000 - 130.000 €

• Carrosserie unique par Simon Pralavorio

• Châssis Voisin toutes options

• Rare première main de moins de 25 000 kilomètres

• Voiture de François Marrel

• *Unique bodywork by Simon Pralavorio*

• *Voisin chassis with all available options*

• *Rare one-owner car with under 25,000 km*

• *François Marrel's car*



Ce charmant et original cabriolet sur châssis C II Voisin n°26913 fut produit en 1928 et livré en mai de la même année avant d'être immatriculé en début 1929. Sa carrosserie, proposée fin 1928 sur dessin n° 1212 par le carrossier lyonnais Pralavorio, a été commandée pour François Marrel. C'est un modèle dont on ne connaît aucune autre réalisation et qui se présente dans son état d'origine avec son étonnante sellerie cuir imitation boa. Elle offre 2 places avant sous capote, 2 places arrière intégrées dans le spider, capote type cuir. Sa facilité de conduite et sa couleur lui vaudront dans la famille le surnom de « Valse bleue ».

Il est pratiquement impossible de trouver une voiture n'ayant eu qu'un propriétaire et dont seule la peinture semble avoir été refaite. C'est, comme toutes les voitures de cette collection, une occasion unique d'acquérir une Voisin « première main » affichant moins de 25 000 kilomètres. Le châssis CII a été commandé chez Voisin avec toutes les options disponibles en 1928 ; double roues de secours, servofrein et relai démultiplicateur sur la transmission à commande par la dépression moteur, flasque aluminium sur les roues. L'ensemble des numéros relevés sur la voiture prouve qu'elle a été conservée dans son état initial. Elle est en

This charming and original cabriolet on the Voisin CII chassis number 26913 was built in 1928 and delivered in May of the same year, before being registered at the start of 1929. Its body, to design no. 1212 proposed at the end of 1928 by the Lyon coachbuilder Pralavorio, was ordered for François Marrel. No other model produced to this design is known, and it is presented in original condition with its incredible imitation boa leather upholstery. It has 2 seats under the hood and two dickey seats at the rear with a leather-style hood. Its ease of driving and colour led to it receiving the

nickname of "Valse bleue" (blue waltz) in the family. It is virtually impossible to find a car which has had only one owner and where only the paintwork appears to have been redone. As with all the cars from this collection, this is a unique opportunity to acquire a "one-owner" Voisin with less than 25,000km (16,000 miles) recorded. This CII chassis was ordered from Voisin with all the options available in 1928: twin spare wheels, a brake servo and reduction gear acting on the transmission controlled by the engine vacuum, as well as aluminium wheel discs. All the numbers noted on the car



état de marche, comme nous l'avons constaté, mais une révision est nécessaire avant de prendre la route pour un long voyage car comme beaucoup de voiture de cette collection elle a été conservée immobile, mais entretenue, depuis plus de 20 ans.

Nous remercions Pascal Courteault pour son aide

✠ Ce lot a été classé monument historique et ne peut pas quitter le territoire français.

prove that it has been preserved in original condition. We were able to confirm that the car is in running order, but it will need to be overhauled before undertaking a long journey: like many cars in this collection, it has been maintained but has not moved for more than 20 years.

With thanks to Pascal Courteault for his kind assistance

✠ *This lot has been listed as a historic monument and cannot be taken out of France.*



1926 VOISIN C3 L « QUEEN MARY » CARROSSERIE SIMON PRALAVORIO ☒

Carte grise française
French title

Châssis n° 3031
Moteur n° 3385

70.000 - 100.000 €

- La Voisin C3L, voiture des Présidents

- La favorite de la famille Marrel

- Première main, voiture de Jane Marrel

- A Voisin C3L, the car used by Presidents

- The Marrel family's favourite

- One-owner car, used by Jane Marrel



Les Voisin 4 litres étaient les voitures favorites de la famille Marrel, elles pouvaient couvrir de longues distances sans fatigue pour les passagers à la vitesse respectable de plus de 120 km/h. Le châssis commandé chez Voisin a toutes les options disponibles, allumage par delco, roues fil, flasques aluminium, pare pierre de protection du radiateur. Il a reçu sa carrosserie, chez Pralavorio à Lyon, berline 4 portes 6 glaces, séparation chauffeur, deux places arrières plus deux places sur strapontins. Elle se présente dans son état d'origine, peinture noire d'époque en l'état avec sa sellerie cuir noir, ses boiseries, ses pare-soleils en soie et son porte chapeau intacts. C'est, comme toutes les voitures de cette collection, une occasion unique d'acquérir une Voisin « première

main » de 1927 affichant moins de 33 000 kilomètres et entièrement dans son état d'origine. Le moteur de type Knight de 3 969 cm³ sans soupape, est un 4 cylindres avec boîte de vitesses 4 rapports. Elle est en état de marche, comme nous l'avons constaté. Vue en 1975, elle était encore en parfait état et depuis cette date semble avoir été conservée statiquement donc une révision est nécessaire.

Nous remercions Pascal Courteault pour son aide

☒ Ce lot a été classé monument historique et ne peut pas quitter le territoire français.

The 4-litre Voisins were the favourite cars of the Marrel family, capable of covering long distances without tiring their passengers at a respectable speed in excess of 120kph (75mph). The chassis ordered from Voisin had all the available extras, including a Delco ignition system, wire wheels with aluminium discs and a stone guard for the radiator. Its body was fitted by Pralavorio in Lyon: a four-door six-window saloon, it had a separate compartment for the chauffeur, two rear seats and two occasional folding seats. It is presented in original condition, with its black paint from when it was new and undamaged black leather upholstery, wood trim, silk sun blinds and hat rack. As with

all the cars from this collection, this is a unique opportunity to acquire a "one-owner" Voisin from 1927 with less than 33,000 km (20,500 miles) recorded and in completely original condition. The sleeve-valved 3969cc Knight engine is a four-cylinder unit with a four-speed gearbox. We were able to confirm that it runs. When the car was seen in 1975, it was still in perfect condition, but since then it appears to have been laid up, so an overhaul will be required.

With thanks to Pascal Courteault for his kind assistance

☒ *This lot has been listed as a historic monument and cannot be taken out of France.*

1928 VOISIN CII « BIJOU » CARROSSERIE ACHARD ET FONTANEL ☒

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 26915
Moteur n° 26976

60.000 - 90.000 €

- Une rare Voisin en première main avec faible kilométrage
- Histoire limpide
- Remplaçante des « grosses » Voisin
- Voiture de Jane Marrel

- A rare low-mileage, one-owner Voisin
- Clear history
- The successor to the "big" Voisins
- Car owned by Jane Marrel



Berline 4 portes, 4-5 places, 4-glaces sur châssis Voisin C II, N°26915, produit en 1928. Sa carrosserie, proposée sur dessin par le carrossier lyonnais Achard et Fontanel, a été commandée pour Jane Marrel et livrée en 1929. Son surnom est « Bijou ». Elle se présente dans son état d'origine avec sa peinture en deux tons de bleu soulignés par un filet blanc, son pare-brise ouvrant et un toit recouvert en simili cuir. Les luxueuses boiseries intérieures marquetées se marient parfaitement avec la sellerie cuir en pécaré. Le châssis CII a été commandé chez Voisin avec les options suivantes: double roues de secours, servofrein et relai démultiplicateur sur la transmission à commande par la dépression moteur et flasques aluminium de roue. Le moteur de type Knight de 2 326 cm³ sans soupape, est un 6 cylindres monté dans un carter aluminium comprenant la boîte de vitesse 3

rapports et l'embrayage. L'ensemble des numéros relevés sur la voiture prouve qu'elle a été conservée dans son état d'origine. Elle était en fonctionnelle dans les années 1980. Lors d'une révision il y a une dizaine d'années, le tableau de bord complet ainsi que les bobines du conjoncteur disjoncteur ont été déposées et sont à remettre en place. Le compteur a été remis à zéro. Comme sur toutes les sans soupape immobilisées aussi longtemps, une révision de la mécanique est nécessaire avant de prendre la route. Cette CII est restée et fut entretenue dans le garage de la propriété.

Nous remercions Pascal Courteault pour son aide

☒ Ce lot a été classé monument historique et ne peut pas quitter le territoire français.

A four-door saloon with 4/5 seats and 4 windows, fitted to Voisin CII chassis number 26915, built in 1928. Its body, to a design put forward by the Lyon coachbuilder, Achard and Fontanel, was ordered for Jane Marrel and delivered in 1929. It was given the nickname "Bijou". It is presented in original condition with two-tone blue paintwork, set off by a white pinstripe, its opening windscreen and leatherette roof covering. The luxurious inlaid wood interior trim goes together perfectly with the peccary leather upholstery. This CII chassis was ordered from Voisin with the following options: twin spare wheels, a brake servo and reduction gear acting on the transmission controlled by the engine vacuum, as well as aluminium wheel discs. The 2326cc sleeve-valved Knight-type engine is a six-

cylinder unit mounted in an aluminium crankcase containing the 3-speed gearbox and clutch. All the numbers noted on the car prove that it has been preserved in original condition. It was in running order in the 1980s. During a service about ten years ago, the entire dashboard and the circuit-breaker coils were removed and will need to be refitted. The distance recorder has been reset to zero. As with all sleeve-valved engines which have been laid up for so long, a mechanical overhaul of the engine will be required before driving the car again. The CII was kept and maintained in the garage of its owner's home.

With thanks to Pascal Courteault for his kind assistance

☒ *This lot has been listed as a historic monument and cannot be taken out of France.*

1929 HISPANO-SUIZA H6B COUPÉ DE VILLE TRANSFORMABLE ✠ PAR BILLETER ET CARTIER

Carte grise française
French title

Châssis n° 12206
Moteur n° 302172

150.000 - 200.000 €

- Même famille depuis l'origine
- Incroyable état de conservation
- Marque emblématique et châssis mythique

- Owned by the same family since new
- Amazingly well-preserved condition
- A legendary chassis from an iconic make



Conçue par Marc Birkigt, l'Hispano Suiza H6, 32 CV, est présentée au Salon de l'Auto de Paris d'octobre 1919. Reconnu pour sa qualité de fabrication, ses performances de premier ordre, son freinage efficace et son exceptionnel confort, l'H6B est un des meilleurs châssis des années 20 et sera habillé par les plus grands carrossiers, à la demande des grands de ce monde. Sorti d'usine le 28 septembre 1929, le châssis 12206 fut ensuite carrossé en Coupé de ville transformable par le carrossier Lyonnais Billeter et Cartier, à la demande de la famille Marel. Ce luxueux carrossier qui

connut son plus fort succès dans les années 20 et habilla notamment des châssis Rochet Schneider et Bugatti. Immatriculée en 1930, cette admirable et prestigieuse automobile est depuis restée dans la famille Marrel, soigneusement conservée et entretenue. Sa belle carrosserie, avec son compartiment chauffeur découvrable séparé par une vitre coulissante de l'habitacle arrière, a conservé sa peinture d'origine, et seules les ailes avant ont été repeintes. Tant la sellerie en cuir noir de la banquette du chauffeur que la feutrine grise dont est tendue la partie arrière sont en

Designed by Marc Birkigt, the 32CV Hispano-Suiza H6 was presented at the Paris Motor Show in October 1919. Renowned for its build quality, first-rate performance, powerful brakes and exceptional comfort, the H6B was one of the best chassis of the 1920s and was fitted with bodies by the leading coachbuilders to orders placed by the great and the good. Chassis number 12206 left the factory on 28 September 1929 and was then fitted with a so-called "transformable" Coupé de Ville body by the Lyon coachbuilder

Billeter et Cartier, to an order from the Marrel family. This builder of luxurious coachwork enjoyed its greatest success in the 1920s and fitted bodies to chassis from Rochet-Schneider and Bugatti in particular. First registered in 1930, this magnificent and prestigious motorcar has remained with the Marrel family ever since and has been scrupulously preserved and maintained. Its handsome bodywork, with a folding top over the chauffeur's compartment, separated from the rear compartment by a sliding



état d'origine, fort bien conservées. Seuls les vitrages ont bruni avec le temps et devront être remplacés. Véritable invitation au voyage, ce coupé de ville dispose de tous ses équipements d'origine, y compris les outils de bord et la belle mascotte de Bazin figurant l'habituelle cigogne. A l'instar d'autres voitures de la famille, cette Hispano fut exposée à l'Automusée du Forez. Remise en route récemment, elle devra néanmoins bénéficier d'une révision complète avant de reprendre les chemins du grand tourisme. Ce Coupé de ville possède une allure folle. A sa vue on se prend à rêver

voyager à son bord pour revivre une époque automobile révolue.

✠ Ce lot a été classé monument historique et ne peut pas quitter le territoire français.

window, still has its original paintwork, only the front wings having been repainted. Both the black leather upholstery to the chauffeur's bench seat and the grey felt with which the rear part of the car is trimmed are in original condition and have been very well preserved. Only the windows have turned brown with age and will need to be replaced. Truly an invitation to travel, this Coupé de Ville has all its original equipment, including the tools carried on board and the fine mascot by Bazin with the traditional

stork. Like other cars owned by the family, this Hispano was displayed at the Automusée du Forez. Recently recommissioned, it would nonetheless benefit from a complete service before embarking on its next grand tour. This Coupé de Ville looks quite fantastic: one glimpse and you will dream of travelling in it and reliving a bygone age of motoring.

✠ This lot has been listed as a historic monument and cannot be taken out of France.

1922 VOISIN C3 C « QUEEN ALEXANDRA » ❖

Carte grise française
French title

Châssis n° 969

70.000 - 100.000 €

- Rarissime exemplaire du châssis Voisin C3 court
- La première Voisin avec freins avant
- Le châssis C3 C a gagné le Grand Prix de Strasbourg en 1922
- Voiture d'Yvonne Marrel
- Exposition Cité de l'Automobile à Mulhouse

- Extremely rare short-chassis Voisin C3
- The first Voisin with front brakes
- The C3 C model won the 1922 Grand Prix de Strasbourg
- Car used by Yvonne Marrel
- Displayed at the Cité de l'Automobile in Mulhouse



Ce châssis, selon les archives de la famille numéroté 969, a été carrossé une première fois chez Billeter et Cartier en 1922 pour Yvonne Marrel. C'est sa voiture favorite donc il n'est pas question d'en changer et elle recevra au début des années 30 une nouvelle carrosserie plus moderne chez Billeter et Cartier (dessin N°2185). Pendant la guerre, elle sera alimentée par gazogène, puis remise en essence vers 1960. Comme les voitures préférées de la famille, celle-ci avait reçu le surnom de «Queen Alexandra». Le châssis Voisin a été commandé avec l'élégante option roues fil et flasques aluminium. Il est habillé en berline 4 portes 6 places, séparation chauffeur, deux places arrière plus deux places sur strapontins. Elle se présente dans son état d'origine, peinture bleu canard et noire d'époque en l'état avec sa sellerie cuir bleu, ses boiseries, ses pare-soleils en soie. C'est comme

toutes les voitures de cette collection une occasion unique d'acquérir une Voisin « première main » de 1924 de très faible kilométrage dans son état d'origine. En 1975, elle était encore en très bon état et visiblement a été conservée depuis cette date, le compteur de vitesse affiche 8 700 kilomètres. Une révision est nécessaire avec si possible remise en place de son carburateur Zenith et de son exhausteur.

Nous remercions Pascal Courteault pour son aide

❖ Ce lot a été classé monument historique et ne peut pas quitter le territoire français.

According to the family archives (ref. 969), this chassis was first fitted with a body by Billeter et Cartier in 1922, for Yvonne Marrel. As it was her favourite car, there was no question of changing it and at the beginning of the 1930s it was therefore fitted with a new, more modern body by Billeter et Cartier (design no. 2185). During the war, it was powered by a gas generator, then converted back to use petrol around 1960. Like all the family's favourite cars, it was given a nickname, the "Queen Alexandra". The Voisin chassis was ordered with the stylish option of wire wheels and aluminium discs. It is fitted with a four-door six-light saloon body with a separate chauffeur's compartment, two rear seats and two occasional folding seats. It is presented in original condition,

with unrestored teal blue and black paintwork from the period and blue leather upholstery, wood trim and silk sunblinds. As with all the cars from this collection, this is a unique opportunity to acquire a "one-owner" Voisin from 1924 with very low mileage and in original condition. In 1975, the car was still in very good condition and has evidently been preserved since then; the odometer is now reading 8,700 km (5400 miles). A service is required and, if possible, its Zenith carburettor and vacuum fuel pump should be refitted.

With thanks to Pascal Courteault for his kind assistance

❖ *This lot has been listed as a historic monument and cannot be taken out of France.*

1936 PANHARD ET LEVASSOR DYNAMIC 140 (X77) COACH 4/5 PLACES ☒

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 99869
Moteur n° 99869

50.000 - 80.000 €

- Rare version coach
- Superbe état d'origine
- Voiture de famille

- Rare coach version
- In a superb state of origin
- A family car



Présentée en 1936, la Dynamic rompait avec une tradition de lignes de carrosseries sages, propre à la marque doyenne. Voiture originale grâce à son dessin aérodynamique, ses vitres « panoramiques », son volant placé au centre de l'habitacle ou encore sa mécanique sans soupape, la Dynamic était unique en son genre.

L'exemplaire présenté est une rare version coach 16CV qui fut la voiture personnelle de Madame Massimi mère après qu'elle l'eut achetée dans les années 50. Jamais restauré, il se trouve dans un état d'origine exceptionnel, avec son élégante livrée bi-tons de vert superbement patinée. L'habitacle, avec son beau tableau de bord de style art-déco, est tendu de drap beige, tout aussi

bien conservé. Ce bel exemplaire fut d'ailleurs exposé un temps à l'Automusée du Forez. La mécanique a été remise en route il y a quelques années mais devra bénéficier d'une révision complète avant d'envisager un retour à la route. Mis à part la calandre de phare gauche légèrement endommagée, la voiture est complète de tous ces accessoires spécifiques qui font le charme de cette version. Déjà rare lors de sa sortie d'usine, cette version coach affiche un état d'origine exceptionnel, propre aux voitures conservées avec soin, et constitue donc une occasion très certainement unique.

☒ Ce lot a été classé monument historique et ne peut pas quitter le territoire français.

Launched in 1936, the Dynamic broke away from traditional design, specific to the brand. A very distinctive car thanks to its aerodynamic design, its "panoramic" windows, its central positioned steering wheel and its mechanicals without valve, the Dynamic was indeed unique.

The car on offer is a rare 16hp coach version. It was the personal car of Mrs Massimi after she bought it in the 1950's. Never restored, it is in an exceptional state of origin, with its elegant two-tone green livery with a superb patina. The interior, with its beautiful art-deco style dashboard, is draped in beige cloth, and is just as well preserved. The engine was restarted a few

years ago but will need to undergo a complete overhaul before driving on the road. Aside from the slightly damaged left headlight grille, the car is complete with all the specific accessories that make this car so charming. Already rare when it came out of the factory, this coach version is in an exceptionally original state, and is therefore an extremely unique opportunity.

☒ *This lot has been listed as a historic monument and cannot be taken out of France.*

1928 VOISIN TYPE C7 EN CHÂSSIS

Carte grise française
French title

Châssis n° 18590

10.000 - 20.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Châssis complet
- Modèle intéressant
- Excellente base de projet

- *Complete chassis*
- *Interesting model*
- *Excellent project base*



En 1921, fort du succès des imposantes 4 litres, Gabriel Voisin met sur le marché une voiture plus populaire dont le succès sera immédiat, le type C4. C'est à l'été 1924 que le type C7 le remplace, équipé d'un moteur 4 cylindres sans soupape licence Knight de 1.550 cm³. Le châssis C7 valait 25.500 francs, la moitié du prix d'un 4 litres équipé de freins avant, et pouvait être livré par l'usine selon 4 formules : châssis nu, torpédo sport, coupé de ville et conduite intérieure. De très belles carrosseries seront développées sur ce châssis, dont la novatrice « Lumineuse ».

Le châssis ici présenté est sorti d'usine fin 1927, avec une carrosserie

dont nous ignorons la forme. La carte grise qui l'accompagne mentionne une carrosserie « plateau ridelles » en 1964, alors que la voiture était immatriculée dans la Gironde depuis 1951. Il s'agit certainement d'une modification, très en vogue dans l'immédiat après-guerre. Acheté en 1985 pour son actuel propriétaire, il est complet mécaniquement et possède encore son radiateur, son capot, sa cloison pare-feu et son tableau de bord. Une paire de coffres de marchepieds d'origine l'accompagne également. Il représente donc une base idéale pour faire renaître une des jolies carrosseries qui équipaient à l'époque cet excellent châssis.

In 1921, with the success of the imposing 4-liter, Gabriel Voisin launched a more accessible car, the C4 type, which saw immediate success. In the summer of 1924 the type C7 replaced the C4, powered by a Knight valveless 4-cylinder engine of 1550cc. The C7 chassis was worth 25,500 francs, half the price of a 4-liter equipped with front brakes, and could be delivered by the factory in either of four forms: bare chassis, sports roadster, city coupe, or sedan. Very beautiful bodies were designed on this chassis, including the very innovative "Lumineuse".

The chassis on offer came out of the factory in late 1927, with an

unknown body shape. The car was registered in the Gironde region from 1951 and the registration document that comes with the car mentions a "flatbed" body in 1964. This is certainly a modification, very popular in the immediate aftermath of the war. Purchased in 1985 by its current owner, it is mechanically complete and still has its radiator, hood, firewall and dashboard. Two original step boxes come with the car. It is therefore an ideal base to revive one of the beautiful bodies that used to be fitted on this excellent chassis.

1952 DICK TRICYCLE À MOTEUR DUCATI

Sans titre de circulation

FFVE en cours

Unregistered

Châssis n° 135 57 75

Moteur n° 873

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Engin ludique au design original

• Motorisation « flat one » Ducati de 175 cm³

• Modèle unique de marque française

• *Fun vehicle with an original design*

• *Ducati "flat single" 175 cc engine*

• *Unique French model*



Ce modèle, à priori unique, serait l'œuvre du carrossier français Dick, qui habilla cette plateforme trois roues d'une petite carrosserie à deux portes au début des années 50. L'emblème du constructeur reprend d'ailleurs en son sein le blason de la ville de Paris. Cette voiturette peut accueillir deux personnes positionnées l'une derrière l'autre. Ce petit engin est mu par un monocylindre horizontal 4 temps de la célèbre marque italienne Ducati. Son bloc d'une cylindrée de 175 cm³, reprend le concept du célèbre scooter italien Cruiser dessiné par Ghia au début des années 50. Le

groupe motopropulseur « flat one » repose sur l'unique roue arrière et la transmission est automatique par convertisseur de couple hydraulique et embrayage centrifuge. Très certainement modernisé et restauré dans le passé, il est aujourd'hui présenté dans son état d'usage, à conserver avec cette jolie patine ou à restaurer. Une révision mécanique d'ensemble sera à prévoir. Cet original et attachant tricycle intéressant à plus d'un titre fera le bonheur de son futur propriétaire par sa rareté et sa mécanique italienne.

This model, a priori unique, would be the work of French coachbuilder Dick, who clothed this three-wheeled platform with a small two door body in the early 1950s. The emblem of the small manufacturer is inspired by the coat of arms of the city of Paris. This small car can accommodate two people positioned one behind the other. It is powered by a horizontal four-stroke single-cylinder engine from the famous Italian brand Ducati. Its 175cc block takes the concept of the famous Italian scooter Cruiser designed by Ghia in the 1950's.

The "flat one" engine rests on the single rear wheel and the transmission is automatic through a hydraulic torque converter and centrifugal clutch. Most certainly modernized and restored in the past, it is now presented in its state of use, with the choice to either retain its pretty patina or to restore it. An overall mechanical overhaul must be executed though. This original and endearing tricycle should surely make its new owner happy thanks to its scarcity and its Italian mechanicals.

1932 VOISIN C14

Sans carte grise
Unregistered

Châssis n° 28824
Moteur n° 28890

275.000 - 325.000 €

- Exceptionnel état d'origine
- 26 260 km d'origine
- Voiture novatrice

- *Exceptionally original condition*
- *26 260 km from new*
- *Innovative car*

Cette Voisin C14 construite à la fin de l'année 1929 est équipée d'une carrosserie « usine » en aluminium à quatre portes, conçue avec le châssis, ce qui est novateur à l'époque. Gage d'un équilibre et d'un freinage parfaits, cette combinaison châssis / carrosserie « maison » est plébiscitée par les clients

Dotée d'un historique remarquable elle se présente

aujourd'hui dans son état d'origine. Jamais repeinte, avec son intérieur tapissé du caractéristique tissu Art Déco cher à la marque ; celui-ci n'a jamais été restauré non plus et se trouve dans un superbe état de conservation. Retrouvée juste après la Seconde Guerre mondiale dans une villa au bord du lac de Come par le Comte « Johnny » Lurani Cernuschi, elle est ensuite >>>

This Voisin C14 was built at the end of 1929, with a four-door aluminium "factory" body designed as part of the chassis, which was highly innovative at the time.

With a remarkable history it is presented today in totally original condition. It has never been repainted and retains an un-restored interior upholstered with

the marque's favoured Art Deco fabric, in beautifully preserved condition. Discovered just after the second world war in a villa on the shores of Lake Como by Count 'Johnny' Lurani Cernuschi, the car was soon acquired by the famous Italian collector Mario Righini, who kept it with his other automotive gems. The current owner bought the car directly>>>





>>> rapidement acquise par le célèbre collectionneur italien Mario Righini qui la conservera au milieu d'autres chefs-d'œuvre automobiles. L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition directement auprès de Righini, connu pour ses autos rares et entièrement d'origine. Cette automobile n'a donc jamais beaucoup roulé, ni été touchée, ni été restaurée. Elle possède deux coffres dans les ailes avant et des éléments plus caractéristiques du modèle C23, ce qui lui confère une superbe allure. Autre détail important, elle est équipée de deux carburateurs Cozette jumelés, que l'on voit sur les 12 cylindres de la marque. Elle fonctionne très correctement et son kilométrage si faible, malgré les années, lui permet un équilibre de comportement très sain. Notre exemplaire est certainement un des plus originaux encore en existence et sera donc le ticket d'entrée idéal pour la « preservation class » des plus grands concours d'élégance. Elle ravira n'importe quel collectionneur exigeant ayant la finesse et le goût pour les voitures d'origine.

>>> *from Righini, known for his rare and highly original automobiles. This car has therefore hardly been driven and has been kept untouched and unrestored. It has two storage compartments in the front wings, and other elements more characteristic of the C23 model, which add to its superb appearance. Another important detail, the car is equipped with two twin Cozette carburetors, normally seen on the marque's 12-cylinder models. The car runs correctly and thanks to its low mileage, has well balanced handling, despite its age. Our example must be one of the most original still in existence, and offers the perfect entry ticket to the "preservation class" of all the best concours events. It will captivate any serious collector with an eye for highly original cars.*



1911 ROCHET SCHNEIDER 12 HP TORPEDO 10 200

Carte grise française
French title

Châssis n° 10247H5
Moteur n° 10200H5

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Rarissime Torpedo d'avant-guerre

• Véhicule restauré avec soin

• Marque prestigieuse

• *Extremely rare pre-war Torpedo*

• *Vehicle restored with care*

• *A prestigious brand*



L'histoire qui accompagne notre rare quatre cylindres Torpedo 10 200 de 1911 est particulièrement émouvante. Son premier propriétaire tombé au cours de la guerre 14/18, ne put récupérer la voiture dès lors abandonnée dans une grange pour des dizaines d'années. Elle n'en fut sauvée que lorsque cette dernière devant être démolie fut réouverte. Il faudra alors 10 ans pour retrouver les héritiers et racheter l'épave. La restauration commencée mais non achevée, elle fut rachetée par notre propriétaire actuel dans les années 90, qui se lança dans cet ambitieux projet, durant pas moins de 7 ans. Tous les éléments de la voiture ont été revus, de la mécanique, à la structure en

bois, en passant par l'accastillage et le châssis. Sa sellerie cuir fut aussi restaurée dans sa couleur rouge d'époque, tout comme sa capote en alpaga beige. Les premiers tours de roues eurent lieu au « rallye des poilus » à Carcassonne en 2003. La voiture a depuis participé à de nombreuses sorties en club. En bel état général, elle dispose d'élégantes roues fils, d'un système d'éclairage à acétylène et de son échappement à clapets. Rouler à son bord procure une émotion unique, celle de profiter d'une belle page de l'histoire automobile française. Le nombre de Rochet Schneider roulant en France est très faible, c'est dire si ce Torpedo est une opportunité à ne pas manquer.

The story behind our rare four-cylinder Torpedo 10 200 from 1911 is particularly moving. Its first owner was killed during the war of 1914-18, therefore it was not recovered and ended up abandoned in a barn for decades. The car was only saved when the barn was reopened before being demolished. It would then take another 10 years to find its rightful heirs and buy the wreck. The current owner purchased the car in the 1990s after it had been partially restored. He then embarked on this ambitious restoration project, which lasted over seven years. All the elements of the car have been overhauled, the mechanicals, the wooden

structure, the fittings and the chassis. Its leather upholstery was also restored to its red vintage color, just like its beige alpaca top. The first drive took place at the "rallye des poilus" in Carcassonne in 2003. Since then, the car has participated in many club outings. In good overall condition, it has a very elegant set of wire wheels, an acetylene lighting system and its exhaust valves. Driving this car produces a unique feeling, that of enjoying a beautiful page of French automotive history. The number of Rochet Schneiders in France is very limited therefore this Torpedo is an unmissable opportunity.

1938 FIAT 2800 LIMOUSINE PAR PININFARINA ○

Vendue sans carte grise
Véhicule suisse à dédouaner
Unregistered
Swiss car to be customs cleared

Châssis n° 2800-000012
Moteur n° 2800-000016

20.000 - 50.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Ex-Amédée Gordini/ Equipe Gordini
- Ex-Collection Arlette Schlumpf
- Entièrement dans son jus

- Ex Amedee Gordini / Team Gordini
- Ex Arlette Schlumpf Collection
- **Completely original**



La Fiat 2800 était une automobile de très grand standing et d'apparat, certains modèles ayant été carrossés en landaulet, construite pendant la seconde guerre mondiale. Elle fut produite à 624 exemplaires, à partir de 1938, à la demande de Benito Mussolini, qui voulait une voiture d'apparat pour concurrencer les grosses Mercedes de son allié allemand. Ces automobiles furent commandées par les rois, chefs de gouvernement et autres politiciens.

Mais la voiture présentée, carrosserie limousine avec séparation chauffeur, a une toute autre histoire puisqu'elle fut la voiture personnelle d'Amédée Gordini au moment où il devait se déplacer d'un circuit à l'autre avec son équipe sportive. Il l'acheta au début de l'année 1948 à l'administration des Domaines avec le camion Lancia qu'il transforma pour transporter les Gordini de course. Sa première immatriculation française était 1634-RMI puis 9877DU75 qui

est encore sur la voiture. Gordini la vend à Fritz Schlumpf le 7 février 1969 pour 1000 FF. Elle faisait partie des voitures appartenant à Arlette Schumpf et vendue en 1999 par deux grands marchands au propriétaire actuel. La Fiat fut découverte parmi les automobiles Bugatti, Delage, Ferrari et autres merveilles dans le hangar de Illzach en Alsace. Elle n'a jamais été restaurée et se trouve donc dans son état d'origine, telle que découverte, avec moteur, châssis et carrosserie dans son jus. L'amateur pourra choisir entre lui redonner vie ou simplement la conserver ainsi comme témoignage d'une époque.

Il est rare aujourd'hui de trouver une Fiat 2800 sur le marché et qui plus est, la voiture personnelle d'Amédée Gordini !

Built during the Second World War, the Fiat 2800 was an automobile possessing great high quality and pageantry, with some models having their bodywork done in Landaulet. 624 units were produced from 1938 following Benito Mussolini's request, who wanted a ceremonial car in order to compete against the big Mercedes of this German ally. These automobiles were ordered by kings, government leaders and other politicians.

But this specific car with limousine bodywork and driver separation has a complete different story, since it was Amédée Gordini's personal car when he had to move from one circuit to another with his racing team. At the beginning of 1948, he bought it from the French administration with the Lancia lorry which he will then transform in order to transport

the Gordini racing cars. Its first registration number plate was 1634-RMI and was later changed to 9877DU75, which is still on the car. Gordini then sold it to Fritz Schlumpf on 7 February 1969 for 1,000 French Francs. It was one of the cars owned by Arlette Schumpf and was sold in 1999 to the current owner by two major dealers. This Fiat was found among automobiles such as Bugatti, Delage, Ferrari and other wonders in the hangar in Illzach / Alsace. It has never been restored and is therefore in its original condition, including the engine, chassis and bodywork as is. The enthusiast will be able to choose between either rejuvenating it or simply keeping it as a testament of that era. It is rare to find a Fiat 2800 on the market nowadays, not to mention the fact that this specific one was once Amédée Gordini's personal car!

1925 BUGATTI TYPE 23 « BRESCIA » CABRIOLET PAR MICHEL BIGATTI

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 2615
Moteur n° 1013
Boîte n° 1086

280.000 - 450.000 €

- Historique limpide
- Configuration d'origine
- Carrosserie unique

- *Transparent history*
- *Original configuration*
- *Unique coachwork*

Le châssis 2615, équipé du moteur 1013, fut livré au concessionnaire Bugatti de Nice, Ernest Friderich, le 5 août 1925 avec trois autres châssis : 2613, 2614 et 2616. Les châssis roulants furent ensuite acheminés chez des carrossiers locaux. 2615 prendra ainsi la direction de la carrosserie Michel Bigatti (!) à Nice. Ses bureaux sont au 7, Rue Cais-de-Pierlas dans un superbe immeuble fin XIX^e et l'usine occupe deux autres adresses : dans une rue parallèle, au 7bis rue Barla, et rue Scaliero. Michel Bigatti est membre du conseil de la

chambre syndicale de l'Automobile de Nice. Sa maison dispose à l'époque d'un stand au Salon de l'Automobile de Nice qui se tient en janvier. Une extraordinaire photo des ateliers du carrossier montre une autre Bugatti type 23 (châssis 2420), livrée à Louis Chiron en février 1925 et dont la caisse est en cours de peinture.

Notre Brescia y reçoit une jolie carrosserie cabriolet tendue de simili-cuir, permettant un gain de poids non négligeable. L'intérieur est quant à lui garni de simili-cuir rouge. La voiture est ensuite

Chassis 2615, equipped with engine 1013, was delivered to the Bugatti dealer in Nice, Ernest Friderich, on 5 August 1925 with three other chassis: 2613, 2614 and 2616. From there they were sent to local coachbuilders. 2615 headed to the Michel Bigatti (!) workshop in Nice. The Bigatti offices were at 7, Rue Cais-de-Pierlas in a superb late 19th century building and the factory was sited at two other addresses: in a parallel street, at 7bis rue Barla, and rue Scaliero. Michel Bigatti was a

board member for the Nice Motor Show syndicate. His company had a stand at the Show which took place in January. There is a fantastic photograph of this coachbuilder's workshop showing another Bugatti Type 23 (chassis 2420), delivered to Louis Chiron in February 1925, having its bodywork painted.

Our Brescia was given a pretty cabriolet body in leatherette, considerably lighter than steel. The car was registered new on 18 November 1925 in the name of Christian Dietz, in Sainte





© Archives Famille Goldin



© Archives Famille Goldin

immatriculée neuve le 18 novembre 1925 au nom de Christian Dietz, à Sainte Maxime, sous le numéro 3719 M 6. Ce sera la seule et unique immatriculation française de la voiture. Christian DIETZ est un des plus anciens garagistes de la ville. L'annuaire des professionnels de l'automobile indique en 1925 : « Auto Garage Dietz, Tél: 7 à Sainte Maxime ». Il se fait construire, avant 1918, la très belle « Villa La Pergola » au 83, boulevard Berthie Albrecht. Le recensement des habitants de la ville indique qu'en

1921, Christian Dietz, français, né à Bruxelles en 1900 ou 1901, garagiste, est domicilié 10 Boulevard du Littoral. En 1926, il est noté au 275 Boulevard de la Croisette, ainsi que son épouse Aimée Dietz, née à Cavailon en 1906. Ce dernier semble s'intéresser aux productions de Molsheim puisque plusieurs autres Bugatti seront enregistrées au nom du Garage Dietz après 1925 : un type 40 au printemps 1927, un 35A en 1928, un type 38 neuf en octobre 1929, suivi d'un type 35 de course d'occasion au début de >>>

Maxime, with the number 3719 M 6. This is the only French registration the car has had. Christian Dietz was one of the oldest garage owners in the town. In 1925, the directory for automobile professionals listed : « Auto Garage Dietz, Tél: 7 à Sainte Maxime ». He had built, before 1918, the beautiful « Villa La Pergola » at 83, boulevard Berthie Albrecht. The town census states that in 1921, Christian Dietz, French, born in Brussels in 1900 or 1901, garage owner, lived at 10

Boulevard du Littoral. In 1926, he was listed at 275 Boulevard de la Croisette, with his wife Aimée Dietz, born in Cavailon in 1906. Dietz appeared to have a strong interest in Molsheim productions, as there were several other Bugatti registered in the name of the Garage Dietz after 1925: a Type 40 in the spring of 1927, a Type 35A in 1928, a new Type 38 in October 1929, a second-hand competition Type 35 at the start of 1931 and finally a Type 44 in 1932.>>>



© Archives Famille Goldin



© Archives Famille Goldin



© Archives Famille Goldin



Chez Jacques Vincent © Archives Pierre-Yves Laugier

>>>1931 puis d'un type 44 en 1932.

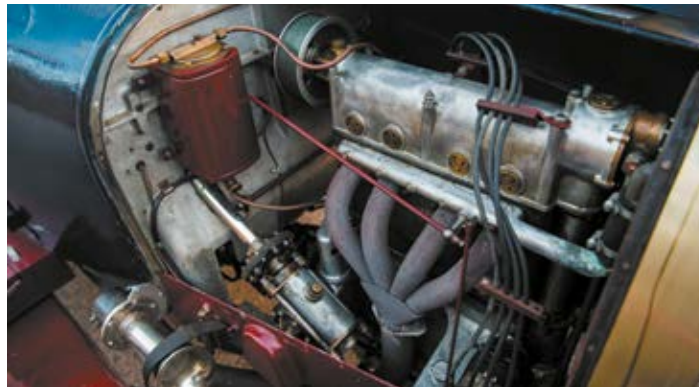
Le 4 juillet 1927, le véhicule est enregistré à Nice, sous la même immatriculation, au nom de Paul Hust.

Il semble que ce propriétaire au nom à consonance britannique, domicilié dans une rue aux nombreux hôtels, ait été en villégiature pour quelques temps à Nice et n'ait acheté la Bugatti que pour un usage limité dans le temps. Il ne l'utilise ainsi que durant l'été 1927 avant de la céder le 3 septembre 1927 à Paul Kohler, chef comptable au « Riviera Palace Hôtel » de Nice. Cet hôtel, situé à mi-hauteur du Boulevard de Cimiez, fut construit en 1889, sur un parc d'un hectare, par la Compagnie Internationale des wagons-Lits. Les fonctions de P.kohler au sein de cet immense palace lui ont sans doute permis de côtoyer le propriétaire précédent, avant de lui racheter la Bugatti qui n'a alors que deux ans. Ce dernier intègre ensuite « l'Hôtel Moderne » au 8 place la République à Paris XI et une petite plaque en laiton à son nom et cette adresse figure toujours sur le tableau de bord. Une seconde plaque en laiton est gravée du surnom de « Poupette ».

Il semble que P. Kohler soit le dernier propriétaire du véhicule avant que celui-ci ne soit remis lors de la guerre puis découvert au début des années soixante par l'amateur Jacques Vincent de Vidauban.

La voiture n'apparaît pas dans le « Register Bugatti » publié par H. G. Conway en 1962, on peut donc penser que cette découverte soit postérieure.

Jacques Vincent s'était lancé vers 1960 dans le commerce de la démolition automobile, mais son goût pour les belles voitures l'amène à construire plusieurs hangars pour stocker celles qu'il juge dignes d'être sauvées. Les grands chasseurs de belles classiques, tels Jean-Louis Dumontant ou André Binda, découvrent rapidement l'adresse. Ainsi, Antoine Raffaelli, qui lui avait proposé ses services, se souvient que près de quarante voitures anciennes étaient remisées dans sa propriété en bordure de la RN 7, et que plusieurs étaient bien



en évidence dans son champ pour attirer le chaland ! Ainsi, en 1966, lors d'un voyage dans le Midi au volant de son Alfa Romeo Spider, le collectionneur australien Bob King, accompagné d'un ami, découvre le lieu, attiré par une Bentley d'après-guerre à caisse française en bordure de la RN7 ! Il remarque dans les hangars deux Bugatti Type 44 et la Brescia.

C'est le collectionneur suédois Olof Godin, habitant à cette époque en France, qui acquiert finalement la Brescia en 1968 alors qu'elle porte toujours sa plaque d'immatriculation de 1925 et est en strict état d'origine avec sa carrosserie jaune clair, ses ailes rouges, et l'intérieur en simili-cuir rouge. Sur des photos prises par Antoine Raffaelli devant la villa de J.Vincent, la voiture apparaît complète, seul le capot n'est pas en place, et le pare-brise est manquant. On peut y observer la plaque de carrossier « Etablissements Michel Bigatti 9 rue Cais-de-Pierlas Nice »,

>>> On 4 July 1927, the vehicle was registered in Nice, with the same number, in the name of Paul Hust.

It appears that Hust, an English-sounding name, with an address in a street full of hotels, bought the Bugatti simply to use while he was on vacation in Nice. He drove it during the summer of 1927 and sold it to Paul Kohler on 3 September 1927. Kohler was the finance director of the "Riviera Palace Hotel" in Nice. This hotel, situated halfway up the Boulevard de Cimiez, was built in 1889, in the grounds of a one-hectare park, by Compagnie Internationale des wagons-Lits. Kohler's role, in this immense palace, no doubt brought him into contact with the previous owner, enabling him to buy the two-year old Bugatti from him. The Riviera Palace Hotel later merged with the "Hôtel Moderne" at 8 place la République in Paris

XI, and there is still a small brass plaque with Kohler's name at this address on the dashboard. A second brass plaque is engraved with the name "Poupette".

It seems that Kohler was the last owner before the car was hidden away during the war. The Bugatti was discovered at the start of the 1960s by Jacques Vincent from Vidauban.

It doesn't appear in the Bugatti Register published by H. G. Conway in 1962, so was probably found after this date.

Jacques Vincent set up an automobile scrap yard around 1960. A lover of beautiful cars, he built several hangars to store the ones he felt were worth saving. The well-known classic car hunters, including Jean-Louis Dumontant and André Binda, soon discovered this address. Antoine Raffaelli, who had offered his services, remembers that around forty old cars were stored at his property by the side of the RN7, with several parked out in the field and used to pull the barge! And so, in 1966, travelling through the Midi with a friend in his Alfa Romeo Spider, the Australian collector Bob King came across the site, having noticed a post-war Bentley with a French body by the side of the RN7! He spotted in the hangars two Type 44 Bugatti and the Brescia.

The Swedish collector Olof Godin, who lived in France at the time, finally acquired the car in 1968, still with its 1925 registration, in strictly original condition with light yellow coachwork, red wings and red leatherette interior. Photos taken by Raffaelli in front of Vincent's villa show the car looking complete, missing only its bonnet and windshield. It is possible to read the coachbuilder's plaque "Etablissements Michel Bigatti, 9 rue Cais-de-Pierlas Nice", still present on the car.

Godin kept the car in this condition for thirty years. In 1974, during a trip to Stockholm, Bob King saw the car again in a museum, unaware of where the car had gone after

toujours présente sur la voiture.

La voiture va alors rester en l'état aux mains d'O.Godin pendant trente ans. En 1974, lors d'un voyage à Stockholm, B.King revoit la voiture dans un musée, il n'avait jamais su sa destination depuis Vidauban. C'est en 1994, que son propriétaire débute enfin la restauration du véhicule dont témoignent plusieurs photos au dossier.

Le 25 mai 1996, le bloc est posé, puis le moteur est assemblé le 8 juin 1996 et démarré le 10 juin, sans doute pour la première fois depuis la guerre. Le 14 juin est posée la carrosserie et la voiture prend le départ du Rallye International au Danemark le 18 juin 1996 alors qu'il ne lui manque que le pare-brise qui sera réalisé en 2000.

La voiture proposée à la vente est un petit bijou.

« Poupette » est restée fidèle à Paul Kohler de 1927 à la fin des années cinquante, très certainement, puis elle fut sauvée par J.Vincent et adoptée par Olof Godin qui consacra toute son énergie à lui rendre son éclat d'origine.

Son unique caisse cabriolet par Michel Bigatti de Nice lui donne un air de vacances et invite au voyage sur la Riviera, pour un retour aux années folles. Profitez-en, le Riviera Palace dispose sans doute encore d'appartements à la vente pour abriter vos transports.

Pierre-Yves Laugier

Cet exceptionnel exemplaire, aujourd'hui proposé à la vente, est en bon état de fonctionnement ainsi que nous avons pu le constater sur les routes suédoises. Elle est en stricte configuration d'origine, possède toujours son moteur 16 soupapes et sa boîte de vitesse d'origine, ainsi que son originale carrosserie en toile par Michel Bigatti. La sellerie en simili-cuir rouge est superbe et d'origine, ce qui est remarquable, tout comme le beau tableau de bord en aluminium bouchonné, complet de tous ses instruments. Avec son historique limpide et documenté, « Poupette » constitue une occasion devenue fort rare d'acquérir une authentique Bugatti Brescia dont les performances grâce à sa brillante mécanique 16 soupapes et à la légèreté de sa carrosserie sont excellentes pour l'époque.

Vidauban. There are photos in the file confirming that Godin only started the restoration in 1994. On 25 May 1996 the block was installed, the engine assembled on 8 June 1996 and started on 10 June, probably for the first time since the war. On 14 June the coachwork was fitted and the car took part in the International Rally in Denmark on 18 June 1996, missing only its windshield, which was made in 2000.

The car presented in the sale is a gem.

In all likelihood, "Poupette" remained with Paul Kohler from 1927 until the end of the 1950s, and was then saved by Vincent and taken on by Olof Godin who devoted all his energy to restoring the car to its former glory.

Its unique cabriolet body by Michel Bigatti from Nice has a

holiday feel, suggesting a trip to the Riviera and a return to the Roaring Twenties. Go for it, the Riviera Palace probably still has apartments for sale with parking spaces.

Pierre-Yves Laugier

Today, the car is presented in good working order, as we have been able to verify on Swedish roads. It is in strictly original condition, and still has its original 16-valve engine and gearbox, as well as the original coachwork by Michel Bigatti. Exceptionally, the superb red leatherette upholstery is also original, as is the lovely dashboard, complete with all its instruments. With transparent and documented history, "Poupette" offers an amazing opportunity to buy a genuine Bugatti Brescia, with an excellent performance for its day, thanks to the outstanding 16-valve engine and lightweight body.



Publicité Carrosserie Bigatti © Archives Pierre-Yves Laugier



1939 ALFA ROMEO SC 2900B TOURING BERLINETTA

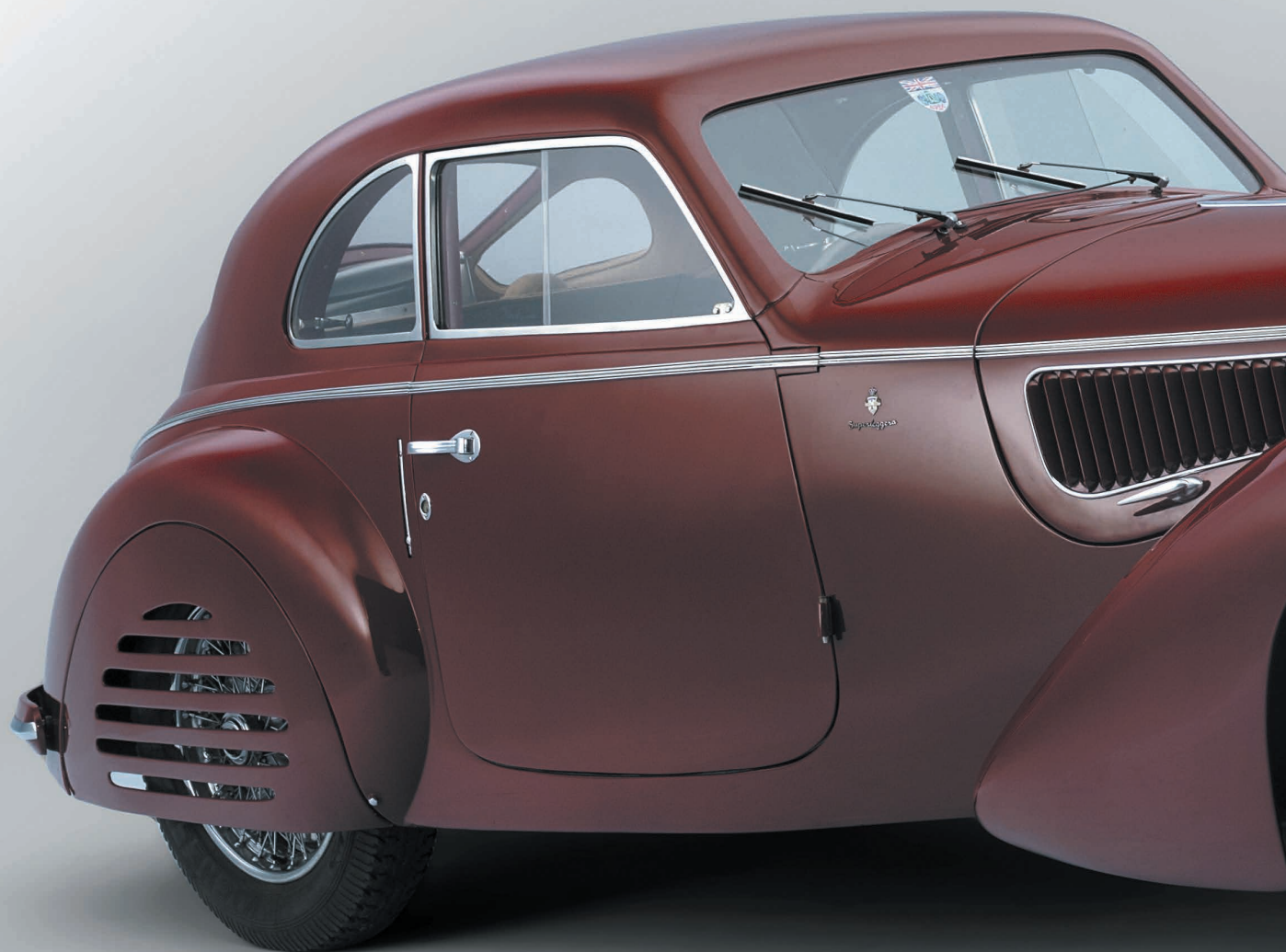
Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 412024
Moteur n° 422027
Carrosserie Touring n° 2030

16.000.000 - 22.000.000 €

- Le 2^e exemplaire sur 5 construits au total
- Depuis 43 ans dans les mêmes mains, et environ 65 000 km depuis sa sortie d'usine
- Matching numbers
- Complètement documentée par Simon Moore
- Une icône de compétition habillée par Touring
- L'ultime chance de pouvoir acquérir un tel Chef d'Œuvre automobile, un des plus exclusifs et exceptionnels

- *The second example of only 5 built*
- *Since 43 years in the same ownership, only 65,000 km from new*
- *Matching numbers*
- *Fully documented by Simon Moore*
- *A competition icon with a Touring dress*
- *The ultimate opportunity to own one of the most exclusive and beautiful 'Rolling Masterpieces'*



Avant la Seconde Guerre mondiale, l'Alfa Romeo 8C 2900 était la voiture de série la plus rapide du marché. Moins de 50 exemplaires en ont été produits, dont seulement cinq sous la forme légendaire de la berlinetta Touring. Il s'agit donc d'une incroyable opportunité d'acquérir une de ces voitures, la deuxième fabriquée ; elle est restée dans la même famille pendant plus de 40 ans, utilisée pour des balades sur route ou pour

de rares apparitions publiques, mais sans jamais faire l'objet d'une restauration complète. Sur les quatre autres exemplaires produits, l'un est exposé au musée Alfa Romeo d'Arese, en Italie, et les trois autres ont été restaurés dans les années 2000 en Amérique du Nord ; deux d'entre eux ont remporté l'enviable « Best of show » au concours d'élégance de Pebble Beach.

The 8C2900 Alfa Romeo was the fastest production car that you could buy before the war. Less than 50 were made and only five of the iconic Carrozzeria Touring berlinettas. This is an incredible opportunity to acquire one of these cars, the second one built, which has been in one family ownership for over 40 years being used on the road and shown occasionally but has never had a "ground up" restoration. Of the other four, one

is on display at the Alfa Romeo museum in Italy whilst three others have been restored this century in North America, two of which have gained the "Best of Show" top prize at Pebble Beach.



Les racines de la 8C 2900

Background to the 8C 2900 model

L'année 1934 voit l'arrivée en Grand Prix de Mercedes et Auto-Union, avec leurs « flèches d'argent », et il apparaît rapidement que les suspensions à essieu rigide et ressorts quart- ou semi-elliptiques sont dépassées. Pour Alfa Romeo, il devient évident que les principes de conception de la 8C 2300 de sport et de la Tipo B de Grand Prix doivent être complètement revus. Mais, plutôt que de repartir d'une feuille blanche, la direction d'Alfa Romeo demande au bureau d'études Porsche (qui a conçu les Auto Union) de dessiner un nouveau système de suspension indépendante pour les 6C 2300 B (projet n°63) et 8C 2900 (projet n°69). Parallèlement, le département technique d'Alfa Romeo, à Milan, réalise un nouveau châssis très rigide — un changement radical par rapport aux structures assez flexibles utilisées à l'époque.

La 6C 2300 est lancée en 1934 pour remplacer les précédents modèles à moteur six-cylindres, mais elle présente des arbres à cames en tête commandés par chaîne plutôt que par pignons ; elle est encore équipée de ressorts semi-elliptiques. En 1935, moteur et boîte sont conservés, mais installés dans un châssis doté d'une suspension indépendante, avec à l'avant deux bras tirés et des combinés ressorts/amortisseurs intégrés et, à l'arrière, des barres de torsion. Cette voiture a pris le nom de 6C 2300 B.

Pour remplacer l'excellente 8C 2300, Alfa Romeo utilise pour la 8C 2900 une suspension avant proche de la 6C 2300 B mais sans être complètement identique,

avec à l'arrière une architecture très différente. Elle se compose d'une boîte-pont, de demi-arbres oscillants, de jambes de force et d'un ressort transversal à lames, fixé au centre ; pour éviter les effets indésirables propres aux essieux brisés, Alfa conçoit un système qui limite la longueur du ressort de façon indépendante de chaque côté. Deux amortisseurs sont prévus pour chaque roue arrière, l'un hydraulique, l'autre à friction et réglable grâce à une commande par câble sur les premiers exemplaires, puis par un système hydraulique.

Une conception semblable a été adoptée sur les nouvelles Tipo C de compétition, apparues pour la première fois lors du Grand Prix d'Italie, en septembre 1935. Mais les premières d'entre elles étaient, tout comme la première 8C 2900 de sport, équipées de combinés ressorts/amortisseurs horizontaux à l'avant ; ils ont été modifiés en 1936 pour occuper une position verticale.

Le moteur de la 8C 2900 était en fait une extrapolation de celui de la Tipo B de Grand Prix, plutôt que de celui de la 8C 2300. Il affichait une culasse non détachable (testa fissa en italien), deux compresseurs reliés à deux carburateurs Weber verticaux et un allumage par magnéto.

Apparition de la 8C 2900 A

La première voiture a été exposée au Salon de Paris 1935, du 3 au 13 octobre. Sa carrosserie spider provenait des ateliers Alfa Romeo et elle présentait deux couleurs séparées par un filet latéral incurvé. Curieusement pour l'époque, le capot était dépourvu de louvres >>>

The year 1934 saw the entry into Grand Prix racing of both Mercedes-Benz and Auto-Union (the "silver arrows") and it quickly became clear that suspension by rigid axles on semi- or quarter-elliptic springs was outdated. Alfa Romeo realised that the design philosophy behind the 8C2300 sports car as well as the Grand Prix Tipo B needed a complete revision. Rather than start from scratch, the management of Alfa Romeo contracted with the Porsche design office (who had been responsible for the design of the Auto Union) to design new all independent suspension systems for the 6C2300B (Project number 63) and the 8C2900 (Project number 69). Meanwhile the technical department at Alfa Romeo back in Milan designed a new very rigid frame – a complete change from the rather flexible ones used up to that time.

The 6C2300 model had been introduced in 1934 to replace the earlier six cylinder models but featured chain driven overhead camshafts rather than gear driven ones; it was still on semi-elliptic springs. For 1935, the engine and gearbox were retained but mounted in a new all independent chassis based on double trailing arms with enclosed spring/damper units at the front and torsion bars at the rear. This car was called the 6C2300B.

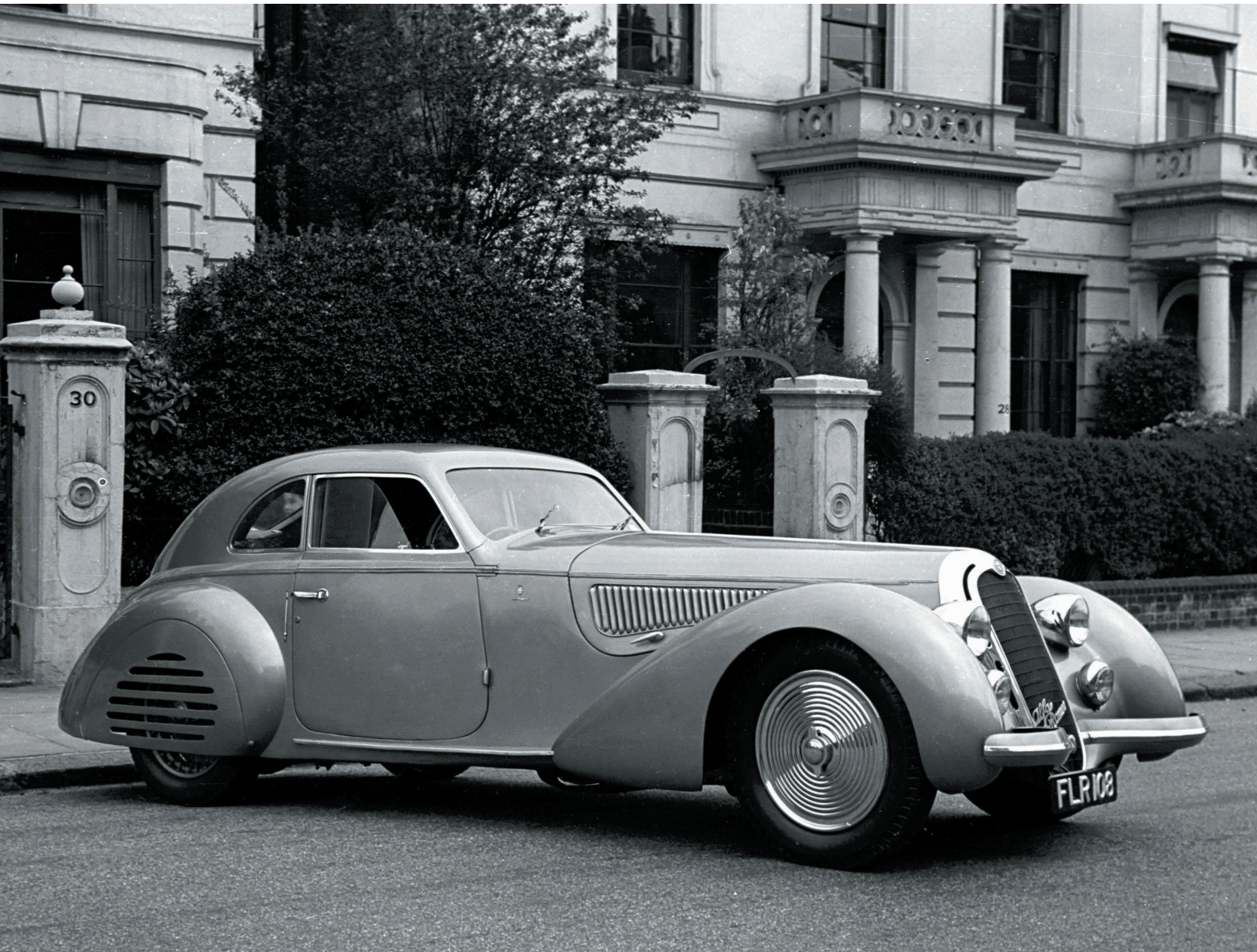
For the replacement of the very successful 8C2300 model, Alfa Romeo used similar but not identical front suspension on the 8C2900 as on the 6C2300B but a completely different rear set-up.

This featured a gearbox in unit with the back axle, swing axles, radius arms and a transverse leaf spring supported in the middle; to prevent the worst swing axle effects, Alfa designed a system which effectively shortened the spring length independently on each side. There was a pair of shock absorbers on each side, one hydraulic, the other an adjustable friction type; the adjustment was by cable on the early cars, hydraulic on the later ones.

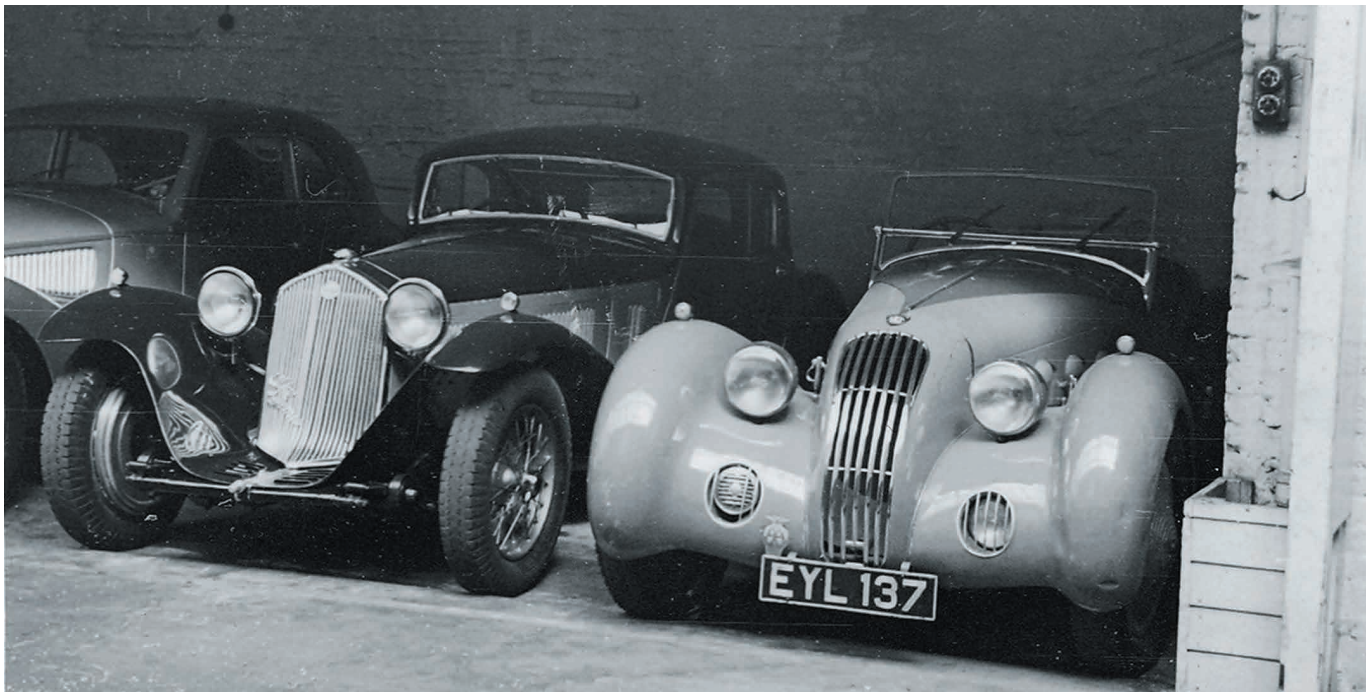
A similar design was featured on the new Tipo C Grand Prix cars that first raced in the Italian Grand Prix in September 1935. However, the first of these, as well as the first 8C2900 sports car, were fitted with horizontal spring/damper units at the front which was changed to vertical by 1936.

The engine of the 8C2900 was really a development of the Grand Prix Tipo B power unit rather than the 8C2300. It featured fixed head and block units (testa fissa in Italian), twin superchargers drawing through twin updraft Weber carburettors and magneto ignition.

The 8C2900A appears. The first car was shown at the 1935 Paris Salon between 3rd and 13th October. The open spider body was built "in house" by Carrozzeria Alfa and was painted in two different colours, separated by a curved line along the side. Unusually for that era, there were no louvres in the bonnet at all but there were a series of small openable vents down each side of the bonnet. A second similar >>>



#412024 Alfa Romeo 8C in Notting Hill, London, 1949 © Geoffrey Goddard Collection



On the left, #412024 Alfa Romeo 8C © Simon Moore Collection



#412024 Alfa Romeo 8C in Notting Hill, London, 1949 © Geoffrey Goddard Collection

>>> mais de petites ouïes apparaissaient en bas, sur les côtés. Une deuxième voiture, semblable, est apparue au Salon de Milan, plus tard dans l'année.

En 1936, Alfa Romeo participait activement à l'effort de guerre italien en Afrique et livrait des camions, des moteurs d'avion et autres équipements militaires, tout en ne produisant pratiquement aucune voiture ! Le constructeur en a tout de même livré quatre à la Scuderia Ferrari, avec des carrosseries légères proches de la Tipo C, mais équipées d'ailes cycle et de phares, et dénommées botticella (« bouteille » ou « fût » en italien). Sous cette forme, elles ont remporté les trois premières places aux Mille Miglia et la victoire aux 24 Heures de Spa.

À la fin de la saison, le constructeur a présenté au Salon de Paris un spider à carrosserie usine affichant le même thème de couleurs que la voiture du Salon de Milan 1935. Ce même spider s'est aussi retrouvé au Salon de Milan 1936, mais en alternance avec un autre spider dont la carrosserie était blanche, avec ailes rouges. Un spider de teinte uniformément foncée est apparu au Salon de Berlin et à celui de Genève, au début de 1937.

La Scuderia Ferrari a signé avec les botticella les deux premières places aux Mille Miglia 1937. Leur

dernière apparition a eu lieu en octobre de la même année, lors du dernier événement géré par la Scuderia Ferrari en tant que service course de la marque : la course de côte de Pontedecimo-Giovi remportée par Pietro Ghersi.

Ces 8C 2900 A avaient un empattement de 2,75 m et un seul exemplaire a été vendu avec la carrosserie de type Mille Miglia. Il est parti en Argentine. Les autres voitures étaient équipées d'une carrosserie Alfa et deux exemplaires authentiques ont survécu jusqu'à aujourd'hui ; leur plaque de série les identifie comme 8C 2900 B, peut-être pour que l'acheteur soit à l'époque persuadé de faire l'acquisition d'une voiture neuve et non pas d'une machine de compétition d'occasion !

Apparition de la 8C 2900 B

Comme nous venons de l'indiquer, quelques 8C 2900 A ont été vendues comme 8C 2900 B, mais avec l'empattement de 2,75 m. Certains écrits évoquent même un nouveau modèle "8C 2900 B" sans compresseur mais il n'a jamais vu le jour. La 8C 2900 B standard était équipée d'un compresseur et présentait un empattement légèrement plus long, de 2,80 m pour le châssis corto et de 3,00 m pour la version lungo. Le moteur de la version standard était un 8C 2900 A assagi et >>>

>>> car appeared at the Milan show later in the year.

Alfa Romeo were extremely busy supporting the Italian war effort in Africa in 1936 with trucks, aero engines and other military equipment and made almost no cars at all! They did however supply four cars to Scuderia Ferrari with skimpy bodies not unlike a Tipo C Grand Prix car but with cycle wings and lights added called botticellas (the Italian for casks or bottles). In this form they won the Mille Miglia (finishing 1-2-3) and the Spa 24 hours.

At the end of the season, the factory showed a Carrozzeria Alfa spider at the Paris Salon with a similar paint design as the 1935 Milan show car. The same car was on the stand at the 1936 Milan show stand but was alternated with another spider with white central bodywork and red wings. Another spider was painted all over a single dark colour and was shown at the Berlin and Geneva shows in the first part of 1937.

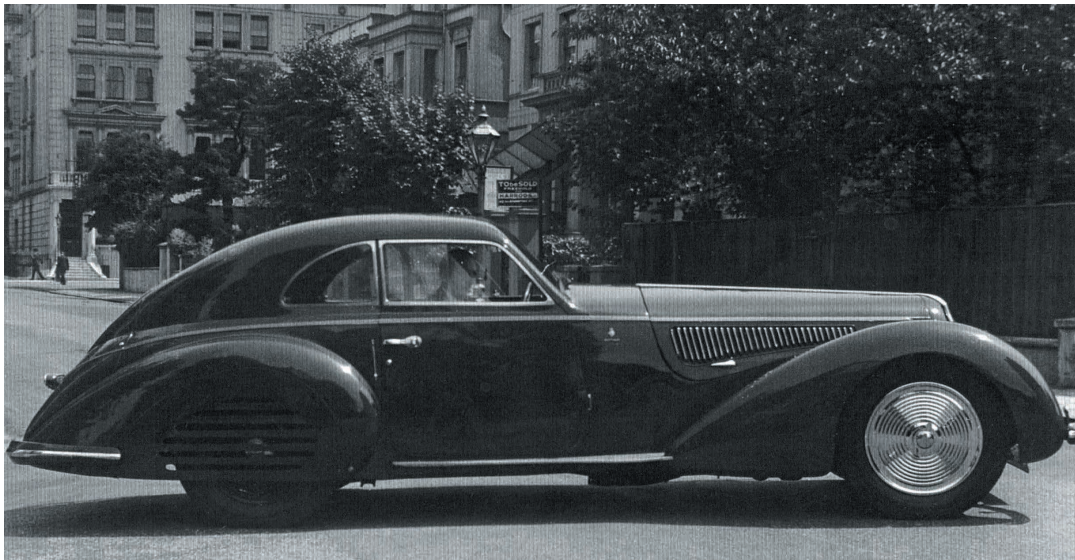
Scuderia Ferrari again raced botticellas finishing first and second in the 1937 Mille Miglia. Their final appearance was also the last event run by Scuderia Ferrari as the works racing team when Pietro Ghersi won the

Pontedecimo-Giovi Hillelimb in October that year.

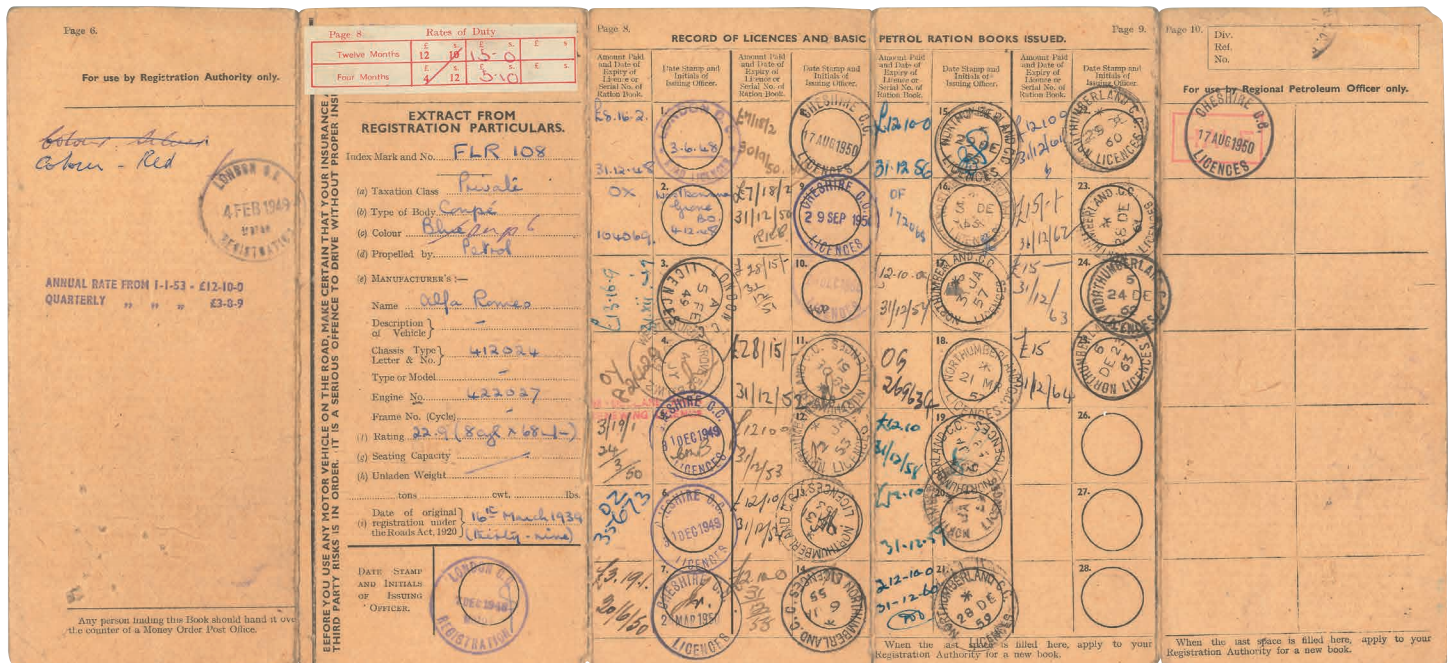
These 8C2900A cars had a 2.75 metre wheelbase and only one car was sold with the Mille Miglia style body – to Argentina. The other cars had Carrozzeria Alfa bodywork and two original examples survive today, both with firewall plates identifying them as 8C2900B, presumably to make the buyer think that they were buying a new car not a second hand race car!

The 8C2900B appears As described above some 8C2900A models were sold as 8C2900Bs but retained the 2.75 metre wheelbase. There was even some early literature describing a new unsupercharged model "8C2900B" but that was never built. The standard 8C2900B was supercharged and had a slightly longer wheelbase (2.80 meters) for the corto (short chassis) and a stretched 3.00 metre wheelbase for the lungo. The standard specification was for a detuned version of the 8C2900A engine with more aluminium castings compared to the magnesium ones on the race cars.

It was at this stage that Carrozzeria Touring enter the story with two new designs with drawing numbers 977 for a >>>



#412024 Alfa Romeo 8C
© Terry Cardy Collection



Period Logbook when the car was in England (coming with the car)

>>> comportant des pièces de fonderie en aluminium plus nombreuses que sur les versions compétition, qui bénéficiaient du magnésium.

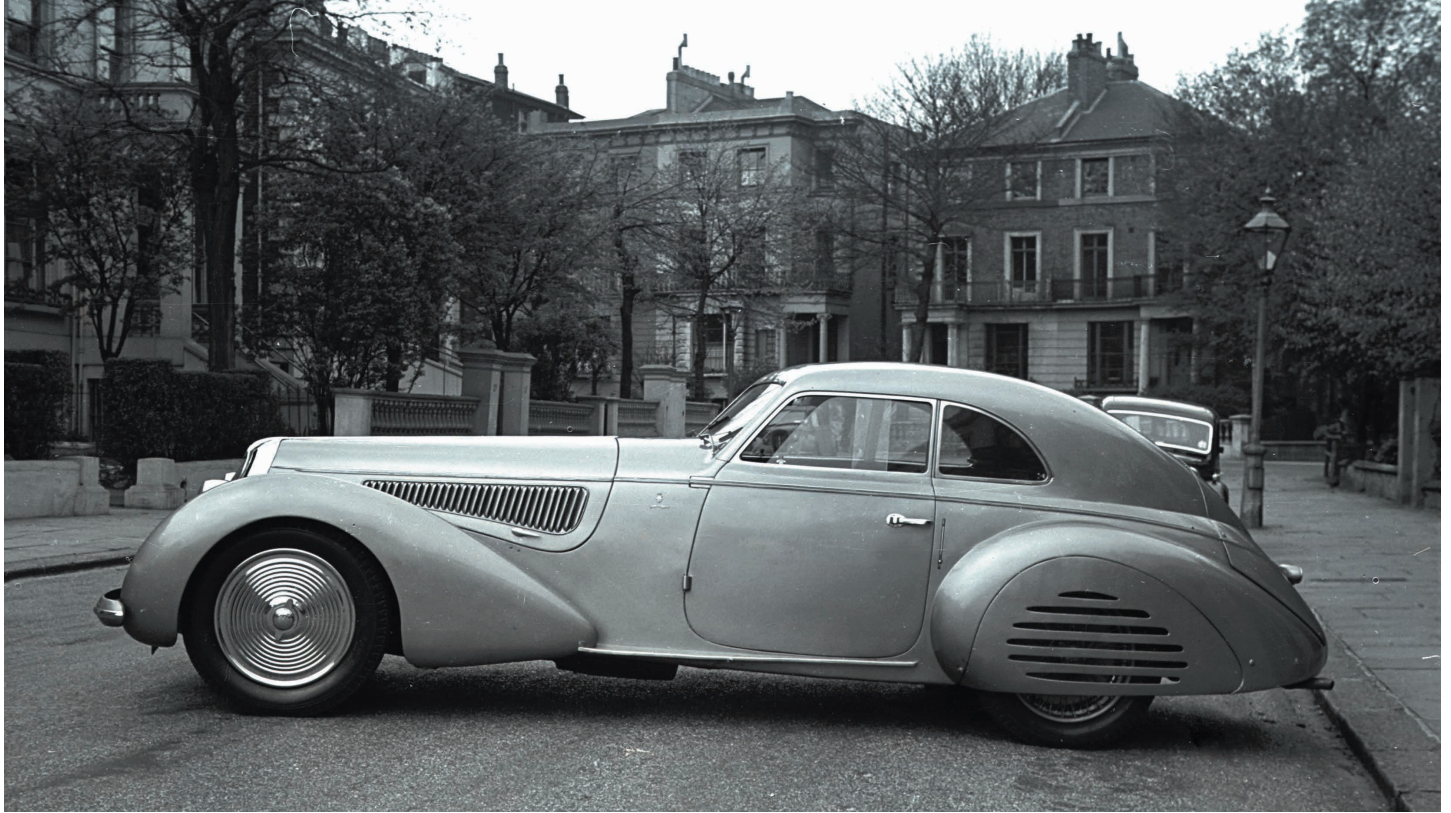
C'est à ce stade qu'est entrée en scène la Carrozzeria Touring, avec deux nouvelles carrosseries portant les numéros de dessin 977 pour un coupé châssis long et 979 pour un spider châssis court, ce dernier étant fabriqué spécialement pour un client américain du nom de MacLure Halley. En fait, l'on suppose que le premier spider châssis court portait le numéro de châssis 412011 et a

été exposé au Salon de Londres 1937, du 14 au 23 octobre, alors que le premier coupé, ou berlinette (numéro de châssis 412020), a été présenté au Salon de Paris, du 7 au 17 octobre. Les deux voitures ont fait sensation par leur forme qui tranchait par rapport aux voitures de sport traditionnelles, car elles étaient équipées d'ailes intégrées et dépourvues de marchepieds.

La voiture de MacLure Halley (châssis n°412014) est apparue avec la première berlinette au Salon de Milan, du 28 octobre au 8 novembre. Il semble qu'Alfa >>>

>>>coupe on a long chassis and 979 for a spider on a short chassis, the latter specifically built for an American client MacLure Halley. In fact, it is believed that the first spider on a short chassis was built on chassis number 412011 and shown at the London Motor show (14th to 23rd October 1937) whilst the first coupe or berlinetta (chassis number 412020) was shown at the Paris Salon (7th to 17th October). Both cars caused a sensation since they moved so far away from "conventional" sports cars without separate wings and lacking running boards.

The Machure Halley car appeared along with the first Berlinetta at the Milan show (28 October to 8 November) and was numbered 412014. It seems that Alfa Romeo started to number the berlinettas at 412020 rather than sequentially and therefore mixed in with the short chassis cars and Carrozzeria Touring also started numbering the berlinettas in a sequence starting with number 2029. 412011 and 412020 were both exhibited at the Berlin show in early 1938 and sold to German customers. >>>



#412024 Alfa Romeo 8C in Notting Hill, London, 1949 © Geoffrey Goddard Collection



>>>Romeo ait commencé la numérotation des berlinettes avec le nombre 412020 plutôt qu'avec une séquence spéciale, et a donc mélangé avec les versions châssis court. La Carrozzeria Touring a aussi commencé à numéroter les berlinettes avec une séquence commençant à 2029. Les voitures portant les numéros 412011 et 412020 ont été toutes deux exposées au Salon de Berlin, au début de l'année 1938, et ont été vendues à des acheteurs allemands.

Le département course d'Alfa Romeo ayant quitté Modène et la Scuderia Ferrari avec la création d'Alfa Corse au Portello (Milan), cinq nouveaux spiders ont été réalisés avec une superbe carrosserie Touring, pour participer aux Mille Miglia 1938 où ils ont remporté les deux premières places. Ces machines sont souvent considérées comme les voitures de course les plus belles produites avant la guerre. Et de plus, elles étaient incroyablement rapides ! Lors de la première étape des Mille Miglia, sur la portion de Brescia à Bologne, Carlo Pintacuda a tenu la moyenne de 178,7 km/h sur cet itinéraire de près de 250 km fait de routes, de traversées de

villages, de passages à niveaux et autres obstacles. Depuis Florence jusqu'à la côte nord de Livourne, une nouvelle portion d'autostrada lui a permis de signer la moyenne de 211,4 km/h sur une distance de 86,8 km. Il faut se rappeler que, en 1938, les voitures atteignant 150 km/h étaient extrêmement rares, les automobiles de tourisme moyennes plafonnant à 100 km/h dans le meilleur des cas. Certes, les sections plus sinueuses ont fait baisser cette moyenne très élevée, mais Biondetti a réussi à battre Pintacuda d'à peine plus de 2 mn en signant une moyenne de 135,9 km/h pour les 1 600 km de l'épreuve ! La voiture gagnante bénéficiait d'un moteur plus proche de celui de la Tipo 308 3L de Grand Prix que de celui d'une 8C 2900 B standard, mais la performance reste tout de même très spectaculaire. Vous pouvez ainsi comprendre pourquoi l'Alfa 8C 2900 B est considérée comme la voiture de route la plus rapide d'avant-guerre, et la meilleure supercar des années 1930. Les voitures d'usine ont aussi remporté les 24 Heures de Spa, en Belgique, ainsi que de nombreuses courses de côte.

Une Berlinetta de compétition a été produite pour les 24 Heures >>>

>>>*With the move of Alfa Romeo racing from Scuderia Ferrari in Modena to the new Alfa Corse facility at Portello in Milan, five new spiders were built with stunning coachwork by Carrozzeria Touring to be ready for the 1938 Mille Miglia in which they finished 1-2. Many people think that these spiders were the most fabulous looking sports racing cars built before the war. Not only that but they were incredibly quick! On the run from Brescia to Bologna on the first leg of the Mille Miglia Carlo Pintacuda averaged 178.7 Kph on ordinary roads, through towns and villages, over level crossings etc for a distance of almost 250 kms. From Firenze to the coast North of Livorno there was a new piece of autostrada and the route went that way, with Pintacuda averaging 211.4 Kph over a distance of 86.8 Kms. Please remember that this was 1938 when VERY few cars on the road could attain 150 Kph flat out and many of the small family cars were lucky to reach 100 Kph.*

Of course, other sections were twistier bringing the overall average down but even

so Biondetti beat Pintacuda but a fraction over 2 minutes averaging 135.39 Kph for the thousand miles. The winning car had an engine more like the 3 litre Tipo 308 Grand Prix car than a standard 8C2900B but even so this was a spectacular performance. You can see why the 8C2900 Alfa is reckoned to be the fastest road car made before the war and the ultimate 1930s supercar. The works cars also won the Spa 24 hour race in Belgium as well as several hillclimbs.

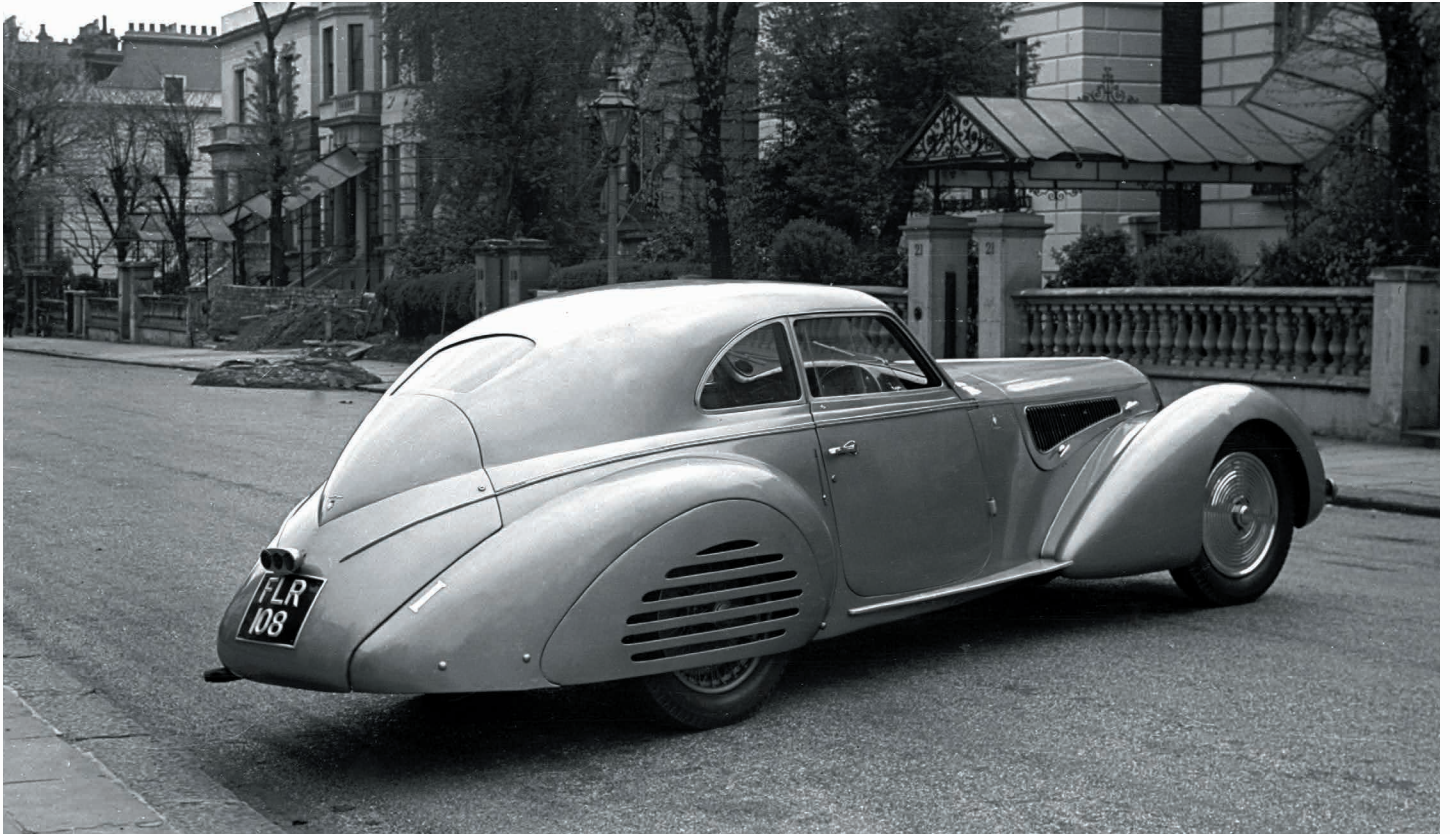
A one-off racing Berlinetta was built for the 1938 24 hour race at Le Mans which was running away with the event but eventually retired after suffering a blown front tyre which exploded with such force that the tread cut through the bodywork.

Touring went on to build four more short chassis spiders after the first two (412011 and 412014). They then switched to building spiders on the long chassis platform which were generally actually heavier than the berlinettas because they used steel in the bodywork whereas the >>>



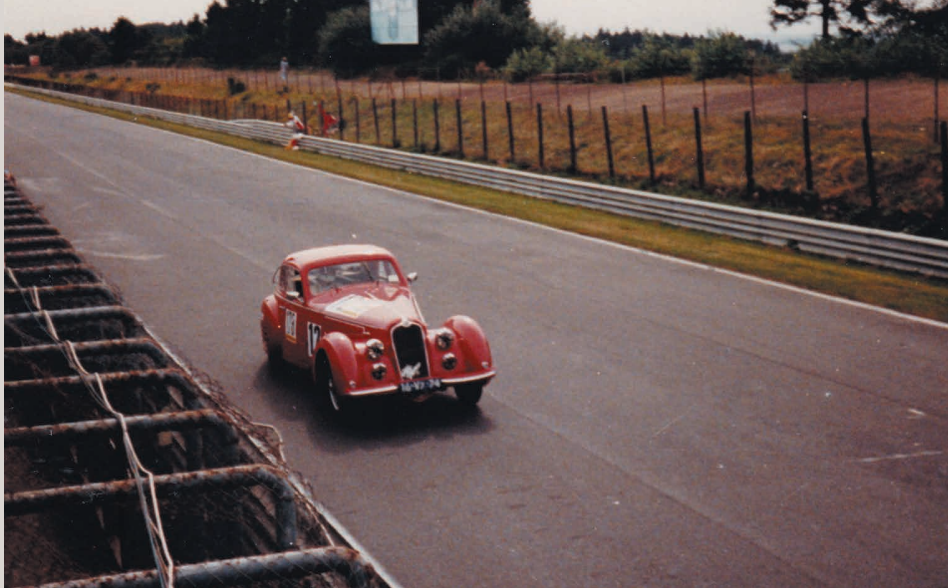
#412024 Alfa Romeo 8C chez Nigel Mann décembre 1976 © DR



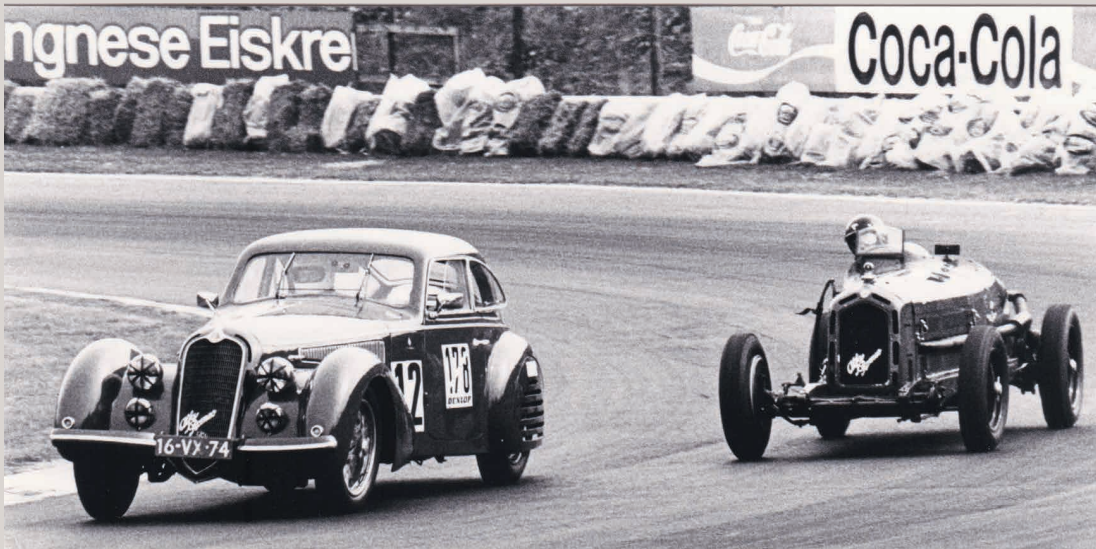


#412024 Alfa Romeo 8C in Notting Hill, London, 1949 © Geoffrey Goddard Collection

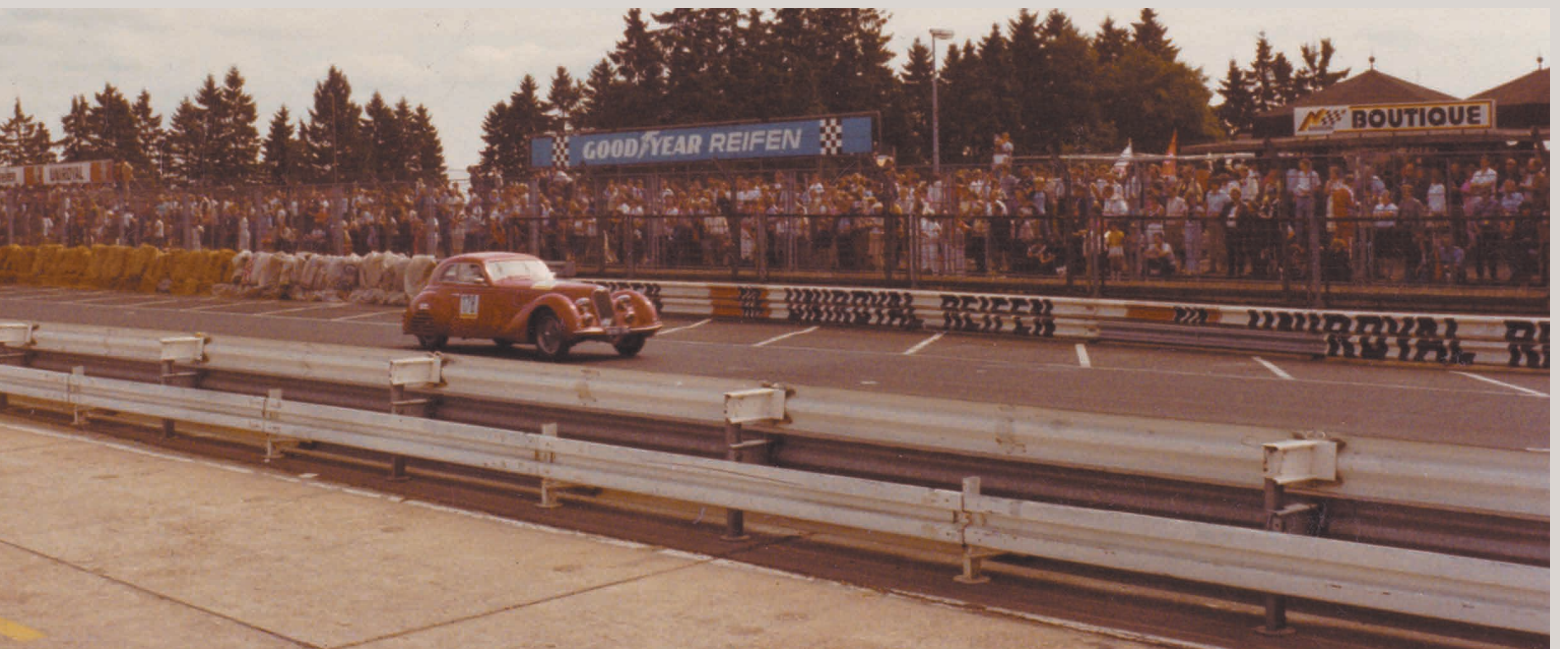




Nürburgring 1982 © DR



Nürburgring 1982 © DR



Nürburgring 1982 © DR

>>> du Mans 1938, mais elle a été contrainte à l'abandon après l'éclatement d'un pneu, assez violent pour provoquer des dommages à la carrosserie.

Après les deux premiers spiders châssis court (n°412011 et 412014), Touring en a fabriqué quatre autres. Il est ensuite passé au châssis long pour les spiders suivants, qui étaient généralement plus lourds que les berlinettes car ils comportaient des renforts en acier alors que les carrosseries fermées étaient entièrement en aluminium.

Le production de ces spiders châssis long s'est poursuivie en 1939 avec le n°412042, vendu au mois d'août 1939. Deux autres voitures ont été réalisées pendant les premières années de guerre, une berline Touring pour le roi de Roumanie et un spider profilé expérimental, fabriqué par Alfa Romeo.

>>> *berlinettas were all aluminium.*

Production of these long chassis spiders continued into 1939 with chassis number 412042 being sold in August 1939. Two further cars were completed during the early war years, one a Carrozzeria Touring saloon for the King of Romania and one an experimental streamlined spider built by Alfa Romeo themselves.



Les cinq berlinettes Touring *The five Carrozzeria Touring berlinettas*

Comme nous l'avons indiqué plus haut, la première de ces voitures étonnantes était prête pour les principaux Salons automobiles de la fin de 1937 et du début de 1938 à Paris, Milan et Berlin. Quatre autres sont apparues avec des numéros de carrosserie Touring consécutifs, sur les châssis 412024, 412029, 412035 et 412036 ; les numéros situés entre le troisième et le quatrième correspondent aux voitures de compétition de 1938.

La voiture n°412020 a été vendue en Allemagne avant la guerre, puis exportée aux États-Unis dans les années 1950. Elle a reçu un certain temps un moteur 6C 2500 sans compresseur, puis a été restaurée en Angleterre par Tony Merrick avec le moteur correct. Plus récemment, elle a bénéficié

à nouveau d'une restauration par RX, à Vancouver, pour son nouveau propriétaire David Sydorick, ce qui lui a permis de remporter le « Best of Show » au concours d'élégance de Pebble Beach 2018.

Malheureusement, nous ne connaissons pas l'identité du premier propriétaire de 412024, mais nous allons y revenir plus loin. Le premier propriétaire de 412029 était un amateur italien ayant immatriculé la voiture en août 1938. Cette voiture a été exportée en Suisse après la guerre, son moteur d'origine laissant alors place à un bloc Studebaker. Elle a été sauvée au début des années 1960 dans un entrepôt de voitures d'occasion par le regretté Luigi Fusi, et elle est maintenant exposée au musée Alfa Romeo d'Arese, à côté de Milan.>>>

As described above, the first of these stunning designs was ready for the major motor shows at the end of 1937 and early 1938 in Paris, Milan and Berlin. Four more were built with consecutive Touring body numbers on chassis numbers 412024, 412029, 412035 and 412036 – the gap between the third and the fourth being the works sports-racing cars of 1938.

412020 was sold in Germany before the war; exported to the USA in the 1950s, was fitted for a while with an unsupercharged 6C2500 engine, restored in the UK by Tony Merrick with the correct engine and recently was re-restored by RX in Vancouver for new owner David Sydorick, winning the first prize “Best in

Show” at the 2018 Pebble Beach concours.

Unfortunately we do not know the identity of the first owner of 412024 but that is discussed below. The first owner of 412029 was an Italian gentleman who registered the car in August 1938. That car was exported to Switzerland after the war where its correct engine was removed being replaced by a Studebaker unit. It was rescued in the early 1960s by the late Cav Luigi Fusi from a used car lot and is now on display at the Alfa Romeo museum at Arese outside Milan.

412035 was first registered to a company in Milan in July 1938 and was, like 412029, exported to Switzerland just after the war.>>>







>>> Immatriculée au nom d'une entreprise de Milan en juillet 1938, 412035 a été, tout comme 412029, exportée en Suisse juste après la guerre. Elle a cependant rapidement rejoint les États-Unis où Frank Griswold l'a utilisée pour remporter la toute première course organisée à Watkins Glen, en 1947. Au début des années 1980, elle a été acquise par David Cohen qui l'a gardée 20 ans, la cédant ensuite à Jon Shirley, de Seattle. Ce dernier a fait remettre en état la voiture par l'entreprise de restauration de Butch Dennison, dans la région de Seattle. Il a ensuite remporté le « Best of Show » du concours d'élégance de Pebble Beach, en 2008, ainsi que d'autres prix prestigieux à Chantilly, Windsor Castle et Villa d'Este.

La toute dernière berlinette a été exposée au Salon de Paris 1938, du 6 au 16 octobre. Après son retour en Italie, elle a été vendue au mois de novembre à un acheteur de Milan. Au bout de quelques mois, il l'a lui-même cédée à un automobiliste de la région de Brescia et, en 1947, elle s'est retrouvée chez Emilio Romano, l'agent Alfa Romeo local. Il a engagé la voiture aux Mille Miglia 1947 mais a dû démonter les compresseurs pour être en conformité avec le règlement sportif. Il a demandé à Clemente Biondetti, vainqueur des Mille Miglia 1938, d'être son copilote et, ensemble, ils ont décroché la victoire. Par la suite, la voiture a été exportée en Argentine avec une mécanique en configuration avec et sans compresseurs, puis aux États-Unis, Japon et Angleterre avant d'être

achetée par Miles Collier pour sa collection de Naples, en Floride. Elle a été complètement restaurée par RX, à Vancouver, et a été présentée à Pebble Beach en 2006 où elle s'est attribué de nombreux prix, tout en manquant le « Best of Show ».

Les différences entre les voitures

Il existe entre les voitures de subtiles différences, comme nous le décrivons dans le tableau de ces pages. De plus, le premier exemplaire, n°412020, présentait une calandre dont l'inclinaison était plus prononcée que celle des autres.

La suivante, n°412024, comportait un pare-brise moins haut : on distingue clairement entre le haut de la vitre et le toit une partie métallique plus importante que sur toutes les autres voitures. Nous ne disposons pas de photos de 412029 avant la guerre, mais à un certain point de son existence cette voiture a reçu un toit ouvrant en toile.

La voiture n°412035 comporte des marchepieds légèrement plus longs que 412024, prolongés jusqu'à la naissance des ailes arrière, ainsi que des louvres latérales spécifiques qui s'étendent sur l'auvent, derrière le capot.

La dernière berlinette, n°412036, affiche des marchepieds identiques à ceux de 412035. Aucune photo d'époque ne permet d'apercevoir un insigne Touring, mais il est probable qu'il existait à l'origine.

>>> *However it moved quickly to the USA where Frank Griswold used it to win the first ever race round the streets of Watkins Glen in 1947. In the early 1980s it passed to long time owner David Cohen and then twenty years later to Jon Shirley of Seattle. He had the car restored by Butch Dennison's company in the Seattle area and the car won overall first prize "Best of Show" at the 2008 Pebble Beach concours. The car subsequently also won top prizes at Chantilly, Windsor Castle and Villa d'Este.*

The last of the berlinettas was shown at the 1938 Paris Salon between the 6th and 16th October. After its return to Italy it was sold to a gentleman in Milan in November. After seven months he sold it on to someone in the Brescia area and, in 1947, it ended up with Emilio Romano, the local Alfa Romeo agent. He entered that year's Mille Miglia but had to remove the superchargers and run un-supercharged due to the regulations. He recruited 1938 winner Clemente Biondetti as his co-driver and they won the race. Subsequently the car went to Argentina with both unblown and supercharger set ups, then to the USA, Japan and the UK before being acquired by Miles Collier for his collection in Naples, Florida. The car was fully restored by RX in Vancouver and was shown at Pebble Beach in 2006 where it won multiple awards although missing out on "Best of Show".

The differences between the cars

There are subtle differences between the cars as described in the table here. In addition, the first car, 412020 had a steeper rake to the angle of the radiator grille than the other cars.

The next car, 412024, has a distinctly lower windscreen than the other cars - there is clearly more metal between the top of the screen and the roofline than on all the others.

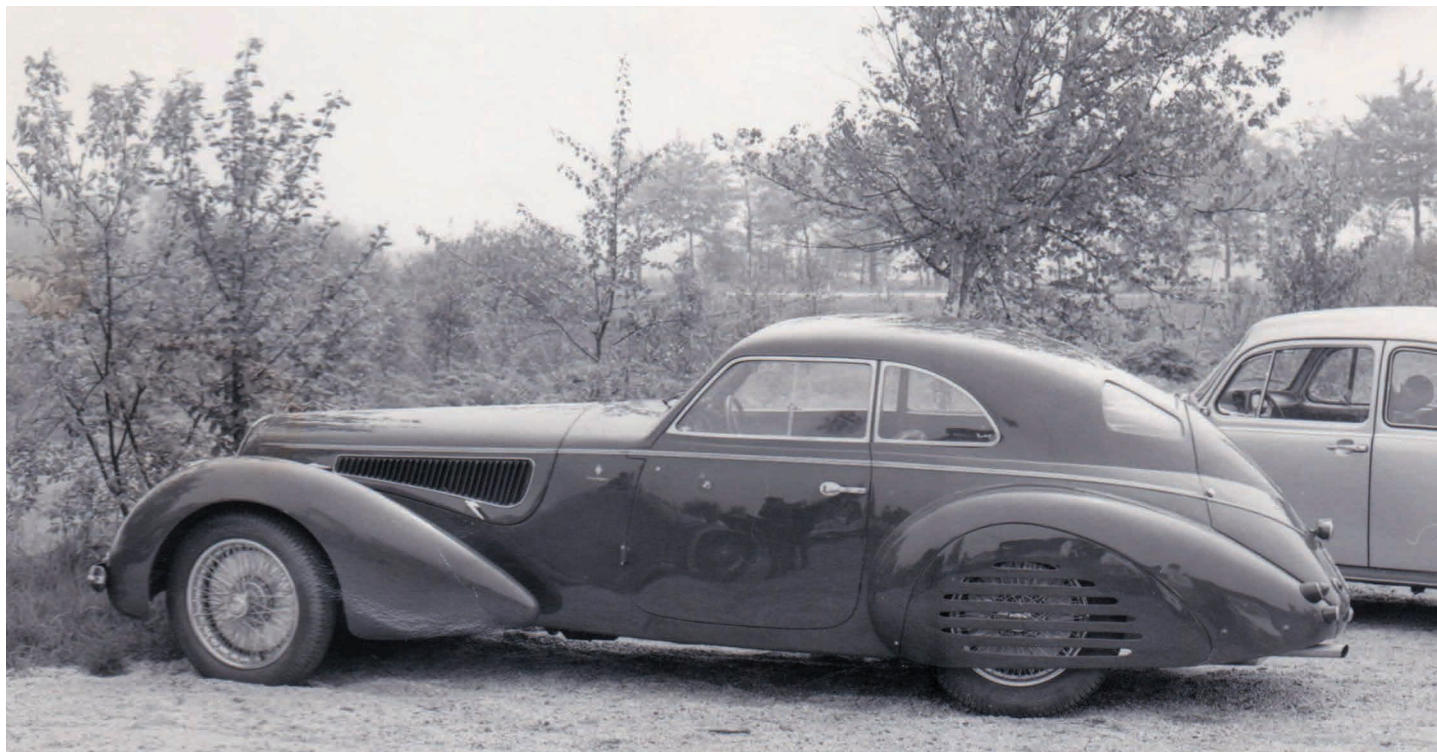
We have no photographs of 412029 before the war but at some point in its life, it gained a fabric sliding roof.

412035 has slightly longer running boards than 412024, extending right back to the leading edge of the rear wing and very distinctive louvres on the side that extend into the scuttle behind the bonnet.

The last Berlinetta 412036 had similar running boards to 412035; none of the period photographs show a Touring badge but it is probable that it did have one originally.







Zandvoort 1980 © DR

L'histoire de #412024 The history of #412024

Malheureusement, nous ignorons l'identité du premier propriétaire de cette voiture n°412024. Comme 412029 a été immatriculée en août 1938 et 412035 en juillet de la même année, il semble logique de considérer qu'elle est sortie d'usine dans la première moitié de 1938. Avec une production de 8C 2900 B aussi limitée, elle a sans doute été vendue immédiatement, malgré son prix élevé ! Nous savons que cette voiture comportait un grand « I » chromé sur l'aile arrière côté conducteur quand elle était en Angleterre, donc il paraît certain qu'elle a eu à l'origine un propriétaire italien. Comme elle a été exportée au Royaume-Uni en février 1939, il semble également probable qu'elle corresponde à la voiture pesée par Alfa Romeo au début du mois de janvier, comme il apparaît sur un document de comparaison des poids des voitures, conservé par Alfa Romeo. Curieusement, ce qui semble avoir été une autre voiture a été pesé le jour suivant (montrant un poids plus élevé que la berlinette, donc

probablement un spider châssis long), et elle appartenait à la comtesse Ciano, épouse du ministre italien des Affaires Étrangères et fille de Mussolini. On a toujours dit qu'il avait donné un spider à une autorité allemande (n° de châssis 412021), mais il aurait parfaitement pu posséder 412024 avant que la voiture ne soit exportée en Angleterre, juste après l'opération de pesage par le constructeur. Une étude complète des archives d'immatriculation de Milan, Modène et Côme a été effectuée et a permis de conclure que 412024 n'a été enregistrée dans aucune de ces trois villes. Le comte Ciano est né à Livourne (et y a donné son nom à un ensemble d'épreuves de compétition), mais il est sûr qu'il résidait à Rome en tant que ministre des Affaires Étrangères ; par conséquent, aucune des voitures que lui ou son épouse possédaient ne pouvait être immatriculée dans une de ces trois villes. Il convient également de noter que les membres du gouvernement les plus importants utilisaient rarement le >>>

Unfortunately we have no knowledge of the first owner of this car. Since 412029 was registered in August 1938 and 412035 in July of that year, it is fair to assume that it was completed in the first half of 1938. With so few 8C2900s built, it would surely have found an owner immediately, despite the high price! We do know that the car had a large chrome "I" on the driver's side rear wing when it was in England so it seems certain that it had an Italian owner from new. Since it was imported into the UK in February 1939, it also seems probable that it was this car that was weighed at Alfa Romeo in early January as per a sheet of comparative weights of cars retained by Alfa Romeo. Intriguingly, what seems to have been a different car was weighed the next day (showing a heavier car than the Berlinetta so probably a long chassis spider) and that was owned by Countess Ciano, the wife of the Italian foreign minister and Mussolini's

daughter. He was always said to have given a spider to a senior official in Germany (chassis number 412021) but could easily have owned 412024 ahead of the car being exported to England soon after the weighing took place. Registration records for Milan, Modena and Como have been investigated comprehensively so 412024 was not registered in any of those three cities. Count Ciano was born in Livorno (and gave his name to a series of races there) but was surely residing in Rome as Foreign Minister – so any car he or his wife owned would not have been registered in any of those three locations. It should also be noted that senior government officials rarely used the normal system of registration number plates in Rome at that time.

After 412024 arrived in the UK, it was registered FLR 108 on 16 March 1939, painted blue. It was immediately advertised for sale by Alfa dealer, Jack Bartlett in London in the April >>>



Zandvoort 1980 © DR

ALFA-ROMEO, latest series 1,750 supercharged chassis, fitted late type clutch, synchromesh gearbox, free wheel, etc., attractive foursome Drop-head Coupe body, total mileage 8,000. Absolutely indistinguishable from new. Cost approximately £950..... **£275**

ALFA-ROMEO, 1938, 2.9 120 m.p.h. streamlined Coupe, twin superchargers, independent suspension, 5,000 miles only. Special price.

FRAZER-NASH-B.M.W., 1939 series, 100 m.p.h. "327" streamlined Saloon, fitted specially tuned "328" Grand Prix engine. One owner, small mileage, practically as new. Cost approximately £900, price..... **£495**

The above list is a typical selection from our stock of 50 to 60 Sports Cars. Full list sent gladly on request

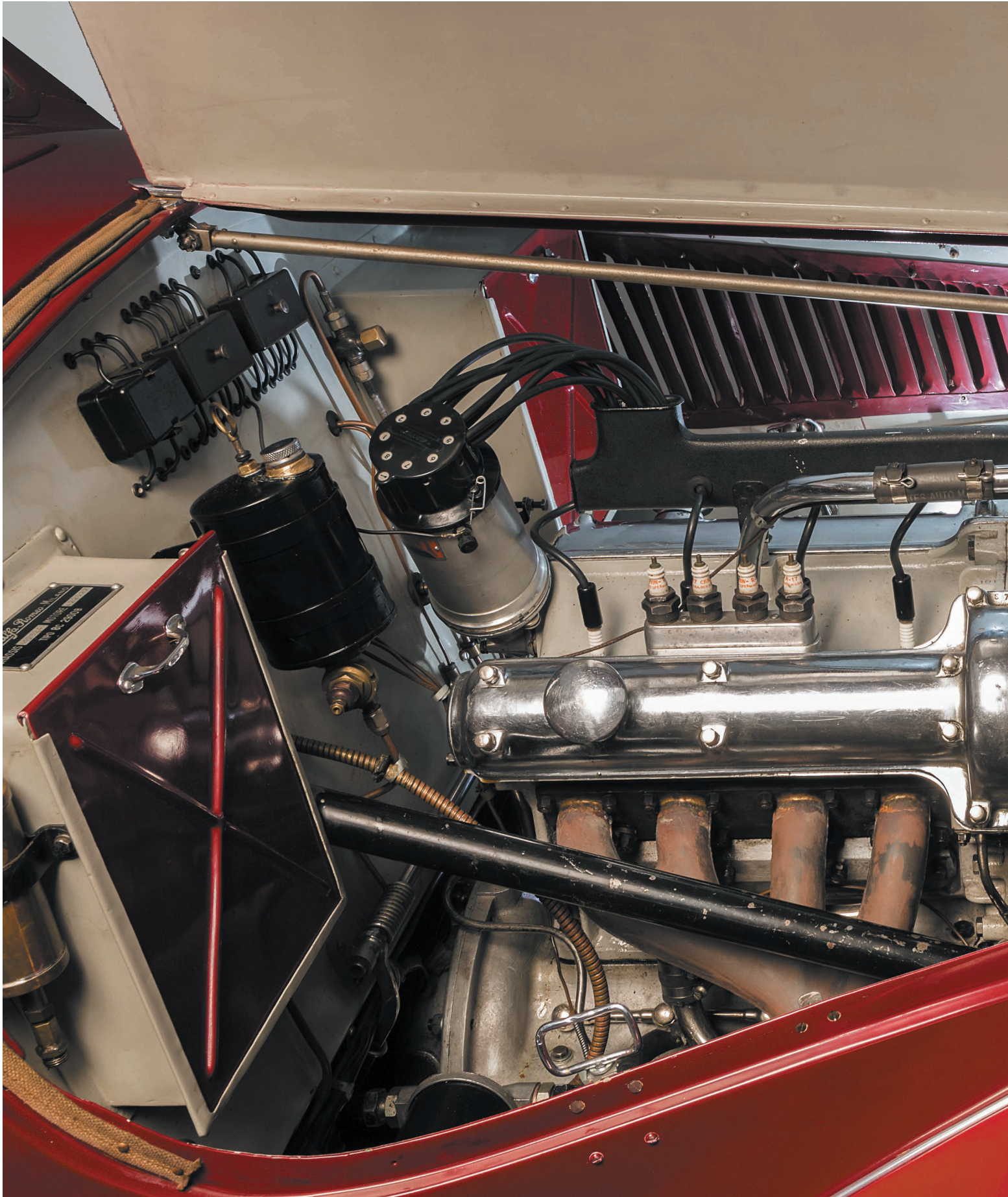
Open Sunday Mornings

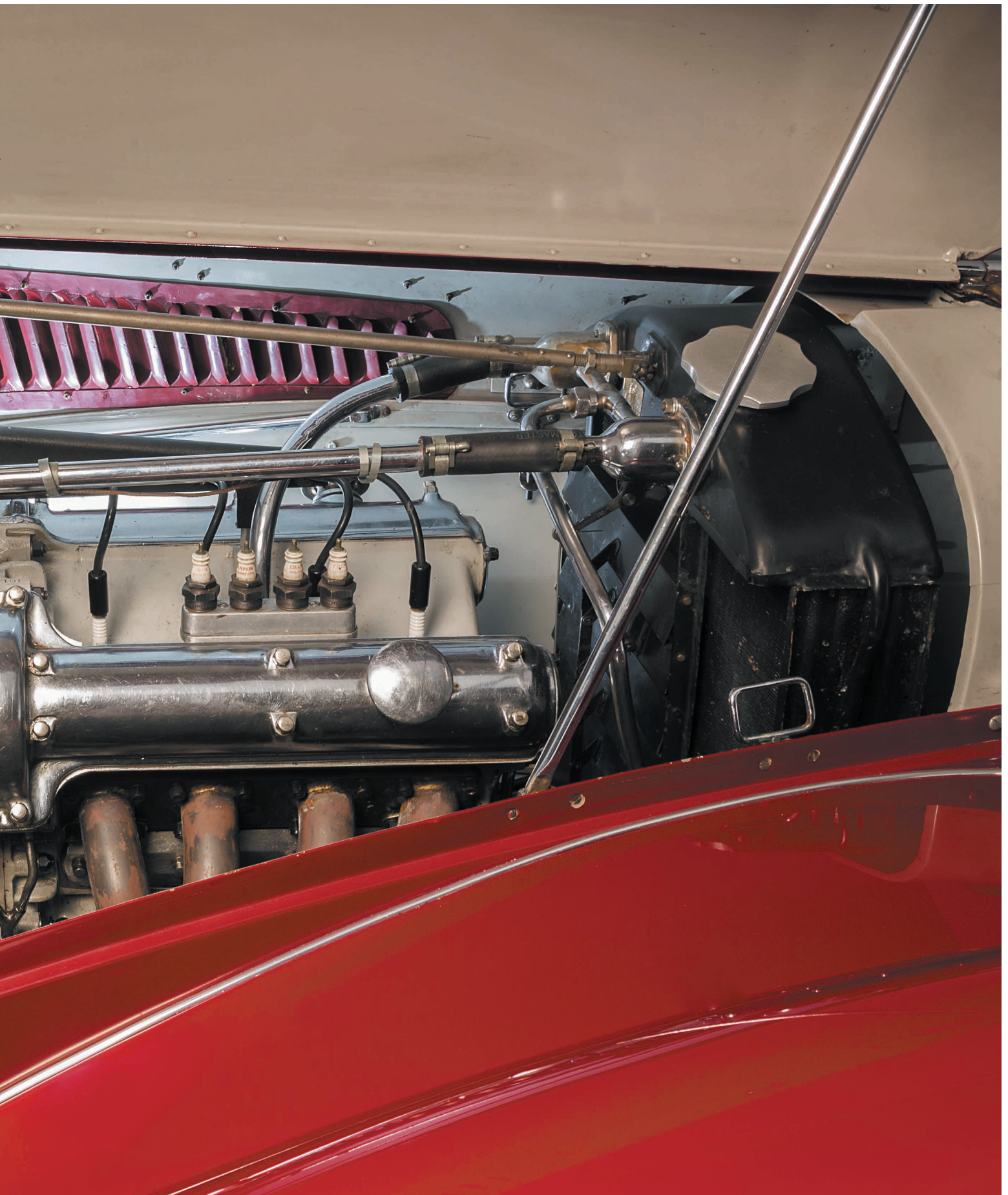
J. H. BARTLETT L^{TD}
27a, PEMBRIDGE VILLAS
Notting Hill Gate, W.11
BAY 0523/1155

1939 Jack Bartlett advertisement

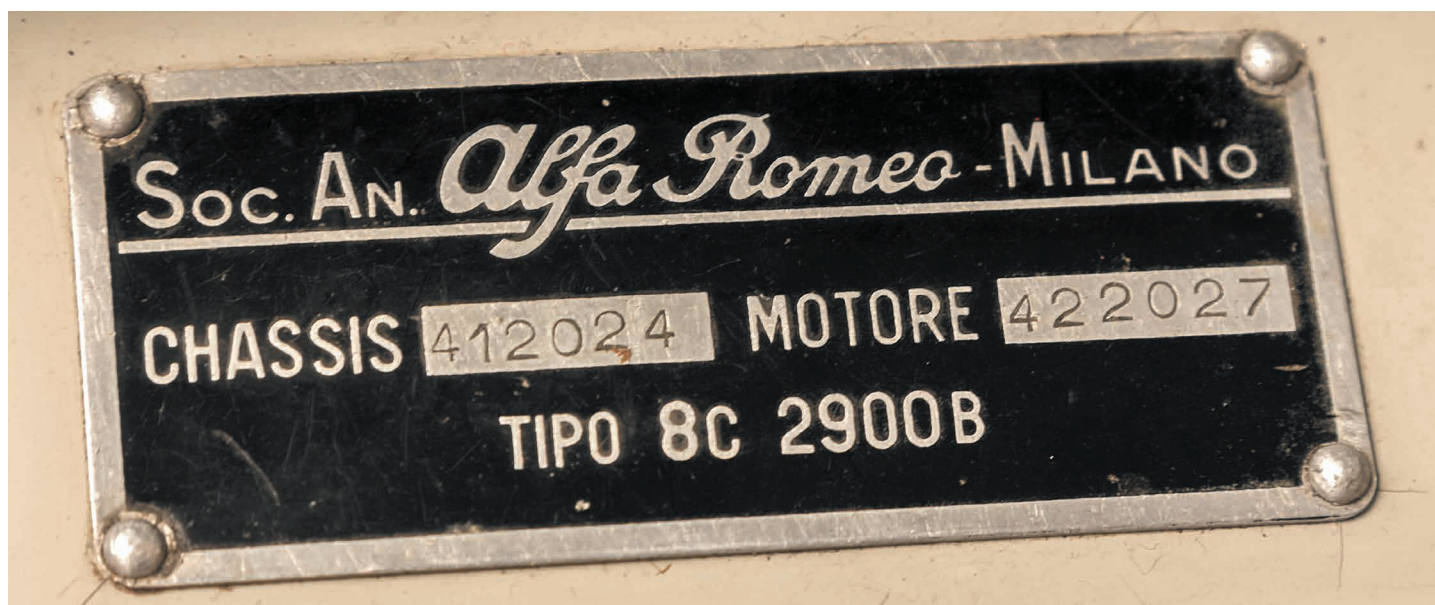
Box No. 5002. (73166)
SPACE NEEDED: 1938 (approx.) Alfa 2.9 Coupe by Touring Twin Supercharged. Alfa red paint needs retouching and work on front suspension. Also 1928 (approx.) Bullnose Morris 4-seater tourer. Repainted re-upholstered, rebuilt engine, £1,800 the two. Both can be inspected July/September in France. Box. No. 5001. (73168)
 1950 AC 2-LITRE Saloon, AC engine. Ex-

Classified ad in the Motor Sport Magazine, March 1976





Chassis number	412020	412024	412029	412035	412036
Running boards	No	Shorter	No	Longer	Longer
Under headlights	Horns	Lights	Lights	Nothing	Lights
Touring badge and script	Scuttle	Scuttle and tail	Below strip on bonnet and tail	Above strip on bonnet and tail	Maybe none
Indicator	Behind door	Behind door	In front of door	Behind door	In front of door
Wheel discs	Yes	Yes	Yes	Yes	None
Spats	Solid	Slatted	Uncertain	Slatted	Slatted
Rear lights relative to license plate	Below	Above	Above	Above	Above
Patent badge	On side	None	On tail	None	None





>>> système d'immatriculation normal en vigueur à Rome à l'époque.

Après l'arrivée de la voiture n°412024 au Royaume-Uni, elle a été immatriculée FLR 108 le 16 mars 1939 et peinte en bleu. Elle a été immédiatement proposée à la vente par Jack Bartlett, agent. Alfa Romeo à Londres, avec une annonce dans le numéro d'avril 1939 de Speed. La voiture n'aurait alors affiché que 5 000 miles [8 046 km]. Je ne peux pas assurer que la voiture a été vendue à ce moment-là, ni préciser où elle a passé les années de guerre. Un log-book de remplacement ou de continuation, de teinte chamois, indique en première inscription le nom de Jack Bartlett à la date du 10 juin 1947, mais apparemment la voiture n'a pas été enregistrée pour la route avant le 3 juin 1948. Bien que possible, il semble improbable que la voiture ait entretemps changé de main huit fois pour justifier ce

log-book de continuation ; il serait plus logique que l'original ait été égaré ou abîmé et que Bartlett ait souhaité immatriculer la voiture à son nom car elle était encore en sa possession (n'ayant pas réussi à la vendre), ou qu'un propriétaire précédent l'ait perdue. A peu près à cette époque, le log-book mentionne un changement de couleur, qui devient argent.

Bartlett a reçu l'un des dix prix du concours organisé par le RAC lors de son rassemblement de Woodcote Park, en juillet 1947. Il a ensuite participé aux célébrations du Jubilee du RAC qui se sont tenues le 6 septembre 1947 au même endroit. Lors du concours organisé le même jour à Regents Park, au cœur de Londres, dans le cadre de ces célébrations, Bartlett a remporté la catégorie voitures fermées construites entre 1931 et 1940 avec une puissance fiscale supérieure à 16 HP.>>>

>>> *1939 issue of Speed when the car had apparently done only 5,000 miles. I am not sure if the car was sold at that point nor where it spent the war years. A replacement or continuation buff-coloured log-book has as its first entry the name of Jack Bartlett with a date of 10 June 1947, although it was apparently not licensed for the road again until 3 June 1948. It seems unlikely, although possible, that the car had been traded enough to justify having a continuation log book after eight owners; it would make more sense that the original was lost or damaged and Bartlett was registering the car in his name either because he still owned it (having failed to sell it) or a previous owner had lost it. Around this time the log book records a change of colour to silver.*

Bartlett won one of the ten prizes at the concours at the RAC summer party at Woodcote Park

in July 1947. He then participated in the RAC Jubilee celebrations at the same location outside London on 6 September 1947. In the concours held in London's Regents Park on the same day as part of those celebrations, Bartlett won the class for closed cars built between 1931 and 1940 with a taxable HP of over 16.

The car was then pictured in Motor for 14 July 1948 after Bartlett had won a first in class at the Eastbourne concours (for cars registered between 1934 and 1940 and over 16 taxable HP). He advertised it for sale again on 27 July 1949 in the weekly press when he described it as having only a small mileage.

In Motor for 3 August 1949 Bunny Tubbs wrote some road impressions of three Alfas, namely an 8C2300 coupe (2211053), a post war 6C2500 coupe and 412024. The photos taken that day are shown here and the >>>

>>>La voiture est ensuite apparue en photo dans Motor, car Bartlett a remporté le 14 juillet 1948 le premier prix de sa catégorie au concours d'Eastbourne (voitures de 1931 à 1940, plus de 16 HP). Le 27 juillet 1949, il a fait paraître à nouveau une annonce de vente dans la presse hebdomadaire, en précisant que la voiture présentait un faible kilométrage.

Le 3 août 1949 dans Motor, Bunny Tubbs a relaté quelques impressions de conduite sur trois Alfa, un coupé 8C 2300 (2211053), un coupé 6C 2500 d'après-guerre et la berlinette 412024. Les photos réalisées ce jour-là sont présentées ici, et l'article de Motor apparaît en annexe.

Après la publication de cet article de Motor, la voiture a été vendue le 28 octobre 1949 à Dennis de Ferranti. Dans un courrier du 12 novembre 1971, il rappelle qu'elle était de teinte gris argent, avec sellerie en « daim fauve ». Un an après l'avoir achetée, il a fait l'acquisition d'un spider Touring (412026). Il a conservé le coupé encore une année, en maintenant son enregistrement pour la route, avant de le revendre à nouveau à Jack Bartlett le 28 novembre 1951. Un mois plus tard, le 28 décembre de la même année, elle était achetée par Lord Ridley. Tous les visiteurs se souviennent que, entre ses mains, la voiture est restée de teinte argent. La documentation datant de cette période laisse entendre que la voiture affichait 29 000 km lors de son achat par Lord Ridley. Il l'a équipée d'un nouveau compteur de vitesses sur lequel il a totalisé quelque 25 700 km pendant que la voiture était en sa possession. Au décès de Lord Ridley au milieu des années 1960, la voiture a été vendue à Nigel Mann, qui vivait dans le sud de la France ; elle a été enregistrée pour la dernière fois en Angleterre en 1964. Sans que je puisse en donner la date avec précision, le log book mentionne un autre changement de couleur pour un rouge, probablement quand la voiture était entre les mains de Nigel Mann.

Celui-ci a passé une annonce de vente en été 1970 dans le magazine français L'Anthologie Automobile ; sa réponse à une demande de renseignements mentionnait notamment : « Je reçois des offres autour de 3 750 £ (en France), mais j'en attends 4 000 £. Le problème est celui de l'espace disponible dans mon musée. » Il semble que la voiture ne se soit pas vendue sur le moment, et que ce n'est qu'en 1976 qu'elle a finalement été cédée à Jan Martens, en Hollande.

L'actuel propriétaire se souvient de l'achat : « Quand je suis allé chercher la voiture dans son petit château (près de Chartres, je crois), je suis passé à Paris prendre un ami anglais, Dick Sommerin, qui effectuait quelques travaux pour le musée de Beaulieu. Il est bien venu au lieu de rendez-vous, mais seulement à 1h30 du matin. Un pneu de la remorque (simple essieu) a éclaté dans la nuit près de Liège et ce n'est qu'en appuyant à fond sur l'accélérateur de la Jaguar que j'ai réussi à garder le contrôle de l'attelage. Nous avons ensuite découvert que je n'avais pas de roue de secours pour le plateau ; nous avons donc dû le laisser sur le bas-côté, avec l'Alfa. Nous avons réussi à trouver une roue de secours au petit matin, à Liège, tout en craignant que l'Alfa ne disparaisse pendant ce temps. Mais par chance elle était toujours là quand nous sommes revenus ! Un voyage riche en rebondissements ! »

Au fil des ans, la voiture a bénéficié de quelques travaux, dont une reconstruction moteur dans les années 1980 par Tony Merrick. Mais elle a été entretenue pour rouler et n'a jamais fait l'objet d'une restauration complète. Depuis 1976, elle a parcouru 12 500 km environ, ce qui inclut la participation à certains rallyes et à des journées circuit à Zandvoort.

Simon Moore

>>>story from Motor reproduced as an Appendix.

After the Motor story appeared, the car was sold on 28 October 1949 to Dennis de Ferranti. In a letter of 12 November 1971 he recalled that the car was silver with "fawn suede" upholstery. He had the car for a year before he bought a Touring spider (412026); he kept the coupe for another year and licensed it for the road all the time before he sold it back to Jack Bartlett on 28 November 1951. He in turn sold it on to Lord Ridley on 28 December 1951. All visitors recall that the car was silver during Lord Ridley's ownership. Surviving documentation from Lord Ridley indicates that the car had done just under 29,000 Kms when he got it. He then fitted a different speedometer which showed another 16,000 miles or so in his ownership.

On Lord Ridley's death in the mid 1960s, the car was sold to Nigel Mann who was living in the South of France; the car was last registered in the UK in 1964. I am not sure exactly when but the log book also records a further change of colour to red, presumably in Nigel Mann's ownership.

Mann advertised the car for sale in the summer of 1970 in the French magazine L'Anthologie de L'Automobile; his reply to an enquiry included the following: - "I am getting offers here around £3,750 (in France) but am waiting for £4,000. The problem is space in my museum". It seems that the car went unsold at that time but was finally sold to Jan Martens in Holland in 1976.

The current owner recalls that purchase "When I collected the car from his little chateau (near Chartres, I believe), I picked up an English friend from Paris, Dick Sommerin, who did some work for the museum at Beaulieu. My problem was, he turned up at the rendez-vous point, but only at 1.30 AM. We had a blowout on the single-axle trailer in the middle of the night near Liege and only by stepping full on the throttle of the Jag, I managed not to lose the total combination. After that, it turned out I didn't carry a spare for the trailer and had to leave the trailer with the Alfa still on it, by the wayside. We managed to find a new spare tyre early morning in Liege and were very afraid someone had nicked the Alfa in the meantime, but luckily nothing had happened! Quite an eventful trip that was!". Over the years, some work has been done to the car including a 1980s engine rebuild by Tony Merrick but it has been maintained as a good runner and never subjected to a "ground up" restoration. Since 1976, the car has covered around 12,500 kms including rallying, some racing and track days at Zandvoort.

Simon Moore





43 years of spare parts for the Alfa 8C, coming with the car © DR

Les pièces détachées *Spare parts*





#412024 aujourd'hui #412024 today



Jan Willem Martens, architecte, et sa femme Linda ont un goût prononcé pour l'art, la peinture et la culture. Un homme de goût aime l'histoire. Pour comprendre, il faut pénétrer dans son garage. On y découvre une originale Fiat 8V Rapi, une splendide Alfa Romeo 6C 2500 SS cabriolet Pininfarina avec sa peinture d'origine, ses imperfections dû au temps, son intérieur au cuir patiné, une Alfa 6C 1500 SS roadster, une GTA préservée, une Aston Martin DB5 et d'autres encore. Jan Willem se sert de toutes ses voitures. Tous ces modèles sont dans leur jus, parfaitement entretenus dans l'atelier très complet qu'il s'est constitué dans un coin du garage. Et puis, il y a la SC ! Il la connaît sur le bout des doigts. Il la démarre immédiatement. La mécanique n'hésite même pas. Il me propose alors d'en prendre le volant. Au fur et à mesure où les éléments se mettent en température, je suis étonné par la souplesse de la direction. Les vitesses, à froid, passent grâce à un double-débrayage puis, à chaud, de manière très souple et normale. La voiture est saine, ses accélérations sont surprenantes même. On entend siffler les compresseurs, on comprend la personnalité et

le potentiel de la bête. On est au volant d'une véritable voiture de compétition, faite pour s'adapter aux circuits comme aux courses sur route, comme les Mille Miglia.

Son intérieur en cuir noir avec passepoil rouge est en bon état également, simplement patiné, cuivré. Les moquettes ont été changées dans sa vie mais la voiture en elle-même n'a jamais été entièrement démontée. Par démontage, je veux dire, carrosserie séparée du châssis pour une restauration totale. Il s'agit d'une automobile régulièrement utilisée et choyée, la preuve en est, ce stock très important de pièces détachées de 2,9L acquises au fur et à mesure des années par Jan Willem en 43 ans. L'intérieur en cuir noir avec passepoil rouge remplaça le cuir beige à la fin des années 60, lorsque Lord Ridley possédait la voiture. Au milieu des années 80, Jan Willem décide de faire refaire le moteur. Il le confie à Tony Merrick, le plus grand spécialiste des 2,9L à l'époque. Trop usés par le temps et non par une utilisation intensive, les deux culasses et les pistons seront changés. Jan Willem les trouve chez David Black, grand collectionneur d'Alfa. Evidemment, tous les pièces d'origine sont conservées et seront à



Jan Willem Martens

Jan Willem Martens, a former architect, and his wife Linda have a real taste for art and culture. Of course a man of great taste likes history. To understand his philosophy, it is important to enter his garage. You'll discover a totally original Fiat 8V Rapi, a splendid Alfa Romeo 6C 2500 SS cabriolet Pininfarina with its original, weathered paintwork and its patinated red leather interior, an Alfa 6C 1500 SS roadster, a totally original GTA, an Aston Martin DB5 and more. Jan Willem uses all his cars. They are all in their original condition and immaculately maintained, as there is a comprehensive workshop set up in a corner of the garage. And then, there is the SC! Jan Willem knows every inch of this SC. He started it up straight away and the engine ran immediately. It was at that point that he suggested I take the wheel. As the various parts of the engine warmed up, I was amazed by how agile the steering was. When cold, the gear change required a double de-clutch and when warmed up, it was smooth and regular. The car runs well, with surprising acceleration. You can hear the superchargers whistling,

communicating the personality and potential of this beast. You are behind the wheel of a real racing car, built to adapt to circuits or road races, such as the Mille Miglia.

The black leather interior is in good, original condition, shiny and patinated. The mats have been changed at some point during its lifetime but the car itself has never been completely dismantled. By dismantled, I mean separating the chassis from the body for restoration. It is, however, a car that has been regularly used and lovingly looked after. This shows in the large number of spare parts for the SC Jan Willem has accumulated over the past 43 years. The black leather interior was re-done at the end of the 1960s, when Lord Ridley owned the car. Before this the car had a beige suede interior. In the mid-1980s, Jan Willem decided to have the engine rebuilt. He gave the job to Tony Merrick, the best 2.9-litre specialist at that time. Worn over time rather than over use, the two cylinder blocks and pistons were changed. Jan Willem sourced replacements from David Black, the great Alfa collector. Of course, all these

	Chassis	Engine	Frame	Steering box	Suspension brackets	Suspension units	Gearbox diff.	Rear hydraulic shock abs.	Blower & blowerlid
Number	412024	412027	432 015	452022	462023	right 7-37 left 5-37	442023	right 22 left 22	2A front 1P rear
Height digits	10,5	7	6	7	10	3	10	6	
Additional number	1			3 × 30	S & D (left & right)	right B5 left B5 (height 7) n°26 in square (height square 3 mm)	11 × 50 cast in ELEKTRON		frontlid A 2X 8C 115402 21517

- * Scintilla magneto: on brass plate AR 16 degrees
- * Chassis plate height of digits 3.5 mm
- * Engine plate height of digits 3.5 mm
- * Carb no. Front 77 / rear 62
- * Brake fluid reservoir Farina n° 048

la disposition du nouvel acquéreur.

Pendant l'essai, la discussion avec Jan Willem tourne autour de la 2,9L. Il me confie que dans les années 80, il l'utilisait très souvent pour aller travailler ! Et puis, une fois revenu chez lui, il va chercher les marche-pieds en aluminium, d'origine, et les pose à l'emplacement où ils étaient à sa sortie d'usine. Il me regarde et me dit : « Regarde Matthieu, j'ai également conservé ses marche-pieds d'origine. Ils sont très élégants grâce à leur longueur limitée par rapport à ceux des autres 2,9L. J'ai préféré ne pas les mettre sur l'auto car je trouve qu'elle fait plus élancée sans ».

Comme Jan Willem, son père était un grand passionné d'automobiles et de voiliers. Il a possédé nombres de Talbot, Bugatti, Hispano Suiza, Rolls-Royce etc. Il a toujours eu un œil très averti dans ses choix mais toujours eu une préférence pour les modèles jamais restaurés, d'origine. Sa philosophie était de penser qu'une restauration était irréversible et faisait disparaître l'âme d'un objet et les désirs originels de son créateur. Jan Willem aime à dire : « Il est facile d'anéantir une automobile une simple fois ! » Jan Willem a hérité

de cette manière de penser. Pour cette raison, cette Alfa Romeo fut conservée telle qu'il l'avait acquise, la plus originale possible, sans altérer l'esprit de la marque.

Bref, vous l'aurez compris, cette Alfa Romeo 8C 2.9L a été bien traitée, aimée et chérie toute sa vie, en passant entre les mains de quelques propriétaires seulement et qui en ont pris soin. Jan Willem m'a confié n'être que le passeur de témoin de cette œuvre d'art, simple dépositaire, qu'il était temps maintenant pour lui de passer le relais, de transmettre cette automobile qu'il a tant aimée à un autre collectionneur qui, à son tour, lui offrira la suite de son histoire pour qu'elle soit conservée pour les générations futures, comme témoignage de ce qui se faisait de plus beau au xx^e siècle, ce siècle qui a vu se développer une des inventions les plus révolutionnaires de l'humanité: l'Automobile.

Matthieu Lamoure
Directeur Général Artcurial Motorcars

original parts were kept and will be available for the new owner.

During our test drive, the conversation revolved around the 2.9-litre. Jan Willem told me that in the early 1980's he used it as one of his go to cars, sometimes even to drive to work! Back at the farm, Jan Willem went to find the original aluminium running boards and positioned them where they would have been when the car left the factory. He looked at me and said: "You know Matthieu, these original running-boards are quite elegant because they are not full-length, as on other cars, but on the other hand, I still prefer the car without them, as the car looks more 'rakishi' then. It is really up to the next owner either to fit them or not."

Like Jan Willem, his father was a collector of automobiles and sailing boats, who owned not only Alfa Romeo, but also Bugatti, Hispano-Suiza, Talbot, Rolls-Royce etc. He had a discerning eye, and always preferred cars that were unrestored and original. His philosophy was that a restoration was irreversible and caused the object's soul and the original intentions of its creator to disappear. As Jan willem likes

to say: "You can ruin a car only once." JW inherited his father's way of thinking. It is for this reason that his Alfa Romeo has been kept in the condition it was in when he bought it, as original as possible, in order not to alter the marque's spirit.

In short, as you will have understood by now, this Alfa Romeo 8C 2.9-litre has been very well treated, loved and cherished all its life. Having passed through the hands of only a couple of owners who have all taken great care of it. Jan Willem told me he is merely passing on the baton and is a simple custodian for this work of art. He believes it is now time to pass on the car he has loved so much to another collector, who, in his turn, may continue its history. This way, it can be preserved for future generations, a testimony to everything that was great about the 20th century. A century that witnessed the development of one of the most revolutionary inventions of mankind: the Automobile.

Matthieu Lamoure
Managing Director Artcurial Motorcars

1934 CITROËN TRACTION 7C CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 55217
Moteur n° AB 0190
Coque n° FF 0343

120.000 - 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Toute première version de 1934
- Restauration très soignée
- Numéros concordants

- *Very first version from 1934*
- *A very neat restoration*
- *Matching numbers*



La Traction est présentée aux concessionnaires Citroën au mois de mars 1934 et fait son apparition dans les magasins d'exposition dès le mois suivant. La 7A laisse place rapidement à la 7B, puis à la 7C, lancée en octobre 1934 et qui adopte un moteur 1628 cm³ développant 36 ch, tout en remédiant à plusieurs défauts de jeunesse. Selon les archives du Conservatoire Citroën, ce cabriolet 7C a été fabriqué le 7 novembre 1934, ce qui en fait un des tout premiers exemplaires de cabriolet 7C, la

version la plus aboutie pour l'année 34. Acheté en 2012, alors qu'il était immatriculé dans le Var depuis 1980, ce cabriolet présentait l'avantage d'être complet et d'avoir ses numéros de série, de carrosserie et de moteur concordants. Père et fils, conscients du caractère exceptionnel de cet exemplaire, vont alors mener conjointement sa restauration, avec pour objectif une remise en état de qualité, dans le strict respect de la configuration d'origine, grâce aux conseils des historiens du modèle. Absolument tout a été remis en

The Traction Avant was unveiled to Citroën dealers in March 1934 and appeared in showrooms the following month. The 7A soon was replaced by the 7B, and then the 7C, launched in October 1934, adopting a 1628cc engine developing 36bhp, while addressing several early defects and shortcomings. According to the archives of the Citroën Conservatoire, this 7C convertible was manufactured on November 7, 1934, making it one of the very first examples

of the 7C convertible, the most successful version in 1934. Purchased in 2012, while it was registered in the Var since 1980, this convertible had the advantage of being complete and having its serial numbers, bodywork and engine all matching. Father and son, aware of the exceptional nature of this specimen, then jointly carried out its high quality restoration, in strict accordance to the original configuration, thanks to the advice of historians of the model. Absolutely everything



état, la mécanique d'origine a été révisée, la carrosserie entièrement mise à nu et repeinte, la sellerie refaite, et tous les accessoires spécifiques à ce millésime ont été retrouvés. La voiture n'a parcouru que quelques kilomètres depuis cette résurrection. Si cette version est déjà rare en elle-même, le fait qu'elle soit strictement conforme à l'origine et avec des numéros concordants est réellement remarquable. Véritable pièce de collection, ce beau cabriolet saura satisfaire les amateurs les plus exigeants.

was restored, the original mechanicals were overhauled, the body completely stripped and repainted, the upholstery redone, and all the accessories specific to this vintage year were found and used. The car has only covered a few kilometers since this resurrection. This rare version is matching numbers and strictly consistent with the original features. A true collector's item, this beautiful cabriolet will satisfy the most demanding of enthusiasts.



1947 ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT BERLINETTA TOURING

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 915462
Moteur n°926291

275.000 - 325.000 €

- Modèle prestigieux
- État d'origine rare et intéressant
- Moteur et boîte de vitesses d'origine
- Eligible aux Mille Miglia

- *Prestigious model*
- *Interesting and rare original condition*
- *Original engine and gearbox*
- *Eligible for the Mille Miglia*



Alfa Romeo, c'est d'abord un moteur, et l'origine de celui de la 6C 2500 remonte à celui de la 6C 1500, né en 1927. Avec ses deux arbres à cames en tête, ce six cylindres contribue à établir

la réputation de la marque et, parallèlement à sa carrière en course, il équipe des voitures de tourisme. Il passe à 1750, puis 2300 cm³ en 1934, équipant à partir de 1936 les 6C 2300 B à>>>

Alfa Romeo was all about the engine, and the 6C 2500 engine evolved from that of the 6C 1500, first seen in 1927. This six-cylinder twin overhead cam engine helped to establish

the marque's reputation, and in addition to its competition career, it was also used in the touring cars. The engine increased to 1,750 cc, then 2,300 cc in 1934, and from 1936 was fitted>>>





>>> suspension indépendante sur les quatre roues, formule encore rare à cette époque et qui témoigne de la recherche d'Alfa Romeo de qualités routières et de confort. En 1939, la cylindrée atteint 2,5 litres, donnant à ce modèle le surcroît de puissance et de souplesse qui lui manquait encore. D'un prix très élevé, la 6C 2500 se distingue par une finition luxueuse et sa diffusion se cantonne à une clientèle opulente sachant apprécier les voitures de sport sortant de l'ordinaire.

Les carrosseries accompagnent le mouvement et l'on passe progressivement de caisses assez rigides, au début des années 1930, à des formes beaucoup plus profilées. Les carrossiers s'essayent sur ces châssis sportifs, donnant naissance à de très belles réalisations en berlinette ou cabriolet, l'un des plus prolifiques dans ce domaine étant Felice Bianchi Anderloni, fondateur des ateliers Touring.

Au lendemain du conflit, pour répondre à la demande immédiate, les constructeurs adaptent les recettes des années 1930. Chez Alfa Romeo, la 6C 2500 reprend du service et, jusqu'en 1953, la production de ce modèle exclusif et cher reste confidentielle : sur les 14 années d'existence, on compte 2 594 exemplaires de 6C 2500, toutes versions confondues. Elle est la dernière Alfa Romeo grand style. La marque étudie alors un modèle plus abordable, de plus grande diffusion : ce sera la 1900, lancée en 1951.

La 6C 2500 que nous présentons a la particularité de n'avoir jamais été restaurée complètement. Sur le plan cosmétique, elle n'a fait l'objet il y a de nombreuses années que d'une peinture et l'aspect d'origine qui en résulte lui donne beaucoup de charme. Sur le plan mécanique, elle est encore équipée de son moteur et de sa boîte de vitesses d'origine. Elle a toujours été maintenue dans un bon état général et son fonctionnement aujourd'hui est très satisfaisant.

Cette Alfa Romeo 6C 2500 Sport a appartenu à trois collectionneurs italiens connus, dont un M. O. Zari qui a fait établir en 1983 un certificat par l'ASI. Elle a ensuite fait partie de l'importante collection Alfa Romeo d'Ugo Isgro, dans la région de Trévise, avant de rejoindre une collection allemande basée à Landshut, près de Munich. En 2008, elle a participé à la rétrospective historique des Mille Miglia.

Elle est aujourd'hui accompagnée d'un « Fahrzeugpass » de la fédération allemande « Deuvel », et d'une carte d'identité FIVA délivrée le 13 décembre 2007.

Modèle prestigieux, carrosserie élégante et mécanique racée s'ajoutent à un bel état d'origine pour faire de cette automobile une pièce enviable, éligible à toute une série d'événements historiques réputés, dont les Mille Miglia.

>>> in the 6C 2300 B, a model featuring all-round independent suspension. This was still rare at the time, and reflected the research carried out by Alfa Romeo into the qualities of handling and comfort. By 1939 the engine had grown to 2.5-litres, giving the model the extra power and versatility that had been lacking. The very expensive 6C 2500 stood out for its luxurious finish, and attracted a wealthy clientele that appreciated special sports cars. The coachwork evolved alongside the engineering, starting with the fairly rigid bodies of the early 1930s, and developing into much more streamlined forms. Different coachbuilders tried their hand at these sporting chassis, leading to some very beautiful berlinetta and cabriolet versions. One of the most prolific was Felice Bianchi Anderloni, founder of the Touring workshop.

Following the war, constructors adapted the 1930s designs to deal with the immediate demand. At Alfa Romeo, the 6C 2500 resumed service and the production of this exclusive and expensive model continued on a very limited scale until 1953. Over a 14 year period, 2 594 examples of the 6C 2500 were built, all versions together. It was the last 'grand style' Alfa Romeo, as the marque then looked to produce a more affordable model in greater numbers. This would be the 1900, launched in 1951.

The 6C 2500 on offer has the special feature of having never been fully restored. Cosmetically, it was repainted many years ago, and consequentially has a charmingly original appearance today. What's more, the car retains its original engine and gearbox. The car has been always well looked-after and is today in good mechanical order.

This Alfa Romeo 6C 2500 Sport has belonged to three well-known Italian collectors, including a certain Mr O.Zari who organised an ASI certificate to be issued in 1983. The car then joined the important Alfa Romeo collection belonging to Ugo Isgro, in the Trévise region, before becoming part of a German collection based in Landshut, near Munich. In 2008, it took part in the Mille Miglia historic retrospective.

The car today comes with a "Fahrzeugpass" from the German federation "Deuvel", and a FIVA identity card issued on 13 December 2007.

This is a prestigious model, with elegant coachwork and a racy engine. Being in such lovely original condition, it is an enviable proposition that will be eligible for all the best historic events, including the Mille Miglia.



1908 MERCEDES-SIMPLEX 35/45HP RECREATION

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 7040/6635

90.000 - 120.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Allure extraordinaire
- Réalisation sans considération de coûts
- Véritable oeuvre d'art

- *Fantastic looks*
- *Cost a fortune to build*
- *A work of art*



La Mercedes-Simplex 40HP fut dévoilée pour la première fois au public en 1902 à Nice.

A partir de 1905 les modèles de la Simplex dénommés Type 35HP et 45HP apparaissent dans les brochures de la marque. Avec ces voitures Mercedes posa les fondations d'un nouveau type de véhicule à moteur: large carrosserie et centre de gravité bas associé à un moteur puissant. Ces caractéristiques confèrent le statut de favorite à la Simplex auprès de la royauté et de la noblesse. Mercedes resta fidèle à ce type de voitures avec la 540K, 770K, 300 Adenauer et plus tard la 600.

La voiture possède une expertise Mercedes-Benz Classic qui identifie la plaque constructeur comme celle d'un type 45HP, cependant les numéros de châssis et de moteur correspondent à ceux d'un type

35HP. De plus, des tests effectués par Mercedes ont dévoilé que le métal utilisé pour cette voiture ne correspond pas à celui utilisé par Mercedes à l'époque, et donc qu'il ne s'agit pas d'une Mercedes.

Néanmoins, il s'agit d'une superbe recreation de Mercedes-Simplex qui n'est pas sans rappeler celle qui avait remporté le Grand Prix de Dieppe en 1908. Il semblerait que la voiture ait été assemblée en Argentine en utilisant plusieurs parties de voitures d'époque pour ressembler à une vraie Simplex. Avec son allure de voiture de course et son aspect patiné, elle semble tout droit sortie d'une course menée à fond de train sur les chemins du début du siècle.

The Mercedes-Simplex 40PS was first unveiled in Nice in 1902. By 1905 the Simplex models were called Type 35PS and 45PS in the sales brochures. With these cars Mercedes laid the foundation of a new type of motor vehicle: with large wide bodies and a low centre of gravity, together with powerful engines. This marked the beginning of a new class of cars unlike anything else seen at the time. These features established the status of the Simplex cars as favourites amongst royalty and the aristocracy. Mercedes remained faithful to this type of car with the 540K, 770K, 300 Adenauer and later the 600.

The car is offered with a Mercedes-Benz Classic expertise that identifies the plate as belonging to a type 45PS, however

the chassis and engine numbers correspond to a type 35PS. Metal tests carried out by Mercedes also reveal that the steel used in this car does not conform to the steel used by Mercedes at the time, therefore this is no Mercedes.

However, it is a most beautiful and extremely costly recreation of a Mercedes-Simplex, which looks like the one that won the Dieppe Grand Prix in 1908. We are led to believe the car was assembled in Argentina using various old car parts to look like a real Simplex. With its great look and nice patina, it seems to have come straight out of a race conducted at full speed on the roads of the beginning of the century.

1944 VOLKSWAGEN 166 « SCHWIMMWAGEN »

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 7-013475 (S-4760)
Moteur n° 7-043311

90.000 - 120.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Engin amphibie original
- Prêt à naviguer
- Rare pièce de collection

- *Original amphibious vehicle*
- *Ready to sail*
- *Rare collector's item*



Développé par Ferdinand Porsche, invité à contribuer à l'effort de guerre pour l'armée allemande, le Schwimmwagen était un véhicule très polyvalent dont la qualité principale était qu'il était amphibie. La conception de ses trains roulants permettait de choisir, en fonction du terrain, entre 2 ou 4-roues motrices. Souvent soumis à rude épreuve, ces engins originaux ne comptent que peu de survivants et sont devenus de véritables pièces de collection, ludiques et recherchées.

L'exemplaire présenté est sorti d'usine le 27 mai 1944, ainsi que le confirme sa fiche Volkswagen. Ayant survécu au conflit mondial, il fut immatriculé en 1951 à Vienne, avec le numéro de série S-4760, ainsi que

le confirme le titre de circulation de l'époque. Il sera ensuite revendu en 1958, et c'est en 1990 que son actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Cet amphibie a été restauré au cours des années 90, sa carrosserie est d'origine, et sous la peinture actuelle se trouve en grande partie la peinture d'origine. Afin de conserver les jantes d'origine, des pneumatiques aux dimensions d'époque ont été re-fabriqués spécialement. En parfait état de fonctionnement, il est en mesure de rouler et naviguer sans encombre, ainsi que nous l'a confirmé son propriétaire. Cet engin ingénieux est bien conservé, avec ses nombreux accessoires et constitue donc une opportunité rare.

Developed by Ferdinand Porsche, invited to contribute to the German army's war effort, the Schwimmwagen was a highly versatile vehicle with the main quality of being amphibious. The drive axles design enabled the driver to choose between 2 and 4-wheels drive, depending on the surface. These fun and sought-after machines were often subject to huge strain and not a lot of them survived, becoming real collector's items. As stated on its Volkswagen certificate, this particular example came out of the factory on 27 May 1944. It was registered in 1951 in Vienna with the serial number S-4760 after having survived the second

world war, as certified in its original registration documents. It was then sold in 1958, and its current owner purchased it in 1990. This amphibious vehicle was restored in the 1990s, the bodywork is in original condition and a majority of the original paint is underneath the current paint. In order to preserve the original rims, tyres with original dimensions have been specially rebuilt. This vehicle is in perfect working condition and, as stated by its proprietor, can be driven or sailed seamlessly. Filled with its many accessories, this ingenious machine is well preserved and is undoubtedly a rare opportunity.

1936 MERCEDES-BENZ 500 K CABRIOLET B

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 130901
Carrosserie n° 120526

600.000 - 800.000 €

- État de préservation exceptionnel
- Moteur 540 K d'origine
- Modèle rare, exclusif et prestigieux

- *Exceptionally well-preserved condition*
- *Original 540 K engine*
- *Rare model, exclusive and prestigious*



En 1936, le citoyen britannique M. Palethorpe est un grand nom de l'industrie alimentaire. Pour que son automobile corresponde à son statut, il se tourne vers Mercedes-

Benz et choisi une 500 K, une des voitures les plus prestigieuses et les plus rapides de son époque, grâce à son huit-cylindres à compresseur. C'est cette même voiture que>>>

In 1936, the British gentleman Mr Palethorpe was a big name in the food industry. Requiring a motor car in keeping with his status, he looked to Mercedes-Benz

and selected a 500 K, one of the fastest and most prestigious cars of its day, thanks to the supercharged eight-cylinder engine. It is this very car that>>>





>>> nous proposons aujourd'hui. Avec 224381 comme numéro de commande, elle est livrée à Londres le 2 novembre 1936. M. Palethorpe et son entourage peuvent pleinement profiter du confort de ce splendide cabriolet, mais des jours difficiles attendent l'Europe et la guerre éclate... L'industrie alimentaire s'en ressent, avec ses pénuries et ses restrictions et, en y ajoutant le développement des supermarchés, les activités de M. Palethorpe se dégradent et il doit vendre son entreprise à la fin des années 1960.

Mais il n'a pas attendu pour se séparer de la belle Mercedes et, en 1959, elle a été achetée par James Robert Mugmes qui ne va la garder qu'à peine un an avant de la revendre à Donald Healey. Le nom est connu, puisqu'il s'agit du constructeur automobile qui s'est notamment associé à Austin pour créer la célèbre Austin-Healey. Il se sépare lui aussi assez rapidement de la Mercedes, au profit de Terence O'Neill, du Surrey, qui la garde plus de huit ans puis la cède en 1969 à Baptya Co Ltd, à Barwick, au sud-ouest de l'Angleterre. A partir de 1971, la Mercedes se trouve en possession d'un M. Logan Kennedy qui la vend en 1984 à M. Rolf Wagner. Ce dernier la ramène alors en Allemagne, tout en conservant son immatriculation anglaise et la voiture, toujours en strict état d'origine, est depuis restée dans la famille.

Cette 500 K a bénéficié entre 2016 et 2018 d'une restauration mécanique complète chez Reifem-Wagner, spécialiste des Mercedes à compresseur basé à Landshut. La

remise en état a été réalisée avec le souci de respecter l'intégrité de la voiture et ses éléments d'origine. Ainsi, le moteur et la boîte de vitesses ont été entièrement refaits, mais la carrosserie (qui avait été repeinte dans les années 1960) a conservé son exceptionnel état d'origine. L'habitacle est resté dans un état de conservation rare, avec sa sellerie en cuir rouge magnifiquement préservée et des boiseries encore superbes. Même la capote en toile, doublée, est celle de 1936, ce qui est rarissime.

En plus de son état exceptionnel, cette 500 K fait partie des dernières produites et elle est équipée depuis sa sortie d'usine d'un moteur de 540 K, de 5,4 litres, au lieu de 5 litres, comme le précise sa fiche de fabrication. Elle bénéficie de la carrosserie « Cabriolet B » offrant quatre places spacieuses.

Rappelons que la 500 K est un évolution de la 380, première version d'une famille de Mercedes haut de gamme qui culminera avec la 540 K. Présentée en 1933, la 380 bénéficie des travaux de Hans Nibel, qui a conçu les redoutables modèles de compétition, et elle présente une suspension très évoluée à quatre roues indépendantes, à une époque où les essieux rigides sont la règle. Cela lui apporte un comportement routier extrêmement sûr et confortable, salué par la presse d'époque. La finition de la voiture est évidemment à la hauteur de son standing, avec une luxueuse présentation.

Elle reçoit en outre un splendide huit-cylindres en ligne à soupapes en tête dont Mercedes lance en

>>> we are presenting today. Order number 224381 was delivered to London on 2 November 1936. Mr Palethorpe and his entourage profited from the comfortable drive of this splendid cabriolet for a while, but there were difficult days ahead for Europe and war broke out... The food industry struggled with shortages and restrictions. After the war, the rise of the supermarket added to Mr Palethorpe's problems and he was forced to sell his business at the end of the 1960s.

He didn't leave it that long to part with his beautiful Mercedes, however, and in 1959, it was acquired by James Robert Mugmes, who kept it for a little year. Mugmes then sold the car to Donald Healey, the automobile constructor known for his association with Austin that led to the famous Austin-Healey. He owned the Mercedes for a short period, before selling it to Terence O'Neill from Surrey, who kept it for over eight years. In 1969, O'Neill sold the car to Baptya Co Ltd in Barwick, in the south west of England. The next owner, from 1971, was Mr Logan Kennedy, followed by Mr Rolf Wagner in 1984. Wagner took the car to Germany, but retained its British registration. The Mercedes has remained in the family ever since, conserved in very original condition.

Between 2016 and 2018, this 500 K has benefitted from a full mechanical restoration carried out by Reifem-Wagner, the specialist for supercharged

Mercedes, based in Landshut. This restoration was undertaken with the aim of respecting the integrity of the car and preserving its originality. The engine and gearbox were completely rebuilt, but the exceptionally original condition of the bodywork, repainted in the 1960s, has been conserved. The passenger compartment remains in rare condition, with magnificently preserved red leather upholstery and superb wood trim. Even the lined fabric hood dates back to 1936, which is extremely rare. In addition to its outstanding condition, this 500 K was one of the last to be built, equipped from new with a 5.4-litre 540 K engine, rather than the 5-litre version specified on the build sheet. It benefits from a spacious four-seater "Cabriolet B" body.

It is worth noting that the 500 K was an evolution of the 380, the first in a line of high-end models culminating with the 540 K. First presented in 1933, the 380 benefitted from the engineering input of Hans Nibel, who was responsible for the marque's formidable competition models. At a time when rigid axles were the norm, this car featured sophisticated all-round suspension. This ensured the car handled beautifully and provided a high level of comfort, qualities applauded by the press at the time. The highly luxurious car had a level of finish in keeping with its status.

It was equipped with a splendid eight-cylinder engine with in-



1934 une version plus étoffée, la 500 K, dont le moteur présente la particularité d'un compresseur débrayable qui s'enclenche lorsque la pédale d'accélérateur est appuyée à fond. Ainsi, la puissance augmente en fonction des besoins du conducteur. Sur le moteur 540 K, elle est de 115 ch en conduite normale et de 180 ch à 3,400 tr/mn avec le compresseur. Ces chiffres lui permettent de faire partie des plus rapides de son époque, avec une vitesse de pointe qui avoisine 170 km/h. C'est une voiture très

exclusive car, de 1934 à 1936, elle n'a été produite qu'à 354 exemplaires.

Aujourd'hui, la Mercedes 500 K que nous présentons affiche trois qualités rares : un moteur de 540 K d'origine, d'une part, d'autre part un état de préservation exceptionnel, et enfin un historique limpide. Ces avantages s'ajoutent aux caractéristiques et à la rareté du modèle, un des plus prestigieux des années 1930.

line overhead valves. Mercedes launched a larger version in 1934, the 500 K, which featured the added feature of a supercharger that engaged when the accelerator pedal was depressed fully.

The power could therefore be increased by the driver as required. This gave the 540 K engine power that ranged from 115 bhp under normal driving conditions to a supercharged 180 bhp at 3,400 rpm. With this performance, it became one of the fastest cars of its day, with a

top speed around 170 km/h. The 500 K was a highly exclusive automobile, with just 354 examples built between 1934 and 1936.

Today, the Mercedes 500 K on offer has three rare features: an original 540 K engine, in exceptionally well-preserved condition and with full transparent history. This is above and beyond the qualities and rarity of one of the most prestigious models of the 1930s.

1926 HISPANO SUIZA H6B DOUBLE-PHAËTON PAR MILLION-GUIET

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 11647
Moteur n° 301660

450.000 - 550.000 €

• Remise en état exemplaire

• Meilleure voiture de son époque, qualités exceptionnelles

• Élégante carrosserie

• *Exemplary refurbishment*

• *Best car of its time, exceptional qualities*

• *Elegant bodywork*



Commandée neuve par M. Manuel Coutinho, demeurant à Sao Paulo (Brésil), cette voiture est livrée en châssis directement au carrossier Million-Guiet, pour

la pose d'une carrosserie Double Phaëton. Les travaux incluent l'installation de l'équipement comme des phares Blériot, un projecteur Grebel orientable, un >>>

Ordered new by Mr. Manuel Coutinho, residing in Sao Paulo (Brazil), the car's chassis was delivered directly to the Million-Guiet coachbuilder, for the

installation of a Double Phaëton bodywork. The work included Blériot headlights, a swivelling Grebel projector, a rear windshield from A. Dupré & C. Perrin >>>





>>>pare-brise arrière provenant de chez A. Dupré & C. Perrin (Paris), ainsi que la sellerie et les luxueux aménagements intérieurs. Une plaque de Saint-Christophe, au nom du propriétaire et signée du sculpteur F. Bazin, apportent la dernière touche au tableau de bord. Ainsi terminée, la belle Hispano rejoint en 1927 son heureux acheteur, par l'intermédiaire de Grau & Co, agent Hispano Suiza de Rio de Janeiro.

Elle reste dans la même famille jusqu'aux années 1970, où elle est achetée par Ronald de Andrade et acheminée à New York, lieu de résidence du nouveau propriétaire. Elle est alors réputée en bon état d'origine et fonctionnant bien, si bien que M. de Andrade se contente de la faire repeindre en bleu-turquoise avec ailes noires.

Au bout de quelques années, elle est vendue au collectionneur Tom Lester qui modifie la teinte de carrosserie pour un marron, tout en prenant part à de nombreux événements historiques. Il la cède ensuite au Dr Stanley Cope, qui l'utilise également à l'occasion de rallyes et concours avant de s'en séparer en 1994 au profit de Dick Vento.

Ce dernier se lance à partir de 2002 dans une restauration complète, dont toute la partie mécanique confiée à Phil Reilly & Co. Après remise en état du moteur et de la transmission, un essai au banc permet de mesurer une puissance de 143 ch et un couple de 4,5 m.kg à 1 900 tr/mn, avec une pression d'huile à 2,6 bar. Pour le châssis et la carrosserie, la voiture est remise à Henningsen Machine Shop, Salinas, en Californie, qui réussit à facturer quelque 5 800 heures de travail. Pourtant, malgré des dépenses importantes totalisant près de 500 000 \$, la voiture n'est toujours pas terminée en 2012 !

En janvier 2015, l'actuel propriétaire en fait l'acquisition dans un état partiellement démonté. Il précise qu'elle était heureusement pratiquement complète, mais qu'il a souhaité s'assurer de la qualité des travaux entrepris. La mécanique ayant été correctement restaurée, il se concentre sur le châssis et la carrosserie, démontant l'ensemble pour le vérifier et effectuer les travaux nécessaires, tels que : réfection des freins aux spécifications correctes, restauration des jantes à la bonne dimension,

>>>(Paris), as well as the upholstery and luxurious interior fittings. A plaque featuring Saint-Christophe, patron saint of travelers, in the name of the owner and made by the sculptor F. Bazin, bring the final touch to the dashboard. Completed in 1927, the beautiful Hispano finally reached its fortunate buyer, through Grau & Co, Hispano Suiza's agent in Rio de Janeiro.

It remained in the same family until the 1970s, when it was bought by Ronald de Andrade and shipped to New York where he lived. It was in good original condition and working well, so Mr. de Andrade simply had it repainted in turquoise blue with black wings.

After a few years, it was sold to the collector Tom Lester who changed the body colour for a brown one, while taking part in many historical events. He then sold it to Dr Stanley Cope, who also used it in rallies and competitions before selling it in 1994 to Dick Vento.

In 2002, the latter began to undertake a complete restoration, including all the mechanical work entrusted to Phil Reilly & Co.

After overhauling the engine and transmission, a bench test measured 143 hp and 4.5 kg-m of torque at 1900 rpm, with an oil pressure of 2.6 bar. For the chassis and bodywork, the car was handed over to Henningsen Machine Shop, Salinas, California, which managed to bill some 5,800 hours of work. Yet, despite significant expenses totalling nearly \$500,000, the car was still not finished in 2012!

In January 2015, the current owner acquired it in a partially dismantled state. Fortunately, it was almost complete, but he wanted to ensure the quality of the work undertaken. After the mechanics had been properly restored, he focused on the chassis and bodywork, dismantling the assembly to check it and carry out the necessary work, such as repairing the brakes to the correct specifications, restoring the rims to the correct size, repairing the wiring harness, remanufacturing the hood, headlights, running boards and accessories, installing a new soft top and barrel cover, as well as other finishing details listed in the work sheets. The



réfection du faisceau électrique, refabrication du capot, des phares, des marchepieds et des accessoires, pose d'une capote et d'un couvre-tonneau neufs, ainsi que d'autres détails de finition dont la liste figure dans les fiches de travaux. L'ensemble est réalisé à l'atelier de Paul Jaye Eng, à Towcester, en Angleterre.

Une fois terminée, cette splendide Hispano Suiza est exposée en 2017 sur le stand du club Hispano Suiza, au Salon Époqu'Auto de Lyon. Elle se trouve aujourd'hui dans un état véritablement exceptionnel et l'essai que nous avons eu le plaisir de réaliser nous a donné pleine satisfaction, en plus de l'émotion de rouler dans une des plus prestigieuses marques de l'Age d'Or.

Rappelons que, à son époque, l'Hispano H6B était considérée comme la meilleure voiture de tourisme du monde, grâce à une conception signée d'un ingénieur remarquable, Marc Birkigt. D'un modernisme étonnant, elle combinait des solutions aéronautiques et automobiles. Son six-cylindres 6,5L comportait un arbre à cames en tête et la voiture était équipée de freins sur les quatre

roues, commandés par un servo tellement efficace que Rolls-Royce en a par la suite acquis la licence. Légère pour son gabarit et rapide pour son époque, elle a séduit stars et célébrités. L'écrivain Pierre Frondaie a parachevé sa réputation avec son roman L'Homme à l'Hispano où la belle et riche lady Oswill s'éprend de l'élégant Georges Dewalter, dans une intrigue aussi romanesque que dramatique... Le titre séduira deux metteurs en scène : Julien Duvivier en 1926 et Jean Epstein en 1932, renforçant l'aura de cette remarquable automobile.

Ainsi, la voiture que nous proposons constitue l'occasion d'acquérir un des modèles les plus emblématiques des années 1920, les fameuses « années folles ». Avec son histoire intéressante, sa remise en état exemplaire et son élégante carrosserie, cette Hispano Suiza H6B ouvrira à son heureux acheteur les portes des événements les plus prestigieux, tout en étant capable de l'emmener sur les plus belles routes, au rythme puissant et souple de son six-cylindres 32 CV.

whole project was carried out at Paul Jaye Eng's workshop in Towcester, England.

Once completed, this splendid Hispano Suiza was shown in 2017 at the Hispano Suiza Club stand at the Salon Époqu'Auto in Lyon. It is now in a truly exceptional condition and our test drive gave full satisfaction, in addition to the emotion of driving in one of the most prestigious brands of the Golden Age.

It should be remembered that, at the time, the Hispano H6B was considered the best passenger car in the world, thanks to a design by a remarkable engineer, Marc Birkigt. Amazingly modern, it combined aeronautical and automotive solutions. Its 6.5-litre six-cylinder engine had a overhead camshaft and the car was equipped with brakes on all four wheels, controlled by a servo so efficient that Rolls-Royce later acquired the license. Lightweight for its size and fast for its time, it has seduced stars and celebrities. The writer Pierre Frondaie has completed its reputation with his novel "L'Homme à l'Hispano", in which the rich and beautiful

Lady Oswill falls in love with the elegant Georges Dewalter, in a plot as romantic as it is dramatic... The title attracted two film directors: Julien Duvivier in 1926 and Jean Epstein in 1932, reinforcing the aura of this remarkable automobile.

Thus, the car we offer is an opportunity to acquire one of the most emblematic models of the 1920s, the famous "Roaring Twenties". With its interesting history, exemplary refurbishment and elegant bodywork, this Hispano Suiza H6B will open the doors of the most prestigious events to its lucky buyer, while being able to take it on the most beautiful roads, at the powerful and smooth pace of its 32 HP six-cylinder.

1929 BUGATTI TYPE 44 ROADSTER PAR FRUGIER

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 441125
Moteur n° 878/ 441125
Boîte de vitesse n° 878
Pont n° 878 (12 x 50)

320.000 - 420.000 €

• "Matching numbers", mécanique
et carrosserie d'origine

• Carrosserie unique et
attrayante

• Superbe état de présentation

• *"Matching numbers", original
engine and bodywork*

• *Unique, attractive bodywork*

• *Superb condition*



La particularité de cette voiture est d'être équipée de toutes ses pièces d'origine, ce qui n'est pas si fréquent pour une Bugatti ! Selon les archives de l'usine, elle a été

commandée au début de 1929 par Léon Boucher, agent Bugatti de Limoges. Localement, Léon Boucher est alors une personnalité automobile connue car il a >>>

This car is distinguished by the fact that it is still equipped with all its original parts, which is not a common occurrence for a Bugatti! According to the factory

archives, it was ordered at the start of 1929 by Léon Boucher, the Bugatti agent in Limoges. Boucher was well known in motoring circles in the area as he took >>>





» participé à partir de 1928 (et continue à le faire jusqu'en 1931) à plusieurs courses de côte avec ses Bugatti Type 35 et Type 43. Dotée d'une « carrosserie temporaire à deux places » composée d'un capot, de deux sièges en bois et de roues de secours, la voiture est acheminée de Molsheim à Limoges où elle arrive le 14 septembre. Léon Boucher la livre à son premier propriétaire, René Berthomier, qui souhaite l'équiper d'une carrosserie roadster. Architecte, il habite 4 rue de Maupas et cette Type 44 serait la seule Bugatti qu'il ait possédée.

Pour réaliser la carrosserie, il se tourne vers un atelier de la ville, celui de René Frugier. Les travaux durent environ six mois à l'issue desquels la voiture est parée d'une belle carrosserie deux places découvrables, d'une sobre sportivité et dotée à l'arrière d'un « spider » où peut prendre place une troisième personne. Le 3 mars 1930, René Frugier effectue la demande d'immatriculation en joignant le PV d'usine datant du 2 septembre 1929 et signé E. Pracht, responsable administratif à Molsheim. Sous le numéro « 5401-ZL », celle qui est qualifiée de « Torpédo 2 places sport 2 spider arrière » peut rejoindre le garage de René Berthomier.

Fier de son acquisition, celui-ci la présente avec son épouse à l'occasion du concours d'élégance

organisé pour le Rallye Paris-Vichy, en juin 1930. Inscrite dans la catégorie « voitures ouvertes de plus de 10 CV », la Bugatti 44 remporte le premier prix. A la suite de cet exploit, elle apparaît dans les pages de la revue L'Équipement automobile de juillet 1930.

M. Berthomier conserve la voiture jusqu'en avril 1935, date à laquelle elle est vendue à Paris et reçoit l'immatriculation 9527 RJ6. A partir de là, la trace se perd et les archives des immatriculations, en grande partie détruites de 1900 à 1950 (année du changement du système de numérotation), restent muettes. La voiture réapparaît le 18 mai 1955 où elle est immatriculée sous le numéro 5082 DX 75 au nom d'Émile Gautier, ingénieur habitant 49 rue de Rome, à Paris.

Vers 1960, la jolie Bugatti 44 rallie le nouvel établissement d'Henri Novo à Marolles-en-Hurepoix. Son fils Jean se souvient de cette voiture, qui n'avait pas roulé depuis de nombreuses années, ce qui peut laisser supposer qu'Émile Gautier en était propriétaire déjà avant 1955. En 1970, elle est achetée par M. Seydoux, dont l'importante collection comporte alors plus de 20 Bugatti. Il garde la voiture pendant une quinzaine d'années avant de la vendre, par l'intermédiaire d'Edgar Bensoussan, à un célèbre collectionneur, John

» *part in several hillclimbs with his Type 35 and Type 43 Bugattis from 1928 onwards (and continued to do so until 1931). Fitted with "temporary two-seat bodywork" comprising a bonnet, two wooden seats and spare wheels, the car was dispatched from Molsheim to Limoges, where it arrived on 14 September. Boucher delivered it to its first owner, René Berthomier, who wished to have a roadster body fitted to it. An architect, he lived at 4, rue de Maupas; this Type 44 is believed to be the only Bugatti he owned.*

To produce the bodywork, he turned to a workshop in the city run by René Frugier. The work took about six months, at the end of which the car was graced with attractive two-seat convertible bodywork featuring understated sporting looks and a "dickey seat" at the back with room for a third passenger. On 3 March 1930, Frugier submitted the application to register the car, including the factory report dated 2 September 1929 and signed by E. Pracht, the administrative manager at Molsheim. With the registration number "5401-ZL" and designated as a "2-seat sport torpedo with a rear dickey seat", the Bugatti could now take its place in Berthomier's garage. Together with his wife, the

proud owner presented his new car at the concours d'élégance organised on the occasion of the Rallye Paris-Vichy in June 1930. Entered in the class for "open cars of 10CV and above", the Bugatti 44 was awarded first prize. Following this achievement, it appeared in the July 1930 issue of the magazine L'Équipement automobile.

Berthomier kept the car until April 1935, when it was sold in Paris and assigned the registration 9527 RJ6. After this, any trace of the car was lost and the vehicle registration archives – for the most part destroyed for the period 1900-1950 (the year in which the system was changed) – offer no clues. The car reappeared on 18 May 1955, when it was registered 5082 DX 75 to Emile Gautier, an engineer living at 49, rue de Rome in Paris.

Around 1960, the pretty Bugatti made its way to Henri Novo's new garage at Marolles-en-Hurepoix. His son Jean recalls the car, which had not been driven for several years, suggesting that Gautier may have owned it before 1955. In 1970, it was purchased by Monsieur Seydoux, who had a large collection including more than 20 Bugattis at the time. He kept the car for some 15 years before selling it through Edgar

Mozart, domicilié à Palo Alto, près de San Francisco. Le 26 janvier 1989, elle est immatriculée aux États-Unis sous le numéro 1 QDP 772. L'année suivante, elle est proposée aux enchères à Chicago et, début 1991, l'actuel propriétaire en fait l'acquisition. Cette Bugatti 44 est donc entre ses mains depuis plus de 27 ans ! Après son achat, il procède à une restauration mécanique complète, dont témoigne un ensemble de photos. La capote est remise en état, et la sellerie en similicuir est refaite en cuir véritable.

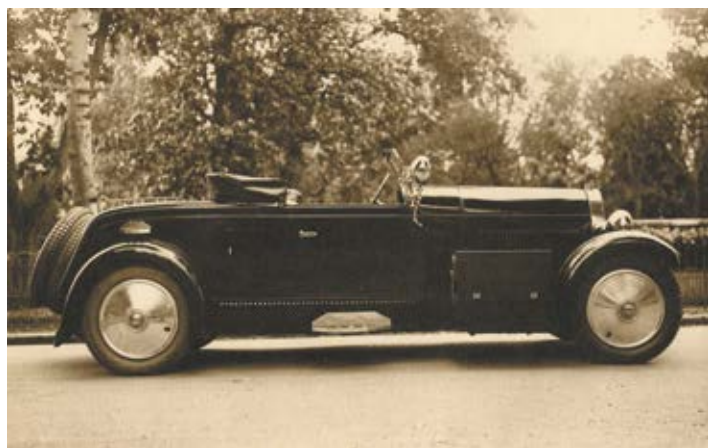
Curieusement, il arrive que le nom de Kellner soit associé à cette voiture. Il arrivait à Bugatti de confier à ce carrossier des voitures à réparer ou réviser, et c'est peut-être ce qui est arrivé à celle-ci.

Aujourd'hui, cette voiture est en excellent état et surtout elle comporte toute sa mécanique, sa carrosserie et ses accessoires d'origine. Une photo lors du concours d'élégance de Vichy 1930 et une autre qui la montre sortant de l'atelier Frugier, à Limoges, permettent de constater qu'elle est aujourd'hui tout à fait identique à ce qu'elle était alors. Le propriétaire confirme qu'elle fonctionne parfaitement et démarre par tous les temps, en particulier grâce à son carburateur Schebler d'époque. En résumé, cette voiture à la carrosserie unique allie le prestige du nom à une indiscutable authenticité. De plus, dans cette version huit-cylindres 3 litres, elle affiche la puissance, la souplesse et les performances des meilleures voitures de cette époque.

Bensoussan to John Mozart, the famous collector from Palo Alto, near San Francisco. On 26 January 1989, it was registered in the United States with the number 1 QDP 772. The following year, it was offered at auction in Chicago and then, at the start of 1991, acquired by its current owner. This Bugatti 44 has therefore been in his ownership for more than 27 years! After purchasing the car, he had a comprehensive mechanical restoration carried out, as can be seen from a collection of photographs. The hood was restored and the leatherette upholstery refurbished using real leather.

Curiously, the name of Kellner is sometimes linked to this car. It was known for Bugatti to entrust some cars to this coachbuilder for repairs or service work, and this may be what happened in this case.

Today, the car is in excellent condition; in particular, it is complete with its bodywork and all its mechanical components and original accessories. A photo taken at the concours d'élégance in Vichy in 1930 and another showing it leaving Frugier's workshops in Limoges demonstrate that it remains identical in every way to its appearance at the time. Its owner confirms that it operates perfectly and starts in all weathers, thanks notably to its period Schebler carburettor. In short, this car with its unique bodywork combines a prestigious name and unquestionable authenticity. In this 8-cylinder 3-litre version, moreover, it exhibits the power, flexibility and performance of the best cars of its time.



Au concours de Vichy, 1930 © DR

1932 BUGATTI TYPE 49 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 49469
Moteur n° 397

400.000 - 600.000 €

- Superbe état d'origine
- Élegante carrosserie d'origine
- Chaîne de propriétaires passionnés et connus
- Moteur Type 49

- *Superb original condition*
- *Elegant original body*
- *Succession of well-known, enthusiastic owners*
- *Type 49 engine*



Sortie d'usine en décembre 1931 avec le moteur n°341, cette voiture a été commandée pour la somme de 44 150,30 francs (plus un supplément de 1 000 francs pour les « Roues Bugatti » en alliage)

par Bariquand & Marre, entreprise basée 127 rue Oberkampf, dans le 11^e arrondissement de Paris. Parmi ses activités, elle fabriquait les carburateurs Smith-Bariquand qui équipaient, notamment, les >>>

This car, which left the factory in December 1931 with engine number 341, was ordered for 44,150.30 francs (plus an additional 1000 francs for the Bugatti alloy wheels) by

Bariquand & Marre, a company based at 127, rue Oberkampf, in the 11th arrondissement of Paris. Its activities included the manufacture of the Smith-Bariquand carburetors which >>>



>>>Bugatti 5 litres Type 46 et 50.

La facture de vente de cette Type 49 a été émise le 22 janvier 1931 et la voiture est équipée d'une carrosserie parisienne cabriolet trois positions, qui est toujours la sienne aujourd'hui. Cette voiture a été livrée le 2 mars 1932. Le 1er août 1938, elle a reçu l'immatriculation 9975-RL9, correspondant au département de Paris dans le système d'avant 1950. On la retrouve plus tard entre les mains de Robert Cornière qui l'a immatriculée à son nom en août 1950, sous le numéro 3107 L 75. Robert Cornière, décédé en 2001, faisait partie des tout premiers collectionneurs et, amateur de Bugatti, il était connu pour la considérable documentation qu'il avait rassemblée, une des plus importantes de France. Alors que la voiture était en sa possession, pour une raison que l'on ignore mais qui était peut-être liée à une panne, il en a échangé le moteur n°341 avec le moteur n°397 d'une autre Bugatti Type 49 qui lui appartenait aussi (n° de série 49505). Le moteur n°341 serait ensuite passé sur la Bugatti n°48505 de René Giordano. Quoi

qu'il en soit, il s'agissait toujours d'un huit-cylindres en ligne 3,3 litres double allumage de Type 49.

En 1958, Robert Cornière a vendu la voiture à Jean de Dobbeleer, autre grand admirateur de la marque, qui l'a cédée à son tour l'année suivante à Wynant Dean, demeurant à Louisville, dans le Kentucky (États-Unis). Elle était encore entre ses mains en 1962 mais, peu après, elle a été achetée par Paul Morgan, qui habitait à l'époque Philadelphie puis Westchester. Il a conservé cette voiture jusqu'à son décès en 1998, après quoi elle a été transmise à ses enfants Paul et Mary. Le 3 août 2002, elle était proposée aux enchères à la vente de Meadow Brook mais, n'ayant pas atteint son prix de réserve, elle n'a pas changé de mains. Les propriétaires ont toutefois trouvé un acheteur à la fin de l'année 2002 en la personne de Mark Smith, de Skippack, en Pennsylvanie. Celui-ci a fait terminer chez Ralph di Stefano, de Pottston (Pennsylvanie) la restauration commencée par

>>>were fitted to the 5-litre Type 46 and 50 Bugattis, among others.

The bill of sale for this Type 49 was issued on 22 January 1931 and fitted with a three-position cabriolet body from a Parisian coachbuilder which it still has today. It was delivered on 2 March 1932. On 1 August 1938, it was given the registration 9975-RL9, corresponding to the department of Paris in the pre-1950 system. Later, it turned up in the hands of Robert Cornière, who registered it in his name in August 1950, with the registration number 3107 L 75. Cornière, who died in 2001, was one of the very first collectors and, as a Bugatti enthusiast, was known for the enormous collection of documents he amassed, one of the largest in France. During the time he owned the car, for reasons which are unknown, but perhaps following a breakdown, he replaced engine number 341 with number 397 from another Type 49 Bugatti which he owned (chassis number 49505). It is believed that engine

number 341 was later fitted to René Giordano's Bugatti, chassis number 48505. In any event, it was still a Type 49 3.3-litre in-line eight-cylinder engine with twin spark plugs.

In 1958, Cornière sold the car to Jean de Dobbeleer, another leading Bugatti enthusiast, who sold it in turn the following year to Wynant Dean, a resident of Louisville, Kentucky in the United States. Dean still owned it in 1962, but shortly afterwards it was bought by Paul Morgan, who lived at the time in Philadelphia and then in Westchester. He kept the car until his death in 1998, after which it passed to his children Paul and Mary. On 3 August 2002, it was offered for sale at the Meadow Brook auction but did not change hands after it failed to reach its reserve. At the end of 2002, however, its owners found a buyer: Mark Smith from Skippack in Pennsylvania. Smith had Ralph di Stefano from Pottstown (Pennsylvania) complete the restoration



Paul Morgan. Il a ensuite vendu le cabriolet Bugatti 49 à Nick Harley qui l'a lui-même cédée à un magistrat du sud de la France.

Aujourd'hui, cette voiture se présente dans un très bon état d'origine, avec sa carrosserie d'origine très bien préservée, dont sa structure bois. Le cuir de la sellerie est en partie refait et en partie celui d'origine, façon peau de serpent, les tapis et la capote étant refaits. Elle est équipée de jantes Bugatti en alliage, dont deux roues de secours. Bien que la voiture fonctionne et que les vitesses s'enclenchent correctement, il est recommandé de procéder à une révision complète de la mécanique avant de s'engager pour un rallye ou un long déplacement.

Cette voiture est accompagnée d'un dossier historique très intéressant, comportant des photos d'époque et une ancienne carte grise. Il faut aussi noter que les Bugatti Type 49 sont nettement moins chères que les Bugatti 57 Stelvio, tout en étant plus légères, plus rares, avec des performances comparables. Celle-ci présente en plus plusieurs qualités appréciables : elle est encore équipée de sa carrosserie d'origine (une des plus élégantes sur la base d'une 49 encore en existence) et elle a appartenu à une chaîne de propriétaires connaisseurs et connus. Autant de détails qui ne sauront échapper à l'œil de l'amateur passionné.

which Morgan had begun. He subsequently sold the Bugatti 49 cabriolet to Nick Harley, who in turn sold it to a magistrate in the south of France.

Today, the car is in very good original condition, with its well-preserved original bodywork, including the wooden structure. The leather upholstery is partly restored and partly original, with a snakeskin appearance, while the carpets and hood have been refurbished. It is fitted with Bugatti alloy wheels, including twin spare wheels. Although the car runs and the gears engage correctly, it is recommended that a complete mechanical overhaul be carried out before entering a rally or undertaking a long trip.

The car comes with a very interesting history file, including some period photos and an old French title. It should also be noted that the Type 49 Bugattis are considerably cheaper than the Bugatti 57 Stelvios, whilst being lighter and rarer, and offer similar performance. In addition, this car presents several noteworthy qualities: it still has its original body (one of the most elegant to survive on a Type 49) and has belonged to a succession of well-known and discerning owners. All of these are points which will not go unnoticed by the keen enthusiast.







Collection *August Thomassen*

August Thomassen naît en 1923 dans une famille de cinq enfants à Maastricht. Il est le fils d'un pharmacien et d'une mère d'origine française qui vit pour la peinture, la littérature, la musique, la culture.

Le père Thomassen est un des premiers à circuler en automobile à Maastricht et sa fille aînée est même la première femme de Maastricht à avoir un permis de conduire ! Le samedi, le petit August a le droit d'accompagner son père dans la voiture pour la livraison des médicaments dans les villages environnants. Les vacances se font également en voiture et elle mène la famille en France. Tellement fasciné par ce phénomène automobile, à 8 ans, August fabrique sa première voiture en bois. Cette passion ne va plus le quitter.

August est un enfant original qui s'échappe toujours pour partir à l'aventure. A 9 ans, il tombe d'un pont et entre dans le coma pendant trois semaines. Après avoir survécu aussi à la paralysie infantile et à la polio, il devient l'enfant terrible de la famille à l'adolescence. Là où son frère et ses sœurs suivent leurs études universitaires, August aime être au contact des artisans, des techniciens et des mécaniciens. Bien qu'interdite par sa famille, sa fascination pour le mouvement et la vitesse l'emmène au vélo de >>>

August Thomassen was one of five children, born in Maastricht in 1923. His father was a pharmacist and his mother, of French origin, lived for painting, literature, music and culture.

Thomassen's father was one of the first people to drive an automobile in Maastricht and his eldest daughter the first woman to have a driver's licence in the town! On Saturdays, young August was allowed to accompany his father in the car, delivering medications to the surrounding villages. The car was also a feature of their holidays, transporting the family to France. Automobiles held a real fascination for August and he made his first model of a car in wood when he was eight. It was a passion that never left him.

August was an unusual child who was always running off in search of an adventure. At the age of nine, he fell from a bridge and was in a coma for three weeks. Having also survived infantile paralysis and polio, he became the 'enfant terrible' of the family during his teenage years. While his brother and sisters went to university, August preferred to spend time with craftsmen, technicians and mechanics. Although his family forbade >>>



>>>course, discipline dans laquelle il remporte de nombreuses victoires. Ses sœurs cachaient ses trophées dans leurs chambres à coucher. Ses parents lui permettent de quitter le lycée à l'âge de 15 ans et le laisser rejoindre la fameuse école Autoschool à Den Bosch. C'est alors qu'il commence également la sculpture.

La guerre éclate. Son frère aîné est un chef de la résistance. Un soir, alors qu'il aide les gens à faire passer la frontière, il est repéré par les allemands. Après un interrogatoire douloureux, il est déporté en camp de travail en Allemagne où des bombes sont fabriquées par les prisonniers. Afin de ne pas collaborer, il se coupe délibérément un doigt. Un soir, il décide de s'enfuir dans une évasion spectaculaire où il s'accroche sous le châssis du train de marchandises qui traverse le camp. En habits de prison, le jeune August parcourt l'Allemagne hitlérienne en sautant dans les trains. Au risque de la fusillade, il atteint finalement les Pays-Bas en vie, grâce à un conducteur de train allemand silencieux et bienveillant. Après une nuit passée dans un cercueil au cimetière, il se rend chez ses oncles

Brand (de la bière Brand) qui le laissent partir se cacher dans leur villa à Eijsden. Durant cette période cachée, il développa sa seconde passion: la sculpture. La résistance le mène à intervenir dans la RAF en Angleterre jusqu'à la fin de la guerre.

Après la guerre, il fabrique une moto à partir de pièces détachées et voyage en Espagne pendant 5 mois. Il étudie pendant trois mois à l'Académie des Beaux-Arts de Madrid et au Prado où il sent le destin de sa vie s'imposer : la recherche de la beauté humaine à travers la sculpture. À son retour, il est admis à l'Académie Royale des Beaux-Arts de Bruxelles, où il obtient son diplôme avec un premier prix en portrait. Sa première commande est de deux sculptures de trois mètres de haut pour les usines de biscuits 'Liga'. Avec cette première vente, il achète un terrain en Belgique et construit le studio où resteront ses futures Bugatti T49 et T57, ainsi que la Citroën Trèfle, pendant près de 60 ans.

Les commandes de ses portraits psychologiques d'hommes politiques, d'acteurs et d'industriels le conduisent à Genève, où il achète sa deuxième Bugatti T57

>>>it, his fascination for speed and movement led him into cycle racing, in which he won many victories. His sisters kept his trophies out of sight in their bedrooms. His parents allowed him to leave school at 15 and join the famous Autoschool in Den Bosch. This was also when he first took up sculpture.

War broke out. His older brother was a leader in the resistance. One evening, while helping people cross the border, he was spotted by the Germans. Following a painful interrogation, he was deported to a labour camp in Germany, where the prisoners had to make bombs. To avoid collaborating, he deliberately cut his finger. One evening, he decided to make his escape in daring fashion, by clinging to the underneath of the freight train that passed through the camp. Dressed in prison clothes, the young August travelled through Hitler's Germany, jumping on and off trains. Perpetually at risk of being shot, he finally reached the Netherlands alive, thanks to a sympathetic German train driver who kept quiet. Following a night spent in a coffin in a cemetery,

he found his way back to his uncles Brand (of Brand beer) who agreed he could go and hide in their villa in Eijsden. During this period in hiding, he cultivated his second passion, sculpture. His involvement with the resistance led him to collaborate with the RAF in England until the end of the war.

After the war, he built a motorcycle from spare parts and travelled around Spain for five months. He spent three months studying at the Academy of Fine Arts in Madrid and the Prado, where he began to understand his destiny: to study the beauty of the human form through sculpture. On his return from Spain, was admitted to the Royal Academy of Fine Art in Brussels, where he obtained his degree and won a first prize in portraiture. His first commission was for two sculptures three metres high for the 'Liga' biscuit factory. With his earnings he bought a piece of land in Belgium and built a studio where his future Bugatti T49 and T57, and the Citroën Trèfle, would reside for nearly 60 years.

Commissions of his typical psychological portraits



August Thomassen et sa sœur avec sa première voiture
August Thomassen and his sister with his first home made car

du chocolatier genevois Pertuiset. Sa première Bugatti T49 a alors déjà été achetée dans les Vosges, à Germigny, chez deux paysans qui s'en servaient pour transporter les pommes de terre ! En 1958, il épouse la belle Renée Van Noorden, qui l'assiste désormais dans ses passions. Ensemble, ils auront deux filles. Il joue du violon, ce qui lui permet de contrôler son caractère hypersensible et agité.

En 1963, il achète un site dans les montagnes de la Haute Savoie: la terre de ses ancêtres. Il y construit son deuxième studio, et se sentira français toute sa vie. Là, il travaillera également pendant des années pour remettre dans l'état d'origine son adorée Bugatti T40, ceci aux côtés de Schneider, l'ancien maître-artisan de Gangloff. Vers 1985, son buste d'Ettore Bugatti est acheté par le Musée National de l'Automobile à Mulhouse, où il y est encore aujourd'hui. En 1987, son buste en bronze de Yehudi Menuhin est dévoilé par le fameux violoniste dans son école éponyme à Londres. Le buste de Lips, fondateur du

Musée National de l'Automobile de Hollande est inauguré en 1990.

August Thomassen travaille sur ses deux passions, les Bugatti et la sculpture, dans ses ateliers en Belgique et en Haute-Savoie jusqu'à sa maladie à l'âge de 90 ans. Personne n'est resté insensible à cette personnalité passionnée et charismatique qui a façonné sa vie de manière aussi décalée et en dehors de tous les sentiers battus.

Comme l'a écrit Yehudi Menuhin : "Je vous admire – le grand sculpteur qui ressent profondément".

of politicians, actors and businessmen took him to Geneva, where he bought his second Bugatti T57 from the Geneva chocolatier Pertuiset. His first Bugatti T49 had been acquired in the Vosges, Germigny, from two farm workers who had been using the car to transport potatoes ! In 1958, he married the lovely Renée Van Noorden, who from the start encouraged him to pursue his passions. Together they would have two daughters. Every day he played the violin to manage his hypersensitive and restless character.

In 1963, August Thomassen bought a site in the mountains in Haute Savoie : the land of his ancestors. He built his second studio there, and considered himself to be French for the rest of his life. It was here that he worked, for years restoring his beloved Bugatti T40 to its original condition, working alongside Schneider, the former master craftsman at Gangloff. Around

1985, his bust of Ettore Bugatti was bought by the National Automobile Museum in Mulhouse, and remains there today. In 1987, his bronze bust of Yehudi Menuhin was unveiled by the famous violinist at the Menuhin School of Music in London. The bust of Lips, the founder of the National Automobile Museum of Holland was inaugurated in 1990.

His Bugattis inspired him by their pure forms and lines; their eternal beauty was priceless to him.

August Thomassen worked on his two passions, Bugattis and sculpture, in his studios in Belgium and Haute-Savoie, until illness prevented him at the age of 90. It is impossible to remain unmoved by the passion and charisma of this character who shaped his life in such a determined and unusual way.

*As Yehudi Menuhin wrote:
« I admire you – the great sculptor who feels so deeply. »*

1929 BUGATTI TYPE 40

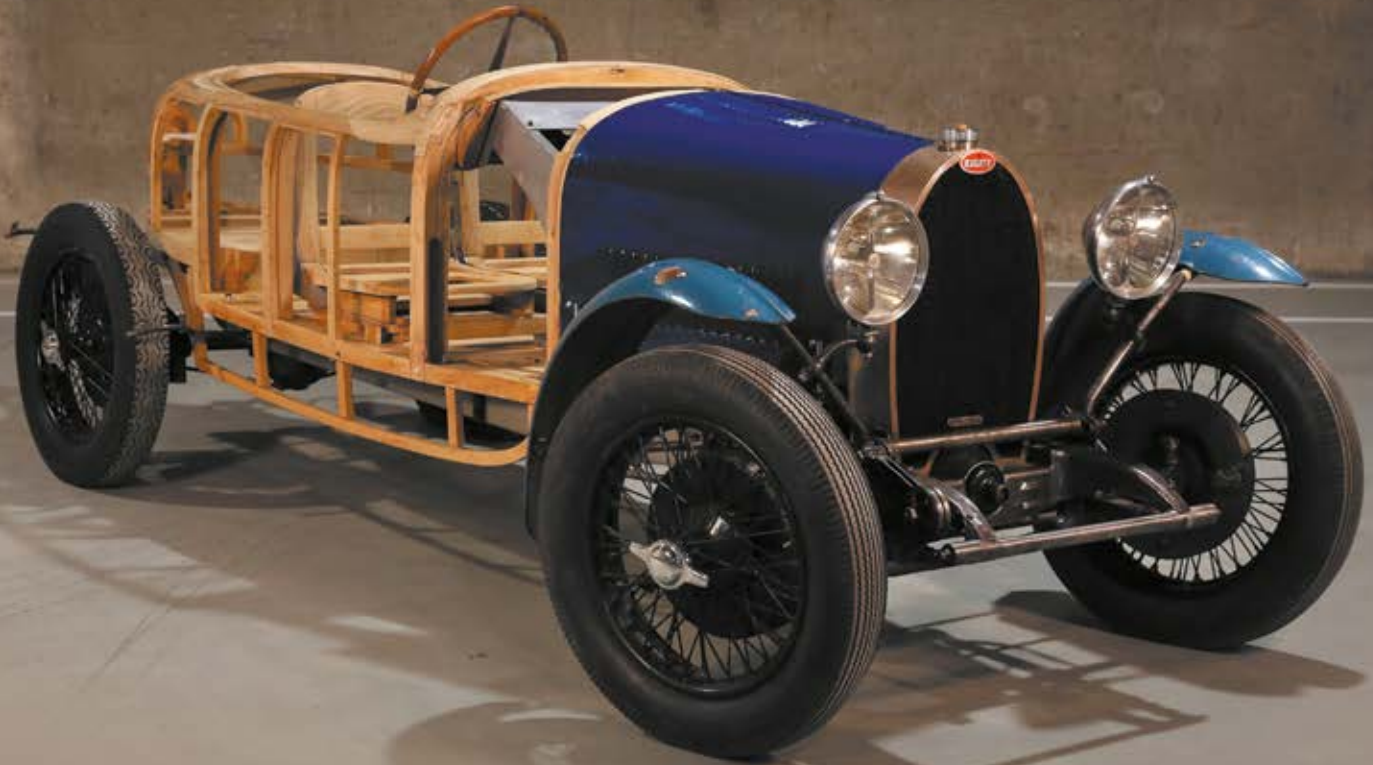
Carte grise française
French title

Châssis n° 40719
Moteur n° 633

100.000 - 130.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 3 propriétaires seulement
- Même propriétaire depuis 1958
- Magnifique projet presque achevé

- *Only 3 owners*
- *Same owner since 1958*
- *Magnificent project, almost completed*



La voiture que nous présentons est encore équipée de son châssis et de son moteur d'origine. Ce dernier, numéro 633, fait partie d'une série de 12 moteurs (numéros 632 à 643) assemblés en décembre 1928. Les châssis correspondants sont ensuite complétés pendant le mois de janvier 1929.

Vers le 5 décembre 1928, le châssis 40719 (avec les châssis 40716, 40717 et 40718) est commandé par le garage Stand Auto de Paris, mais le règlement des quatre commandes, de 31 025 francs chacune, est ensuite annulé. Pourtant, le registre de vente Bugatti indique « 40719/633, 25 février 1929 » au nom de Stand Auto à Paris. Il s'agit de la date effective de livraison du châssis par l'usine à l'agence parisienne. Ainsi, même

s'il ne semble pas avoir été réglé, ce châssis sort quand même des stocks.

Il faut toutefois attendre une note du 11 novembre 1929 pour retrouver sa trace, dans une liste de véhicules se trouvant en dépôt au 15 rue du Débarcadère à Paris. Les châssis 40719 et 40604 viennent d'être ramenés de l'établissement Daste, c'est-à-dire de la carrosserie Vanvooren à Courbevoie, mais ils n'y ont pas été carrossés.

Le registre de vente original indique aussi, à la plume, rechargée sur la première mention de livraison au crayon du 25 février 1929, les mots : « III Grand Prix Bugatti ». Cette information signifie que ce châssis est une des récompenses du « Troisième Grand Prix Bugatti », organisé le 1er juin 1930 et remporté pour la seconde fois

This car still has its original chassis and engine. The engine, number 633, was one of a series of twelve (numbers 632 to 643) assembled in December 1928, and the corresponding chassis for these engines were completed during January 1929.

An order was made by the garage Stand Auto of Paris on 5 December 1928, for chassis 40719, along with chassis 40716, 40717 and 40718, but the payment for these four orders of 31 025 francs each was later cancelled. However, the Bugatti sales register shows "40719/633, 25 February 1929" in the name of Stand Auto of Paris. This signified the date the chassis was delivered by the factory to the Parisian dealers, and so, even though the

bill appears not to have been settled, the chassis was taken out of stock.

There is no other sign of the car until 11 November 1929 when it appears on a list of vehicles in storage at 15 rue du Débarcadère in Paris. Chassis 40719 and 40604 had just been brought back from Daste's business, the Vanvooren coachbuilders in Courbevoie, but hadn't been bodied. The original sales register also indicates, written in pen over the first mention of its delivery in pencil, on 25 February 1929: "III Grand Prix Bugatti". This refers to the chassis being one of the prizes for the "Third Bugatti Grand Prix", held on 1 June 1930, won for the second time in a row by Juan Zanelli.

The manufacturer provided



La Bugatti 40 dans sa première carrosserie © DR



August et M. Schneider dessinant les plans de la deuxième carrosserie © DR



En Haute-Savoie, dans sa première carrosserie, à l'endroit où elle a été découverte © DR

consécutives par Juan Zanelli.

Cette épreuve courue sur le circuit du Mans est dotée par le constructeur de prix prestigieux. La presse ne nous renseigne pas sur ceux de l'épreuve de 1930 mais, concernant le second Grand Prix Bugatti de juin 1929, les récompenses sont un premier prix d'une valeur de 165 000 francs ou une voiture d'un montant équivalent (une Type 35 à compresseur), un deuxième prix de 60 000 francs ou un châssis de Type 44, et un troisième prix de 36 000 francs ou un châssis de Type 40. Les gagnants peuvent aussi choisir un ensemble de chèques de 1 000 francs, non personnalisés, à utiliser aux ateliers de réparation Bugatti.

Nous pouvons supposer que le châssis 40719, troisième prix du GP de 1930, est refusé par sa lauréate, Mlle Hellé Nice (troisième de l'épreuve), et remis en vente par l'usine Bugatti. Ainsi, après être restée en stock chez Bugatti, cette

Type 40 est vendue comme voiture neuve à Victor Catteau, 8 bis rue François Cuvelle, à Douai, qui la fait immatriculer à son nom le 6 août 1930 sous le numéro 168 MB 4. La raison sociale complète est : « Victor Catteau Transports, charbons, déménagements, voies Fer et Terre, garde-meubles ».

La voiture est sans doute carrossée dans le nord, à Lille ou alentour, mais sans preuve. Sa carrosserie cabriolet "milord" est de bonne facture mais ne porte pas la griffe d'un carrossier parisien connu. Cinq années durant, Victor Catteau utilise sa Type 40, qui sera sa seule voiture de la marque, et il ne la revendra qu'au printemps 1935.

La voiture est vendue au printemps 1935 et elle est immatriculée à Paris le 9 avril, sous le numéro 6509 RJ 6. Ce deuxième propriétaire reste inconnu, les registres de police de la Seine étant détruits pour cette période.>>>

prestigious prizes for this circuit race at Le Mans. There is nothing in the press about what prizes were offered for the 1930 event but in June 1929, at the Second Bugatti Grand Prix, the first prize was either 165,000 francs or a car of an equivalent value (a supercharged Type 35), the second prize was 60,000 francs or a Type 44 chassis, and the third prize was 36,000 francs or a Type 40 chassis. The winners could also choose a number of 1,000 franc cheques that could be used at Bugatti repair workshops

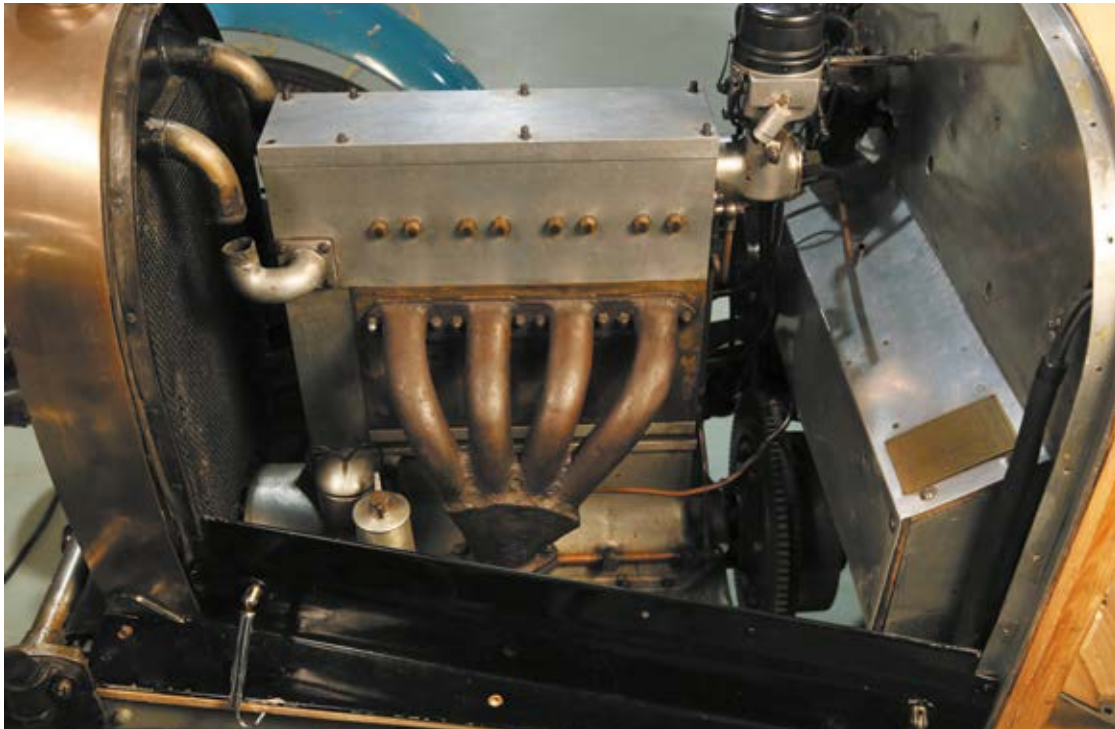
We must assume that chassis 40719, third prize in the 1930 GP, was turned down by its winner, Mlle Hellé Nice, and put up for sale again by the Bugatti factory. In effect, the Type 40 chassis remained part of Bugatti's stock, and was subsequently sold as a new car to Victor Catteau, 8 bis rue François Cuvelle, in Douai, who registered it in his name on 6

August 1930 with the number 168 MB 4. The full company name was: "Victor Catteau Transports, coal, removals, road and rail, furniture storage".

It is likely that the car was bodied in the north of France, around Lille, but we have no confirmation of this. Its "milord" cabriolet body was of a high quality but didn't have the stamp of a well-known Parisian coachbuilder. Victor Catteau used the Type 40, his only Bugatti, for some five years.

The car was sold in the spring of 1935 and registered in Paris on 9 April, with the number 6509 RJ 6. The second owner remains unknown, as the Seine police records for this period have been destroyed.

In 1937, the car changed hands again, acquired by Paul Bucher, an employee at the Bugatti factory who worked in Paris and >>>



>>>En 1937, la voiture arrive entre les mains d'un autre propriétaire, Paul Bucher, ouvrier de l'usine Bugatti et qui travaille à Paris et Molsheim. Ses petits-enfants nous ont fourni de précieuses informations sur la voiture, dont une photo qui porte au dos la mention manuscrite « Bugatti Type 40, achetée d'occasion à Paris en 1937 et partie en Hollande en 1958 avec kilométrage inconnu. »

Ses petites-filles nous ont confié leurs souvenirs de cet homme peu ordinaire : « Ce grand-père était un personnage truculent, libre avec un parcours quelque peu original. Il a travaillé chez Bugatti comme tourneur-outilleur par intermittence. Pendant la guerre, il a été envoyé à Bordeaux par Bugatti. (...) Il a monté un atelier de réparation de machines de boucherie. Mais ses vignes sur la colline de Molsheim, les mirabelles, la fabrication de Schnaps, la pêche dans la Bruche ou le Rhin, les anguilles fumées et le saucisson (il possédait son propre fumoir) avaient autant d'importance pour lui que la mécanique ! Notre grand-mère Lucie et sa fille Marlène avaient horreur et honte de monter dans la Bugatti, ce "vieux tacot" qui tombait tout le temps en panne... Grand-père partait toujours en balade avec

la boîte à outils. Un jour, ils sont tous allés voir leur fils Jean-Paul à Luc-sur-Mer où il était en poste comme cuisinier. Quel périple ! La Bugatti est tombée en panne, notre grand-mère n'a plus jamais voulu entendre parler de cette voiture ! ».

Une photo extraite des archives de la famille Bucher montre leur fille Marlène vers 1947, âgée d'à peine plus d'un an, devant le cabriolet encore en plaques parisiennes « RJ 6 », ce qui prouve que Paul Bucher l'avait enregistré à son nom à une adresse parisienne, et n'avait pas encore changé les plaques !

Au lendemain de la guerre, la Bugatti sort de sa remise alsacienne et elle est immatriculée le 21 mars 1946 au nom de Paul Bucher, « tourneur », 18 rue des Étudiants, à Molsheim, sous le numéro 4921 NV 5. Toujours au nom de Paul Bucher et à la même adresse, la Bugatti adopte le 24 août 1955 un numéro correspondant au nouveau système : 522 CZ 67.

L'achat par son propriétaire suivant, August Thomassen a lieu le 6 décembre 1961 pour la somme de 15 000 FF. Ce jour-là, le cabriolet 40719 quitte donc l'Alsace pour sa résidence en Haute-Savoie. Le 27 octobre 1972, le petit landaulet brun est immatriculé au nom d'August

>>>Molsheim. His grandchildren have provided us with valuable information on the car, including a photograph, handwritten on the back "Bugatti Type 40, bought second-hand in Paris in 1937, departed for Holland in 1958 with unknown mileage."

His grandchildren shared their memories of an unusual man : "Our grandfather was a truculent and independent character, who followed his own path. He worked at Bugatti on and off as a toolmaker. During the war, he was sent to Bordeaux by Bugatti. (...) He set up a repair workshop for butchers' machinery. But his vines on the Molsheim hillside, the mirabelles, the making of Schnaps, fishing in the Bruche or the Rhine, the smoked eels and saucisson (he had his own smokehouse) were just as important to him as anything mechanical ! Our grandmother Lucie and her daughter Marlène hated getting into the Bugatti and were embarrassed about that «old banger» which was always breaking down...Grandfather set off on every journey with a box of tools. One day, they all went to see their son Jean-Paul in Luc-sur-Mer, where he was

working as a chef. What a trek! The Bugatti broke down, and our grandmother said she never wanted to hear the car mentioned again!"

A photo from the Bucher family archives, taken around 1947, shows the daughter Marlène, aged just over a year, in front of the cabriolet which still had its Parisian plates "RJ 6". This tells us that Paul Bucher originally registered it in his name at an address in Paris, but had not got round to changing the plates !

After the war, the Bugatti was extracted from its hideaway in Alsace, and was registered on 21 March 1946 in Paul Bucher's name, listed as a "turner", living at 18 rue des Étudiants, Molsheim, with the number 4921 NV 5. When the registration scheme changed, the Bugatti was re-registered on 24 August 1955, in his name at the same address, with the number 522 CZ 67.

The sale to August Thomassen comes the 6th of December 1961 for 15 000FF. And so in 1961, the cabriolet 40719 left Alsace to his residence in Haute-Savoie. On 27 October 1972, the little brown landaulet was registered in the name of August Thomassen,



Thomassen, en sa résidence secondaire de Haute-Savoie, sous le numéro 950 PB 74. Il l'utilise sans modification notable, après une première restauration dans les années 1960. La voiture est ensuite repeinte en bleu et noir et il participe à plusieurs rallies dans les Alpes dont un rallye du Mont-Blanc en juillet 1984. Durant cet événement, la Bugatti est victime d'une sortie de route mineure mais qui endommage malgré tout la caisse d'origine. August Thomassen décide alors de la déposer et de construire un petit torpédo quatre places, modèle Grand Sport, qui à ce jour n'est pas terminé. A l'époque, il fait appel à un ancien de la Carrosserie Gangloff, Albert Schneider, pour l'aider à cette réalisation. Schneider retrace tous les plans d'origine dont une partie sera donnée au futur acquéreur, si bien que la caisse bois est parfaitement réalisée mais inachevée. Seule l'ossature en bois est réalisée, et les ailes et phares

sont en place. Un lot de pièces d'origine important est livré avec la voiture. Lors de la découverte de la 40, toutes les boîtes comprenant les pièces ont été également prises pour le futur acquéreur.

L'analyse des composantes du véhicule indiquent que le moteur d'origine numéro 630 est toujours dans le châssis qui porte gravé sur son carter moteur le numéro de série 40719. Le pont arrière d'origine est numéroté 630. Ce torpédo Grand Sport Type 40 à la mécanique totalement d'origine n'a connu depuis 1937 que deux propriétaires, Paul Bucher et August Thomassen. Ce court pedigree, assorti de l'assurance de son entretien par un mécanicien de l'usine de 1937 à 1958, suffit à le rendre plus que désirable pour tout amateur de Bugatti. Il s'agit d'un magnifique projet où le principal a été réalisé.

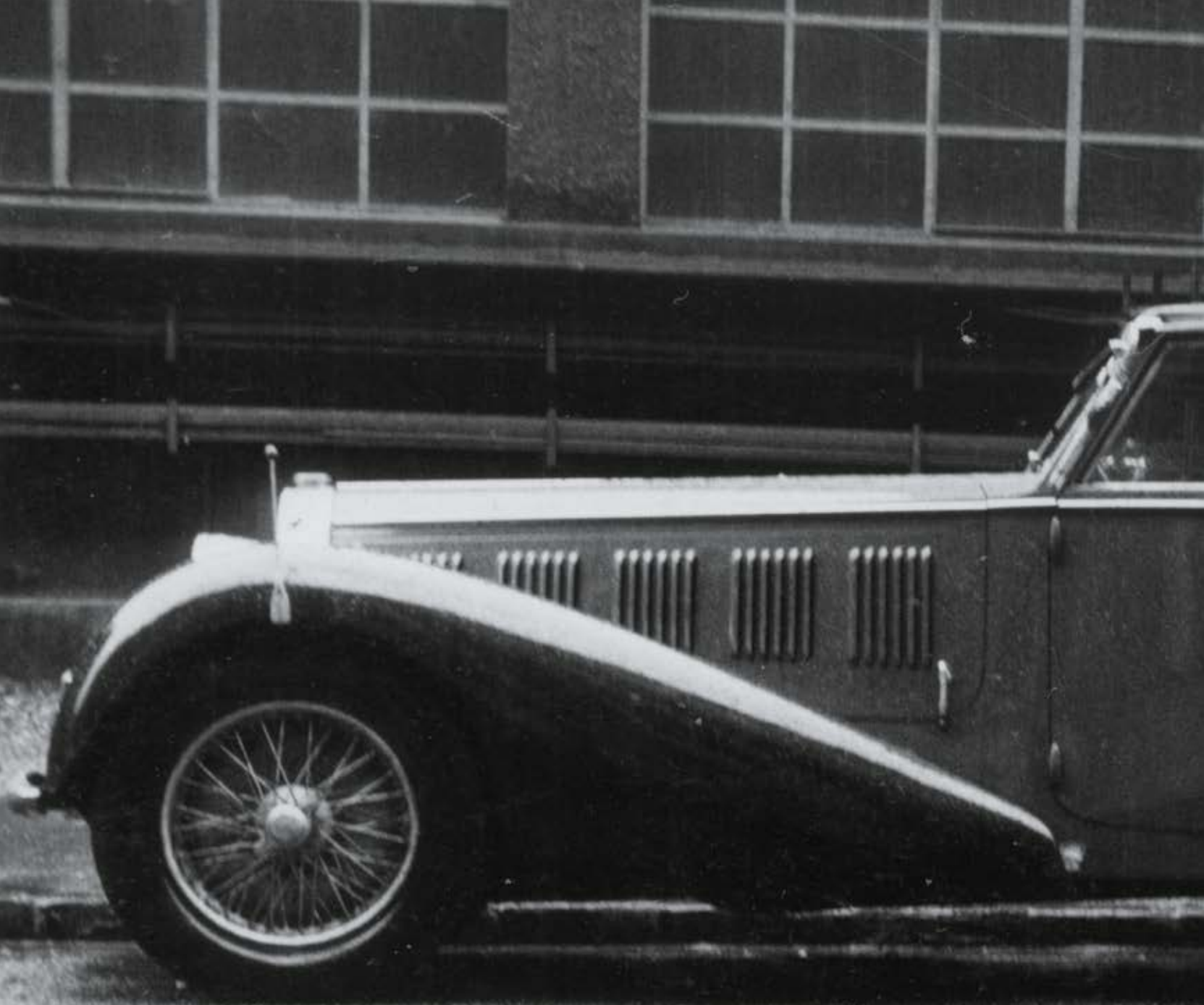
Pierre-Yves Laugier

at his second home in Haute-Savoie, with the number 950 PB 74. He used the car, after a first restoration in the 1960s, without making any notable modifications to it. It was repainted in blue and black, and Thomassen took part in various rallies in the Alps. This included a rally in Mont-Blanc in July 1984, when the car had a minor off which damaged the original body. As a consequence of this, August Thomassen decided to remove the coachwork and build a small four-seater torpedo body, a Grand Sport model. This remains unfinished to this day. At the time, he called on an ex-employee of the Gangloff Carrosserie, Albert Schneider, to help with this project. Schneider tracked down all the original plans, some of which will be passed on to the future owner, and the wooden body is perfectly constructed but not quite finished. The wooden framework has been built, and the wings and lights are in place.

A large amount of original parts will come with the car. When the Type 40 was discovered, all the boxes of spare parts were taken with the car for the future owner.

Analysis of the components of the vehicle indicate that the original engine, number 630, is still fitted in the chassis, with the series number 40719 engraved on the engine crankcase. The original rear axle is numbered 630. This mechanically original Type 40 Grand Sport torpedo has only had two owners since 1937, Paul Bucher and August Thomassen. With such a pedigree, and the assurance that it was maintained by a mechanic from the factory between 1937 and 1958, this Type 40 will be highly desirable to all Bugatti enthusiasts. It is a wonderful project that has been largely completed.

Pierre-Yves Laugier



30

Dans les mains d'August Thomassen depuis 1960 / *Owned by August Thomassen since 1960*

1937 BUGATTI TYPE 57 CABRIOLET PAR GRABER

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 57500

Moteur n° 373

Boîte n° 373

Pont n° 373

400.000 - 600.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• L'une des plus belles réalisations de Graber

• Historique limpide avec seulement 3 propriétaires

• Moteur, boîte de vitesses et pont d'origine

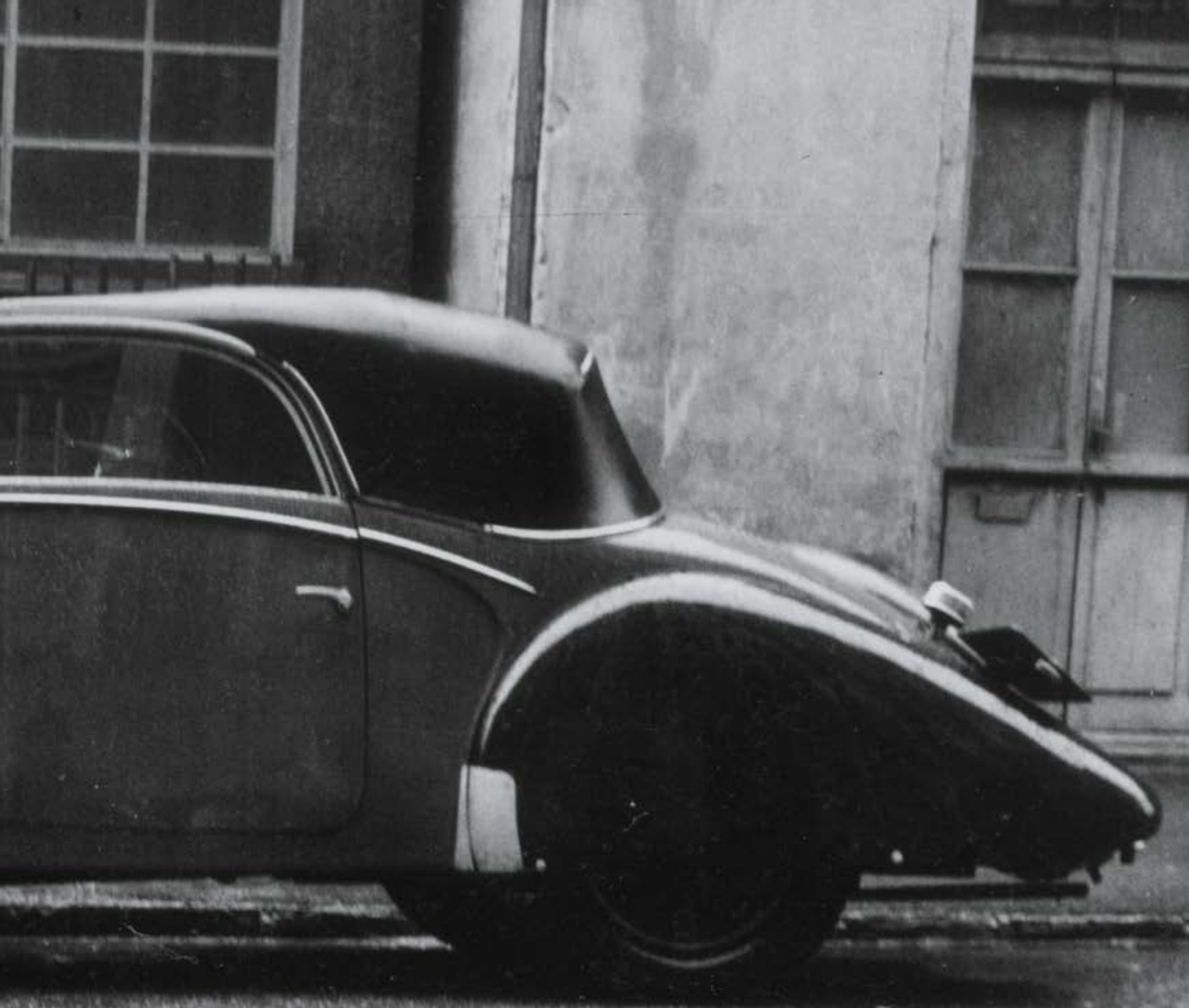
• Fantastique projet

• *One of Graber's most beautiful creations*

• *Transparent history with just three owners*

• *Original engine, gearbox and axle*

• *Fantastic project*



La naissance de cette Bugatti Type 57 commence en janvier 1937, au moment de l'assemblage du châssis 57500 et du moteur 373, en même temps que sept autres châssis du même modèle. Le 9 février 1937, le châssis 57500 fait l'objet d'une

commande de l'agent Bugatti de Genève, Jean Sechaud, la date de livraison prévue dans le programme de fabrication étant le 12 février. Pour une fois, l'usine tient ses délais car le châssis est effectivement livré le 15 février 1937.>>>

This Bugatti Type 57 started life in January 1937, when chassis 57500 was fitted with engine 373, at the same time as seven other chassis of the same model. On 9 February 1937, chassis 57500 was the subject of an order

by the Bugatti agent in Geneva, Jean Sechaud, and the build sheet states a planned delivery date of 12 February. For once, the factory kept to time, and the chassis was delivered on 15 February 1937. It was transported, in>>>

>>> Depuis Molsheim il est ensuite acheminé, sans doute par la route, chez le carrossier Herman Graber, à Wichtrach, en Suisse. De 1926 à 1940, ce carrossier de bonne réputation a réalisé 751 carrosseries pour les marques les plus prestigieuses, comme Bentley, Bugatti, Delage, Delahaye, Duesenberg, Lagonda, Lancia, Maybach, Mercedes, Packard et Voisin.

Les registres de H. Graber indiquent les numéros des contrats (qui sont peut-être ceux des caisses) à partir du numéro 300, en septembre 1934. Ainsi, la voiture n°300 est une Bugatti cabriolet 4 places, châssis 57161, et la première de neuf Bugatti 57 cabriolets réalisées par Graber entre 1934 et 1937. Il s'agit en 1936 des châssis 57394-57444-57448-57483 et, en 1937, des châssis 57446-57447-57500 et 57539. Pour ces cabriolets, les numéros de références des caisses Graber sont compris entre 300 pour le châssis 57161 et 372 pour le dernier châssis 57539.

Tous ces cabriolets Type 57 Graber ont survécu. Leur carrosserie diffère notamment par certains détails. Ainsi, celles des châssis 57444-57448-57483-57446, dans l'ordre de fabrication, comportent toutes un capot à trois rangées de trois ouïes verticales. La carrosserie du châssis 57447 présente cinq rangées de cinq ouïes inclinées et celle de 57500 est la seule à posséder cinq rangées d'ouïes verticales. De plus, les caisses de 57171-57394 et 57539 sont uniques dans leur dessin et leur style.

Le registre original du carrossier Graber indique pour 57500 : « Ch 15.2.37. Bugatti N° 363. Ch 57500. Mot 373. J. Sechaud. M.

Barbey ». Les archives du carrossier renferment trois négatifs 24x36 mm qui montrent le cabriolet 4 places 57500 dans la campagne bernoise, le jour de sa livraison par Graber. Avec une robe unicolore, sans doute bleu nuit ou noir, la voiture est équipée de flasques de roues, accessoires classiques de cette période. Les phares, les deux avertisseurs et les pare-chocs très particuliers, montés par Graber à l'origine, se trouvent encore aujourd'hui sur la voiture.

Comme l'indique le registre Graber mentionné plus haut, le premier acheteur de cet élégant cabriolet 57 est Raymond Barbey, petit-fils du banquier Gustave Ador et lui-même administrateur délégué de la Banque Lombard-Odier de 1941 à 1973.

Les archives d'un collectionneur, qui notait quantité d'informations sur les belles voitures circulant à Genève dans les années 1940, fournissent quelques renseignements sur la voiture : « Bugatti immatriculée GE 18787. Encore en circulation en 1940. M. R. Barbey, fondé de pouvoir à Chambesy. » Nous avons la conviction que M. Barbey conserve sa Bugatti pendant la guerre et ne la revend qu'au lendemain du conflit. Il est noté en 1962 dans le Bugatti Register de H.G. Conway que Le banquier n'utilisait sa Bugatti que l'été et qu'elle aurait passé la période 1939-1947 dans le magasin d'exposition du garage Sechaud, mais la fiche de 1940 semble infirmer partiellement cette information, puisque la voiture était encore dans la circulation à ce moment-là.

Quoi qu'il en soit, le cabriolet est pris en dépôt par Jean Sechaud >>>

>>> *all likelihood by road, from Molsheim to the coachbuilder Herman Graber, in Wichtrach, Switzerland. Between 1926 and 1940, Graber, a highly regarded coachbuilder, built some 751 bodies for the most prestigious marques, including Bentley, Bugatti, Delage, Delahaye, Duesenberg, Lagonda, Lancia, Maybach, Mercedes, Packard and Voisin.*

Graber's records indicate contract numbers (which possibly refer to the body numbers), starting with 300 in September 1934. And thus, car no. 300 was a 4-seater Bugatti cabriolet, chassis 57161, and the first of nine Bugatti 57 cabriolets built by Graber between 1934 and 1937. The others built in 1936 were chassis numbers 57394-57444-57448-57483 and in 1937, chassis 57446-57447-57500 and 57539. For these cabriolets, the reference numbers of the Graber bodies ranged between 300 for chassis 57161 to 372 for the final chassis 57539. These Graber Type 57s have all survived. Their bodies all differ in particular details. Chassis 57444-57448-57483-57446, in the order they were built, had a bonnet with three rows of three vertical louvers. The coachwork of chassis 57447 had five rows of five louvers placed at an angle, and 57500 was the only one to have five rows of vertical louvers. Moreover, the bodies of 57171-57394 and 57539 were unique in their design and styling.

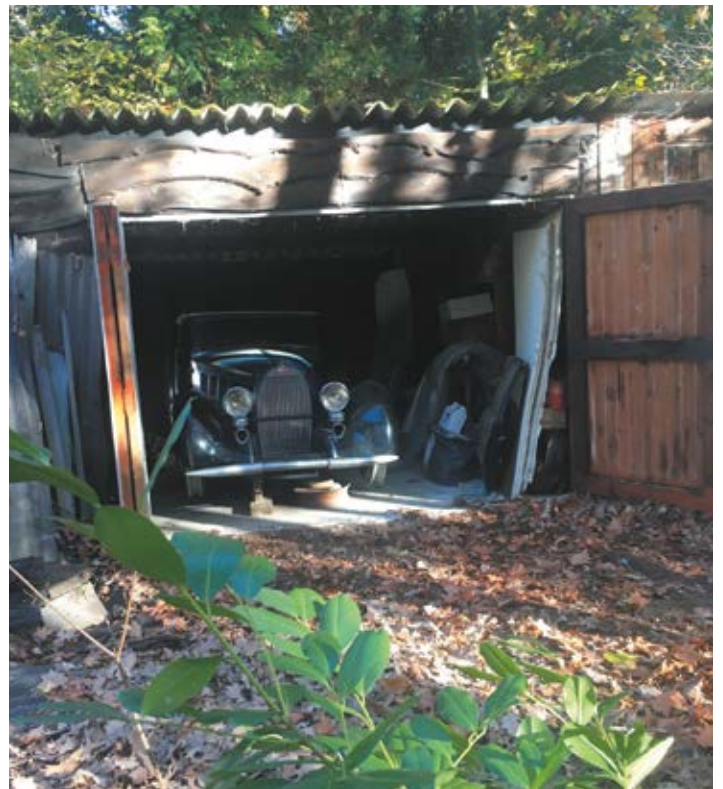
Graber's original register entry for 57500 was « Ch 15.2.37. Bugatti N° 363. Ch 57500. Mot 373. J. Sechaud. M. Barbey » The coachbuilder's archives contain

three 24x36 mm negatives showing the 4-seater cabriolet 57500 in the Bernese countryside, on the day it was delivered. Painted one colour, probably midnight blue or black, the car was equipped with wheel flanges, standard accessories during this era. The headlights, two horns and the special bumpers, fitted new by Graber, are still on the car today.

The Graber register also records that the first buyer of this elegant 57 cabriolet 57 was Raymond Barbey, CEO of the Banque Lombard-Odier between 1941 and 1973 and grandson of the banker Gustave Ador.

The archives of a collector, containing research on many of the fine cars circulating in Geneva during the 1940s, provides specific information on the car : « Bugatti registered GE 18787. Still in circulation in 1940. M. R. Barbey, authorised signatory in Chambesy. » We believe that Mr Barbey kept his Bugatti during the war and sold it afterwards. The Bugatti Register of H.G. Conway written in 1962 states that the banker only used his Bugatti during the summer, and that the car would have spent the period between 1939 - 1947 in the showroom of the Sechaud garage. However, the record for the 1940 entry appears to partially invalidate this, as the car was still in circulation at this point. Either way, the cabriolet was taken in by Jean Sechaud for a service, before being sold to the client and Bugatti enthusiast, George Pertuiset. The Swiss police archives state: "Bugatti type 57 >>>





Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff, le jour de la découverte en Belgique

>>> pour révision, avant revente à un client et amateur de Bugatti, Georges Pertuiset. A ce propos, les archives de la police suisse indiquent : « Bugatti type 57 châssis 57500, plaque GE 31319 le 24 mai 1951. Georges Pertuiset, né en 1883, Industriel, 3 rue du Marché à Genève. » M. Pertuiset dirige alors « G. Pertuiset, Biscuits Chocolats et Pains d'Épice », entreprise familiale ancienne et florissante, dont les confiseries sont envoyées dans tout le pays.

Il existe une photo partielle du cabriolet Graber avec son immatriculation GE 31319, dans le garage de Jean Sechaud rue du Stand, à côté d'une Ferrari 195 Inter de 1950 ou 1951, sans doute avant le Salon de l'Automobile de Genève. Si nous sommes au printemps 1951, l'auto vient peut-être d'être achetée par Pertuiset.

En 1954, selon les notes de H.G. Conway, la Bugatti est révisée par Sechaud et, après presque dix ans d'utilisation par le biscuitier genevois, elle est cédée le 3 décembre 1960 à August Thomassen, domicilié Hôtel des Rives du Rhône à Vernier, un quartier de Genève. Sorti de révision peu de temps avant son acquisition, le véhicule est alors enregistré sous la plaque GE 1737.

Né à Maastricht le 24 août 1923, August Thomassen conjugue sa passion de la sculpture avec celle des Bugatti lorsqu'il produit un très beau buste en bronze d'Ettore Bugatti encore exposé au musée Schlumpf de Mulhouse. Il ne semble pas avoir

beaucoup roulé avec sa Bugatti 57 mais a néanmoins commandé une sellerie neuve qui ne fut sans doute pas montée. La peinture deux tons, bleu et ailes noire, date certainement de la période où la voiture a été révisée pour G. Pertuiset. La Bugatti sera ensuite immatriculée en Hollande sous le numéro BX 65-64 au nom de A. Thomassen, à Maastricht.

L'examen du véhicule laisse apparaître une voiture possédant l'intégralité de ses composants mécaniques d'origine. L'essieu avant est gravé 373. La plaque châssis originale indique 57500-19CV. La patte arrière gauche du moteur reprend les numéros du châssis et du moteur, soit 57500-373. Le couvercle et le corps de la boîte de vitesse sont marqués 373. Le pont arrière est gravé au rapport 11x46 et porte le numéro 373. Le tableau de bord possède sa planche d'origine qui présente deux grands instruments : une montre Jaeger et un compteur de vitesse gradué jusqu'à 160 km/h. Le châssis est équipé de freins à câbles.

La carrosserie cabriolet Graber 4 places qui habille le châssis 57500 est unique. C'est certainement l'une des deux plus élégantes réalisées en 1937 par ce carrossier, sur un châssis Bugatti Type 57.

Pierre-Yves Laugier

>>> *châssis 57500, registration GE 31319 24 May 1951. Georges Pertuiset, born in 1883, Industrialist, 3 rue du Marché in Geneva." At that time Mr. Pertuiset was the head of "G. Pertuiset, Biscuits Chocolats et Pains d'Épice", an established and thriving family business that sold confectionery all over the country.*

There is a photograph of the Graber cabriolet with the registration GE 31319, in Jean Sechaud's garage on rue du Stand, next to a Ferrari 195 Inter from 1950 or 1951, probably before the Geneva Motor Show. If this was the spring of 1951, it is possible the car had just been bought by Pertuiset. In 1954, according to H.G. Conway's records, the Bugatti was serviced by Sechaud and, after nearly ten years of use by the biscuit maker from Geneva, it was sold on 3 December 1960. The new owner was a Dutch sculptor, August Thomassen, who was living at the Hôtel des Rives du Rhône in Vernier, an area of Geneva. Newly serviced prior to being bought, the vehicle was registered and given the number GE 1737.

Born in Maastricht on 24 August 1923, August Thomassen combined his passion for sculpture with his love of Bugatti when he produced a splendid bust in bronze of Ettore Bugatti, still on display at the Schlumpf museum in Mulhouse. It seems he didn't drive his Bugatti 57 very much, but nevertheless ordered new

upholstery that was probably not fitted. The two-tone paintwork, blue with black wings, dates from the period the car was serviced for Pertuiset. The Bugatti was subsequently registered in Holland with the number BX 65-64 in the name of A. Thomassen from Maastricht.

Inspection of the vehicle reveals a car retaining all of its original mechanical components. The front axle is engraved with the number 373. The original chassis plate bears the number 57500-19CV. The left rear engine mount has the chassis and engine numbers recorded on it, 57500-373. The cover and body of the gearbox are marked 373. The rear axle is engraved with the ratio 11x46 and the number 373. The dashboard retains its original face displaying two large instruments: a Jaeger clock and a speedometer graduated up to 160 km/h. The chassis is fitted with cable operated brakes.

The Graber 4-seater cabriolet body fitted on chassis 57500 is unique. It is without a doubt one of the two most elegant bodies built by this coachbuilder in 1937, on a Bugatti Type 57 chassis.

Pierre-Yves Laugier

Une certaine Renée dans les années 50, en Suisse © DR



1932 BUGATTI TYPE 49 BERLINE 2/4 PORTES VANVOOREN

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 49487

Moteur n° 348

Carrosserie Vanvooren n° 231

150.000 - 200.000 €

Sans réserve / No reserve

- Historique limpide
- Voiture de démonstration de l'Usine
- Etat de préservation impressionnant

- *Transparent history*
- *Factory demonstration car*
- *Impressive state of preservation*



C'est en janvier 1932 que le châssis 49487 doit être terminé, et il va attendre sa carrosserie encore plusieurs mois. C'est une version longue, de 3,22 m d'empattement. Quant à son moteur (n°348), c'est le premier d'une série de 18 moteurs assemblés à l'usine en décembre 1931. La carrosserie est fabriquée chez Vanvooren, à Courbevoie, comme le précise le registre de la carrosserie Bugatti : « La carrosserie Conduite Intérieure 2/4 portes par Vanvooren de Courbevoie, sur châssis 49487, est facturée à l'usine le 7 juin 1932 pour la somme de 21 500 fr. » La caisse porte le numéro 2316 dans la chronologie des réalisations Vanvooren et une

voiture identique, châssis 49488, caisse 2317, sortira de l'atelier de Courbevoie le 27 juin 1932.

Trois mois plus tard, le 1er octobre 1932, la Berline Vanvooren 49487 est acheminée par la route au Grand Palais où a lieu le Salon de l'Automobile. Sur place, elle va faire usage de voiture de démonstration pour la marque et, une fois de retour à l'usine, elle sera utilisée en 1933 et 1934 par des représentants Bugatti.

Le 3 novembre 1933, elle est facturée à un agent de Nantes, du nom de Dumont, pour la somme de 39 000 francs. Par ailleurs, un échange de courriers en février et

Chassis 49487 was finished in January 1932 and the coachwork was fitted several months later. It was the longer version, with a wheelbase of 3.22m. The engine (n°348), the first of 18 versions, was assembled at the factory in December 1931. The body was built by Vanvooren, in Courbevoie, as recorded in the Bugatti coachwork register : "The 2/4-door saloon coachwork by Vanvooren, Courbevoie, on chassis 49487, was billed to the factory on 7 June 1932, for the sum of 21,500 fr." This body was number 2316 in the list of Vanvooren creations, and an identical car, chassis 49488, body 2317, left the

workshop in Courbevoie on 27 June 1932.

Three months later, on 1 October 1932, the Vanvooren saloon 49487 was transported by road to the Motor Show at the Grand Palais, where it served as a demonstration car for the marque. Once back at the factory, it was used by Bugatti representatives during 1933 and 1934.

On 3 November 1933, the car was invoiced to an agent by the name of Dumont, based in Nantes, for the sum of 39 000 francs. We discover from an exchange of letters in February and March



mars 1934 entre l'usine et l'agent stockiste de Niort, J-B Arnaud, nous apprend que le véhicule « Type 3L 300 ex-Dumont, châssis 49487 » a nécessité le 23 décembre 1933 un démontage du moteur dans le garage Arnaud, et son expédition en caisse vers l'atelier de Levallois. A la mi-février 1934, il a été remonté dans la voiture après nettoyage du châssis. Un courrier du 5 mars 1934, adressé par l'usine à J-B Arnaud, concerne « Le moteur provenant du châssis 49487 ex-Démonstration M. Bouchard ». Cette note indique que, après son acquisition par l'agent Dumont de Nantes, le véhicule a été utilisé pour ses tournées de démonstration par M. Bouchard, représentant Bugatti itinérant et opérant dans les départements des Charentes, Deux-Sèvres et Vendée.

Il faut attendre un courrier du 25 mai 1935 adressé de Molsheim à Robert Benoist, au magasin de l'avenue Montaigne, pour constater la vente du véhicule à un acheteur privé : « J'ai bien reçu votre note du 23 mai et pris bonne note des conditions dans lesquelles vous avez traité la vente de la conduite intérieure 4 places Vanvooren N° 49487 à Monsieur Marcel Baillier ».

Suit la facture datée du 28 mai 1935 et adressée à « M. Marcel Baillier, 53 boulevard Saint Germain à Paris » et qui décrit ainsi la

Bugatti : « 1 voiture d'occasion, entièrement révisée, Type 49, 3 litres 300... N° 49487, carburateur Schebler, allumage par batterie, 6 roues Bugatti en aluminium avec pneus de la dimension 5,25 X 18 usagés, éclairage et démarrage électriques. Carrosserie Conduite intérieure Vanvooren 2/4 portes. Prix net : Frs 30.000. » Ce prix est moins de moitié celui du neuf, ce qui s'explique par l'âge de la voiture, plus de trois ans. Rappelons que, au Salon de 1931, un châssis nu de Type 49 était vendu 63 000 francs, avec 3 000 francs de supplément pour six roues en aluminium.

La Bugatti est immatriculée le 25 mai 1935 sous le numéro 9747 AF 3, au nom de « Baillier père et fils, Coucy-les-Eppes, Aisne. » Elle passe au nom de Marcel Baillier le 28 mai 1936. Les parents de Marcel Baillier bénéficient de revenus confortables, grâce à l'exploitation d'un hôtel et d'une affaire de négoce de grains et charbons à Coucy-les-Eppes. Étudiant en droit, Marcel Baillier loge à Paris, bd St-Germain, et profite d'une vie agréable. En 1935, il rencontre Simone Beaudier, étudiante en pharmacie qu'il épouse le 4 avril 1936. Issue de la grande bourgeoisie parisienne, Simone Baillier aura du mal à s'habituer à la vie rurale de ce village de l'Aisne, loin de son immense appartement de l'avenue Henri Martin. >>>

1934 between the factory and the dealer in Niort, J-B Arnaud, that vehicle "Type 3-litre 300 ex-Dumont, chassis 49487" required the engine to be dismantled in the Arnaud garage, put in a crate and transported to the workshop in Levallois. During February 1934, the chassis was cleaned and the engine re-fitted in the car. There is letter dated 5 March 1934, addressed to J-B Arnaud by the factory, concerning "The engine belonging to chassis 49487 ex-demonstration Mr Bouchard." This tells us that having been bought by the agent Dumont in Nantes, it was used as a demonstration car by Mr Bouchard, a travelling Bugatti representative, and driven throughout the Charentes, Deux-Sèvres and Vendée departments.

A letter dated 25 May 1935, from Molsheim to Robert Benoist, at his showroom on avenue Montaigne in Paris, tells us that the car was sold to a private buyer : "I have received your message of 23 May and have taken note of the conditions under which you have negotiated the sale of the Vanvooren 4-seater saloon N° 49487 to Monsieur Marcel Baillier." An invoice followed, dated 28 May 1935 and addressed to "M. Marcel Baillier, 53 boulevard Saint Germain

à Paris" which described the car as follows : "1 second-hand car, fully serviced, Type 49, 3 litres 300... N° 49487, Schebler carburettor, battery ignition, 6 aluminium Bugatti wheels with 5.25 X 18 used tyres, electric lights and start. Vanvooren 2/4 door saloon coachwork. Price net : Frs 30.000." This was less than half its price new, explained by the fact that it was over three years old. It is worth noting that at the 1931 Motor Show, a bare Type 49 chassis sold for 63,000 francs, with a 3,000 francs supplement for six aluminium wheels.

The Bugatti was registered on 25 May 1935 with the number 9747 AF 3, in the name of "Baillier father and son, Coucy-les-Eppes, Aisne." This was changed to Marcel Baillier on 28 May 1936. Marcel Baillier's parents earned a good living, running a hotel and a business trading in grain and coal in Coucy-les-Eppes. Marcel Baillier enjoyed a comfortable life, studying law and living on the Boulevard St Germain in Paris. In 1935 he met Simone Beaudier, a pharmacy student, and they got married on 4 April 1936. Coming from the Parisian bourgeoisie, Simone Baillier could have found it difficult adapting to rural life in a small village in Aisne, a long>>>



>>>Pourtant, les deux époux reprennent le commerce familial et Simone Baillier fonde la « Coopérative Agricole de Coucy les Eppes » qu'elle dirigera jusqu'à l'âge de 75 ans. Marcel Baillier meurt à Coucy le 26 juin 1992, et une rue de son village porte aujourd'hui son nom.

Entretemps, la Bugatti a quitté la famille Baillier au bout de trois ans pour être acquise par un dénommé Marcel Leclercq, sans doute médecin, domicilié 6 rue Passe Demoiselle, à Reims. Le 18 juillet 1938, il immatricule la voiture à son nom sous le numéro 772 KJ 5. Moins d'un an plus tard, le 1er juillet 1939, la Bugatti est immatriculée au nom de Georges Ponsart, fils d'agriculteurs à Germigny. Elle conserve sa plaque de 1938 dans la Marne et le registre de H.G. Conway, publié en 1962, indique que Georges Ponsart aurait acquis la voiture auprès d'un médecin parisien. Il s'agit sans doute de Marcel Leclercq, qui n'était pas originaire de Reims. Le petit-fils de Georges Ponsart se souvient :

« La ferme Ponsart cultivait le blé et la betterave sur une superficie d'une vingtaine d'hectares. Georges chassait le perdreau trois fois la semaine et il était le seul propriétaire de Bugatti des environs, ce qui faisait de lui un original. Georges avait retiré les roues de

la Bugatti pendant la guerre, pour que les Allemands ne la prennent pas. Après la guerre, la voiture ne roulait plus beaucoup et, enfants, nous allions la voir dans la grange pour jouer dedans. Lors de la vente à Thomassen, elle dû être tirée en remorque pour partir en Hollande. Par la suite Georges acheta une 203 Peugeot. »

La Bugatti avait été néanmoins réimmatriculée vers 1955 par Georges Ponsart dans le nouveau système, sous le numéro 333 CB 51. Une de ses belles-filles, mariée en 1950, confirme l'utilisation à cette époque de la Bugatti et, le 18 novembre 1957, le véhicule est officiellement vendu à August Thomassen, sculpteur domicilié à Wilhelmina Singel 105, Maastricht, Pays Bas. Pour sortir la voiture de sa grange, il a fallu atteler deux chevaux de trait, comme le montrent les photos prises le jour du départ.

Dans les années 1980, un fils de Georges Ponsart, en vacances avec sa famille en Hollande, se rend à Maastricht : il retrouve la Bugatti au fond de son garage, d'où elle n'avait pas bougé depuis plus de 20 ans. Ainsi, pendant près de 60 ans, la berline Bugatti Vanvooren Type 49 va rester dans le garage d'A. Thomassen à côté d'un cabriolet Type 57 Graber acheté à Genève en 1960. L'inspection actuelle du véhicule laisse découvrir une >>>

>>> *way from her huge apartment on the avenue Henri Martin. However, the couple took over the family business and Simone Baillier founded the "Coopérative Agricole de Coucy les Eppes" which she continued to run until the age of 75. Marcel Baillier died in Coucy on 26 June 1992, and there is now a street named after him in the village.*

In the meantime, the Bugatti left the Baillier family after three years to be acquired by Monsieur Marcel Leclercq, believed to be a doctor, who lived at 6 Passe Demoiselle, in Reims. On 18 July 1938, he registered the car in his name under the number 772 KJ 5. Less than a year later, on 1 July 1939, the Bugatti was registered in the name of Georges Ponsart, a farmer's son from Germigny, while retaining its 1938 plate in the Marne. The register of H.G. Conway, published in 1962, shows that Georges Ponsart bought the car from a Parisian doctor. This must have been Marcel Leclercq, who was not originally from Reims. George Ponsart's grandson recalls : "The Ponsart farm grew wheat and beet on an area of around twenty hectares. Georges hunted partridge three times a week and stood out for being the only Bugatti owner in the region. Georges removed the

wheels during the war, so that the Germans couldn't take it. After the war, the car wasn't driven much and as children, we used to go into the barn to play in it. When it was sold to Thomassen, it had to be pulled out, in order to be taken to Holland. Georges then bought a Peugeot 203."

Around 1955, Georges Ponsart re-registered the Bugatti in the new system, and it was given the number 333 CB 51. One of his daughters-in-law, who married in 1950, has confirmed that the Bugatti was used around this time before being sold to August Thomassen on 18 November 1957. He was a sculptor living at Wilhelmina Singel 105, Maastricht, in Holland. He had to use two carthorses to pull the car out of the barn, as seen in photos taken on the day the car was removed.

During the 1980s, a son of Georges Ponsart, on holiday with his family in Holland, made a journey to Maastricht. There he discovered the Bugatti at the back of a garage, where it had not moved for over 20 years. Thus, for over 60 years, the Bugatti Vanvooren Type 49 saloon would remain in Thomassen's garage alongside a Type 57 Graber cabriolet that had been bought in Geneva in 1960.>>>



La Bugatti 49 à la fin des années 40 © DR



© DR



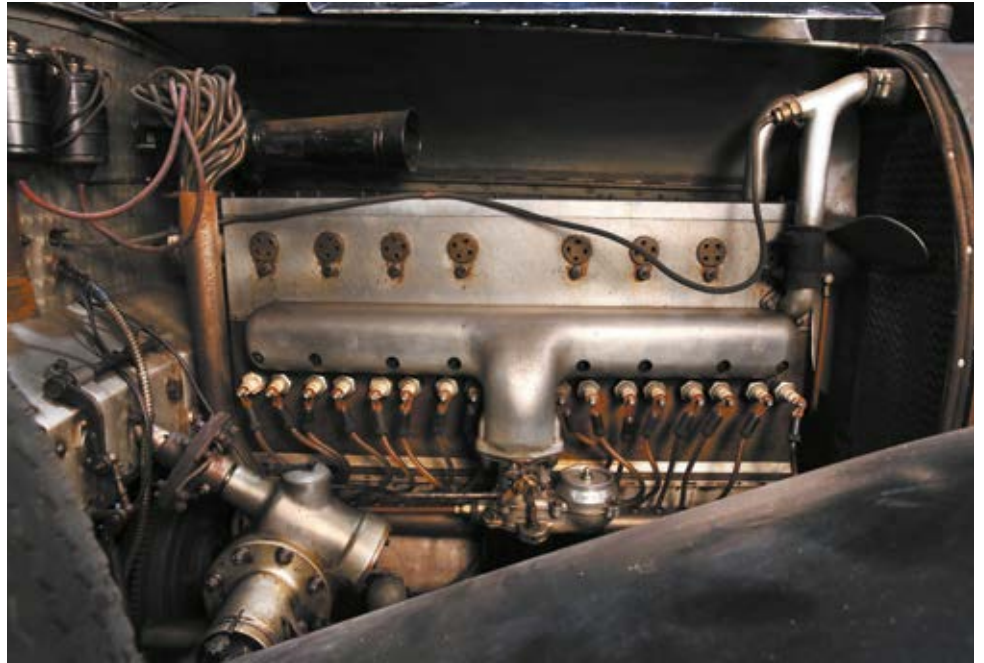
© DR



Retrouvailles avec les vendeurs dans les années 70 © DR



© DR



>>>mécanique totalement originale. La plaque châssis numéroté « 49487-19cv » est d'origine et jamais démontée du tablier. Le carter moteur est gravé au numéro de châssis 49487 et porte le numéro propre du moteur « L 348 » sur la patte avant. Le capot gravé au numéro de moteur est d'origine ainsi que toute la carrosserie. Les quatre portes en opposition avec verrouillage vertical (brevet sans montant central par Vanvooren) permettent un accès optimal à l'habitacle.

Le tableau de bord possède son grand cadran ovale comprenant les 6 instruments dont une montre et un compteur de vitesse, tous d'origine sur fond noir. Le véhicule a conservé ses deux roues de secours dans les ailes et, lorsqu'il fut découvert à Germigny en 1957, il possédait encore son pare-chocs d'origine. La couleur en deux tons jaune et noir est sans doute le choix de couleurs original, lors de la vente à M. Baillier. Sur le tableau de bord figure encore la petite plaque de propriétaire en laiton gravée : « G. Ponsart. Germigny (Marne) ».

En conclusion : Dernière évolution des Bugatti « simple arbre » de tourisme, avec son double allumage, son vilebrequin à 9 paliers et ses roues Bugatti aluminium, la Type 49 est une voiture performante et fiable. Sa souplesse à bas régime est bien supérieure à celle de la Type 44 et sa vitesse de croisière se situe entre 105 et 120 km/h. Un essai publié dans La Vie Automobile de septembre 1931, sous la plume d'Henri Petit, se concluait par ces mots : « La 3L 300 Bugatti est à mon sens une des meilleures voitures qui soient à l'heure actuelle, une des plus rapides, probablement la plus agréable à conduire et certainement la plus sûre, et ces qualités, elle les possède dès l'origine, sans mise au point particulière de la part du client. »

L'exemplaire proposé à la vente aujourd'hui a été remarquablement sauvegardé de toute altération depuis son origine. N'ayant eu que deux propriétaires privés avant-guerre, et deux autres seulement depuis 1939, remise depuis près de 60 ans, elle attendait son retour sur la route pour un nouvel essai après révision complète motivée par l'intérêt de son histoire et de son potentiel.

Pierre-Yves Laugier

>>>*A current inspection of the vehicle has revealed that the mechanical elements of the car are totally original. The chassis plate, number "49487-19cv" is original and has never been removed from the bulkhead. The engine case is engraved with chassis number 49487 and has the correct engine number "L 348" on the front bracket. The bonnet, engraved with the engine number, and the rest of the bodywork are original. The four pillarless doors with vertical locking (Vanvooren pillarless patent), offer optimal access to the passenger compartment.*

The dashboard features the large oval display, completely original, containing six gauges including a clock and speedometer, on a black background. The vehicle still has its two spare wheels on the wings and when it was discovered in Germigny in 1957, it still had its original bumpers. The two-tone yellow and black livery is likely to be the original choice of colours from when it was sold to Mr Baillier. The small owner's brass plaque, engraved with "G. Ponsart. Germigny (Marne)" is still on the dashboard.

In conclusion : The Type 49 was the final evolution of the "single cam" Bugatti touring cars, with twin-spark ignition, 9-bearing crankshaft and aluminium Bugatti wheels. It was a powerful and reliable car, with greater flexibility at low revs than the Type 44 and a cruising speed of between 105 and 120 km/h. A test-drive published in the September 1931 issue of La Vie Automobile, written by Henri Petit, concluded with these words : "The 3L 300 Bugatti is, in my opinion, one of the best cars currently available, one of the quickest, probably the most enjoyable to drive and certainly the safest. It enjoys these qualities from new, without requiring any special development by the client."

The example on offer has been remarkably well protected from new from any modifications. Having had just two private owners before the war, and only two since 1939, during which time it was stored for nearly 60 years, this Bugatti has been biding its time, waiting to be re-commissioned and put back on the road, complete with a special history and enormous potential.

Pierre-Yves Laugier



© DR



C.1925 CITROËN 5 HP CABRIOLET

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 29123

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / No reserve

- Superbe état de conservation
- Confortable version cabriolet
- Modèle apprécié

- In a superb state of conservation
- A comfortable cabriolet version
- Popular model

André Citroën a voulu faire de la 5 HP une « vraie » voiture, et non pas un cyclecar sommaire, capable de répondre aux besoins de ceux qui n'ont pas les moyens d'acquérir une 10 HP. Bien conçue, économique et robuste, la 5 HP va connaître rapidement une enviable popularité. D'abord proposée en torpédo deux places, la gamme va s'enrichir d'un cabriolet, puis d'un torpédo à trois places en trèfle.

L'exemplaire présenté offre la carrosserie la plus confortable, le cabriolet, puisqu'il est équipé de vitres latérales descendantes protégeant du vent et des intempéries. Il a intégré la collection Thomassen il y a des décennies et cohabitait avec la Bugatti 49, immobile, au fond du garage. Base visiblement très saine, la voiture a bénéficié d'une remise en état ancienne qui a contribué à la conserver dans l'état exceptionnel dans lequel elle se trouve. Nous avons été émus par les nombreux petits détails qui lui confèrent tant de charme, tel que le filet à chapeaux

derrière la banquette, ou encore le bouchon de radiateur accessoire Radiax avec thermomètre intégré. Complète, à l'exception de l'horloge, et conforme à sa configuration d'origine, elle mérite une remise en état mécanique pour reprendre le chemin du réseau secondaire et enchanter tant son heureux conducteur que les passants étonnés.

André Citroën wanted to make the 5 HP a "real" car, not a simple cyclecar, but one able to meet the needs of those who could not afford a 10 HP. Well designed, economical and robust, the 5 HP quickly becomes very popular. Initially offered as a two-seater tourer, the range was extended to a cabriolet, then a three-seater

tourer in the shape of a cloverleaf.

The car on offer has the most comfortable body, the cabriolet, since it is equipped with sliding side windows, protecting well from wind and weather. It joined the Thomassen collection decades ago and coexisted with the Bugatti 49 at the back of the garage. In apparently sound condition, the car has benefited from an old restoration, which has helped keeping it in exceptional condition. The many fine details gives this car a lot of charm, such as the hat net behind the bench, or the Radiax accessory radiator cap with built-in thermometer. A very complete car, with the exception of the clock, and in keeping with its original configuration, the car needs a mechanical overhaul to be able to get back on to the road, and will surely delight both driver and the astonished passersby.



1955 PEUGEOT 203C CABRIOLET – PRÉPARATION PÉKIN-PARIS

Carte grise française
French title

Châssis n° 1746310
Moteur n° 1746310

70.000 - 90.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration de qualité
- Préparation exigeante
- Plus de 80 000 € de factures

- *High quality restoration*
- *Demanding preparation*
- *More than 80,000 € of invoices*



Ce cabriolet 203 a été acheté à Rétromobile en 2014 par son actuel propriétaire, avec pour projet de participer au fameux rallye Pékin-Paris. C'est dans cette perspective que la voiture va être entièrement restaurée et équipée, en respectant au maximum l'origine, par la société Techni-tacot. Le total des travaux s'élève à près de 80 000 €, un dossier complet détaille les différentes opérations et justifie les choix effectués. Ainsi, la carrosserie, entièrement mise à nu, a vu ses soudures et ses renforts d'origine renforcés, et des protections amovibles des soubassements adaptées. La mécanique, basée sur un bloc 403 7cv passé en 8cv a

fait l'objet d'un soin très particulier, privilégiant couple et fiabilité. Les trains roulants ont été restaurés dans le respect de l'origine, le faisceau électrique a été refait et fiabilisé, tandis qu'un alternateur a été adapté. Le tableau de bord a été complété de manomètres de pression d'huile et de température d'eau, ainsi que des instruments de navigation requis. Un arceau démontable a été créé et la voiture sera livrée avec ses outils et équipements spécifiques. Cette préparation soignée permettra soit un retour aisé à la configuration d'origine, soit de prendre immédiatement part aux rallyes historiques les plus exigeants.

This 203 convertible was purchased in 2014 by its current owner at Rétromobile, with plans to participate in the famous Beijing-Paris rally. It was with this perspective that the car was fully restored and equipped, while respecting the origin as much as possible by the company Techni-tacot. The total quantum of work amounted to almost 80,000 €, a comprehensive folder details the various works done, justifying the choices made. The body was stripped and the original welding and reinforcements strengthened. The mechanicals, based on a 7CV 403 block changed to 8CV, was the subject of much attention,

improving torque and reliability. The running gear has been restored as per origin, the electric harness redone and made more reliable, and an alternator has been adapted. The dashboard has been supplemented with gauges for oil pressure and water temperature, as well as navigation instruments. A removable roll hoop has been created and the car will be delivered with its specific tools and equipment. This careful preparation will allow either an easy return to the original configuration, or to take part immediately in the most demanding historic rallies.

1938 BUGATTI TYPE 57 C CABRIOLET GANGLOFF

Carte grise française
French title

Châssis n° 57596
Moteur n°19C

800.000 - 1.200.000 €

- Historique limpide
- Dans sa configuration complète d'origine
- Options rarissimes d'origine
- « Matching numbers »

- *Transparent history*
- *In complete, original configuration*
- *Very rare original options*
- *« Matching numbers »*



C'est en décembre 1937 que le châssis (n°57596) de la voiture présentée, avec son moteur n°19C, est assemblé à l'usine Bugatti. Il répond à une commande datée du 27 octobre 1937, émise par le concessionnaire Bugatti d'Amsterdam, le « Garage Albatros » de Hendricus Van Ramshorst. Son garage est ouvert depuis 1930 et restera en activité jusqu'en 1976. Le 20 novembre 1937, les archives de ce même garage indiquent le prix de 8 860 Florins, qui sera acquitté le 21 janvier 1938.

Le registre des commandes de l'usine précise que la livraison théorique de la voiture « Châssis 57596 moteur 19C, Numéro d'ordre 1002, commandée par Ramshorst pour son client Homan » est prévue pour début janvier 1938 ; la livraison réelle est effectuée le 18 janvier 1938.

Selon les souvenirs du fils du concessionnaire hollandais, les voitures étaient souvent acheminées par son père pour le trajet vers Amsterdam mais, pour 57596, une note de l'usine indique que la voiture est partie par la route de Molsheim à Amsterdam, portant les plaques temporaires 1243 W5 et conduite par Schwoerer, employé de Bugatti.

Le cabriolet Gangloff est facturé 66 500 francs par l'usine Bugatti, qui le décrit ainsi : « Cabriolet de couleur grise, garniture cuir havane clair, capote noire. Voiture équipée d'amortisseurs De Ram à l'avant et à l'arrière ainsi que d'ailes avant spéciales ». Le Registre de la carrosserie Bugatti précise que la caisse seule a coûté 26 350 francs, dont 1 350 francs pour les ailes avant spéciales. Le total de la facture en francs est donc de 93 670 francs.

It was in December 1937 that this car's chassis (n°57596) was assembled and fitted with engine n°19C at the Bugatti factory. It was for an order dated 27 October 1937, issued by Hendricus Van Ramshorst of the "Garage Albatros", the Bugatti dealer in Amsterdam. This garage opened in 1930 and remained in operation until 1976. According to an entry in the garage records on 20 November 1937, the price was set at 8 860 Florins, which was settled on 21 January 1938.

The factory order book states that the delivery of "Chassis 57596 engine 19C, Order number 1002, ordered by Ramshorst for his client Homan" was planned for the start of January 1938. The actual delivery was made on 18 January 1938.

The Dutch dealer's son recalls

that his father often had cars transported to Amsterdam. However, a factory note indicates that 57596 went by road from Molsheim to Amsterdam, with temporary plates 1243 W5 and driven by Schwoerer, a Bugatti employee.

The Bugatti factory charged 66 500 francs for the Gangloff cabriolet, describing it as a: "Grey coloured cabriolet, light tan leather trim, black hood. Car equipped with De Ram shock absorbers, front and rear, and special front wings." The Bugatti coachwork register states that the body itself cost 26 350 francs, of which 1 350 francs was for the special front wings. The total bill came to 93 670 francs.

The Type 57C cabriolet was exhibited in the spring of 1938



La Type 57C cabriolet va être exposée au printemps 1938 sur le stand Albatros au Salon d'Amsterdam. Elle est ensuite achetée par son premier propriétaire, J. Homan van der Heide, après essai par Williams, pilote et représentant du magasin Bugatti de Paris.

Fils d'un haut fonctionnaire hollandais expatrié en Indonésie, J. Homan est né dans ce même pays. Ingénieur chimiste, il occupe dans les années 1930 un poste de direction dans une usine de production de médicaments, près d'Utrecht, avant de s'expatrier aux États-Unis où il rachète une usine chimique dans le New Jersey. Technicien doué et amateur de belles mécaniques dont il assure lui-même certaines réparations, il s'intéresse aux Bugatti dès 1935 avec un cabriolet Type 55 Vanvooren

qui semble avoir été sa première voiture de la marque. Après avoir fait l'acquisition du cabriolet 57C Gangloff, il le fait immatriculer L 16975 comme toutes ses autres Bugatti, la plaque appartenant dans ce pays au propriétaire (la lettre L désigne la région d'Utrecht). Le garage de sa propriété de Maarssen peut accueillir quatre voitures et dispose du chauffage. Selon les souvenirs de son fils, toutes les voitures de J. Homan sont entretenues par le petit garage Broedelet, agent Citroën à Maarssen. C'est J. Homan lui-même qui a initié Broedelet à la maintenance des Bugatti.

En novembre 1938, Homan fait reprendre son Atalante 57SC (châssis 57373) pour un coach Ventoux (châssis 57720) qu'il destine à son épouse, se >>>

on the Albatros stand at the Amsterdam Motor Show. It was then bought by its first owner,

J. Homan van der Heide, following a test-drive by Williams, the racing driver and representative of the Bugatti store in Paris.

Homan was born in Indonesia where his father, a Dutch senior civil servant was working. Trained as a chemical engineer, he managed a drug production plant during the 1930s, near Utrecht, before moving to the US where he bought a chemical plant in New Jersey. He was a gifted technician who appreciated beautiful cars that he often repaired himself. He bought his first Bugatti, a Type 55 cabriolet Vanvooren in 1935 and developed an interest in the marque. After acquiring the cabriolet 57C Gangloff, he

registered it L 16975, the same as his other Bugatti, as this number referred to the owner and the letter L stood for Utrecht. The garage at his property in Maarssen was heated and big enough for four cars. According to his son, Homan's cars were all maintained by the small garage Broedelet, the Citroën agent in Maarssen. It was Homan himself who introduced Broedelet to working on Bugatti.

In November 1938, Homan exchanged his Atalante 57SC (chassis 57373) for a Ventoux coach (chassis 57720) intended for his wife. The 57C cabriolet was reserved for him. We must presume that when he left for the US, around 1950, the cabriolet 57C Gangloff chassis 57596 was taken in by the Garage >>>



>>>réservant pour lui le cabriolet 57C. Nous pouvons supposer qu'à son départ pour les États-Unis, vers 1950, le cabriolet 57C Gangloff châssis 57596 est repris par le Garage Albatros.

Nous savons que, pendant la guerre, ce cabriolet fait partie d'une dizaine de Bugatti murées dans une église par Hendricus Van Ramshorst, pour échapper aux allemands. Sur une photo prise dans l'édifice, nous devinons la 57596 au fond à droite : elle porte encore la plaque L 16975 de Homan van der Heide. Il est possible que, une fois la guerre terminée, le cabriolet reste longtemps en stock au Garage Albatros car à cette époque la vente d'un tel véhicule n'est pas chose facile.

En 1952, le cabriolet Stelvio à compresseur est toujours en vente au garage Albatros, avant d'être cédé quelques mois plus tard à Tibor de Machula, domicilié Brouwerstraat 12, à Amsterdam. Violoncelliste de grand talent, d'origine austro-hongroise, Machula a fait partie

de l'orchestre philharmonique de Berlin dirigé par W. Furtwängler avant de devenir, en 1947, premier violoncelle solo de l'Orchestre du Concertgebouw d'Amsterdam. En 1952, il essaye le cabriolet avec Arie Van Ramshorst, du Garage Albatros, et son ami Eggly de Flines. Ils apparaissent en effet, avec la mère de ce dernier, sur les photos prises à cette occasion. La voiture est toujours dans ses coloris d'origine, grise à capote bleue, et l'immatriculation G 26142 visible sur les photos correspond à un numéro de la région d'Amsterdam et date de la propriété de Van Ramshorst lors de la reprise du véhicule, après la guerre. Machula achète la voiture en mai 1953 et l'immatricule NX 94 23. Elle conservera ce numéro jusqu'à son exportation en France en 1983.

Dans le Registre Bugatti publié en 1962 par H.-G Conway, la Bugatti est déjà la propriété d'un autre amateur hollandais, Karel Hendrick Sauerbier, qui demeure Oostvlietweg 35, à Leidschendam. Il

>>>Albatros.

We do know that during the war, this cabriolet was one of a dozen Bugatti shut away in a church by Hendricus Van Ramshorst, hidden from the Germans. In a photo taken in this building, we can make out the 57596 at the back on the right. It still has Homan van der Heide's registration plate L 16975. It is likely that once the war ended, the cabriolet remained in the Garage Albatros for a long time, as in those days it would not have been easy to sell such a vehicle.

In 1952, the supercharged Stelvio cabriolet was still for sale in the Albatros garage. It sold a few months later to Tibor de Machula, who lived at Brouwerstraat 12, Amsterdam. A talented cellist originally from Hungary, de Machula played with the Berlin Philharmonic Orchestra, conducted by W. Furtwängler. He had tested the cabriolet in 1952 with Arie Van Ramshorst, from the Garage

Albatros, and his friend Eggly de Flines. They appear, alongside the latter's mother, in photos taken on this occasion. The car was still in its original colours, grey with blue hood, and the registration G 26142 visible in the photos corresponds to an area of Amsterdam and dates from Van Ramshorst's ownership when the car was recovered after the war. De Machula bought the car in May 1953 and registered it NX 94 23. It kept this number until it was exported to France in 1983.

In the Bugatti Register published in 1962 by H.-G Conway, the Bugatti already belonged to another Dutch enthusiast, Karel Hendrick Sauerbier, of Oostvlietweg 35, in Leidschendam, who had bought the car on 14 September 1961. He ran the printers Stadler & Sauerbier with his brother in Rotterdam. The two of them collected old cars including several Bugatti : Type 23, Type 35 from 1925, roadster Type 43, Type



en a fait l'acquisition le 14 septembre 1961. Avec son frère Hans, il dirige l'imprimerie Stadler & Sauerbier, à Rotterdam et, à eux deux, ils collectionnent les belles classiques dont plusieurs Bugatti : Type 23, Type 35 de 1925, roadster Type 43, Type 44 et trois Type 57. A cette époque, la 57C Gangloff est encore dotée d'un train avant modifié avec une suspension indépendante installée par J. Homan, sachant qu'elle est équipée d'origine de freins hydrauliques.

Karel Hendrick Sauerbier acquiert dans la même période un Type 35 de 1925 et le roadster Type 43A ex-roi Léopold de Belgique. Ces deux dernières voitures seront vendues par lui en décembre 1977, en échange d'une ferme avec ses dépendances près de Buis-les-Baronnies, au sud de la France où il avait toujours rêvé de s'installer.

Le 22 novembre 1975, il vend le cabriolet 57C à un de ses amis, Gerrit Blokhuis, bugattiste de longue date (et qui a transmis sa passion à ses quatre enfants qui

continuent encore aujourd'hui à la cultiver), qui l'a aidé dans la restauration du moteur de sa Type 43. A cette époque, la 57C est non roulante et doit être tractée pour rejoindre son domicile à Hummelo, dans l'est des Pays-Bas. La capote est complètement "cuite", mais le reste est correct. Il faudra deux ans de travail et une restauration totale depuis le châssis pour rendre au beau cabriolet 57C toute sa splendeur. Les coloris en deux tons de bleu sont conservés pour la nouvelle peinture, mais la suspension avant indépendante est déposée.

Les travaux de carrosserie sont confiés à un carrossier du nom d'Anton Siebelink, de Doetinchem, qui a commencé à travailler pour B. Blokhuis en fabriquant une caisse Grand Sport pour sa Type 44. Avec une maîtrise rare, il réalise tous les travaux de carrosserie sur le cabriolet Type 57C. Les cuirs d'origine sont conservés après avoir été abondamment huilés pour leur rendre leur brillance originale. La première sortie de l'auto >>>

44 and three Type 57. At this time, the 57C Gangloff still had a front axle modified with independent suspension, installed by Homan, having been equipped from new with hydraulic brakes.

During the same period Karel Hendrick Sauerbier acquired a 1925 Type 35 and the ex-King Leopold of Belgium roadster Type 43A. These last two cars were sold by him in December 1977, in exchange for a farm with outbuildings near Buis-les-Baronnies, in the south of France where he had always dreamed of settling down.

On 22 November 1975, he sold the cabriolet 57C to one of his friends, Gerrit Blokhuis, a longstanding Bugattist (whose four children inherited and continue to share his passion today), who had helped him to rebuild the engine of his Type 43. At this point, the 57C wasn't driving and had to be towed to Blokhuis's home in Hummelo, in the east of the Netherlands. The

hood was in very bad conditions but everything else was correct. It took two years of work and a full chassis-up restoration to return the 57C cabriolet to its former glory. The two-tone blue colour scheme was kept but the independent front suspension was removed.

Work to the body was entrusted to a coachbuilder by the name of Anton Siebelink, from Doetinchem, who had already worked for Blokhuis, building a Grand Sport body for his Type 44. Displaying a rare mastery, he carried out every aspect of the bodywork on the cabriolet Type 57 C. The original leathers were conserved, and treated liberally with oil to restore their sheen. The restored car's first outing was in the International Bugatti Rally in Denmark in 1977. It later took part in the International Bugatti Rally in Holland in 1980, and the Bugatti Centenary in 1981.

In March 1983, the car sold to Daniel Roggwiler, a French >>>

>>> restaurée est consacrée au Rallye International Bugatti au Danemark, en 1977. Elle participe ensuite au Rallye International de Valkenburg en Hollande, en 1980, puis au Centenaire Bugatti en 1981.

En mars 1983, la voiture est vendue à Daniel Roggwiller, collectionneur français amateur de belles classiques des années 1930. Négociant en cuirs exotiques et lié à la maison Hermès, il possède de élégantes Delahaye, Rolls-Royce et Hispano Suiza, toutes entretenues par le spécialiste de cette dernière marque, Éric Limpalaer, dans le Calvados.

Il entreprend une restauration de qualité. La voiture reçoit une nouvelle peinture bleu nuit en remplacement de sa robe deux-tons. Éric Limpalaer réalise des travaux sur l'embrayage, les pignons de distribution, le carburateur Stromberg et l'essieu avant qu'il sécurise avec une bielle de poussée. D. Roggwiller nous a confié avoir utilisé la voiture pendant près de 20 ans sans aucun ennui mécanique. Il a participé à de nombreux événements dont le rallye International de Munster en 1987 et plusieurs rencontres Bugatti à Montlhéry, en mars de chaque année. La voiture est achetée le 18 mars 1991 par le propriétaire actuel.

La voiture proposée à la vente est une des premières Type 57 cabriolet à compresseur. À l'issue de la sortie du modèle 57C au Salon d'octobre 1936 à Paris, par la présentation d'un coach Ventoux et de l'Atlantic 57SC noire, la production des 57C débute en février 1937. Cette année-là, Gangloff réalise cinq cabriolets 57C quatre places et, en 1938, une nouvelle série est lancée dont 57596 sera le premier exemplaire.

Ce cabriolet Gangloff est unique par le souhait de son premier propriétaire qui a demandé à l'usine Bugatti la pose de quatre amortisseurs De Ram, en insistant auprès de Gangloff pour la réalisation d'ailes enveloppantes spéciales. Elle est aussi une des premières 57 à disposer d'origine de freins hydrauliques. Toujours parfaitement entretenue par le garage Van Ramshorst d'Amsterdam lors de ses jeunes années aux Pays-Bas, puis entièrement restaurée par Gerrit Blokhuis, la voiture fut ensuite soignée par son propriétaire parisien pendant deux décennies.

Elle est irréprochable et ses performances sont celles de la plus rapide des Bugatti de tourisme.

Pierre-Yves Laugier

>>> collector and enthusiast of 1930s classics. Trading in exotic leathers and connected to Hermès, he already owned elegant Delahayes, Rolls-Royces and Hispano Suiza, all maintained by the Hispano Suiza specialist Éric Limpalaer in Calvados.

He carried out a top-level restoration. The car lost its two-tone livery and was repainted dark blue. Éric Limpalaer carried out work to the clutch, the cam gears, the Stromberg carburettor and he secured the front axle with a push rod. Roggwiller told us that he used the car for nearly 20 years without any mechanical problems. He took part in numerous events including the Munster International rally in 1987 and various Bugatti meetings held every March at Montlhéry. The car then was sold on 18 March 1991 to the present owner.

The car offered in the sale is one of the first supercharged Type 57 cabriolets. Following the launch of the 57C at the Paris Motor Show in October 1936, with the presentation of a Ventoux coach and a black Atlantic 57 SC, production of the 57C began in February 1937. That year,

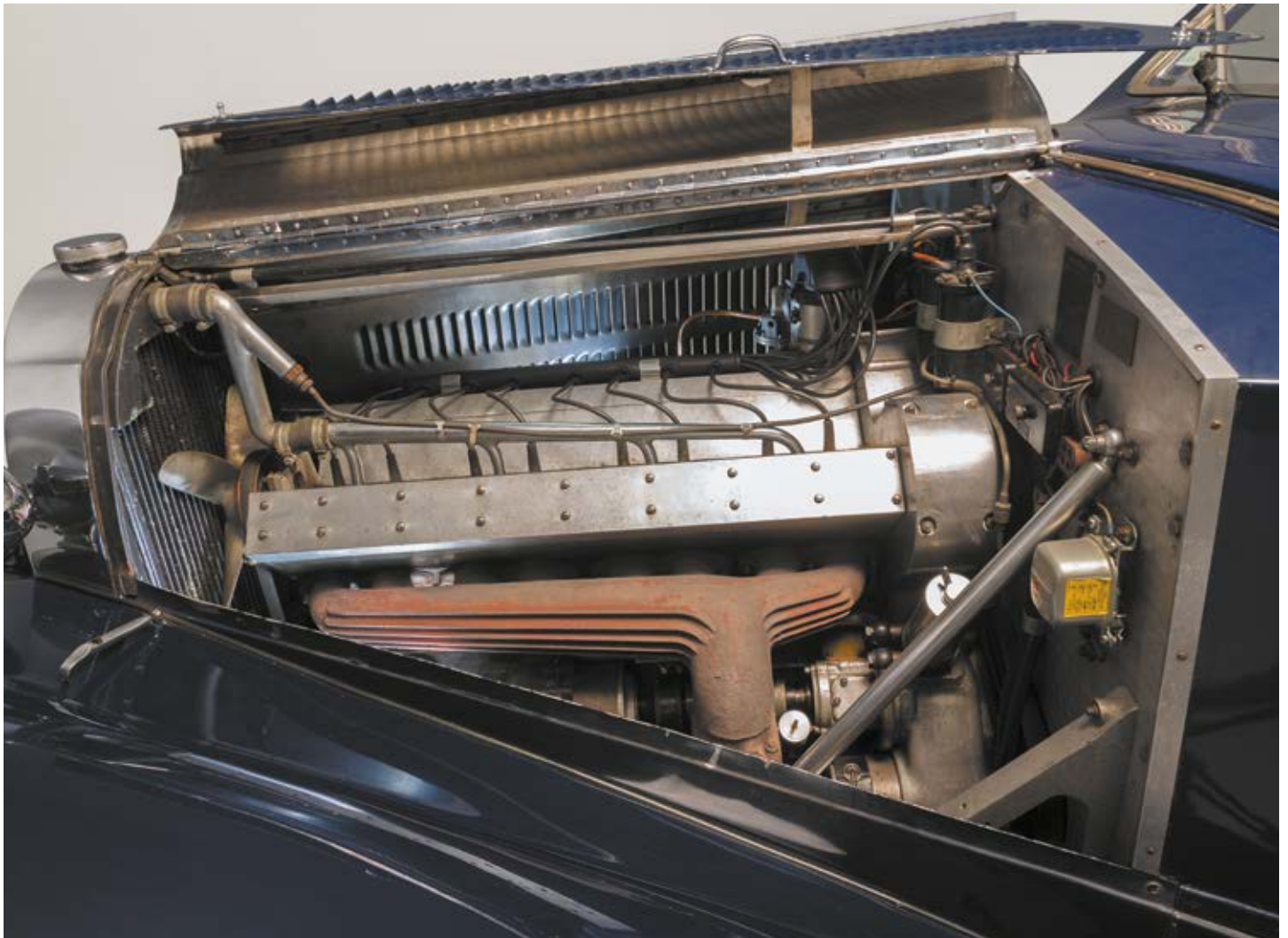
Gangloff built five four-seater 57C cabriolets and in 1938, a new series was launched, with 57596 being the first example.

This Gangloff cabriolet is unique, fitted new with four DeRam shock absorbers at the first owner's request, who also insisted that Gangloff make special enveloping wings. It was also one of the first 57s to be equipped from new with hydraulic brakes. Regularly maintained by the Van Ramshorst garage in Amsterdam during its early days in Holland, then fully restored by Gerrit Blokhuis, the car was subsequently cared for by its Parisian owner for nearly two decades.

With the fastest performance of any Bugatti tourer, this car is impeccable.

Pierre-Yves Laugier





1939 BENTLEY ROYALE SEDANCA DE VILLE 16 CYLINDRES

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° B160EX1

300.000 - 500.000 €

• La seule Bentley 16 cylindres

• Qualité de réalisation
époustouflante

• 12 litre, 320 chevaux,
5 vitesses

• *The only Bentley 16 cylinders*

• *Incredible production quality*

• *12 litres, 320 horsepower,
5-speed gearbox*



La Bentley Royale a été conçue en 1988 en hommage à sir Henry Royce et W.O. Bentley par Gary Wales, véritable maître restaurateur d'automobiles d'exception basé dans la San Fernando valley en Californie. Le challenge était de démontrer que

l'on pouvait assembler une voiture exclusivement avec des composants provenant des deux marques, Rolls Royce et Bentley s'étalant sur une période de 70 ans. Il commença par acheter un châssis de Rolls Royce Silver Wraith de 1938, puis sortit >>>

Designed by Gary Wales, absolute restoration master of prestige automobiles based around the San Fernando valley in California, the Bentley Royale was conceived in 1988 as a tribute to Sir Henry Royce and W.O.

Bentley. The challenge was to demonstrate that one could build a car exclusively with components spanning over a 70 year period from both Rolls Royce and Bentley brands. He began by buying the 1938 Rolls Royce Silver >>>





>>> de ses réserves, une carrosserie Sedanca de ville provenant d'une Bentley Speed Six ayant appartenu au célèbre pilote Withney Straight. Ce dernier s'illustra d'abord en compétition pendant la première partie des années trente au volant de Maserati tipo 26M et 8C avant de s'engager comme pilote de chasse dans la RAF. Il devint également le vice président de Rolls Royce en 1949. Gary Wales fit appel au talentueux Kent Fuller pour concevoir la Royale. Récompensé à deux reprises pour son génie mécanique par le très sérieux « Hot Rod Hall of Fame ». Pour la motorisation, le choix se porta sur deux moteurs Rolls Royce B80 à 8 cylindres en ligne. Ces moteurs dits « commerciaux » étaient destinés à propulser des engins militaires, automitrailleuses, tanks, camions de pompiers ou même

des sous-marins de poche. Ce groupe à 8 cylindres de 5675 cm³ équipait également la plus exclusive Rolls Rolls de toute l'histoire, la Phantom IV, commandée en premier par le duc d'Edimbourg en 1949, sortie à 18 exemplaires, et réservée à la couronne d'Angleterre et aux chefs d'Etat. L'une d'elles a servi récemment lors du mariage du prince Harry et de Meghan Markle. Kent Fuller accoupla les deux blocs tête bêche et les disposa en H16, reliés par des pignons. Un collecteur d'admission utilisant des carburateurs S.U. de Bentley S2 fut réalisé ainsi qu'un système d'échappement en aluminium inspiré de ceux équipant les moteurs d'avion Rolls Royce Merlin. Les couvercles culasse furent aussi modifiés afin d'harmoniser l'ensemble avec des orifices de remplissage de Bentley 3 1/2 litre et des badges de Bentley S3. Un radiateur de

>>> *Wraith chassis and by taking the Sedanca de Ville bodywork from a Bentley Speed Six, which came out of storage and was owned by the famous racing driver Withney Straight. The latter first distinguished himself at racing events during the first part of the 1930s, while driving a Maserati tipo 26M and 8C, before enrolling himself as a fighter jet pilot in the RAF. He also became Vice President of Rolls Royce in 1949. Gary Wales called upon the talented Kent Fuller to design the Royale, rewarded twice as a mechanical genius by the very serious "Hot Rod Hall of Fame". Engine-wise, the choice was to put two Rolls Royce B80 engines with 8 cylinders in line. These so-called "commercial" engines were intended to propel military vehicles, armored cars, tanks, fire trucks or even pocket submarines.*

This 8-cylinder 5,675cc unit was also fitted on the most exclusive Rolls Royce in history, the Phantom IV, first ordered in 1949 by the Duke of Edinburgh. Only 16 examples were made and they were reserved for the British Royal Family and heads of state. One of them was recently used during the wedding of Prince Harry and Meghan Markle. Kent Fuller joined both head-to-tail blocks and arranged them in H16, connected by sprockets. An intake manifold using S.U. carburetors from the Bentley S2 were developed, as well as an aluminium exhaust system inspired by those fitted into Rolls Royce Merlin aircraft engines. Cylinder head covers were also modified in order to align its entirety with 3/4litre Bentley filler holes and Bentley S3 badges. A 4 1/4litre Bentley radiator, as well as



Bentley 4 1/2 litre épaulé par un autre caché derrière la banquette arrière assurent le refroidissement en plus d'un ventilateur électrique puissant. La boîte de vitesses en aluminium spéciale d'origine Rolls Royce est à 5 rapports et le pont provient d'une Silver Wraith de 1939. Les freins assistés à tambours à l'arrière et à disques ventilés à l'avant, très discrets, assurent un freinage puissant et la direction assistée d'une Bentley T2 font pivoter les grandes roues de 21" chaussées de pneus Dunlop. La carrosserie à 4 places, peinte en deux tons, est très équilibrée et est munie de bords d'aile en inox et de très racés louvres sur les bas de caisse et sur l'interminable capot moteur. L'intérieur est tendu de cuir beige et de moquettes de laine bordeaux du plus bel effet mais c'est le tableau de bord en noyer qui impressionne par sa débauche de manomètres,

de compteurs et d'interrupteurs d'époque. Les magnifiques phares Carl Zeiss, le Fog light Lucas et le phare de recherche Bernard éclairent la route efficacement. Un astucieux mécanisme à manivelle amovible permet d'ouvrir la petite malle situé en avant des deux roues de secours. La Bentley Royale 16 cylindres fit une apparition à Pebble beach et au salon d'Essen en 1997 ou elle étonna l'assistance par sa qualité de réalisation et sa majesté. Les deux fois 160 chevaux en font d'elle la plus puissante des Rolls Royce et des Bentley d'avant guerre, concurrente idéale des concours d'élégance, et rallyes historiques. Ce tour de force mécanique unique se doit d'être salué et d'entrer dans la collection d'un amateur des deux marques.

another one concealed behind the rear seat, provided the cooling in addition to the powerful electric fan. The original Rolls Royce special aluminium gearbox has a 5-speed gear shift ratio and the deck is taken from a 1939 Silver Wraith. Both highly discreet rear drum brakes and front disc brakes provide highly efficient braking, and the Bentley T2 power steering enable to easily rotate the big 21" wheels fitted with Dunlop tyres. Painted in two tones, the four-seater bodywork is very balanced; It is equipped with stainless steel wing edges and highly distinguished louvres around the foot wells and on the endless engine bonnet. The interior is stretched with beige leather and burgundy wool carpets with the most beautiful effect but, it is the walnut dashboard that makes a big impression with its riot of

vintage manometers, speedometers and switches. The gorgeous Carl Zeiss headlights, the Lucas fog lights and the search light from Bernard illuminate the road efficiently. A clever mechanism with removable crank allows to open the small trunk located in front of both spare wheels. The 16-cylinder Bentley Royale made an appearance at Pebble Beach and the Essen exhibition in 1997, and it amazed the crowd with its production quality and excellence. With two 160 horsepower engines, it is considered as the most powerful of all pre-war Rolls Royce and Bentley cars and is therefore an ideal contender at Concours d'Elegance events and historic rallies. This unique mechanical accomplishment must be commended and welcomed into the collection of an enthusiast of both brands.

1947 ALFA ROMEO 6C 2500 SS CABRIOLET ALUMINIUM PAR PININFARINA

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 915.536
Moteur n° 926.207

500.000 - 700.000 €

- Une des quatre fabriquées entièrement en aluminium

- Dans un très bel état

- D'une élégance et d'une pureté exceptionnelles

- *One of four built in aluminium*

- *In very good condition*

- *Exceptionally pure and elegant styling*



Le développement des modèles Alfa Romeo 2500 (Turismo, Sport et Super Sport) a débuté en 1939, en remplacement des anciens modèles 6C2300B. Techniquement, le

2500 était similaire au 2300, mais ses performances étaient supérieures en raison d'une capacité moteur accrue et d'une meilleure transmission. Peu de voitures >>>

Development of the Alfa Romeo 2500 (Turismo, Sport and Super Sport) started in 1939, replacing the older 6C2300B models. Technically, the 2500 was similar

to the 2300, but the increased engine capacity and improved transmission gave the car a superior performance. Few cars were built during the >>>



>>> furent construites pendant la Seconde Guerre mondiale, mais en 1946, la production des Sport et Super Sport s'est développée, suivie par les Turismo. De nombreux carrossiers extérieurs ont été utilisés pour la carrosserie, en plus des modèles qui ont été entièrement construits dans l'usine Alfa Romeo Portello à Milan. Le moteur 2500 était basé sur le Vittorio Jano 6-en-ligne, conçu avec un bloc en fonte et une culasse en aluminium à double arbre à cames en tête. La puissance des modèles Super Sport est passée à 110 CV à 4800 tr/min. Au total, 2594 Alfa Romeo 2500 ont été produites entre 1939 et 1953, toutes variantes de châssis confondues.

Entre 1942 et 1953, 425 châssis Super Sport furent produits, dont 171 furent confiés au carrossier Pininfarina. De ce nombre, 63 voitures sont connues sous le nom de cabriolets, mais il convient de noter que les registres de production de l'époque montrent quelques vides à ce sujet.

Le cabriolet Pininfarina sur châssis SS court était un roadster deux places aux lignes modernes de l'après-guerre. Selon la tradition turinoise, la carrosserie était fabriquée en acier, parfois avec les parties mobiles en aluminium. Mais comme toujours, il y a des exceptions à la règle, et un nombre très limité de cabriolets Pininfarina - estimé à un maximum de quatre voitures - ont été assemblés avec des panneaux de carrosserie tout aluminium. Le châssis numéro 915.536 est l'une de ces versions

extrêmement rares.

D'après le registre de Tito Anselmi du type 6C2500, le châssis roulant du 915.536 fut achevé le 26 novembre 1946. Le 16 octobre 1947, la voiture est chez Alfa Romeo Milan, immatriculée à Milan, et vendue à Juhan Jaroslav à Prague, Tchécoslovaquie. Il était pilote de course local et importateur de voitures italiennes. Il conserve la voiture jusqu'en 1950. En 1951, il émigre au Guatemala où il deviendra importateur Porsche en 1953. Il participe à la célèbre Carrera Panamericana au cours des années suivantes.

La voiture est vendue en 1950 par Perry Sportscars à New York à un certain Alec Ulmann du Connecticut qui à son tour, vendit la voiture en 1972 à George A. Hillman. De 1980 jusqu'au début des années 1990, James Ferris, James E. Lee, Malcolm Harris et Charles Morse ont également été enregistrés comme propriétaires. Au cours de la période américaine, le bloc-moteur d'origine de la voiture, le 923.652, a été remplacé par le 926.207 d'une 2500 Sport.

La voiture traverse ensuite l'Atlantique pour retourner en Europe où elle séjourne pendant quelques temps dans la collection du fameux automusée Deventer.

Pendant cette période, la voiture bénéficie d'une restauration complète et professionnelle. Elle est repeinte à cette occasion dans sa livrée actuelle, gris clair avec intérieur rouge.

Son propriétaire actuel

>>> *Second World War but in 1946 production of the Sport and Super Sport gathered pace, followed by the Turismo.*

Many different coachbuilders were employed to build the coachwork, and there were also models constructed by Alfa Romeo at the Portello plant in Milan. The 2500 engine was based on the straight-six Vittorio Jano engine, designed with a cast iron block, aluminium cylinder head and twin overhead cams. The Super Sport had even more power with 110BHP at 4800rpm. In total, 2594 examples of the Alfa Romeo 2500 were produced between 1939 and 1953, all chassis variants combined.

Between 1942 and 1953, 425 Super Sport chassis were built, with 171 of these given to Pininfarina. Of the 171, it is known that 63 cars were given cabriolet bodies, but it must be stressed that the production records for this period are incomplete.

The Pininfarina cabriolet built on the SS short chassis was a two-seater roadster with post-war modern styling. In keeping with the Turin tradition, the coachwork was made of steel, sometimes featuring some moving parts in aluminium. But as always, there were exceptions to the rule, and a very small number of Pininfarina cabriolets - thought to be a maximum of four - were built entirely in aluminium. Chassis

number 915.536 is one of these extremely rare versions.

According to Tito Anselmi's register on the Tipo 6C2500, the rolling chassis 915.536 was completed on 26 November 1946. On 16 October 1947, the car was with Alfa Romeo Milan, registered in Milan, and sold to Juhan Jaroslav in Prague, Czechoslovakia. He was a local racing driver and an importer of Italian automobiles. He kept the 6C until 1950, and emigrated the following year to Guatemala where he imported Porsche from 1953. Over the following years, he took part in the famous Carrera Panamericana. The car sold in 1950 through Perry Sportscars in New York to a certain Alec Ulmann from Connecticut. He, in turn, sold it in 1972 to George A. Hillman. From 1980 to the start of the 1990s, James Ferris, James E. Lee, Malcolm Harris and Charles Morse were all registered as owners. During this period in the US, the original engine block 923.652 was replaced with 926.207 from a 2500 Sport. The car then crossed the Atlantic to return to Europe, where it spent some time in the collection of the well-known Deventer auto museum. During this period, a full and professional restoration was carried out. The car was repainted light grey with a red interior, and retains this livery today. The current owner has completely overhauled the engine,



entrepris une révision complète du moteur, le ramenant méticuleusement à ses spécifications d'origine Super Sport, en se procurant même un bloc moteur Super Sport non estampillé pour remplacer l'unité Sport. Au cours de la même révision, les carburateurs, la boîte de vitesses et le système de freinage ont également été refaits et la voiture a parcouru 1200 km depuis, le kilométrage parfait du rodage pour qu'elle puisse participer aux Mille Miglia ou tout autre événement international.

Une vieille photo en noir et blanc de la voiture a survécu, montrant 915.536 pendant ses premières années aux Etats-Unis. La carrosserie en aluminium Pininfarina reste une caractéristique majeure et presque unique de cette voiture. Elle fut très certainement une commande spéciale de son premier propriétaire. Il avait apparemment l'intention de l'utiliser pour des compétitions. L'ancienne photo confirme quelques détails originaux remarquables sur la carrosserie comme les passages de roue évasés, qui sont rarement vus sur les voitures Pininfarina de l'époque. Inutile de dire que l'importante réduction de poids donne à la voiture des performances et des propriétés dynamiques exceptionnelles. Elle représente une véritable rareté et une opportunité pour tout collectionneur de la marque.

returning it meticulously to its original Super Sport specification, even sourcing an unstamped Super Sport block to replace the Sport engine. During this work, the carburetors, gearbox and brakes were also refurbished. The car has run just 1200 km since the engine rebuild, the perfect distance to run it in so it can participate in the Mille Miglia or other international events.

There is an old black and white photo of the car, showing 915.536 during its first years in the US. The Pininfarina aluminium body, a special and almost unique feature, would have been ordered specially by its first owner, who may have intended to race the car. The old photo confirms some remarkable original features on the bodywork, including flared wheel arches, rarely seen on Pininfarina cars at this time. The significant weight reduction gives the car outstanding handling and performance. This is a genuine rarity that represents an opportunity for all collectors of the marque.



1930 ALFA ROMEO 6C I750 GRAN SPORT ROADSTER CORSICA ❖

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 8513049
Moteur n° 8513049

900.000 - 1.400.000 €

- Historique exceptionnel
- Modèle rare et performant
- Mécanique d'origine
- État d'origine sans équivalent

- *Exceptional history*
- *Rare and powerful model*
- *Mechanically original*
- *Amazingly original condition*



Dans le monde des automobiles anciennes, il y a des voitures restaurées, et des voitures qui ont une histoire. La différence entre les deux, c'est qu'une restauration, il est toujours possible de la réaliser, mais une histoire, cela ne peut pas se recréer. C'est pourquoi il est

toujours émouvant de se trouver en face d'une automobile dont le passé peut se lire comme un grand livre d'image.

C'est exactement le cas de cette Alfa Romeo, qui a appartenu à la même famille entre 1953 et aujourd'hui, et qui a accompagné >>>

In the world of classic cars, there are some that have been restored and some that have a history. The difference between the two is that you can always carry out a restoration, but a history cannot be reproduced. That's why it's a moving experience to be in

front of an automobile whose past can be read like an oversized picture book. This is the case with the Alfa Romeo presented here, a car that has belonged to the same family from 1953 to the present day, coming with numerous tales of voyages and adventures.>>>



>>>de nombreux voyages et évènements.

Rappelons que l'Alfa Romeo 1750 GS à compresseur faisait partie des voitures de sport les plus brillantes de son époque. Elle était dotée d'un six-cylindres double arbre conçu par Vittorio Jano (inspiré, selon Farquhar, des moteurs Hispano de Marc Birkigt) dont la puissance était de 90 ch environ pour la version à compresseur. Cette famille de modèles s'est distinguée à plusieurs reprises aux Mille Miglia.

Selon Luigi Fusi, spécialiste aussi regretté qu'indiscuté, Alfa Romeo aurait produit 87 châssis du type de celle de la vente en 1930, pour un total de 290 exemplaires de 1930 à 1934. Selon son numéro de châssis, la présente voiture pourrait donc

être la 49^e produite.

Cette Alfa Romeo 1750 Gran Sport est livrée en Angleterre en 1930 à M. Joseph A.-M. Patrick, demeurant à Kings Norton, près de Birmingham. Arrivée en châssis, nous ne pouvons au moment de l'impression du catalogue confirmer quel carrossier habilla la voiture initialement, même si, M. Farquhar pensait qu'elle avait été réalisée par James Young. Il faut noter que Joseph Patrick tenait alors un garage automobile et un atelier de carrosserie, sous le nom Patrick Motors et il n'est pas exclu qu'il ait fait carrosser la voiture par ses propres ouvriers. Pilote automobile à ses heures, possédant différentes automobiles de sport, il eut après la Gran Sport une 1750>>>

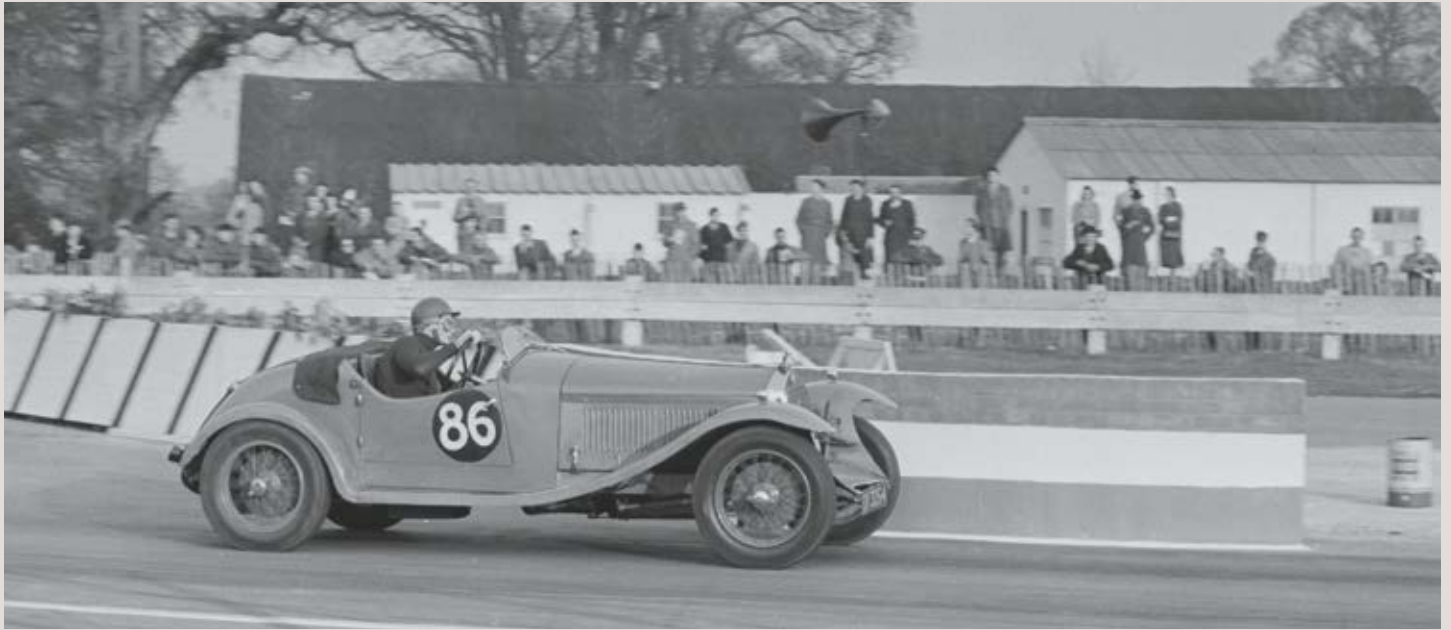
>>>*The supercharged Alfa Romeo 1750 GS was one of the most outstanding sports cars of its day. It had a six-cylinder twin-cam engine designed by Vittorio Jano (inspired, according to Farquhar, by Marc Birkigt's Hispano engines), producing around 90 bhp in the supercharged version. This family of models distinguished itself on many occasions in the Mille Miglia. According to the incontrovertible specialist, the late Luigi Fusi, Alfa Romeo produced 87 chassis in 1930 like the one in the sale, with a total of 290 examples between 1930 and 1934. The chassis number of our example suggests it would have been the 49th built.*

The new Alfa Romeo 1750 Gran Sport was sent to England in 1930, delivered to Mr Joseph A.M. Patrick, who lived in Kings Norton, near Birmingham. The car arrived in chassis form and it has not been possible to confirm, at the time of going to print, who was the first coachbuilder, although Mr Farquhar believed it was James Young. It must be noted that Joseph Patrick ran a garage and coachbuilder's workshop, called Patrick Motors, and it is possible that he had the coachwork built by his own workers. A racing driver in his spare time, he owned various sports cars (after the Gransport, he had a 1750 SS), and raced his new acquisition in several major events. Certain>>>



#8513049 lors d'un voyage à La Haye en 1957 © DR

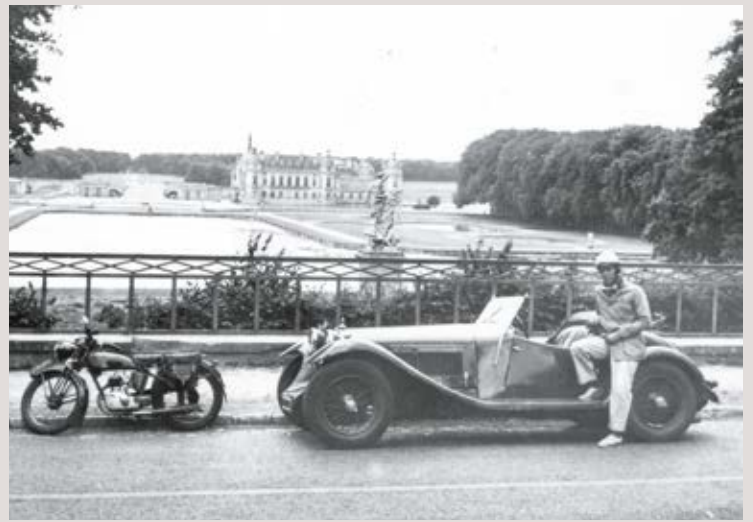




#8513049 - Goodwood 1953 - Tom Barnard © The Revs Institute



#8513049 à Londres en 1953 juste après achat © DR



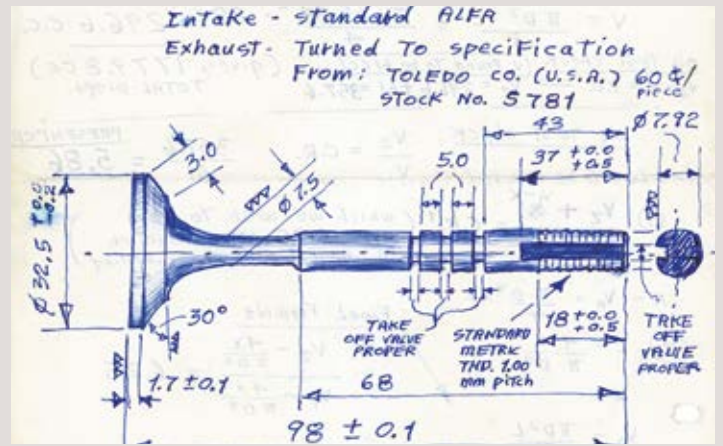
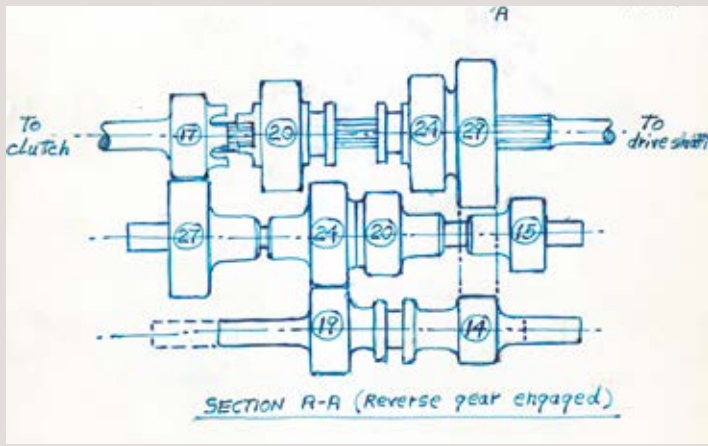
#8513049 avec Norman Farquhar en 1957 © DR



#8513049 avec Anita Farquhar en 1958 © DR



#8513049 avec Norman Farquhar en 1958 © DR



#8513049 en 1958 © DR



>>> SS. Il a participé avec sa nouvelle acquisition à plusieurs épreuves d'importance. Certaines sources le mentionnent au volant d'une Alfa 1750 notamment dans les courses suivantes :

- 26 septembre 1931, course d'une heure à Brooklands, vainqueur de la « Gold Meda » à la moyenne de 130 km/h.
- 1932, trial de Gloucester & Vessey, victoire.
- Novembre 1933, deuxième de sa catégorie. Le magazine Motorsport indique « Patrick a connu des problèmes avec son Alfa, avec des vitesses qui ont sauté au deuxième virage ».

Aujourd'hui, le garage Patrick Motors n'existe plus mais il a laissé place à la « Patrick Collection », un musée basé à Birmingham et abritant les voitures conservées par le garage. Dans ce musée se trouvait une photo de l'Alfa Romeo 1750, immatriculée OV 3264, ce qui

correspond bien à un numéro de Birmingham, du début des années 1930 (« OV 1 » ayant été délivré en avril 1931 selon Simon Moore). Comme on peut le voir sur la facture d'achat originale, datant du 22 septembre 1933, présente dans le dossier, OV 3264 est le numéro que portait encore cette voiture lorsque Norman Farquhar a décidé de l'acheter pour 400 Livres sterling auprès d'un négociant, Allistair A Cameron basé 6 Portobello Mews, à Londres.

Mais entretemps, selon Norman Farquhar, son deuxième propriétaire avait fait modifier en 1935 la voiture chez Corsica, à Londres, avec une carrosserie biplace légère, dotée d'un petit spider à l'arrière. Elle était constituée d'une structure bois sur laquelle avaient été formés des panneaux d'aluminium, comme il était de coutume à l'époque.

En 1953, elle est pilotée par Tom Barnard lors d'un meeting à Goodwood. Elle est achetée>>>

>>> sources mention his name as the driver of an Alfa 1750 in, amongst others, the following races:

- 26 September 1931, one hour race at Brooklands, winner of the "Gold Medal" with an average speed of 130 km/h.
- 1932, Gloucester & Vessey trial, winner.
- November 1933, second in class. The magazine Motorsport noted "Patrick had some problems with his Alfa, which jumped out of gear on the second corner".

The Patrick Motors garage no longer exists but it gave way to the "Patrick Collection", a museum based in Birmingham housing cars kept by the garage. There was a photo on display in the museum of the Alfa Romeo 1750, registration OV 3264. In the early 1930s, this would have been a Birmingham number ("OV 1" was delivered in April 1931 according

to Simon Moore). As we can see on the original invoice from the 22nd of September 1933 still in the file, OV 3264 was still the registration number of the car when Norman Farquhar decided to buy it for 400 English pounds, from a dealer called Allistair A. Cameron, 6 Portobello mews, based in Noting hill Gate, London. According to Farquhar, the car had been modified by the second owner in 1935, and fitted by Corsica, in London, with a lightweight two-seater body. This was in spider form at the rear, built with a wooden structure fitted with aluminium panels, as was customary at the time.

The Alfa was driven by Tom Barnard in a meeting at Goodwood in 1953. Barnard was a real motor-racing personality from west Midlands and further went on as a designer and carbon crafter for McLaren. Bought by Farquhar shortly afterwards>>>



#8513049 sur un bateau probablement dans un fjord norvégien © DR



Norman Farquhar travaillant sur le moteur © DR



Norman Farquhar et sa famille en 1970 © DR



>>> juste après, par Norman Farquhar. Commence alors une deuxième vie qui va nous amener jusqu'à aujourd'hui.

Norman Farquhar est un américain, venant d'une famille écossaise comme son nom l'indique, qui a étudié l'ingénierie mécanique à l'université de Cornell, puis le Design industriel à Saint Martins de Londres où il séjourna quelques années. Lorsqu'il résidait à Göteborg, garant la voiture dans la rue, il découvrit une tentative pour forcer la serrure de l'Alfa Romeo, ce qui l'amena à concevoir un petit système antivol de son crû.

Durant les années 1950, il déménage en Suède où il a rencontré son épouse, il va alors participer activement au développement de la Saab de rallye d'Erik Carlsson et d'autres projets de la marque. En 1958-1959, ses compétences élevées en ingénierie, lui permette de se lancer dans la

réfection du moteur et de la boîte de vitesses de son Alfa. A cette occasion, il effectue un dessin des pièces internes de la boîte et rédige de nombreux commentaires et conseils sur l'entretien et le réglage du moteur. Nous disposons d'un carnet de notes passionnant où sont consignées l'ensemble des informations qu'il a recueillies au fil du temps et de ses essais. Il y est question de démultiplication de boîte, de lubrification, de réglages de carburation, de réglages de soupapes, de travaux effectués, le tout accompagné de dessins techniques d'une grande précision. Meticuleux et amoureux de sa voiture, il va la perfectionner et la fiabiliser, par goût personnel, il modifie le dessin des ailes avant. Il a de toute évidence utilisé ses compétences techniques pour entretenir cette voiture, qu'il connaissait sur le bout des doigts.

C'est sans doute ce qui l'a poussé à entreprendre de longs voyages

>>> *its second life began, which has continued to the present day.*

Norman Farquhar was American, descended from a Scottish family, as his name suggests. After a degree in mechanical engineering at Cornell University, in the early 1950s he studied industrial design at Saint Martins in London where he stayed for a while. During the 1950s he moved to Sweden where he met his wife. In Gotenbörg, he parked the Alfa Romeo in the street as usual and discovered that someone had tried to force the lock. This encouraged him to invent a small anti-theft device. In the early 1960's he worked for Saab where he was a member of the group designing the rally Saabs for Erik Carlsson. He explained to his son, that several times, one of the design group members had to go with E. Carlsson on test drives to take notes of what he wanted

adjusted. All in the team were terrified to go and pulled straw about who should go. Norman Farquhar pulled the short straw a couple of times and said it was incredible.

In 1958-1959, as he had high skills of engineering, he set about rebuilding the engine and gearbox of his Alfa. To this end, he made a drawing of the internal parts of the gearbox and wrote extensive notes with advice on the maintenance and refinement of the engine.

We have a fascinating notebook filled with information he collected over the years and various tests he carried out. There is discussion of gear ratios, lubrication, adjustment of the carburetors and the valves, of work he undertook, all accompanied by incredibly precise technical drawings. Meticulous and passionate about his car, he worked tirelessly to improve it and

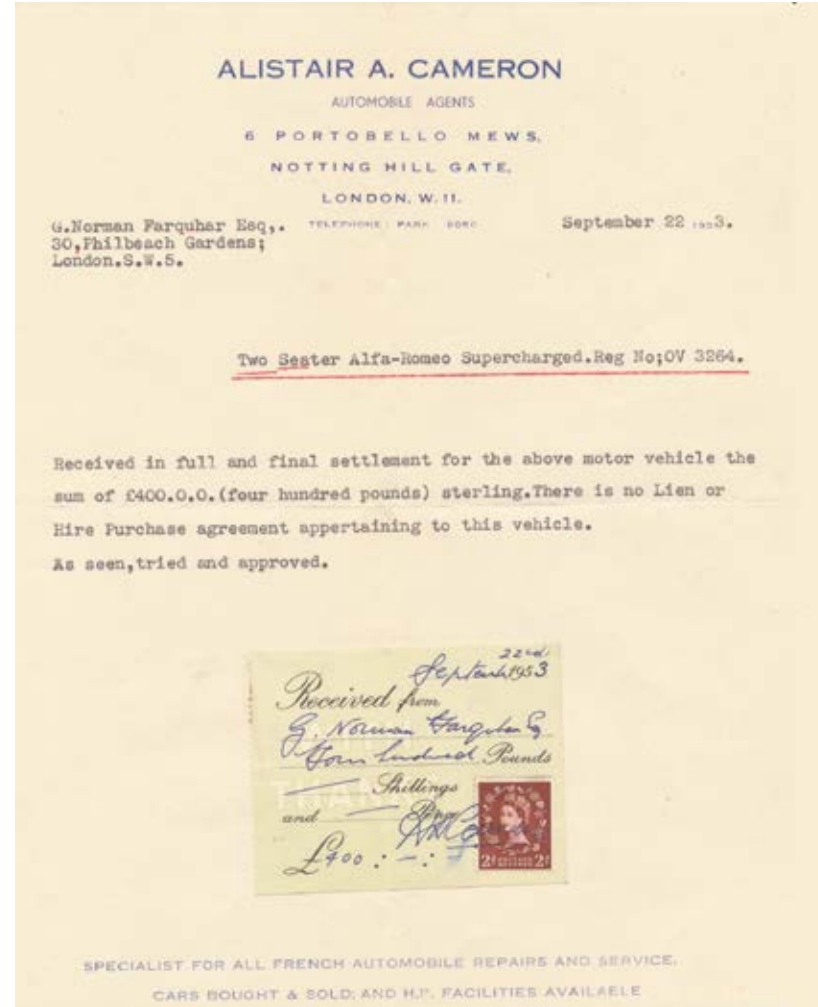


avec son épouse, n'hésitant pas à prendre depuis la Suède la direction du sud pour se rendre à Rotterdam, Paris et Genève aussi bien qu'aux Etats Unis de 1960 à 1964. Le dossier de la voiture est accompagné de photos fascinantes de ces voyages, où l'on voit l'Alfa Romeo sur un bateau sans doute dans un fjord norvégien, devant le Royal Palace à La Haye, ou le château de Chantilly en France, quand ce n'est pas à côté d'une tente de camping. Certaines sont en noir et blanc, d'autres en couleurs un peu passées et, dans les années 1970, la voiture a même été utilisée avec les deux enfants de Norman Farquhar logés dans le spider.

Il est pourtant resté un utilisateur discret et n'a pris part qu'à quelques réunions de véhicules anciens en Suède. Sa 1750 GS a tout de même fait en mai 1999 la couverture de Klöverbladet, le magazine du Club Alfa Romeo suédois.

Ce passé haut en couleur fait une bonne partie du charme de la voiture qui, jamais restaurée mais toujours bien entretenue, en porte la trace. Cette automobile a vécu et ne demande qu'à poursuivre son existence entre des mains qui sauront en apprécier tout l'intérêt. Norman Farquhar s'est éteint en 2013, et c'est aujourd'hui sa famille qui se sépare de la voiture souhaitant qu'un homme aussi passionné que lui la fasse vivre.

Avec sa rareté, son état d'origine remarquable, sa mécanique d'origine et son histoire hors du commun, cette Alfa Romeo 1750 GS fait sans doute partie des plus exceptionnelles de son genre et constitue une opportunité qui ne se présente que très rarement dans la vie d'un collectionneur.



make it more reliable. For reasons of personal taste, he also modified the design of the front wings. Farquhar clearly drew on his engineering skills to maintain the car that he knew inside out.

This was undoubtedly why he felt confident in undertaking long journeys with his wife, setting off without hesitation from Sweden and travelling to Rotterdam, Paris and Geneva. he actually also brought the car over to the U.S. in 1960 and back to Sweden in 1964. The file with the car contains many extraordinary photos of these trips, showing the Alfa Romeo on a boat in the Norwegian fjords, in front of the Royal Palace at The Hague, and the Château de Chantilly in France, as well as next to their camping tent. Some are in black and white, others in faded colour and there are photos taken during the 1970's showing Farquhar's two children squeezed into the

rear spider. He remained discreet in his use of the Alfa and only took part in a few old car meetings in Sweden. In May 1999, it did, however, feature on the cover of Klöverbladet, the Swedish Alfa Romeo Club magazine. It is a car full of charm, displaying its colourful past with pride, having never been restored and always well maintained. This automobile has lived life to the full and is now looking for a new owner to appreciate this. Norman Farquhar died in 2013 and it is his family who are parting with the car, hoping that someone as passionate as him will take it on.

Being rare, in remarkably original condition, complete with its original engine and a special history, this Alfa Romeo 1750 GS must be one of the most exceptional examples of its type. It offers an opportunity that rarely sees in the life of a collector.

1931 BUGATTI 51 GRAND PRIX

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Châssis n° 51128

4.000.000 - 4.500.000 €

• Etat d'origine remarquable et émouvant

• Historique suivi et connu

• La voiture avec laquelle Maurice Trintignant a gagné son premier Grand Prix !

• Une des Bugatti de Grand Prix les plus désirables

• Plus de quarante participations en Grand Prix à l'époque

• *Remarkable and poignant original condition*

• *Continuous, known history*

• *The car in which Maurice Trintignant won his first Grand Prix !*

• *One of the most desirable Grand Prix Bugatti*

• *Entered in over forty Grand Prix races in its heyday*



Après avoir livré une première Bugatti Type 51 en France, fin avril 1931 au Comte Stanislas Czaykowski, l'Usine prépare en mai deux nouvelles voitures pour le marché français. Elles sont destinées aux deux pilotes Bugatti amateurs les plus titrés et les plus expérimentés du pays : Jean Gaupillat et Marcel Lehoux.

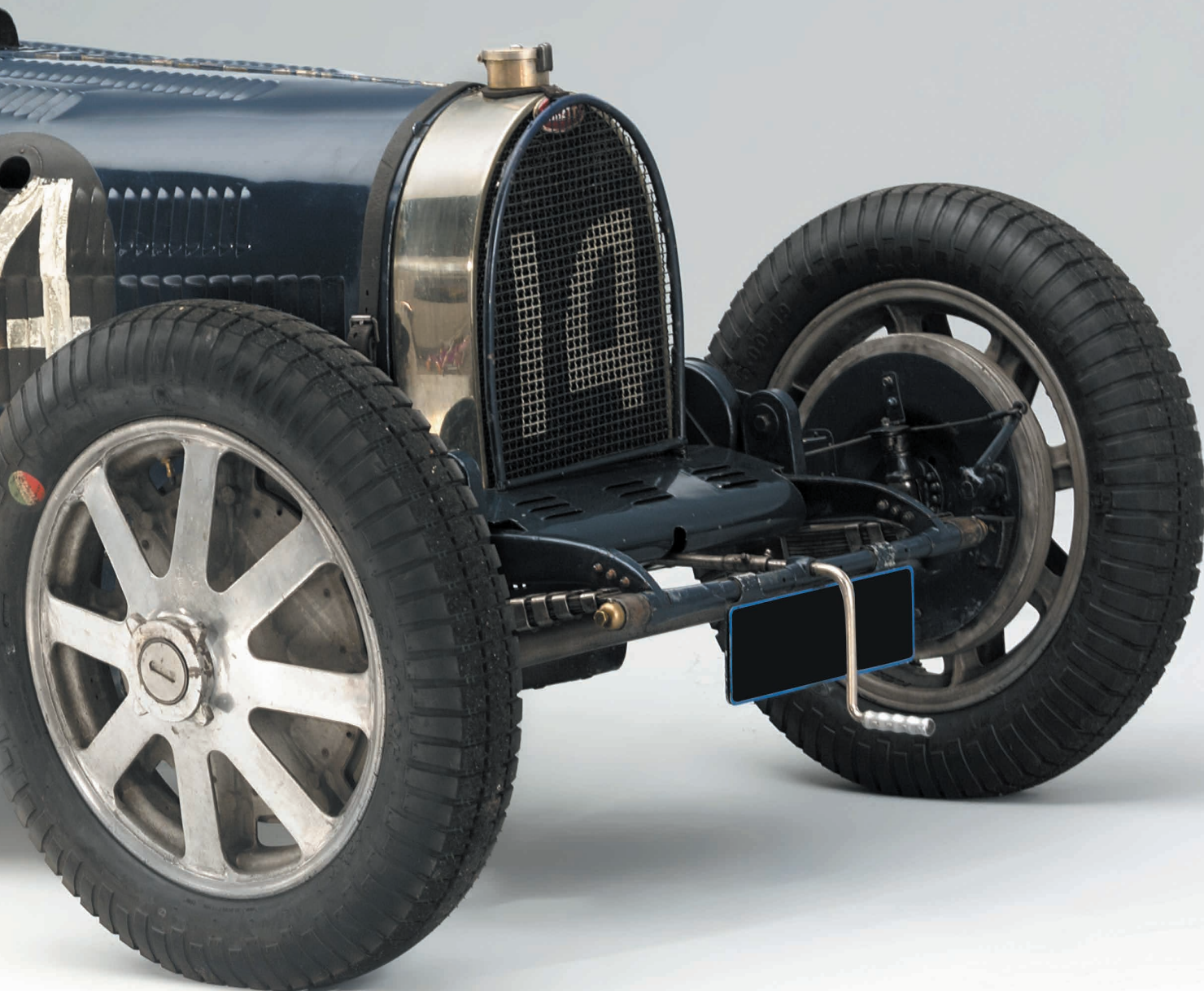
La Bugatti Type 51 à moteur numéro 9 est assemblée pour Gaupillat, tandis que Lehoux se voit attribuer la voiture à moteur 10.

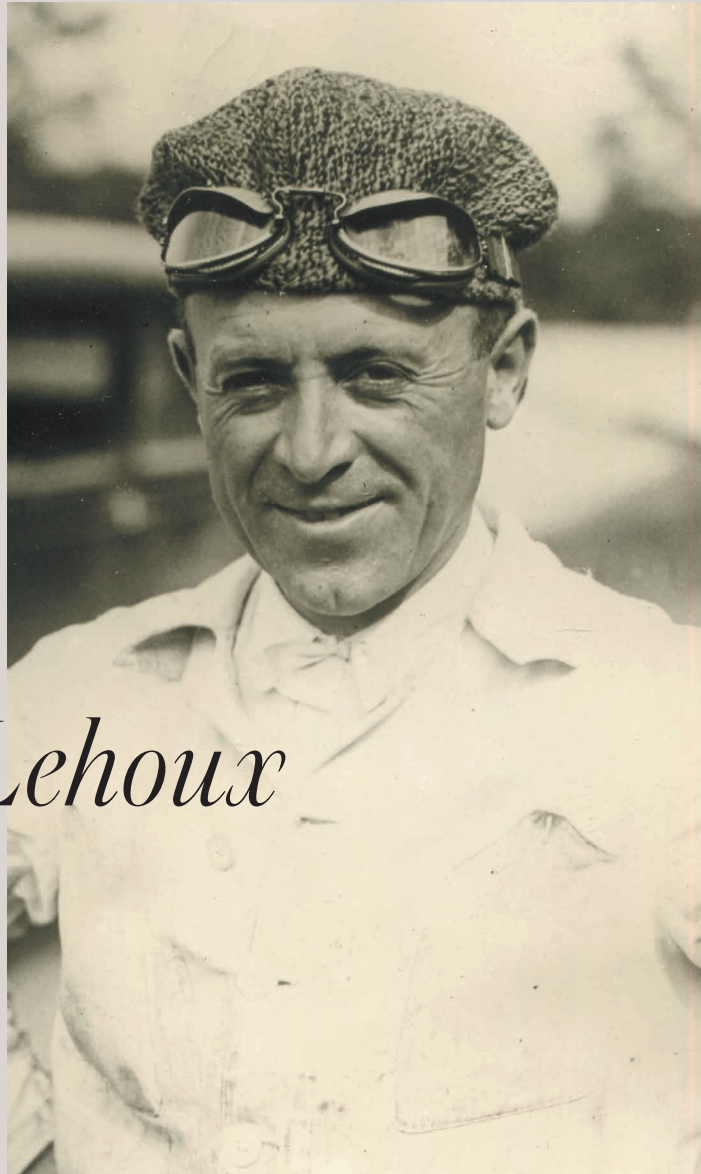
Cette dernière reçoit, dans la liste chronologique des commandes, le numéro de châssis 51128. Elle est construite à la demande du client et n'est pas prise parmi les voitures d'Usine préparées pour la saison 1931. Elle est donc vierge de toute participation en course, quand elle est livrée à Paris, le premier Juin 1931, à Marcel Lehoux, algérois d'adoption qui possède un grand atelier de mécanique générale, au 13 rue Auber à Alger. La Bugatti lui est vendue au prix fort de 140 000 Frs.

Following the delivery of the first Bugatti Type 51 at the end of April 1931 to Count Stanislas Czaykowski in France, the factory prepared two more cars for the French market in May. They were intended for the two most experienced and successful amateur Bugatti drivers in the country: Jean Gaupillat and Marcel Lehoux.

The Bugatti Type 51 with engine number 9 was for Gaupillat, and Lehoux was assigned the car with

engine number 10, that, according to the list of orders, was chassis number 51128. It was built to the client's order and not one of the factory cars prepared for the 1931 season. It had therefore not taken part in any racing when it was delivered to Paris, on 1 June 1931, to Marcel Lehoux, who owned a large mechanics workshop at 13 rue Auber in Algiers. The Bugatti was sold to him for the significant sum of 140,000 Frs.





© archives PY Laugier

Marcel Lehoux

(1889-1936)

Originaire de Blois dans le Loir et Cher, il naît dans cette ville le 3 avril 1889. Il part faire fortune en Algérie au sortir de la guerre de 1914-1918.

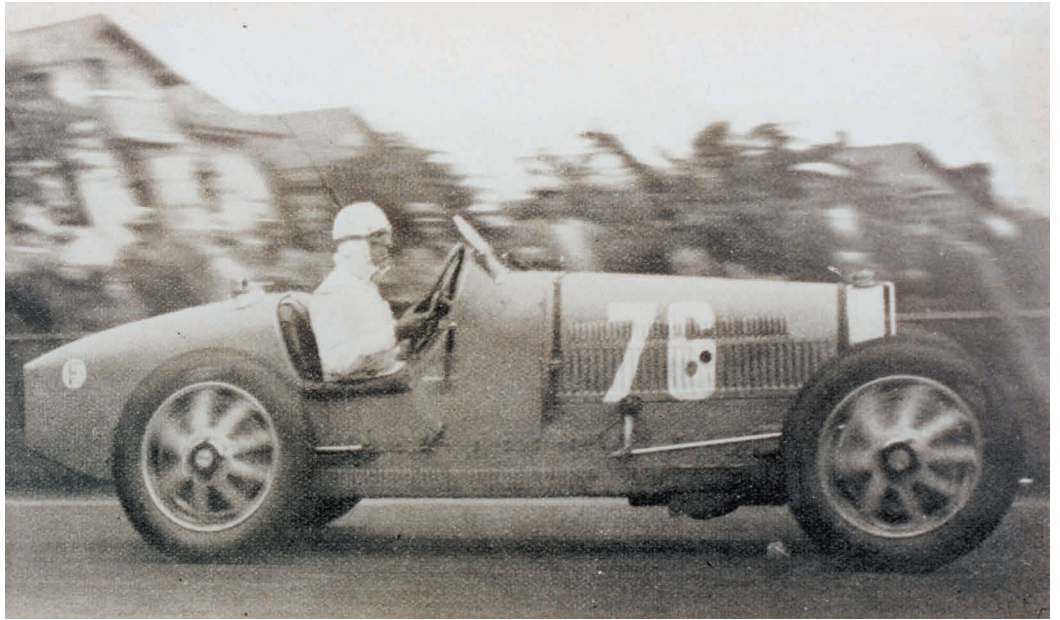
Voici quelques extraits de son portrait par le journaliste Maurice Henry en 1933 : « Vous connaissez tous ce petit bonhomme - petit par sa taille mais combien grand par ses qualités - qui, depuis une dizaine d'années, et même davantage, fréquente très assidument les courses automobiles dans lesquelles il a remporté maints succès, et qui n'a nullement l'intention de s'arrêter en si bon chemin. M. Lehoux est venu à la course par goût de la lutte, de la compétition, spontanément, sans réfléchir aux difficultés et ennuis qui pouvaient l'attendre et qui n'ont pas manqué de l'assaillir, car Lehoux n'a jamais été conseillé ni guidé par personne : seul, il s'est frayé un chemin. Avouez qu'il a su se bien conduire - au double sens du terme. Lehoux, marié, père de deux grands enfants, est natif de Blois et a été élevé

dans cette belle Touraine dont il tient à conserver la nationalité. C'est au lendemain de la guerre qu'il est allé se fixer à Alger où il a créé un atelier de constructions mécaniques qui lui prend le meilleur de son temps. Ajoutez les moments passés à la direction de son affaire industrielle, à ceux qui le retiennent dans les courses, et vous aurez devant vous un homme fort occupé. Et Lehoux s'en trouve très bien ainsi, l'inactivité et son tempérament étant incompatibles. Après avoir pris part à des épreuves locales avec ses voitures de tourisme, Lehoux se rend acquéreur, en 1922, d'une 1.500 Bugatti type Brescia compétition, avec laquelle il s'appropriera tous les records dans les courses régionales. Deux ans plus>>>

Originally from Blois in Loir et Cher, he was born on 3 April 1889. He left to make his fortune in Algeria after the 1914-1918 war.

Here are some extracts from his biography by the journalist Maurice Henry in 1933 : "You all know this small gentleman - small in size but how great his attributes - who, for the last ten years, possibly longer, has been a frequent presence at motor races, where he has won multiple times, with no intention of stopping there. Mr Lehoux approaches racing with a competitive spirit, and a spontaneous love for a battle. He doesn't reflect on the

difficulties and problems that may lay in wait, and often have. Lehoux has never been advised or guided by anyone : he has made his way on his own. Rest assured that he knows how to conduct himself - in both senses of the word. Lehoux, husband and father of two children, was born in Blois and raised in the beautiful Touraine, and he retains his nationality from here. It was just after the war that he settled in Algiers where he set up a workshop, which takes up most of his time. By the time you add his racing commitments to the hours spent managing his business, it is clear you have a very busy man. Lehoux thrives on this, as inactivity does not suit his temperament. Having taken part in some local events in his touring cars, he acquired a Brescia competition-type 1500 Bugatti in 1922, and broke all the records in regional races in the car. Two years later, with the same car, he won his first Grand Prix>>>



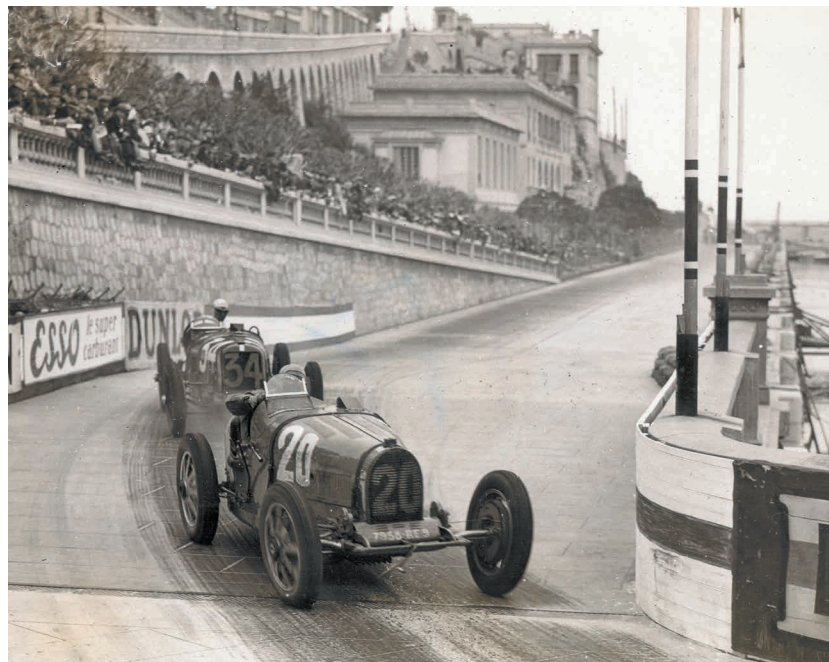
Lehoux Genève 7 juin 1931 vainqueur © archives PY Laugier

Lehoux, voiture numéro 20, Monaco 1932 © The Spitzley Zagari Collection





Lehoux vainqueur Reims 5 juillet 1931 © archives PY Laugier



Lehoux, numéro 20, Monaco 1932 © archives PY Laugier

>>> tard, avec cette même voiture, il gagna son premier grand prix à Casablanca. Par la suite il abandonna sa 1500 pour piloter une voiture plus rapide, restant fidèle cependant à Bugatti. C'est dans le sport automobile qu'il a trouvé ses plus grandes joies et cela, si l'on ne le dit pas, on le devine dans son regard. Lehoux est un garçon d'une correction parfaite qui s'éloigne des "petites combines" et ne veut pas les connaître. De tous les organisateurs il n'en est pas un seul qui peut se rappeler une difficulté qu'il ait eue avec lui ; aussi la participation de Lehoux est toujours recherchée. >>>

Le 3 juin 1931, la Bugatti 51128 est immatriculée dans le département de la Seine, sous le numéro 7958 RE 9. Lehoux dispose sans doute d'un pied à terre dans la capitale. Sa 35B - châssis 4935 - avait aussi été immatriculée à Paris : 2938 RD 2 en 1929. Des deux type 51 construits en mai 1931, 51128 - moteur 10 - est la première sortie: le 1er juin, et celle de Gaupillat: 51130 - moteur 9 -, ne sera livrée que le 13 juin.

Ainsi M. Lehoux peut aligner son nouveau Pur-Sang au départ du Grand Prix de Genève le 7 juin. Au terme d'une très belle course de 150 km, où il mena de bout en bout, Lehoux remporte la victoire en 1h 47 min, devant A. Lumacchi sur Type 35B. L'autre Bugatti Type 51 (châssis 51126) engagée dans

l'épreuve, pilotée par S. Czaykowski, sera victime d'une sortie de route.

Le 21 juin, lors du 25^{ème} Grand Prix de l'ACF à Montlhéry, Lehoux partage le volant de 51128, numéro de course 52, avec son grand ami le rouennais Philippe Etancelin. Au 15^{ème} des 100 tours que comporte l'épreuve, ils abandonnent sur ennui mécanique après avoir tenu la 6^{ème} place pendant toute la lère heure de course. Aux essais Lehoux avait confié à C. Faroux : « Etancelin et moi pensons que 10 heures, c'est vraiment trop long pour une course de vitesse, cinq heures me semblent bien suffisantes. »

Deux semaines plus tard, le 5 juillet, Lehoux offre une 2^{ème} victoire à 51 128, lors du 7^{ème} Grand Prix de la Marne disputé sur le circuit de Gueux. L'abandon prématuré de Chiron sur la seule Type 51 Usine et celui du Cte d'Arnoux sur une autre Type 51, réduisit la bataille des doubles arbres Bugatti à un duel entre Czaykowski et Lehoux. A l'arrivée, la Maserati Type 26 de Dreyfus s'intercale entre les deux Bugatti. Lehoux gagne sur ce circuit rapide à 143 km/h de moyenne, sans battre le record de Chiron en 1928, sur Type 35B à 146 km/h. « Le très fin pilote algérois vient de nous prouver qu'il était un très grand conducteur et que, pour peu que la chance veuille bien l'aider un peu, il pouvait triompher de façon

>>> in Casablanca. He subsequently gave up his 1500 in order to drive a faster car, remaining faithful to Bugatti however. He has found the greatest happiness in motorsport and, even if he won't admit this, it is evident in his expression. Lehoux is a straightforward guy who doesn't get drawn into the "tricks of the trade" which are of no interest to him. Of all the organisers, there is not one who can remember a problem they have had with him ; and his participation is still keenly desired."

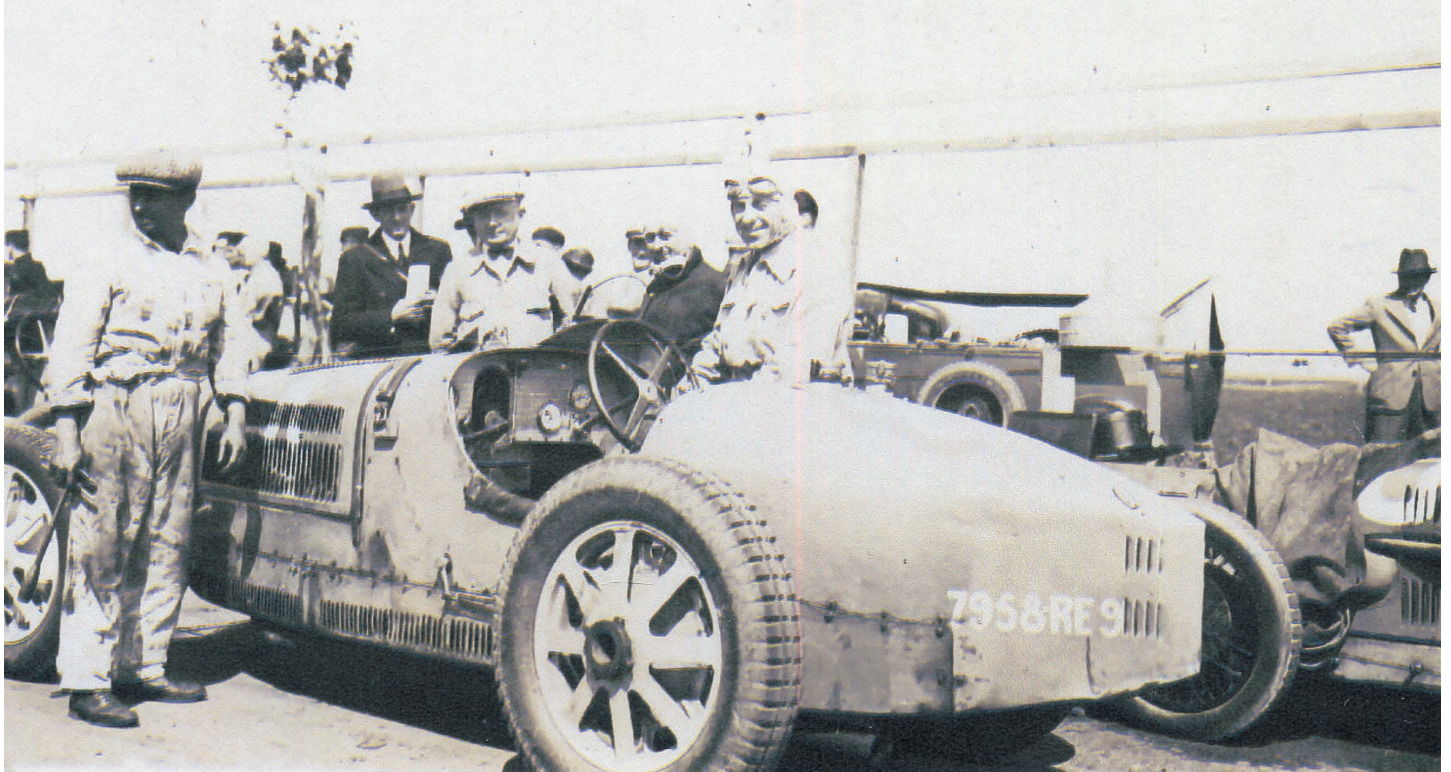
On 3 June 1931, the Bugatti 51128 was registered in the Seine department, with the number 7958 RE 9. Lehoux must have had a pied à terre in the capital. His 35B - chassis 4935 - was also registered in Paris in 1929 : 2938 RD 2. Of the two type 51s built in May 1931, 51128 - engine 10 - was the first to leave the factory on 1 June, and Gaupillat's: 51130 - engine 9, was not delivered until 13 June.

And so Lehoux was able to line up his new Pur-Sang at the start of the Geneva Grand Prix on 7 June. At the end of a wonderful 150km race, which he led from start to finish, Lehoux claimed victory in 1h 47 min, ahead of A. Lumacchi in a Type 35B. The

other Bugatti Type 51 (chassis 51126) entered in the race, driven by S. Czaykowski, went off the circuit and didn't finish.

On 21 June, in the 25th ACF Grand Prix in Montlhéry, Lehoux shared the wheel of 51128, race number 52, with his great friend from Rouen, Philippe Etancelin. In the 15th of 100 laps, they were forced to retire with mechanical problems having been in 6th position during the first hour of the race. During the practice session, Lehoux confided to C. Faroux: "Etancelin and I thought 10 hours was far too long for a fast race, five hours seemed more than enough."

Two weeks later, on 5 July, Lehoux secured a second victory in 51128, in the 7th Grand Prix de la Marne at the Gueux circuit. The early retirements of Chiron in the factory Type 51, and Count d'Arnoux in another Type 51, meant the battle of the twin-cam Bugatti was between Czaykowski and Lehoux. At the finish line, the Maserati Type 26 of Dreyfus split the two. Lehoux won on this fast circuit having driven at an average speed of 143 km/h, without beating Chiron's 1928 record of 146 km/h in a Type 35B. "The very fine driver from Algeria has just shown us what a great talent he is, and with



Lehoux Oran 24 avril 1932 © archives PY Laugier

splendide. Il mena sa course de façon remarquable, augmentant sa moyenne à chaque tour. Le vainqueur fut fleuri et complimenté par Mr Paul Marchandeau (maire de Reims), le vicomte de Rohan et le préfet de la Marne. »

Au Grand Prix d'Allemagne, le 19 juillet, au Nürburgring, Lehoux est entouré par cinq Type 51 d'Usine et les engagements privés de Von Morgen-51123 et Wimille-51130. Peu de temps après la mi-course, l'algérois est victime d'une sortie de piste. « Les Bugatti par suite d'un coefficient d'adhérence diminué n'ont jamais pu pousser à fond sous la pluie... nous navons eu à déplorer qu'une chute de Lehoux, lequel marchait très fort et qui n'a heureusement que peu touché. »

Le Circuit du Dauphiné, se court pour la 2^{ème} fois aux portes de Grenoble le 2 août, sur une piste triangulaire de 5 300 m au tour. En première ligne Lehoux, avec une 51128 réparée, est aux côtés de Michel Doré sur Type 43, en embuscade les Type 51 du Cte d'Arnoux et du Comte Czaykowski. L'abandon du Comte polonais offre à Lehoux la 2^{ème} place derrière la Monza d'Étancelin.

Nous retrouvons les mêmes protagonistes au 7^{ème} Grand Prix du Comminges le 16 août à St Gaudens. Étancelin gagne à nouveau mais Czaykowski se place devant Lehoux,

et D'Arnoux finit 4^{ème} à distance des hommes de tête. « Lehoux sort indemne dans sa réputation de cette défaite, car il ne fut battu que sur une crevaillon, deux tours avant la fin ; il ne lui était pas possible de songer à rejoindre. Crever dans de telles conditions, c'était succomber. Le brave et fougueux Lehoux, une fois de plus a été malchanceux, mais une fois de plus il fut audacieux, adroit, batailleur et la course superbe qu'il menait avec cette résolution rageuse qu'on lui connaît connut l'accueil enthousiaste qu'elle méritait. »

Le 6 septembre, Marcel Lehoux figure honorablement dans la première manche du 4^{ème} Grand Prix de Monza derrière deux Maserati et une Alfa Romeo officielles.

Dans la finale, 51128 se classe 6^{ème} et seule Bugatti 2 Litres 300 rescapée.

L'algérois obtient son dernier podium de l'année lors du Grand Prix de La Baule, disputé le 13 septembre, sur la plage que domine l'Hôtel Hermitage. 51128 semble un peu lente comparée à la Type 51, engagée par l'usine pour Williams. « Lehoux a paru extrêmement gêné par défaut de visibilité et d'autre part, sa voiture parut moins rapide. »

Après avoir mené de bout en bout, Williams gagne à la e>>>

luck on his side, he may go on to succeed in splendid style. He led the race in a remarkable fashion, increasing his average speed every lap. The winner was decorated and complimented by Mr Paul Marchandeau (the mayor of Reims), the Viscount of Rohan and the prefect of Marne."

In the German Grand Prix, on 19 July, at the Nürburgring, Lehoux was with five Type 51 factory cars and the private entries of Von Morgen-51123 and Wimille-51130. Just after halfway through the race, Lehoux went off the track. "A lack of grip on the Bugatti means they have never been able to push hard in the wet... we only had to lament the retirement of Lehoux, who was working very hard and luckily the car was hardly touched."

The Circuit du Dauphiné, ran for the second time on the outskirts of Grenoble on 2 August, on a triangular track with a 5,300 m lap. Lehoux was on the front row, in the (repaired) 51128, alongside Michel Doré in a Type 43, and just behind the two Type 51s of Count d'Arnoux and Count Czaykowski. The retirement of the polish Count gave Lehoux 2nd place behind the Monza of Étancelin.

The same protagonists were at the 7th Grand Prix du

Comminges on 16 August in St Gaudens. Étancelin won again but Czaykowski crossed the line ahead of Lehoux, and D'Arnoux finished some way behind the leaders, in 4th place. "Lehoux survived this defeat with his reputation intact, as he was beaten simply by a puncture in the penultimate lap, which prevented him from rejoining the race. To have a puncture in such conditions meant giving up. The brave and spirited Lehoux suffered bad luck once more, but once more showed himself to be daring, clever and competitive, and the superb race he ran with such fierce determination earned an enthusiastic and well deserved welcome."

On 6 September, Marcel Lehoux made an honorable appearance in the first round of the 4th Grand Prix de Monza finishing behind two official Maserati and an Alfa Romeo. In the final, 51128 was classified 6th and was the only 2.3 litre Bugatti to finish.

Lehoux won his final podium of the year on 13 September in the Grand Prix de La Baule, which took place on the beach dominated by the Hôtel Hermitage. 51128 was off the pace compared to Williams' factory-entered Type 51. "Lehoux appeared to be>>>

>>> moyenne de 143 km/h devant Gaupillat et Lehoux à 136 km/h de moyenne. Ce dernier empoche la prime de troisième soit 3 000 Frs en liquide.

La saison se termine assez mal pour le courageux Lehoux : le 27 septembre se dispute le 2^{ème} Grand Prix de Tchécoslovaquie à Brno, sur le circuit Masaryk. Le monégasque Chiron dispose d'une Type 51 Usine, Varzi de sa jumelle, et le jeune prince Lobkowicz étrenne sa nouvelle 51131. « Chiron mène suivi de Lehoux à 7 secondes. Mais ce dernier ayant touché légèrement la bordure, casse sa jante, éclate, change seul sa roue, repart, bat officieusement le record du tour en 14 m 22s et abandonne pour rupture d'arbre, conséquence vraisemblable du choc. » Si l'année finit en beauté pour l'équipe officielle Bugatti, le retour à Alger est moins triomphant pour le héros local.

La trêve hivernale permet à l'amateur algérois de réviser 51128 au terme d'une saison où elle s'est alignée dans près de dix épreuves dont plusieurs de niveau international, s'octroyant deux victoires : à Genève et à Reims.

1932

Après six mois de repos, 51128 retrouve les circuits aux mains de Lehoux. C'est à Monaco, pour le 4^{ème} Grand Prix, disputé le 17 avril, que le Type 51 reprend du service pour terminer en 6^{ème} place de l'épreuve. Lehoux laisse derrière lui les trois Type 51 officielles de Williams, Bouriat et Divo !

Au Grand Prix d'Oranie, le 24 avril, Lehoux se retire au tiers de la course sur problème mécanique. Après un abandon sur problème d'embellage dans les premiers tours du Grand Prix d'Italie, à Monza, le 5 juin, Lehoux place 51128 en seconde position du Grand Prix de Lorraine le 26 juin.

Son abandon au Grand Prix d'Allemagne, le 17 juillet, sur problème de différentiel, précède celui du 24 juillet à Dieppe pour cause identique avant même le départ.

Lors des essais de Dieppe le 21 juillet, Lehoux remplit le formulaire officiel d'engagement pour la course



Lehoux Monaco 1932 © archives PY Laugier

du Klausen, les 6 et 7 août suivant. L'algérois indique l'adresse de son atelier de mécanique générale à Alger et son appartenance à l'A.C.F.

La suite de la saison est marquée par une série de contre-performances pour 51128 :

Lehoux abandonne dans le premier tour du Grand Prix de la Baule le 17 août, puis au troisième tour du Grand Prix de Brno, le 4 septembre, et à mi-course dans la finale du Grand Prix de Monza, le 11 septembre. Les causes de ces deux derniers abandons ne sont pas connues.

Les photos montrent clairement que 51128 est bien la voiture utilisée à la Baule et à Brno. Nous supposons que c'est encore elle au départ de Monza. Mais dès août ou septembre 1932, 51128 fait double emploi dans l'écurie Lehoux avec sa nouvelle Bugatti 51 (51144), qui est en fait une voiture d'occasion à la carrosserie déjà marquée et qui ne ressemble pas à une voiture neuve.

En février 1933, la première Bugatti Type 51 de M. Lehoux-51128 est officiellement immatriculée après revente, au nom de « Louis TRINTIGNANT, viticulteur à Châteauneuf-du-Pape. »

>>> extremely disconcerted by the lack of visibility and what's more, his car looked slower."

Having led from start to finish, Williams won with an average speed of 143 km/h ahead of Gaupillat and Lehoux at 136 km/h. The latter pocketed the third prize of 3 000 Frs in cash.

The season did not end well for the valiant Lehoux : on 27 September it was the 2nd Czechoslovakian Grand Prix in Brno, on the Masaryk circuit. The Monegasque Chiron had a Type 51 factory car, Varzi was in its twin, and the young prince Lobkowicz brought out his new 51131.

"Chiron led Lehoux by 7 seconds. Lehoux, having lightly touched the kerb, damaged the wheel, which he changed by himself, set off again and unofficially claimed the lap record in 14m 22s, before being forced to retire with a broken drive shaft, in all likelihood a consequence of the impact." If the year finished in style for the official Bugatti team, the return to Algiers was less auspicious for the local hero.

The winter break allowed Lehoux to service 51128 following a season in which it had lined up for nearly ten events, many on the international stage, and which included two victories, at Geneva and Reims.

1932

After a break of six months, 51128 returned to the track in Lehoux's hands. It was in Monaco, for the 4th Grand Prix, on 17 April, that the Type 51 resumed service to

finish 6th overall. Lehoux finished ahead of the three official Type 51s of Williams, Bouriat and Divo !

At the Grand Prix d'Oranie, on 24 avril, Lehoux retired a third of the way through the race with a mechanical problem. After another retirement caused by an issue with the connecting rod in the first few laps of the Italian Grand Prix at Monza, on 5 June, Lehoux brought 51128 home in second place in the Grand Prix de Lorraine on 26 June.

A problem with the differential forced him to retire at the German Grand Prix on 17 July, and he suffered the same problem before he'd even started the race on 24 July in Dieppe.

During testing at Dieppe on 21 July, Lehoux filled in the entry form for the Klausen race, to take place on 6 and 7 August. Lehoux recorded the address of his workshop in Algiers and his membership of the A.C.F.

The rest of the season was marked by a series of poor results for 51128 :

Lehoux retired in the first lap of the Grand Prix de la Baule on 17 August, then in the third lap of the Grand Prix de Brno, on 4 September, and halfway through the final of the Grand Prix de Monza, on 11 September. The reasons for these last two retirements are unknown.

There are photos clearly showing that 51128 is the car used at La Baule and Brno. We presume that it was also the car that lined up for the start at Monza.

But from August or September 1932, 51128 was joined in the Lehoux team by his new Bugatti (51144), a secondhand car, with bodywork already bearing the scars of competition.

In February 1933, the first Type 51 belonging to M. Lehoux - 51128 was officially registered, following its sale, in the name of "Louis TRINTIGNANT, wine producer in Châteauneuf-du-Pape."

Son père, Fernand, originaire de Pont St Esprit, avait investi dans le vignoble et acheté en 1893 le "Domaine de Ruth" situé sur la commune de Sainte-Cécile, dans le Vaucluse proche. Cette propriété de 120 hectares regarde vers le mont Ventoux.

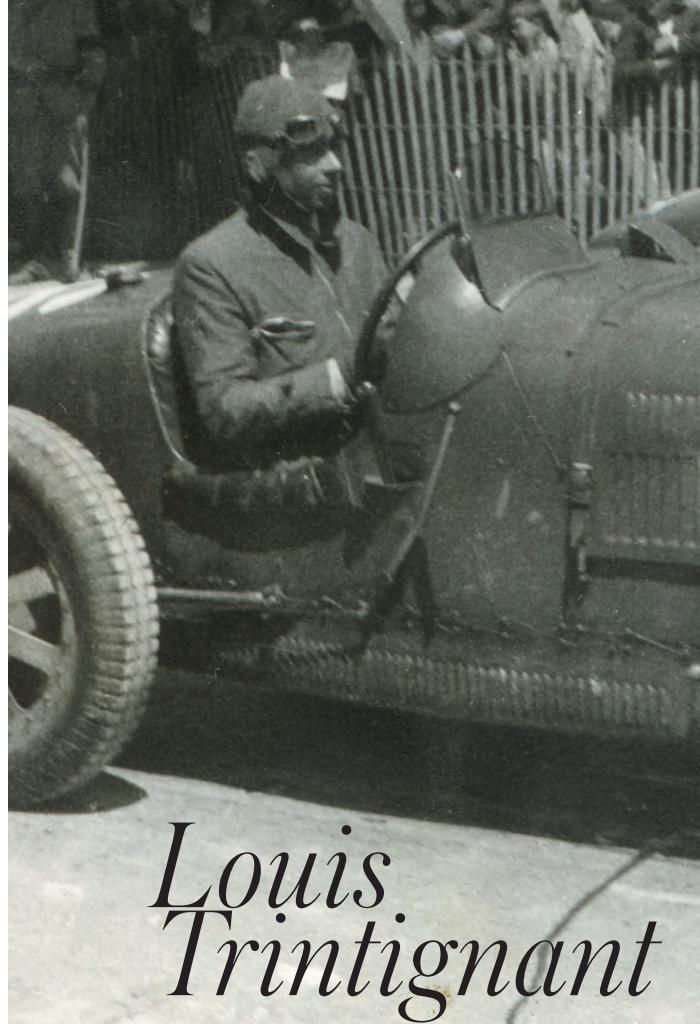
Les époux Trintignant ne semblent pas habiter, dès leur acquisition, dans leur nouvelle propriété. Cinq garçons et une fille vont naître de leur union mais leurs trois premiers enfants : Raoul, né en 1898, René en 1899 et Louis né le 17 mai 1903, voient le jour à Pont-Saint-Esprit (Gard), dans la grande maison familiale du quartier de Monplaisir. Les trois derniers vont naître au Domaine de Ruth, à Sainte-Cécile. Fernand avait été élu maire de Sainte-Cécile en 1923.

Louis se marie en juin 1927. Il habite toujours Sainte-Cécile car il a hérité du vignoble encore dans la famille. Son épouse est la fille du percepteur de Châteauneuf-du-Pape. En février 1932, Louis achète auprès de Paul Morand, homonyme de l'écrivain, et concessionnaire Chrysler à Nice, un Type 35C (châssis 494).

Louis Trintignant va courir toute la saison 1932 au volant de sa 2 Litres compresseur. Au fils des courses des améliorations vont être apportées par son mécanicien Paul Sauret (1908-2001), surnommé "Paulus". Celui-ci sera au service des Trintignant jusqu'en 1947. Il mérite d'être mis à l'honneur ici car c'est lui qui va suivre Louis depuis le début de ses courses jusqu'à l'accident fatal de Péronne en 1933, et il va prodiguer les premiers conseils au jeune Maurice quand celui-ci fera ses premiers tours de circuit en 1938 sur l'autodrome de Miramas.

Sur le plan national et régional, l'année 1932 fut très remplie avec de nombreuses courses remportées par Louis Trintignant sur son type 35C.

Avec une telle expérience et de si bons résultats, Louis Trintignant



Louis Trintignant (1903-1933)

pouvait raisonnablement aborder la saison 1933 en pleine confiance, d'autant plus qu'il allait disposer d'une machine redoutable avec l'ancienne Type 51 de M. Lehoux.

La Bugatti 51128 est immatriculée au nom de « Trintignant Louis, Châteauneuf-du-Pape », sous le numéro 3652 ZA 2, le 9 février 1933. Il est possible que Lehoux ait vendue la voiture à Trintignant dès Septembre 1932, et que ce dernier n'ait pas eu l'utilité du changement de carte grise avant le début de la saison de course 1933. Dix jours après son enregistrement, la Bugatti s'aligne au départ du Grand Prix de Pau, le 19 février. Elle partage la grille de départ avec huit autres Bugatti Type 51 ! Pour une première course, le résultat est encourageant : Trintignant se place 4^{ème} derrière l'Alfa Romeo Monza d'Etancelin et les Bugatti Type 51 de Dreyfus et Bouriat, qui sont quasi des voitures d'Usine.

Au Printemps 1933, nous trouvons L. Trintignant au départ >>>

His father, Fernand, originally from Pont St Esprit, had first invested in vineyards in 1893, when he acquired the « Domaine de Ruth » situated in Sainte-Cécile, in the Vaucluse region. This 120-hectare property looked out towards Mont Ventoux.

Mr and Mrs Trintignant appear not to have lived at their new property initially. They had five sons and a daughter, but their first three children : Raoul, born in 1898, René in 1899 and Louis on 17 May 1903, were all born in Pont-Saint-Esprit (Gard) in the large family home. The last three were born in the Domaine de Ruth, in Sainte-Cécile. Fernand was elected mayor of Sainte-Cécile in 1923.

Louis married in June 1927. He continued to live in Sainte-Cécile having inherited the family vineyard. His wife was the daughter of the tax collector in Châteauneuf-du-Pape. In

February 1932, Louis acquired a Type 35C (chassis 494) from Paul Morand, who shared his name with the writer, and was the Chrysler dealer in Nice.

Louis Trintignant competed throughout the 1932 season in his supercharged 2-litre car. During these races, various improvements were made by his mechanic Paul Sauret (1908 – 2001), known as « Paulus », who would continue to work for the Trintignant family until 1947. He deserves a mention here as he supported Louis in his first foray into racing until the fatal accident in Peronne in 1933, and Sauret was also the first person to offer support to the young Maurice when he took his first laps round the Miramas motor racing track in 1938.

1932 was an active year with many victories, local and national, for Louis Trintignant in his Type 35C.

With such good results and experience under his belt, Louis Trintignant was able to approach the 1933 season confidently, especially with such a formidable machine at his disposal, Lehoux's old Type 51.

The Bugatti 51128 was registered in the name of "Trintignant Louis, Châteauneuf-du-Pape", with the number 3652 ZA 2, on 9 February 1933.

It is possible that Lehoux sold the car to Trintignant in September 1932, and that the latter had no need to change the registration before the start of the 1933 racing season.

Ten days after it was registered, the Bugatti lined up for the start of the Grand Prix de Pau, on 19 February. It was on the grid with eight other Bugatti Type 51s! The result of the first race was encouraging : Trintignant finished 4th behind the Alfa Romeo Monza of Etancelin and the Bugatti Type 51s of Dreyfus and Bouriat, all pretty much factory cars.

In the spring of 1933, Louis >>>

>>> de plusieurs épreuves régionales, et il termine toujours honorablement dans les temps des Bugatti Type 51 auxquelles il se mesure : Falchetto, Braillard et Lehoux sur 51144.

Trintignant se classe ainsi 5^{ème} à la Turbie le 6 avril, en 4 min 1 sec et 3/5, derrière Braillard en 3 min 59 sec et 4/5, mais devant l'Alfa Romeo Monza de Villorosi. Quelques jours plus tard à Nice, lors d'un 500 m départ lancé, il finit 4^{ème}, derrière Braillard et Canin sur Type 35B.

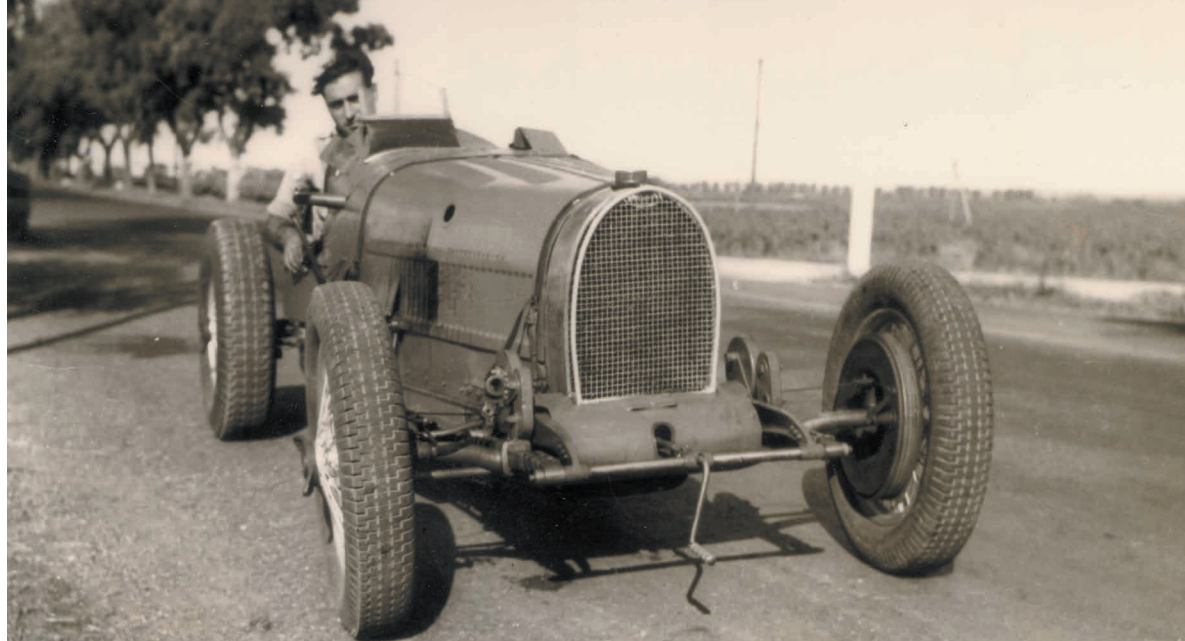
Le 14 mai, à la course de côte des Alpilles, Lehoux établit sur 51144 un nouveau record tandis que Trintignant et Braillard égalisent l'ancien record de l'épreuve.

Ne disposant pas de photos de ces trois courses, il nous est difficile d'attribuer ces lauriers au type 51 de Trintignant, plutôt qu'à son Type 35C (494I). Mais les résultats semblent indiquer que la puissance de l'auto utilisée à la Turbie et aux Alpilles, est comparable à celle des type 51 de Braillard et Lehoux.

Paul Sauret confiait à l'auteur en 1992, avoir à la demande de son pilote, posé le moteur de la 51 dans le châssis de la 35C. Il est logique de situer ce travail vers avril 1933. Et il y a toutes les chances qu'à la course des Alpilles le 14 mai, le montage du moteur double arbre, du tablier décalé et du réservoir à deux ouvertures ait déjà été réalisé ; ainsi l'auto qui fait jeu égal avec la 51 de Braillard semble dans la même configuration, moteur Type 51 dans châssis 35C, qu'au départ de Péronne quatre jours plus tard. Il semble que L. Trintignant ait été déçu par le comportement routier de son châssis Type 51, il trouvait sa vieille 35C plus maniable.

Lors de la transformation, l'échappement latéral de la simple arbre avec son capot modifié et peut-être toute la carrosserie sont conservés sur le châssis de 494I, maintenant équipé du moteur ex 51128. Ainsi préparée la voiture est chargée sur le camion Studebaker au volant duquel Paul Sauret quitte Sainte-Cécile le 18 mai pour Péronne.

Le destin attend là-bas le valeureux pilote provençal :
« Le 20 mai au matin, lors de



Paul Sauret route de Montpellier 1945 essais © archives PY Laugier

la première séance d'essais, Louis Trintignant a retrouvé confiance dans le pilotage de sa voiture qui l'a souvent mené à la victoire, le moteur double arbre pousse fort et le chrono sera probablement excellent. Mais voilà qu'un gendarme traverse la route, le pilote donne un grand coup de volant pour l'éviter; heurte une borne kilométrique, et part en tonneaux sur 50 mètres. La Bugatti s'arrête enfin sur ses roues, le pilote a été éjecté, au passage il a eu la gorge tranchée par le saute-vent qui est en verre. Son corps est allongé là sur le bord de la route, le sang s'échappe par saccades de la blessure, on recouvre le corps avec des journaux" (Extrait d'Archives d'une Passion.A.R.)

La presse locale commente le drame : "A 7 heures du matin, le 20 mai une explosion retentit dans le village de Mesnil-Bruntel. La Bugatti de Trintignant est sortie plein gaz de la grande ligne droite. Un pneu a sans doute éclaté. A-t-il été ébloui par le soleil ? La voiture est partie en tonneaux en touchant le bas-côté à droite à hauteur de l'actuel numéro 15 de la Grande-Rue. Le bolide est projeté vers la gauche et s'écrase contre le mur d'une autre maison. Le pilote a été éjecté. Il est venu s'écraser sur le seuil de Mme Polleux. Quelques heures plus tard, Louis-Aimé Trintignant meurt à l'hôpital de Péronne. Il a 30 ans. »

Paul Sauret sera le premier sur les lieux pour recueillir son infortuné ami.

Le lendemain pendant la course, le jeune Guy Bouriat, directeur des

>>> *Trintignant entered several regional events, with decent results matching the other Bugatti Type 51s driven by Falchetto, Braillard and Lehoux in 51144.*

Trintignant finished 5th in the Turbie on 6 April, in 4min 1sec 3/5, behind Braillard in 3min 59 sec 4/5, but in front of Villorosi's Alfa Romeo Monza. A few days later in Nice, after a 500m rolling start, he finished 4th, behind Braillard and Canin in a Type 35B.

On 14 May, in the hillclimb des Alpilles, Lehoux set a new record in 51144 while Trintignant and Braillard matched the previous record.

With no photos available of these three races, it is difficult for us to attribute these laurels to Trintignant's Type 51, rather than his Type 35C (494I). However, the results appear to indicate that the power of the car used in the Turbie and at Les Alpilles was comparable to that of the Type 51s driven by Braillard and Lehoux.

Paul Sauret told the author in 1992 that he had put the engine from the 51 in the 35C chassis, at the request of his driver. It is logical to assume this happened in April 1933. There is every chance that in the Alpilles hillclimb on 14 May, the twincam engine, offset bulkhead and twin opening fuel tank had already been fitted; the car matched the pace of Braillard's 51 and was in the same configuration,

with a Type 51 engine in a 35C chassis, as it was four days later at the start in Péronne. It seems that L.Trintignant had been disappointed with the handling of his Type 51 chassis and found his old 35C more manageable.

During the transformation, the side exhaust, with modified bonnet, and possibly the whole bodywork was retained on chassis 494I, which was now fitted with the engine from 51128. Thus prepared the car was loaded onto the Studebaker lorry duly driven by Paul Sauret, who left Sainte-Cécile for Péronne on 18 May.

Destiny lay in wait for the valiant driver from Provence :

"On 20 May in the morning, during the first test session, Louis Trintignant regained confidence in the car that he had often steered to victory. The twin cam engine was pushing hard and would probably have set a good time. But then a policeman crossed the road, the driver swerved to avoid him and hit a milestone marker causing the car to barrel roll for 50 metres. The Bugatti finally landed on its wheels, the driver was thrown out, with his throat slit by the glass windshield. His body lay there by the side of the road, with blood gushing from the wound, and was covered with newspapers. » (Extract from the Archives d'une Passion.A.R.)

The local press reported on the tragedy: "At 7 o'clock in the morning on 20 May, an

Genre du véhicule : Voiture	No d'immatriculation : 462 REB	Date : 9-2-1933	Date : 26-8-33
Puissance admise pour l'impôt en CV : 23	A Paris	Nom : Trintignant	Nom : Bouriat
Nom du Constructeur : Italo Bugatti	le 3-6-31	Prénom : Louis	Prénom : Marcelle
Indication du type : 51-A	No du récépissé : 7458 RE9	Adresse : Chateauneuf du Pape	Adresse : 3784. CAG
No dans la série du type : 51128	No d'immatriculation : 7458 RE9	Date : 9-2-1933	Date : 15-11-1933
Genre du véhicule : Voiture	A Valenciennes	Nom : Charansonel	Nom : Fillard
Puissance admise pour l'impôt en CV : 18	le 7-3-30	Prénom : Jean	Prénom : Bouriat
Nom du Constructeur : Benz			
Indication du type : 190 S			

Registre immatriculation 1933 Louis trintignant @ archives PY Laugier

ventes chez Bugatti Paris, se tue au volant de son Type 51 personnel. Suite à cette tragédie qui emporte deux parmi les plus valeureux pilotes Bugatti du moment, l'Automobile Club de Picardie et de l'Aisne décide, le 28 mai 1933, d'ouvrir une souscription qui permet d'ériger, début 1934, un monument destiné à commémorer le souvenir de Guy Bouriat (1902-1933) et Louis Trintignan (1903-1933). Sur le côté droit du monument est gravé dans la pierre : « Louis-Aimé Trintignant, né à St Esprit (Gard) le 17 mai 1903. Tué aux essais du Grand Prix de Picardie le 20 mai 1933. »

La pauvre Bugatti accidentée dans le village de Mesnil-Bruntel est bientôt ramenée au garage de Chateauneuf du Pape par Paul Sauret. Le châssis, qui est celui d'origine du type 35C (châssis 4941) de 1929 est suffisamment endommagé pour qu'il faille en commander un neuf à l'Usine Bugatti. Ce fait nous été confirmé de vive voix par P.Sauret. Au garage repose depuis avril 1933 : le châssis

d'origine 51128, et posé à côté, le moteur 35C ex 4941, jugés tous deux moins performants que la combinaison châssis35-moteur 51. En attendant le nouveau châssis de Type 35 commandé à Molsheim, il est logique au mécanicien de Louis de remonter le moteur Type 51 dans son châssis d'origine qui l'attend et dont les perçages sont prêts à retrouver leurs fixations premières.

L'examen actuel des deux châssis confirme ces faits : le châssis à moteur 51128 possède le cadre d'origine, de juin 1931, livré à Lehoux. Il porte le numéro 705. Quant au châssis actuel de la voiture à moteur 4941, celle retrouvée par Antoine Raffaelli chez Gros à Robion : son cadre est bien fabriqué à l'Usine au printemps 1933 et porte le numéro de traverse 730. Le châssis détruit, celui du 35C de 1929 devait avoir un numéro de cadre vers 630.

explosion shook the village of Mesnil-Bruntel. The Bugatti of Trintignant left the road at full speed, on the long straight. Perhaps a tyre had burst. Had he been blinded by the sun? The car left the track and barrel rolled, skimming the righthand side of the road by number 15 on the Grande-Rue. The car was thrown to the left and crashed into the wall of another house. The driver was thrown out and was hurled onto Mme Polleux's doorstep. A few hours later, Louis-Aimé Trintignant died in hospital in Péronne. He was 30 years old." Paul Sauret would have been the first on the scene to attend to his unfortunate friend.

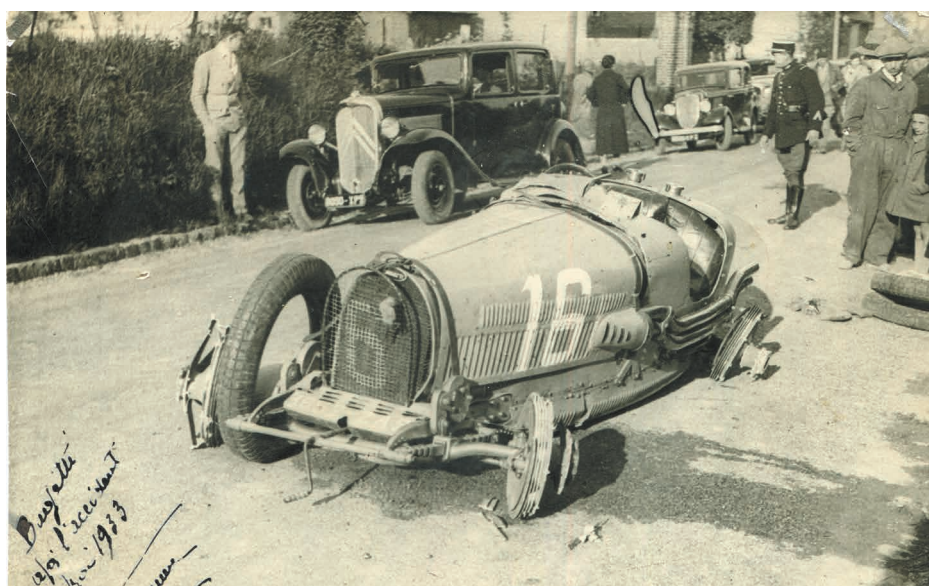
The next day, during the race, the young Guy Bouriat, sales director at Bugatti Paris, was killed at the wheel of his own Type 51. Following the tragedy that claimed the lives of two of the bravest Bugatti drivers of the day, the Automobile Club of Picardie and Elisne set up a fund to raise

money for a monument, erected in 1934 commemorating Guy Bouriat (1902-1933) and Louis Trintignan (1903-1933). On the righthand side of the monument, engraved in stone : "Louis-Aimé TRINTIGNANT, born in St Esprit (Gard) on 17 May 1903. Killed during testing at the Grand Prix de Picardie on 20 May 1933."

The poor, damaged Bugatti was quickly retrieved from the village of Mesnil-Bruntel and taken back to the garage in Chateauneuf du Pape by Paul Sauret. The chassis, the original type 35C chassis 4941, was so badly damaged that a new one was ordered from the Bugatti factory. This fact has been confirmed to us by P.Sauret. The original 51128 chassis, in the garage since April 1933, stood next to the 35C engine from chassis 4941, both elements considered to be less effective than the 35 chassis - 51 engine combination.

While waiting for the new Type 35 chassis they had ordered from Molsheim, it made sense for Louis's mechanic to fit the Type 51 engine back in its original chassis, with the holes there ready for everything to slot back in.

A current examination of the two chassis confirms the following: the chassis with engine 51128 has the original frame, from June 1931, that was delivered to Lehoux. It bears number 705. As for the current chassis of the car with engine 4941, it was discovered by Antoine Raffaelli at Gros in Robion : its frame had been built at the factory in the spring of 1933 and carries the number 730. The destroyed 1929 35C chassis, must have had a frame number of around 630.



LA 35C (châssis 4941) de Louis Trintignant à Peronne 20 mai 1933 @ archives PY Laugier



© archives PY Laugier

Jules Rolland

(1900-1996)

Un peu plus de trois mois après le drame, la veuve de Louis Trintignant vend la Bugatti Type 51 remontée après le drame avec son moteur d'origine, à l'ancien pilote officiel Terrot : Jules Rolland. Le véhicule est immatriculé à son domicile du 3 place Jules Gasquet à Avignon, sous le numéro 3784 CA6, le 26 Aout 1933.

Jules Rolland (1900-1996) est une figure locale du sport motocycliste aixois. Il fut de 1924 à 1928 le plus titré des champions motos, en tant que pilote officiel de la maison Terrot.

La brillante carrière moto de Rolland va se terminer par le tragique accident survenu le 27 avril 1928 aux essais de la Côte des 17 Tournants, sur la commune de Saint Forget, près

de Versailles. Ses blessures bien que consolidées ne lui permettent pas de renouer vraiment avec la compétition avant 1934.

Son retour à la compétition sur la Bugatti Type 51 ex-Louis Trintignant, représente pour Rolland un défi physique et la concrétisation de son ambition, jamais reniée, d'être pilote automobile. Depuis le 26 aout 1933, la Bugatti attend sagement son heure dans le garage de J.Rolland.

Pour sa première sortie, il remporte la Course du boulevard Michelet, à Marseille, le 25 mars 1934. Il signe le meilleur temps de la journée en 30 secondes sur le kilomètre départ arrêté, à la moyenne de 118, 421 kms/h. Rolland est félicité par l'ex recordman du Michelet, le pilote marseillais de>>>

A little over three months after the tragedy, Louis Trintignant's widow sold the Bugatti Type 51, reunited after the event with its original engine, to the former Terrot factory driver, Jules Rolland. The vehicle was registered at his home address 3 place Jules Gasquet in Avignon, with the number 3784 CA6, on 26 August 1933.

Jules Rolland (1900-1996) was a well-known figure in motorcycle racing. Between 1924 and 1928 he was the most successful champion in the sport, as official rider for Terrot.

Rolland's brilliant career came to a halt on 27 April 1928, with a serious accident during testing

for the hillclimb, la Côte des 17 Tournants, in Saint Forget, near Versailles. His injuries prevented him from racing properly again until 1934.

His return to competition in the ex-Louis Trintignant Bugatti Type 51, represented a physical challenge for Rolland and an opportunity to realise his ambition to be a racing driver. And so, from 26 August 1933, the Bugatti was stored in the garage, biding its time.

On his first trip out in the car, Rolland won the Course du boulevard Michelet, in Marseille, on 25 March 1934. He set the fastest time of the day by 30 seconds on the kilometre sprint,>>>



Jules Rolland vainqueur à Marseille boulevard Michelet 25 mars 1934 © archives PY Laugier



51128 après achat par Jules Rolland © archives PY Laugier



Jules Rolland en côte 1934 ou 1935. © archives PY Laugier

>>> Bugatti, Aristide Lumacchi.

Le 6 mai, au Val de Cuech, près de Salon de Provence, Rolland signe le meilleur temps de cette course de côte de 4, 25 kms en 2 min 51 sec. Le 18 juin, Rolland participe à la course de côte de Mazamet, puis à celle de Saffres, près de Cavaillon le 15 juillet. Il abandonne le 19 juillet au 7^{me} tour du Grand Prix d'Albi.

Le 26 septembre, il bataille sur le Mont Ventoux, haut lieu de ses succès passés, et accroche une 6^{me} place dans la catégorie course, plus de 2 litres, derrière Delmo et devant Delorme tous deux sur type 51.

La presse locale salue sa performance : « Parmi les classés on retrouve après sept ans d'absence et un terrible accident, le champion motocycliste, ex recordman motos du Ventoux et unique vainqueur scratch en 1927, J. Rolland pilotant une Bugatti 51. »

En 1935, le pilote aixois participe encore à plusieurs courses au volant de sa Bugatti 51128 : nous le retrouvons le 27 mai aux Alpilles, le 2 juin au Val de Cuech et enfin le 4 août à Valréas. Son nom n'apparaît plus après cette date dans aucune compétition automobile.

Dans les années 80, Rolland

confiait au journaliste de moto bien connu Claude Scalet: « Je tâtais de la compétition automobile à titre privé sur cette Bugatti Type 51, mais mes moyens ne me permettaient pas de m'y engager plus avant. A cette époque je fus sollicité par deux marques automobiles françaises et une italienne en vue de courir sur leurs voitures, hélas cela ne se concrétisa pas. » Il faut attendre le début de 1938 pour voir réapparaître la Bugatti 51128 au soleil des circuits automobiles. Sans doute a-t-elle attendu deux ans à Aix en Provence, un nouveau passionné qui veuille bien prendre soin d'elle.

Le jeune pilote en herbe qui n'a d'yeux que pour elle, n'a pas encore 21 ans. Il fut élevé dans une famille où le nom Bugatti était prononcé à chaque réunion, ce garçon n'est autre que le propre frère de Louis Trintignant.

>>> with an average speed of 118.421 km/h. Rolland was congratulated by the previous recordholder, the Bugatti driver from Marseille, Aristide Lumacchi.

On 6 May, at the Val de Cuech, near the Salon de Provence, Rolland set the quickest time of 2 min 51 sec on this 4.25km hillclimb. On 18 June, he took part in the Mazamet hillclimb, followed by Saffres, near Cavaillon on 15 July. On 19 July, he retired on the 7th lap of the Grand Prix d'Albi.

On 26 September, he competed at Mont Ventoux, the scene of some of his past triumphs, and achieved 6th in the over 2-litre category, behind Delmo and in front of Delorme, both in Bugatti 51s.

The local press applauded his performance : "Among the entrants, we find, after a seven year absence and a terrible accident, the motorcycle champion, former motorcycle record holder at Ventoux and overall winner in 1927, J. Rolland, driving a Bugatti 51."

In 1935, he took part in several races in his Bugatti 51128: we find

him on 27 May in the Alpilles, on 2 June in the Val de Cuech and finally on 4 August in Valréas.

After this date, his name ceases to appear in any motor racing competition.

During the 1980s, Rolland confided to respected motorcycle journalist Claude Scalet: " I had a go at motor racing in this Bugatti Type 51, but I didn't have the means to carry on with it. At the time I was approached by two French and one Italian automobile marques to race their cars, but sadly, that didn't materialise." It was not until the start of 1938 that the Bugatti 51128 reappeared at a race circuit. It probably spent two years languishing in Aix en Provence, waiting for a new enthusiast to take it on.

The promising young driver who set his heart on this car, was not yet 21 years old. He had been raised in a family where the word Bugatti was mentioned in every conversation. It was none other than Louis Trintignant's brother.

Maurice Trintignant

(1917-2005)



Départ GP Pau 10 avril 1938 Maurice Trintignant. © archives PY Laugier



Essais mars 1938 Miramas
204 km.h avant éclatement
pneu arrière gauche.
© archives PY Laugier

Maurice Trintignant, né au domaine de Sainte-Cécile dans le Vaucluse, a grandi en regardant le Mont Ventoux, par-delà les vignes qui s'étendent jusqu'à son horizon. Né en 1917, il est le petit dernier des six enfants de Fernand Trintignant. Il est allé à dix ans, dans le garage de son frère René à Avignon, qui abrite déjà plusieurs Bugatti. Il a vu débarquer à Sainte-Cécile dès 1930, les Grand Prix : Type 35A puis 35C puis 51 de son frère Louis. « J'ai conduit ma première auto à l'âge de sept ans dans la cour du domaine de mes parents à Sainte-Cécile les Vignes. »

1938 est pour Maurice l'année de tous les changements. Il décide l'achat en février de l'ancienne Bugatti Type 51 de son frère Louis qui l'attend chez Rolland à Aix. La voiture est officiellement enregistrée à son nom le 15 février 1938, sous le numéro 932 ZA 4, à son domicile du 1 rue Henri Fabre à Avignon.

Maurice n'est pas encore majeur et pour acquérir la Bugatti, il a dû

emprunter de l'argent à un usurier. Il est allé convaincre Paul Sauret, le mécanicien de son regretté frère Louis, de l'initier à la conduite de la Type 51, sur l'autodrome de Miramas, et Maurice a dû demander à son frère ainé Raoul l'émancipation qui permettra la dérogation nécessaire à son inscription au Grand Prix de Pau devant se courir le 10 avril suivant. Sauret n'est pas très enthousiaste, mais les essais à Miramas l'ont convaincu : « Tu es dans les temps des meilleurs ». Au verso d'une photo annotée par Maurice nous pouvons lire « Essai de la voiture à Miramas, 173 de moyenne au tour » et au dos d'une autre photo prise en mars 1938 à Miramas figurent les notes suivantes de la main de Maurice : « 3^{me} essai après avoir remis le moteur à neuf. Eclatement du pneu arrière gauche après usure, à l'entrée de la courbe face stand à droite, à 200 à l'heure. Meilleur tour 204 de moyenne. » Le mécanicien des Trintignant stimulé par les performances du plus jeune des >>>

Maurice Trintignant, born in Sainte-Cécile in Vaucluse, grew up with a view of Mont Ventoux behind the vineyards that lay stretched out towards the horizon. Born in 1917, he was the last of Fernand Trintignant's six children. At the age of ten, he spent time at his brother René's garage in Avignon, that housed several Bugatti. From 1930, he would have seen the Grand Prix cars turn up in Sainte-Cécile : the Type 35A, the 35C and the 51 belonging to his brother Louis. "I drove my first car at the age of seven, in the courtyard on my parents' estate at Sainte-Cécile les Vignes."

For Maurice, 1938 was the year that everything changed. In February, he decided to buy his brother Louis's old Bugatti Type 51, waiting for him at Rolland's in Aix.

The car was registered in his name on 15 February 1938, with the number 932 ZA 4, at his address 1 rue Henri Fabre in

Avignon.

Maurice was not yet an adult, and in order to buy the Bugatti, he had to borrow from a money lender. He then persuaded Paul Sauret, the mechanic of his late brother Louis, to teach him to drive the Type 51, on the race track at Miramas. He also needed his older brother Raoul to apply for the special dispensation needed for him to enter the Pau Grand Prix taking place on 10 April. Sauret was not very keen, but the test session at Miramas convinced him : "You are up there with the fastest.". Maurice has written on the back of a photograph "Testing the car at Miramas, 173 average lap speed" and on the back of another photo taken in March 1938 at Miramas are the following notes in Maurice's handwriting : "3rd test session after rebuilding the engine. Worn left rear tyre burst on the way into the corner opposite the righthand stand, 200 km/h. Best lap average speed 204." The >>>

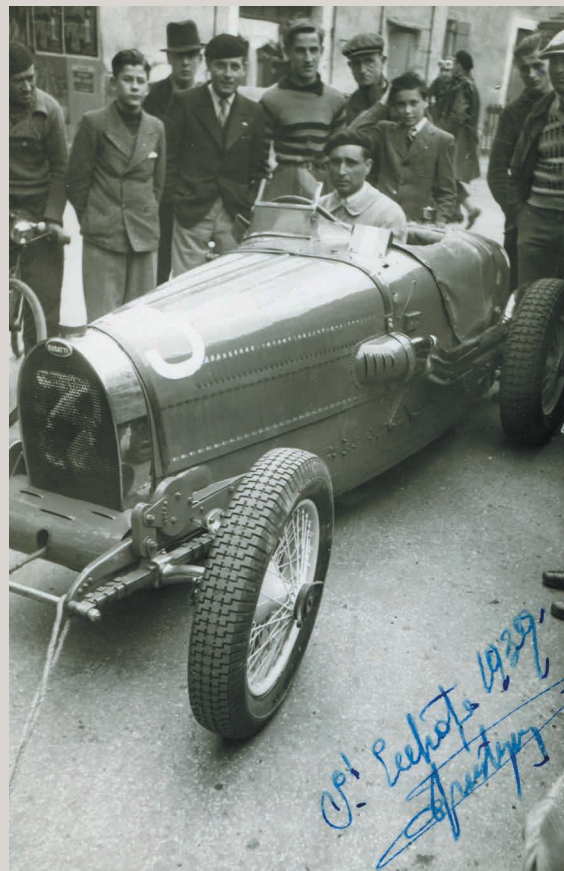
>>> frères accepte de conjurer le sort. « *Je ne voulais pas qu'un autre frère meure dans mes bras.* »

Maurice Trintignant utilise avec P. Sauret un garage situé au centre du village de Châteauneuf-du-Pape. Pour sa première participation à un grand prix, le 10 avril 1938 à Pau, Maurice a revêtu le serre tête blanc et la combinaison de son frère Louis. Il termine honorablement 5^{ème} de l'épreuve paloise, là où Louis avait terminé 6^{ème} avec la même voiture en 1933, il empoche la prime de départ de 3 000 frs qui sera son premier gain.

Le 5 juin, M. Trintignant remporte sa première victoire au Grand Prix des Frontières de Chimay (Belgique). « *Tour après tour, Trintignant parti en 4^{ème} ligne, entame une belle remontée, il passe la Delahaye de Tremoulet et a remonté la Bugatti 57S de Mathieson, il aligne des temps records : 5'11" au 6^{ème} tour et 5'8" au tour suivant, soit 127, 052 kms/h. Le public se prend de passion pour la remontée de Trintignant, lequel améliore le meilleur temps de la journée, tour après tour. Au 10^{ème} tour il n'est plus qu'à 15" de Mazaud, au 11^{ème} et dernier passage, 8 secondes séparent les deux leaders ! Au virage de Salles, Trintignant réussit à passer Mazaud et accomplit son dernier tour en vainqueur, réalisant 5'3" (129, 148 kms/h), meilleur temps de la journée.* »

Le jeune vainqueur participe en septembre, en catégorie Sport, aux 12 heures de Paris à Montlhéry. Pour l'occasion la Bugatti Type 51 est équipée d'ailes et de phares. Après un bon départ, Trintignant est 2^{ème} derrière la Talbot du futur vainqueur Lebègue. Mais après 4 heures de course, la roue arrière gauche de la Bugatti se détache et le contraint à l'abandon.

Pour le début de la saison 1939, le Type 51 est équipé de roues fils en remplacement des roues en aluminium. Le mécanicien Paul Sauret profite certainement de la trêve hivernale pour équiper l'auto d'une boîte Cotal, avant la reprise des courses en 1939. Il se souvient l'avoir installée après deux ou trois courses.



Victoire course de côte St Eutrope 1939
Maurice Trintignant © archives PY Laugier

La saison s'ouvre par un abandon à Pau le 2 avril. Maurice Trintignant n'a pas pu prendre part aux essais. Il part dernier sur la grille. Il finit par abandonner au 13^{ème} tour. Il gagne ensuite la course de Côte de Saint-Europe (Orange) où Louis s'était illustré. Maurice réalise le meilleur temps et s'attribue le record absolu de la course. Il va remporter, le 28 mai, pour la deuxième fois consécutive le Grand Prix des Frontières à Chimay. Le 30 juillet, il termine 5^{ème} du Circuit des Remparts à Angoulême, disputé en formule libre.

La guerre interrompt brutalement les projets de course du jeune bugattiste. C'est au Mas d'Arnaud, belle vieille bâtisse du 17^{ème} siècle, propriété de son beau-père que Maurice est arrêté par les Allemands avant d'être déporté à Mathausen, puis dans un camp de travail en Autriche. A son retour de captivité, Maurice retrouve sa Bugatti 51 qui a passé toute la guerre démontée et cachée dans le foin à Vergèze. Paul Sauret est toujours là ; l'écurie Trintignant va à nouveau s'aligner au

>>> *Trintignant's mechanic, galvanised by the youngest brother's performances, agreed to help fend off bad luck. "I didn't want another brother to die in my arms."*

Maurice Trintignant used a garage, with P.Sauret, in the centre of the village of Châteauneuf-du-Pape. For his first participation in a Grand Prix, on 10 April 1938 at Pau, Maurice wore his brother Louis's old racesuit and white cap. He finished a respectable 5th, where his brother had finished 6th in the same car in 1933, and took home his first winnings, a prize of 3,000frs.

On 5 June, M. Trintignant won his first race at the Grand Prix des Frontières de Chimay (Belgium). "Lap after lap, Trintignant ran in the 4th row, then, picking up speed, he passed Tremoulet's Delahaye and caught up with the Bugatti 57S of Mathieson, setting record times: 5'11" on the 6th lap and 5'8" the lap after, which

equated to 127, 052 kms/h. The public got behind Trintignant's fight back, as he improved on the best time of the day, lap after lap. On the 10th lap he was just 15 seconds behind Mazaud, and this came down to 8 seconds behind the leader on the 11th lap. At the Salles corner, Trintignant succeeded in passing Mazaud and completed his final lap in the lead, recording a time of 5'3" (129.148 kms/h), the best time of the day."

In September, the young winner took part in the 12 heures de Paris à Montlhéry, in the sport category. The Bugatti Type 51 was duly equipped with wings and lights for the occasion. After a good start, Trintignant was running in 2nd behind the Talbot of the eventual winner Lebègue. However, after 4 hours racing, the Bugatti's rear left wheel came off and he was forced to retire.

For the start of the 1939 season, the Type 51 was equipped with wire wheels to replace the aluminium ones. The mechanic Paul Sauret must have taken advantage of the winter break to fit a Cotal gearbox, before racing started again in 1939. He remembers installing it after two or three races.

The season began with a retirement at Pau on 2 April. Maurice Trintignant hadn't taken part in testing, and started last on the grid. He eventually retired on the 13th lap.

He then won the hillclimb at Saint-Europe (Orange) where Louis had also distinguished himself. Maurice recorded the best time and overall record time for the event. On 28 May, he won, for the second consecutive time, the Grand Prix des Frontières in Chimay. On 30 July, he finished 5th in the Circuit des Remparts in Angoulême, run in formula libre.

The war brought the young Bugattist's racing ventures to an abrupt halt. It was at the Mas d'Arnaud, the lovely 17th century property belonging to his step-father, that Maurice was arrested by the Germans and deported, first to Mathausen, and later to a work camp in Austria. On his return from captivity, Maurice rediscovered his Bugatti 51, which

départ des Grands Prix.

Comme un symbole, la Bugatti est ressortie des hangars de Vergèze pour participer le 9 septembre 1945 au Grand Prix des Prisonniers, au Bois de Boulogne. Toute l'équipe Trintignant est du voyage : dans la Buick familiale ont pris place Paul Sauret et sa femme Laure, Maurice, et les deux filles de sa première épouse ainsi que Fernand-Pierre, le fils de Raoul. L'épreuve est organisée par l'A.G.A.C.I. sur un circuit de 2,8 kms.

La course est remportée par le favori, meilleur pilote du moment : J.P. Wimille, sur la plus puissante machine du plateau, la Bugatti Type 50B, 4,7 Litres monoplace. Maurice est contraint à l'abandon car pendant la grande inactivité de l'auto, des rats ont niché dans le réservoir de la Bugatti 51, et, bien que nettoyées, les tuyauteries d'alimentation s'obstruent, et les « pétoules » (crottes de rats), ont raison de l'enthousiasme du talentueux pilote. A l'issue de la course, le vainqueur, Wimille aura trouvé à Maurice le surnom de « Pétoulet ».

Après l'armistice M. Trintignant va louer à Vauvert, près de Vergèze, le garage automobile de M. Roumestan. Il y installe son fidèle P. Sauret et leur collaboration va durer jusqu'en 1948. Sauret et son épouse vont habiter à Vauvert, rue de la République, à côté du garage.

Le Grand Prix de Nice 1946 est la première épreuve internationale d'après-guerre. Elle se dispute le 22 avril sur une distance de 65 tours. Trintignant part en milieu de grille avec un temps honorable aux essais, mais il abandonne au 30^{ème} tour sur problème d'alimentation.

Au Grand Prix de Marseille, le 13 mai suivant, M. Trintignant part en première ligne dans la première manche, mais abandonne sur ennui de magnéto (surchauffe).

La semaine suivante, au Grand Prix du Forez, sur le circuit d'Andrézieux, parti en dernière position, Trintignant se fait remarquer par une impressionnante remontée mais alors qu'il pouvait espérer un podium, des fuites au réservoir d'essence le firent se contenter d'une 4^{ème} place.

Le 30 juin, M. Trintignant est au départ du Grand Prix du Roussillon à Perpignan. La Bugatti se place



Maurice Trintignant à Vergèze. © archives PY Laugier

5^{ème}, malgré des ennuis d'allumage, avec un meilleur tour dans la cadence du vainqueur, Wimille sur Alfa Romeo 308.

Début juillet, M. Trintignant abandonne, sur fuite d'essence survenue en fin de course, le Grand Prix de Bourgogne couru à Dijon. Même sanction lors du Prix des 24 heures du Mans disputé à Nantes le 28 juillet, sur problèmes de bougies.

La saison 1947 voit M. Trintignant au départ du Grand Prix de Marseille, le 18 mai, au volant d'une Bugatti Type 51 en catégorie 1500cc. Maurice Trintignant et Paul Sauret à qui nous avons posé la question, nous ont raconté l'histoire de cette autre Bugatti Type 51A achetée en 1947 au garagiste et pilote amateur bordelais Charles Huc. Il s'agit de l'ancienne Type 51A de Louis Villeneuve, châssis 51157-moteur 31.

A la fin de l'année 1946 ou au début de 1947, la 51A 51157 est achetée par Huc. Celui-ci, selon les souvenirs de P. Sauret « *va la prêter à M. Trintignant, le temps d'une course, car le bordelais souffre d'une éventration [...]. La voiture de Huc était une 1500cc deux arbres à cames, boîte mécanique, gros compresseur et radiateur étroit qui chauffait beaucoup.* » Il est possible que la course dont parle P. Sauret soit celle de Marseille le 18 Mai 1947.

Il y eut par la suite un accord de vente par Trintignant de 51128 à Huc. Voici les souvenirs de >>>

had spent the whole war hidden in bits in hay bales in Vergèze. Paul Sauret was still there ; the Trintignant team reunited to compete in Grand Prix racing once more.

In symbolic fashion, the Bugatti was brought out of the hangars at Vergèze to take part on 9 September 1945 in the Grand Prix des Prisonniers, at Bois de Boulogne. The entire Trintignant team travelled there, in the family Buick : Paul Sauret and his wife Laure, Maurice and his first wife's two daughters, as well as Fernand-Pierre, Raoul's son. The race was organised by the A.G.A.C.I. on the 2.8km circuit.

The race was won by the best and most popular driver of the day: J. P. Wimille, in the most powerful machine on the grid, a 4.7-litre Bugatti Type 50B single seater. Maurice was forced to retire, as during the car's period of inactivity, rats had made a nest in the fuel tank of the Bugatti 51 and, although it had been cleaned, the fuel pipes became blocked with rat droppings, constraining the talented driver's enthusiasm. At the end of the race, the winner, Wimille, gave Maurice the nickname "Pétoulet" (pétoules = rat's droppings).

Following the armistice, M. Trintignant had rented M. Roumestan's motor car garage in Vauvert, near Vergèze. He duly installed the faithful Sauret, and

their collaboration continued until 1948. Sauret and his wife moved in next to the garage, on rue de la République, in Vauvert.

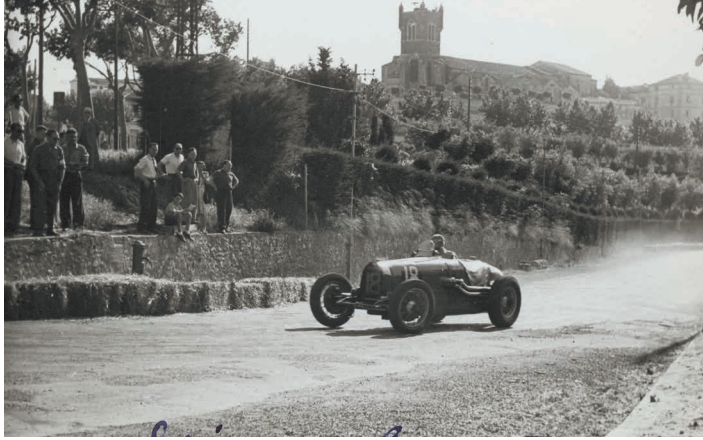
The Grand Prix de Nice 1946 was the first international race after the war. It took place on 22 April over a distance of 65 laps. Trintignant started mid-grid having set a respectable time in qualifying, but he retired on the 30th lap with a fuel problem.

In the Grand Prix de Marseille, on 13 May, M. Trintignant started on the front row in the first round, but retired with magneto problems.

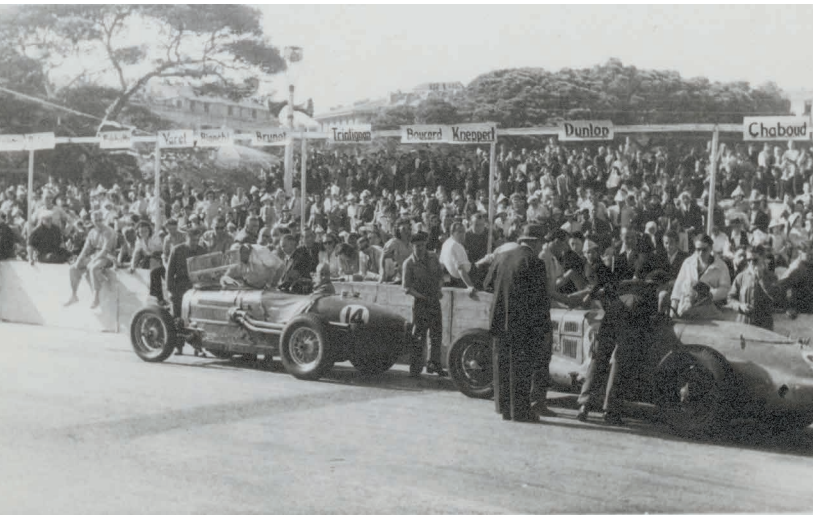
The following week, at the Grand Prix du Forez, on the Andrézieux circuit, Trintignant started in last position, and drew attention for his remarkable recovery. Although he was hoping for a podium finish, he had a fuel leak and had to make do with 4th place.

On 30 June, M. Trintignant lined up once more for the start of the Grand Prix du Roussillon in Perpignan. The Bugatti finished in 5th place, despite ignition problems, and recorded a quicker lap time than the winner, Wimille, in his Alfa Romeo 308.

At the start of July, M. Trintignant retired with a fuel leak at the end of the Grand Prix de Bourgogne which took place in Dijon. He also failed to finish in the Prix des 24 heures du Mans which was contested in Nantes >>>



Perpignan 30 juin 1946 © archives PY Laugier



Nantes 28 juillet 1946 © archives PY Laugier



Maurice Trintignant examinant la voiture à Peronne 1993 © archives PY Laugier

>>> Maurice à ce sujet : « J'ai vendu ma 51 à Huc de Bordeaux qui possédait une 51A monoplace, mais il ne m'a jamais payé. Ma voiture (51128) est restée chez moi équipée de la mécanique de la 51A (51157) monoplace Huc ». Il y eut donc bien échange ou mélange des deux moteurs entre 51128/51157. P. Sauret apporte d'autres éléments au puzzle : « Le mécano de Huc et sa femme sont venus à notre garage, nous avons mis le moteur de la 2300cc de 51128 dans la 1500cc monoplace, puis à l'issue de la course le moteur 1500cc fut remis en place ». et P. Sauret se rappelait aussi être allé à Bordeaux récupérer plus tard la 51128 non payée par Huc. Elle avait bien quitté le garage de Vauvert, et se serait retrouvée démontée chez Huc.

Après 1947, 51128 reste entre les mains de Trintignant, elle est toujours équipée avec un moteur 1500cc. La monoplace de Huc 51157, équipée d'un moteur 2300cc, partira en Afrique du Nord peu après et disparut. Maurice Trintignant restera fidèle à sa Bugatti Type 51 qui sera exposée dans son salon au Mas d'Arnaud jusqu'en 1974.

>>> on 28 July, due to a problem with the spark plugs.

The 1947 season saw Trintignant take part in the Grand Prix de Marseille, on 18 May, in a Bugatti Type 51 in the 1500cc class. Maurice Trintignant and Paul Sauret told us the story of this other Bugatti Type 51A, bought in 1947 from the mechanic and racing driver from Bordeaux, Charles Huc. This was Louis Villeneuve's old Type 51A, chassis 51157-engine 31.

At the end of 1947 or the start of 1947, the 51A 51157 had been bought by Huc. Sauret recalls that the latter "lent it to M. Trintignant, for one race, as Huc had a health issue, [...] His car was a twin-cam 1500cc, with mechanical gearbox, a large supercharger and a narrow radiator that got really hot." It is possible that the race Sauret was referring to was Marseille on 18 May 1947.

Trintignant subsequently agreed to sell 51128 to Huc. Maurice remembers: "I sold my 51 to Huc from Bordeaux. He owned a 51A single seater, but he never paid me. My car (51128) stayed with me, equipped with the engine from Huc's 51A single seater (51157)." And so there was an exchange or mix of the two engines 51128/51157. Sauret adds to the puzzle: "Huc's mechanic and his wife came to our garage. We had put the 2300cc engine from 51128 in the 1500cc single seater, then after the race, the 1500cc engine was put back". Sauret recalls also having gone to Bordeaux to fetch the 51128 that Huc hadn't paid for. It had been taken from the garage in Vauvert, and was found in bits at Huc's.

After 1947, 51128 remained in Trintignant's hands, still with the 1500cc engine. Huc's single seater 51157, equipped with the 2300cc engine, left for North Africa shortly afterwards and disappeared. Maurice Trintignant held onto his Bugatti Type 51 which was on display in his livingroom in Mas d'Arnaud until 1974.

Jacques Lefranc

La voiture est alors acquise par le collectionneur Jacques Lefranc qui possède un petit musée automobile à Surry le Comtal dans la Loire. Son mécanicien Marc Defour est chargé de la remise en état du véhicule, par une restauration qui s'attache à conserver au maximum l'originalité et l'aspect extérieur d'un Grand Prix Bugatti très marqué par l'histoire.

Un premier constat révèle que le châssis est légèrement déformé, il est vrillé sans doute suite à un choc violent d'une roue avant sur un accotement. Il est décidé de ne pas redresser le cadre sinon il aurait été impossible de remettre la caisse. M.Defour joue sur les bandages des ressorts, en diagonale afin que l'auto appuie sur les 4 roues. L'essieu avant, creux, n'est pas abîmé. Le tablier en alu était très déformé, comme s'il avait été écrasé, à tel point que la magnéto n'était plus en

face de l'arbre à cames. Il y avait des petits bouts de bois formant cale pour rattraper l'axe.

Le moteur 1500 avait perdu son carter supérieur d'embellage, un modèle en bois, réalisé par Pierre Dellières remplaçant la pièce manquante. Par l'intermédiaire de Geoffrey Saint John, J.Lefranc se fait livrer d'Angleterre un carter supérieur embellié, complet avec vilebrequin et pistons. Lors du remontage il s'avère que ce vilebrequin de 1500cc porte gravé en bout d'axe et sur un palier, le numéro 31 que l'on retrouve sur le carter de pignonnerie du moteur de 51128. Selon Marc Defour cet embellage provenait avec quasi-certitude, de la voiture de M.

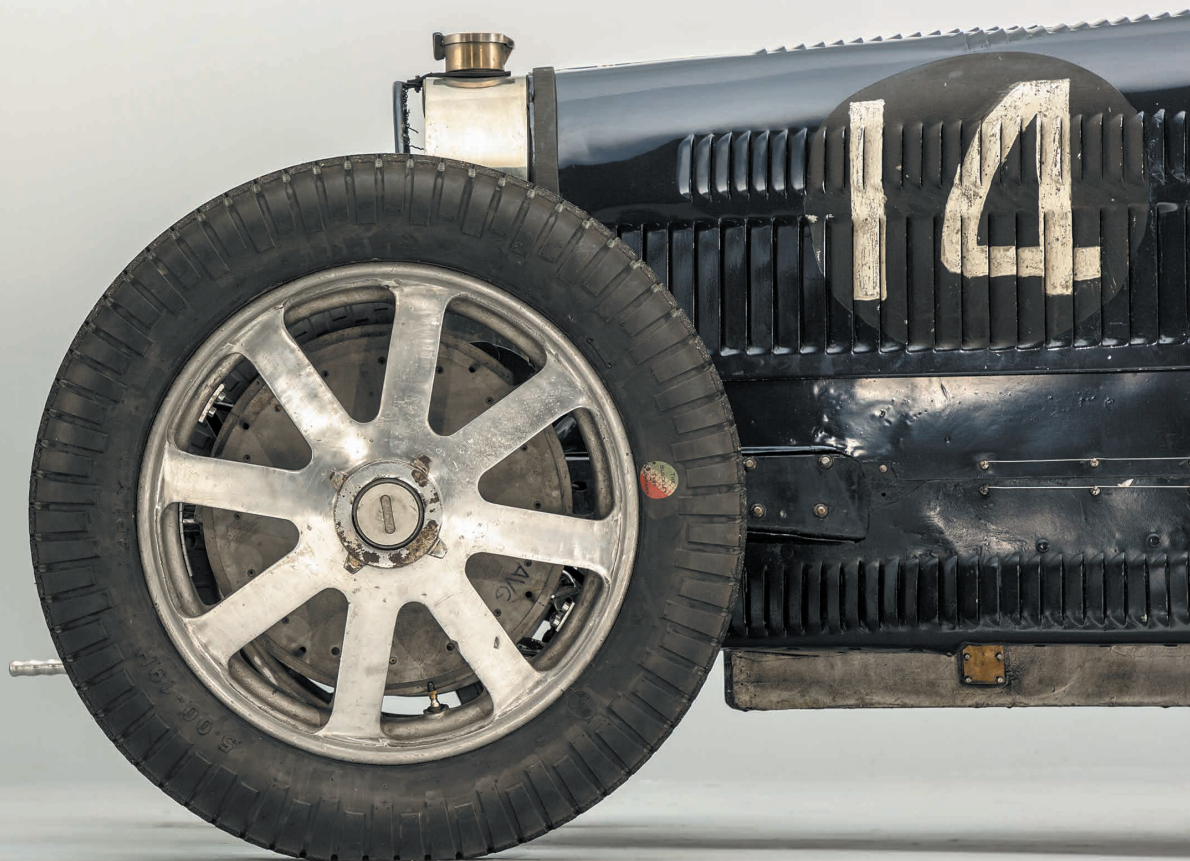
Trintignant. Maurice avouait en effet avoir prêté à un ami bugattiste le carter supérieur et le vilebrequin qui équipaient 51128 à l'époque où il était en configuration 1500cc ; et>>>

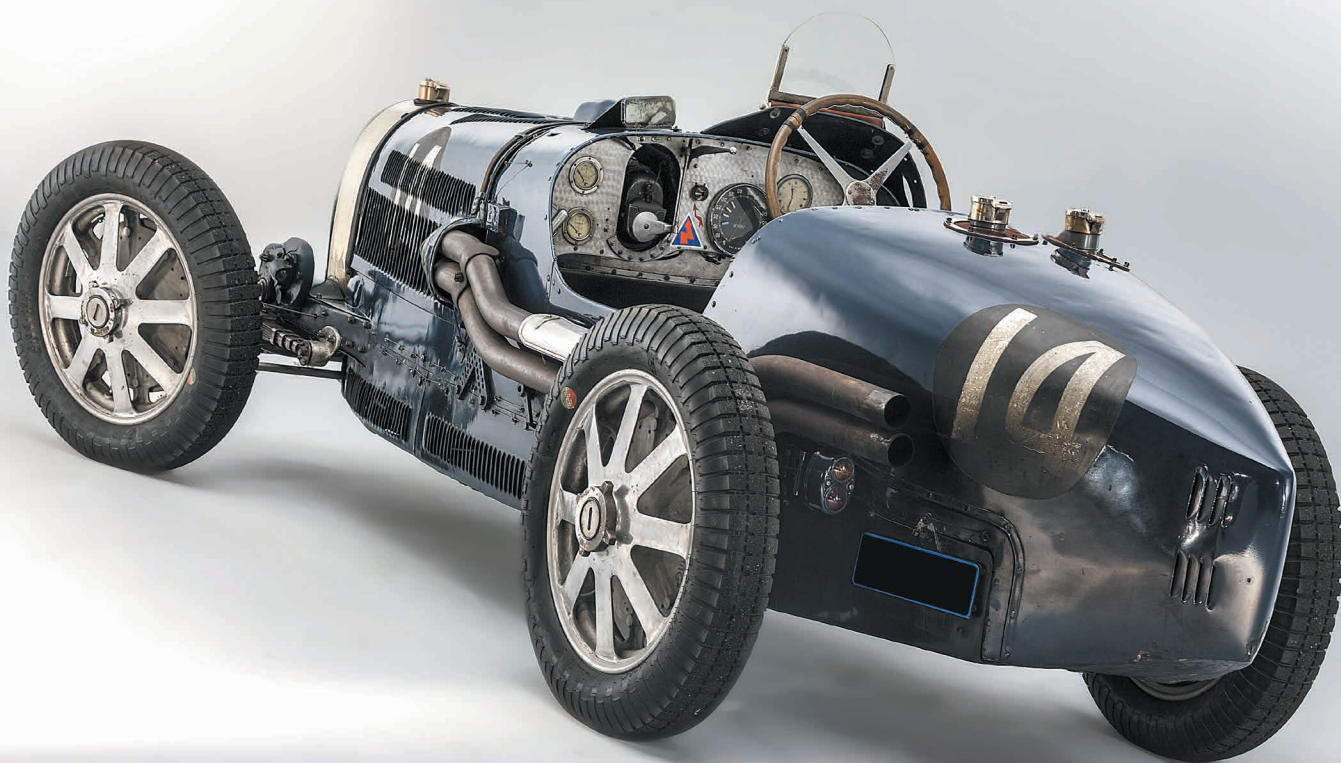
The car was then acquired by the collector Jacques Lefranc who owned a small automobile museum in Surry le Comtal in the Loire. His mechanic Marc Defour was given the task of restoring the car with the aim of preserving its originality as much as possible and retaining the exterior appearance of a Grand Prix Bugatti marked by history.

An initial inspection revealed that the chassis was slightly warped, probably twisted by a violent shock to the wheel against a kerb. It was decided not to straighten the frame as it would not have been possible to replace the body. Defour adjusted the arc of the springs, diagonally, so that the car was balanced on the four wheels. The hollow front axle was not damaged. The steel bulkhead was out of shape, as if it had been

crushed, to such an extent that the magneto was no longer in line with the camshaft. There were small pieces of wood used to wedge the axle into position.

The 1500 engine had lost the upper crankcase, and a wooden model, made by Pierre Dellières replaced the missing piece. Through the assistance of Geoffrey Saint John, Lefranc had an upper crankcase sent over from England, complete with crankshaft and pistons. During the reassembly, it was discovered that the 1500cc crankshaft had the number 31 engraved at one end and on a bearing, the number that was also on the lower crankcase of engine 51128. According to Marc Defour, this engine part almost certainly came from Trintignant's car. Maurice admitted to having lent a bugattist friend the crankcase and shaft >>>





>>> ces pièces ne lui avaient jamais été retournées. On notera qu'un carter ancien, sans doute de remplacement usine d'avant-guerre, frappé 51128, était monté alors sur la voiture. Il sera donné avec la voiture.

La réfection du moteur par M. Defour permet la conservation du vilebrequin et des pistons d'origine, les cotes correspondaient. Il mit des segments et des axes de pistons neufs, et dut réaliser sur le bloc un réusinage de la face d'appui des boîtes à cames. L'ordre d'allumage était le même que pour la 2 Litres 300.

La voiture ne possédait plus de boîte de vitesse Bugatti d'origine, depuis la pose de la boîte Cotal fin 1938. Mais M. Trintignant avait installé une copie en bois de boîte de vitesse Bugatti, fixée avec des vis à bois, et sur laquelle était posé un couvercle de boîte d'origine. M. Defour doit changer les traverses de boîte, modifiées pour la Cotal. Il trouve un carter de boîte ancien et y installe une pignonnerie neuve. Concernant la boîte de vitesse

d'origine M. Trintignant aurait confié à A. Chomienne : « Je l'ai prêtée à un gars de Marseille qui ne l'a jamais rendue, je dois la récupérer. »

Le carter de pont était d'origine. Un couple neuf, 14X54 est posé.

L'énorme réservoir de plus de 150 litres était complètement pourri. De par sa forme, il débordait fortement vers l'habitacle. Ceci n'avait pas gêné M. Trintignant, de faible corpulence, mais J. Lefranc ne rentrait pas dans le cockpit, aussi un réservoir standard fut installé. Des roues aluminium brevet Bugatti neuves furent mises par sécurité.

Rien ne fut changé sur la carrosserie d'époque ! Elle était conforme aux photos de la voiture de Louis Trintignant à Péronne en 1933. Il est probable qu'à la suite de l'accident qui n'avait pas endommagé la carrosserie, mais rendue le châssis de la 35 (4941) inutilisable, elle fut remontée par P. Sauret sur 51128. La peinture montrait des traces d'une dizaine>>>

>>>that was in 51128 at the time it was in the 1500cc configuration ; and these parts were never returned to him. It is worth noting that an old case, probably the pre-war factory replacement, stamped 51128, was then fitted. It will be passed on with the car.

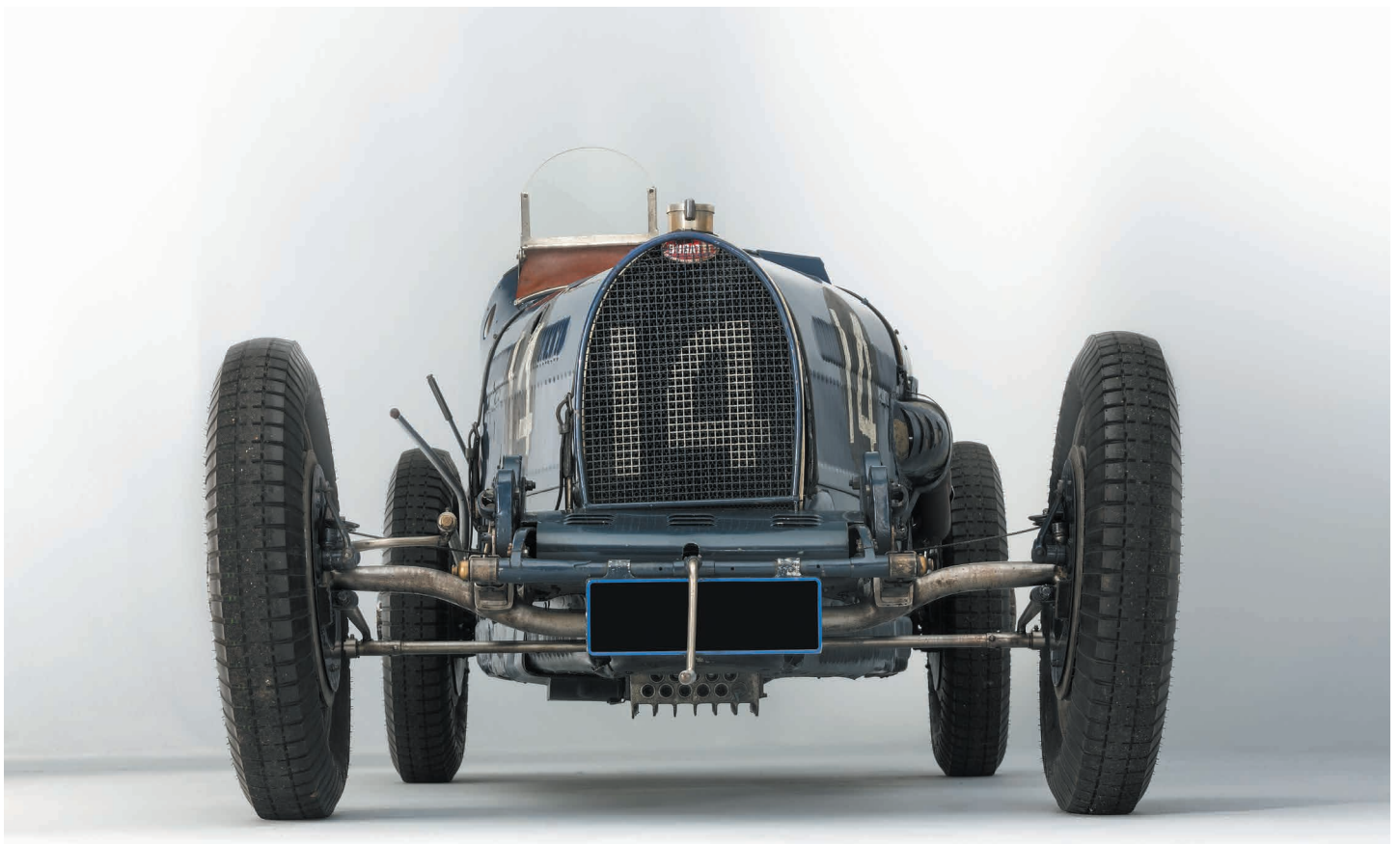
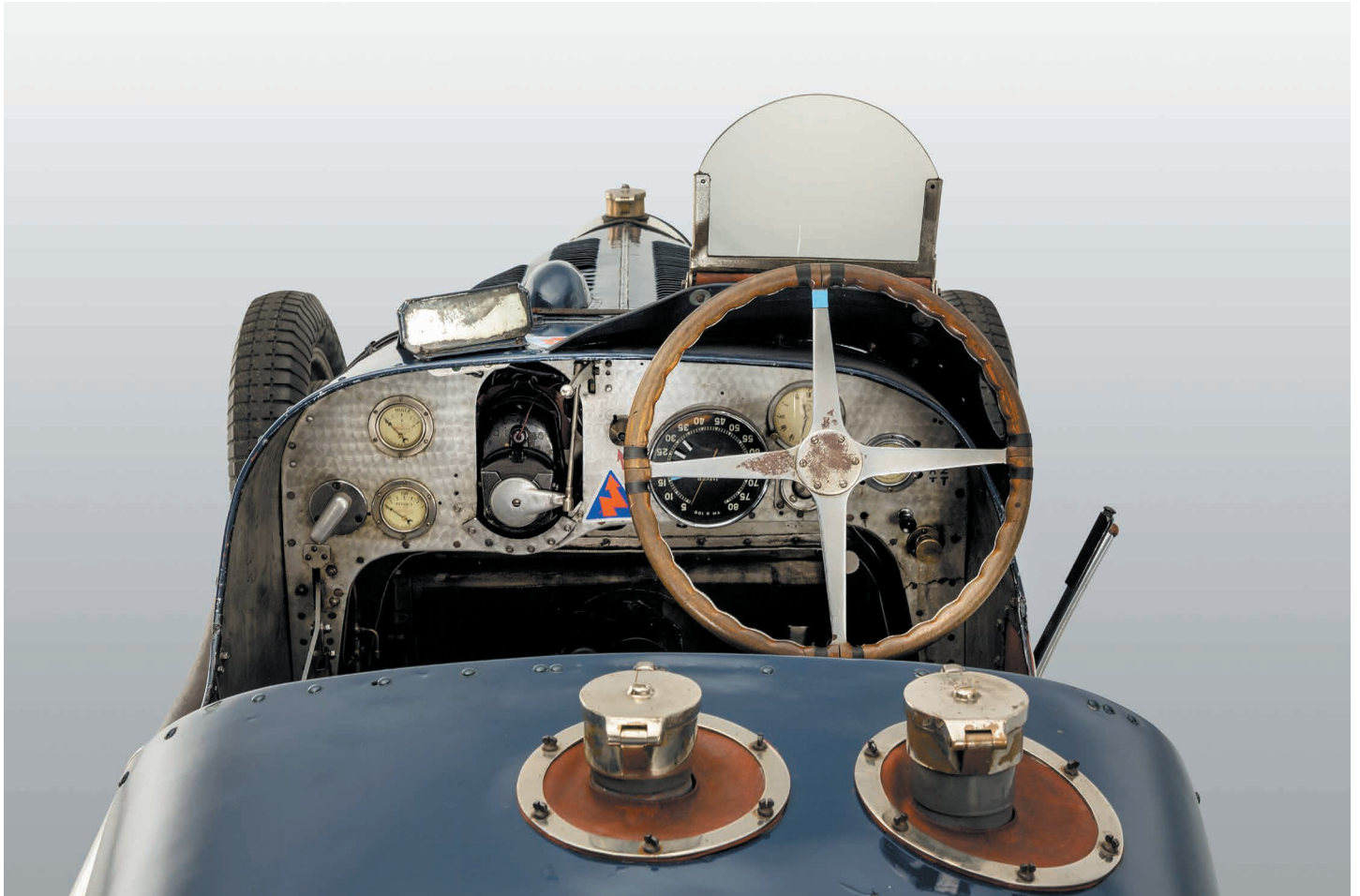
The engine work by Defour allowed the original crankshaft and pistons, with the correct dimensions, to be kept. He installed new piston rings and pins, and had to remachine the bearing face of the cam shaft case. The ignition set-up was the same as for the 2.3 litre.

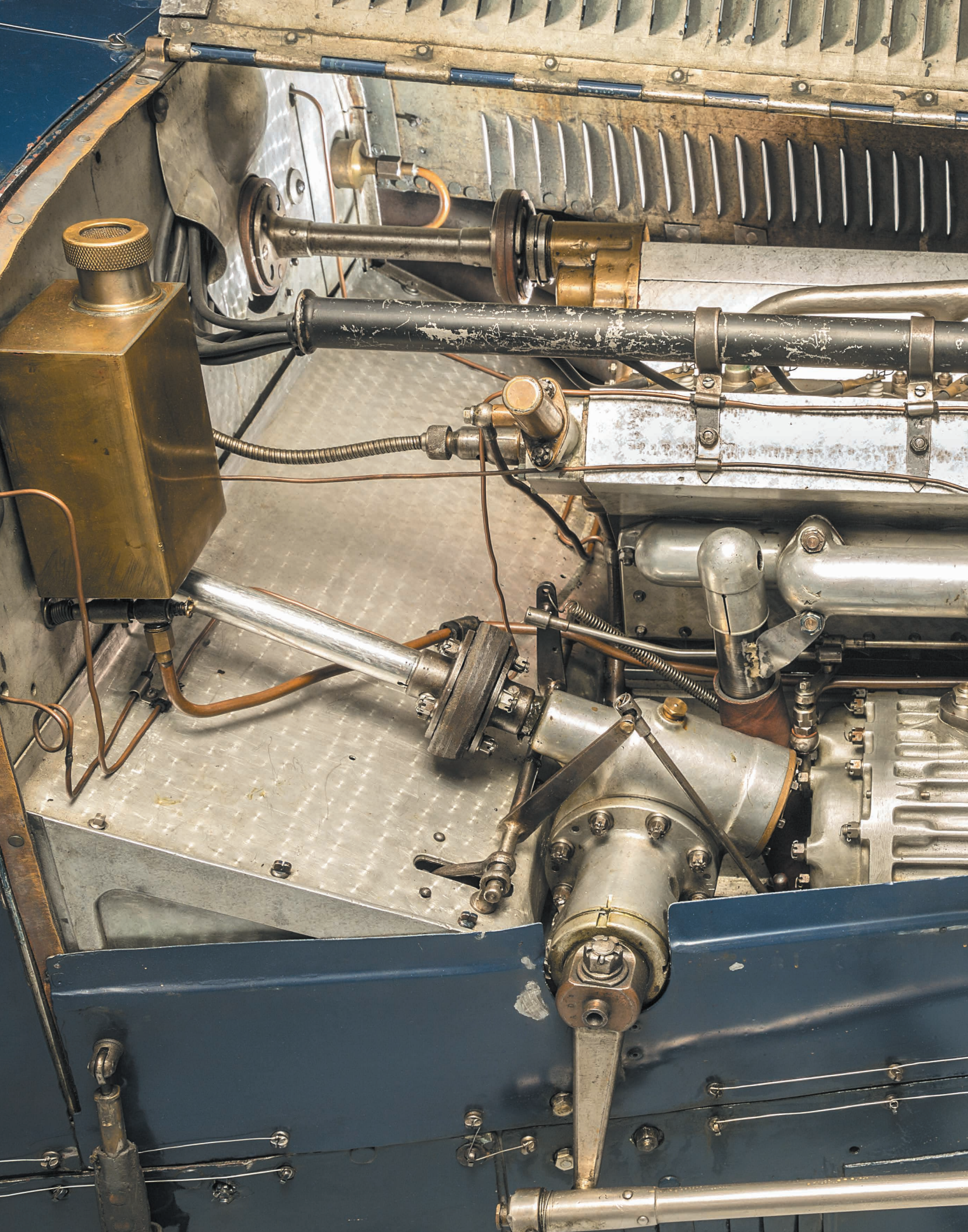
The car hadn't had an original Bugatti gearbox since before the Cotal box was fitted at the end of 1938. However, Trintignant had installed a wooden copy of a Bugatti gearbox, fixed with wood screws, which had an original cover fitted onto it. Defour had to change the gearbox support rails that had been modified for the Cotal box. He found an old case and fitted it with new

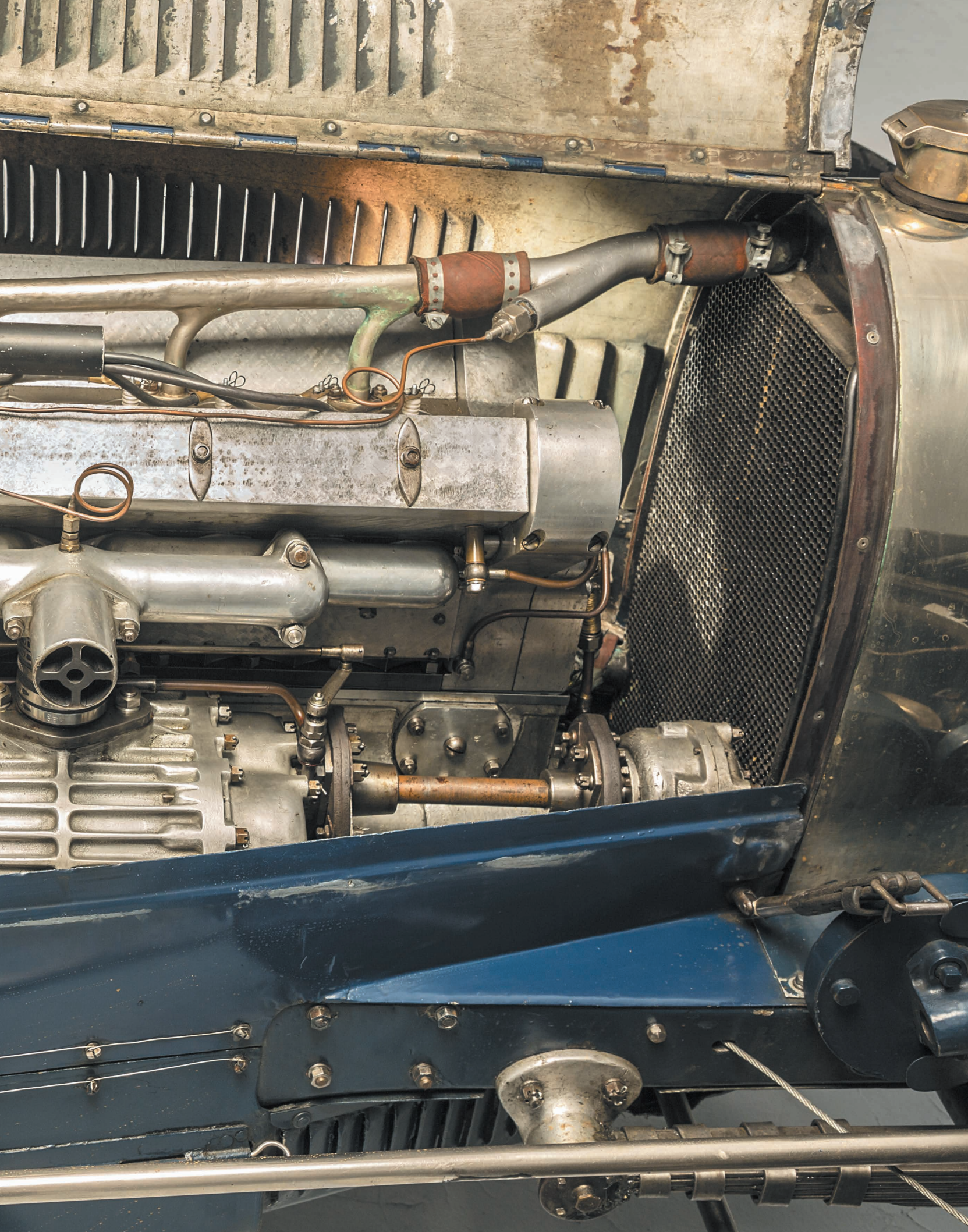
ratios. Concerning the original gearbox, Trintignant apparently told A. Chomienne : "I lent it to a guy from Marseille who never returned it. I must get it back."

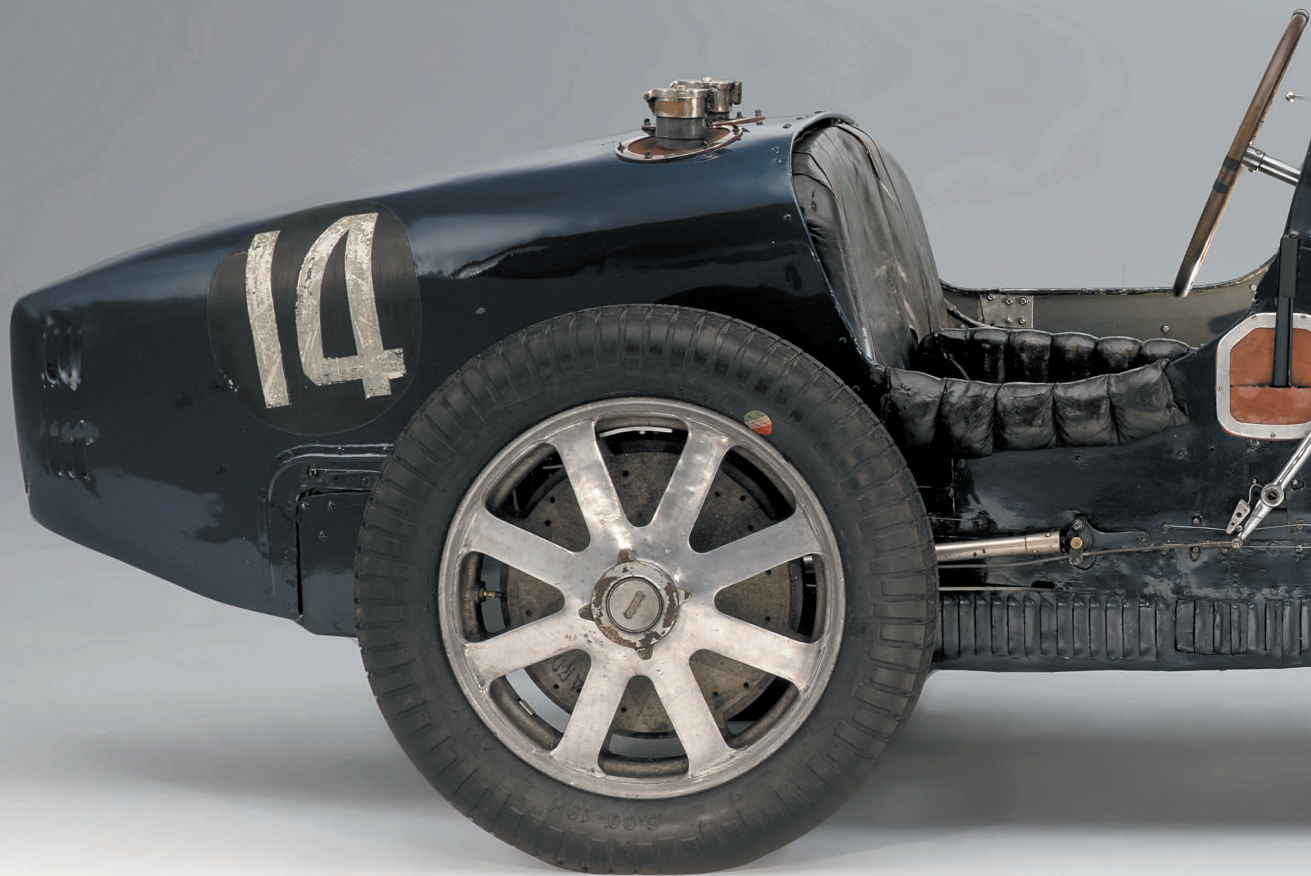
It has the original rear axle housing and a new differential, 14X54 was fitted. The enormous fuel tank of over 150 litres was completely corroded. Its bulky shape impinged on the passenger compartment. This hadn't bothered Trintignant, who was small, but Lefranc couldn't get into the cockpit, so a standard tank was fitted. New Bugatti patented aluminium wheels were fitted for safety reasons.

There had been no alterations to the period coachwork ! It conformed to the car as seen in photos of Louis Trintignant at Péronne in 1933. It is likely that following the accident that made the chassis of the 35 (4941) unusable but didn't affect the bodywork, the body was refitted by Sauret to 51128. >>>









>>> de couches successives dont une blanche et trois bleues différentes, l'une assez claire. La couleur bleue nuit fut conservée, c'est dans cette superbe condition d'origine qu'on l'a retrouvée aujourd'hui sur la voiture.

Un vieil artisan sellier de Surry le Comtal sauva les sièges avec plusieurs retouches et dut, sans doute changer les assises. Le tableau de bord fut rebouchonné, la dynamo qui était un montage ancien fut conservée. Sur le côté gauche, la pompe auxiliaire de graissage disparue fut remplacée. Le faisceau du radiateur qui n'était plus en nid d'abeille, fut refait.

La restauration fut achevée en quelques mois et M. Defour décida de roder l'auto sur les quelque

7 kms qui séparent le garage de son domicile. A sa surprise le moteur 1500cc afficha un couple important à bas régime, en première dans les virages serrés il eut l'impression que l'embrayage patinait, il remit un cran, reparti. Il avait ciré les deux roues arrières. Avant et après restauration, la voiture sera exposée au Musée de Surry le Comtal. Jacques Lefranc ne l'a jamais utilisée.

Bien des années plus tard, la Bugatti sera acquise par Mr Pellerin, avant d'être achetée aux enchères, le 14 décembre 1992, lors d'une vente de l'Etude Poulain au Palais des Congrès de la Porte Maillot, à Paris. Depuis cette date, elle est la propriété de Jean-Claude Miloé.

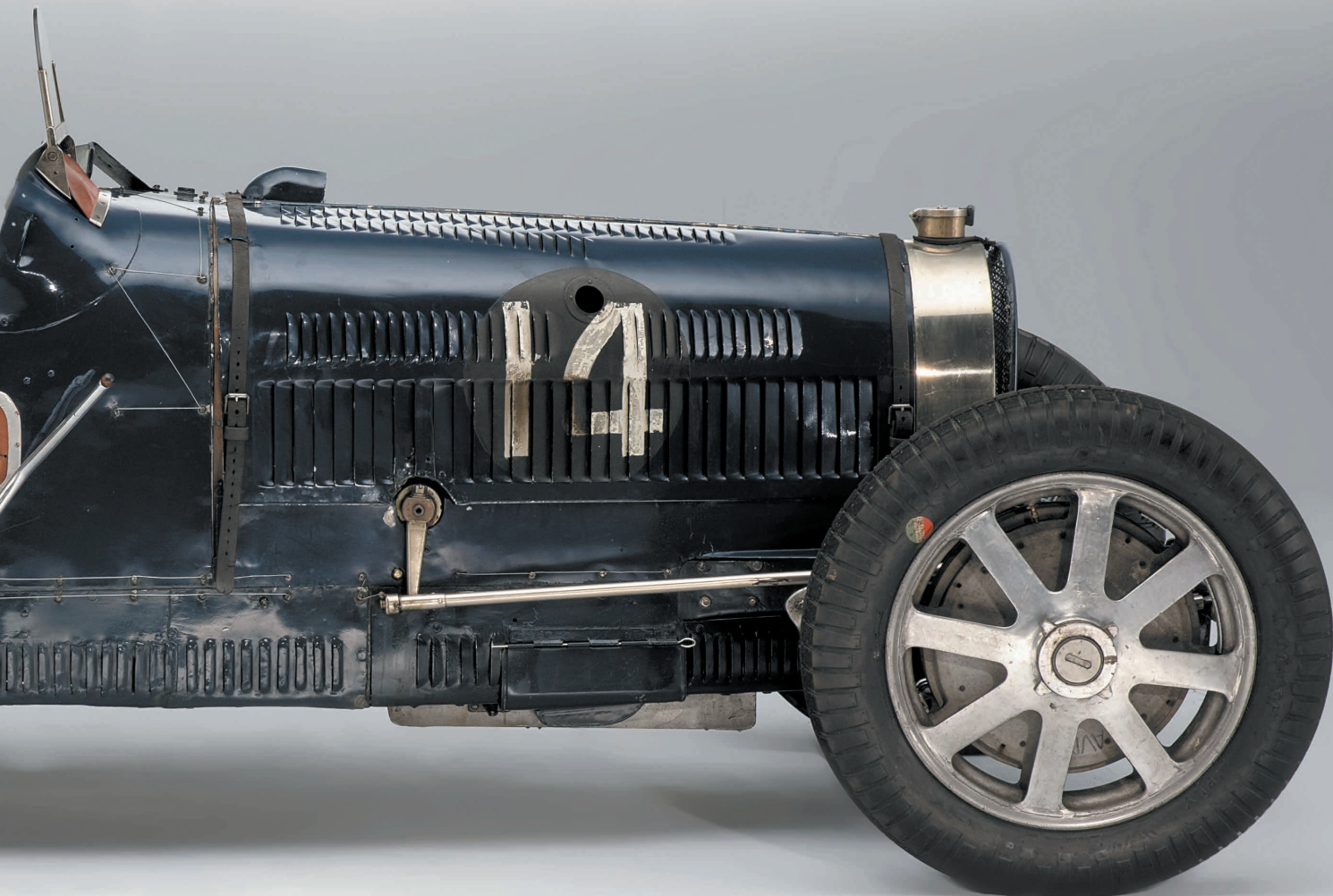
>>> *The paintwork shows traces of a dozen successive layers, including one white and three different shades of blue, one fairly light. Today the car retains the dark blue paintwork, in superb original condition.*

An old upholsterer from Surry le Comtal restored the original seats, while probably renewing the padding. The dashboard was re-turned, the dynamo with its old mounting, was kept. On the lefthand side, the missing auxiliary lubrication pump was replaced. The radiator core, no longer in honeycomb form, was redone.

The restoration was finished in a few months and Defour decided to run the car in on the

7 km road between the garage and his home. To his surprise, the 1500cc engine had good torque at low revs. In first gear on tight bends, he thought the clutch was slipping, so he adjusted it and set off again. The two rear wheels had been slipping. Before and after the restoration, the car was exhibited at the Musée de Surry le Comtal. Jacques Lefranc never used it.

Many years later, the Bugatti was bought by Mr Pellerin, before being sold at auction on 14 December 1992, in a sale held by l'Etude Poulain at the Palais des Congrès de la Porte Maillot, in Paris. Since that date, the car has belonged to Jean-Claude Miloé. It has been maintained by the garage



Elle est entretenue par le garage Novo, spécialiste Bugatti établi à Marolles en Hurepoix (Essonne).

Lors de la commémoration du Grand Prix de Péronne en 1993, le propriétaire actuel eut l'honneur de confier le volant de la voiture à Maurice Trintignant, sur les lieux mêmes où son frère Louis avait trouvé la mort soixante ans auparavant.

A cette occasion, Maurice inspecta l'auto en détail et fournit à J.C. Miloé quelques précisions : « J'avais fait réaliser plusieurs modifications sur la voiture par P. Sauret. Les trous dans le tablier sont la trace de la position basse de la direction que j'avais adoptée, étant de petite taille. J'ai fait pratiquer

cette ouverture à droite du volant, sur l'auvent pour recevoir un peu d'air dans la voiture, car, petit, j'étais trop protégé. Le bosselage rapporté sur le capot côté gauche, près de la courroie de maintien du capot fut mis pour accélérer le refroidissement de la dynamo qui m'avait posé problème dans plusieurs courses. Le manchon visible sur la main avant droite du châssis fut nécessaire pour la renforcer après un choc. La patte sur les flasques arrières des freins sert à éviter que le câble de frein ne saute. J'avais fait monter un rétroviseur à droite dont les trous de fixation sont encore là. »>>>

Novo, the Bugatti specialist in Marolles en Hurepoix (Essonne).

During the commemoration of the Grand Prix de Péronne in 1993, the current owner had the honour of allowing Maurice Trintignant to drive the car, at the exact spot where his brother Louis had died some sixty years earlier. At this occasion, Maurice inspected the car closely and passed on the following information to J.C. Miloé: "I got Sauret to carry out several modifications to the car. The holes in the bulkhead show the low setting I had for the steering, as I was short. I had this opening made to the right of the steering wheel, to get a little air in the

car as, being small, I was too enclosed. The hump on the the lefthand side of the bonnet, near the fixing for the holding strap, was there to help with cooling the dynamo which gave me a problem in some of the races. The sleeve visible on the front right arm of the chassis was added to provide reinforcement after an accident. The foot on the rear brake flanges prevented the brake cable from jumping out. I had a rearview mirror fitted on the right and the fixing holes are still there.">>>





>>> Nous avons analysé la 51128 de J.C. Miloé et avons trouvé qu'elle possédait :

- Le châssis cadre numéro 705 original de 51128.

- La jambe de force numéro 30 -ex 51157

- Le pont arrière numéro 9, de 51128

- La boîte de vitesse numéro 380, ex-stock Musée Lefranc. Elle ne peut être la boîte d'origine de la 35C de Louis Trintignant -châssis 4941 qui devrait avoir un numéro proche de 420, et la boîte de vitesse d'origine de 51128, numéro 10 est toujours sur la 4941, aujourd'hui en Suisse.

- La montée de pignons à l'avant du moteur numéro 31, ex -51157

- Les boîtes à cames numéros 23, ex-51144 (la seconde type 51 de Lehoux)

- La voiture possède sa carrosserie, conforme à sa configuration de 1933.

Les éléments historiques vendus avec la voiture sont les suivants :

- La partie inférieure du carter moteur qui était montée précédemment sur la voiture.

- Le bloc moteur 1500cc cylindres et culasses, ainsi que les pistons, soupapes, ressorts et diverses pièces ayant équipé le dit bloc.

- Le petit compresseur d'origine 1500cc (numéro 14) qui fut celui de 51157

- Dans une caisse se trouve le vilebrequin d'origine ex-51157, numéro 31, qui fut monté sur 51128 quand Maurice Trintignant couru en catégorie 1500cc avec 51128.

- La Boîte Cotal montée sur la voiture en 1938 qui fut conservée par Lefranc lors de la restauration de la voiture ainsi que le couvercle de boîte de vitesses avant montage du démarreur électrique.

- Une paire de phares, le circuit électrique correspondant étant déjà monté sur la voiture.

La voiture a conservé son aspect extérieur, identique aux photos de 1933. En 1993, l'excellent Michel Magnin procédait à une reféction du moteur et un vilebrequin 2 Litres 300 est installé. 51128 a donc recouvert toute sa superbe d'origine.

Il convient de souligner que près de 90 années après sa sortie d'usine, 51128 nous est parvenue dans un état d'authenticité remarquable : le châssis cadre numéro 705, le pont arrière, entre autres, appartiennent à la voiture depuis sa sortie d'usine. La carrosserie est, elle aussi, dans un superbe état d'origine, et elle est conforme dans sa configuration aux photos de la voiture de Louis Trintignant à Péronne en 1933.

L'ensemble des pièces d'usure tels que: la boîte de vitesse, jambe de force, boîte à cames et montée de pignons à l'avant du moteur, ont été remplacés par des pièces originales Bugatti. L'histoire continue de 51128, et le lot de pièces détachées intéressant, venant étayer son passé glorieux, sont autant d'éléments exceptionnels pour une voiture qui a participé à plus d'une quarantaine de Grand-Prix à son apogée.

Pierre-Yves Laugier

>>> *We have studied the 51128 belonging to J.C. Miloé and have found that it has:*

- The chassis frame number 705 original to 51128

- The suspension strut number 30 -ex 51157

- Rear axle number 9, from 51128

- Gearbox number 380, ex-stock Musée Lefranc. It can not be the original gearbox from Louis Trintignant's 35C - chassis 4941 which would have had a number around 420, and the original gearbox from 51128, number 10 is still in chassis 4941, today in Switzerland.

- The transmission pinions at the front of the engine number 31, ex -51157

- The cambox numbered 23, ex-51144 (the second type 51 belonging to Lehoux)

- The car possesses the bodywork conforming to the configuration of 1933.

The historic parts being sold with the car comprise:

- The lower part of the crankcase which used to be fitted on the car.

- The 1500cc engine block with cylinders and cylinders heads, with pistons, valves and pieces previously fitted in this block.

- The original small 1500cc supercharger (number 14) which was from 51157.

- In a case is the original crankshaft ex-51157, number 31, which was fitted to 51128 when Maurice Trintignant raced in the 1500cc class with 51128.

- The Cotal gearbox fitted in 1938 which was kept by Lefranc when he had the car restored.

- The gearbox cap mounted in the car before the adaptation of an electric starter.

- A pair of lights, the car being electrically equipped for this use.

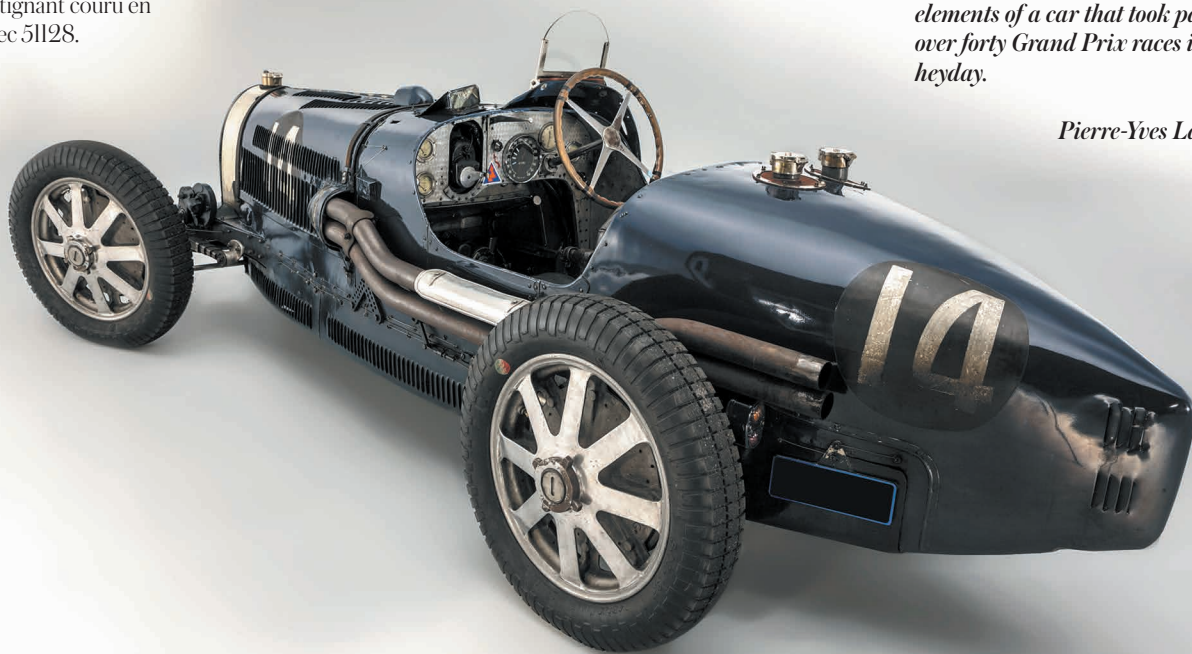
The car has retained its exterior appearance, identical to photos taken in 1933. In 1993, the excellent Michel Magnin refurbished the engine and a 2.3 litre crankshaft was installed, therefore adding greater originality to 51128.

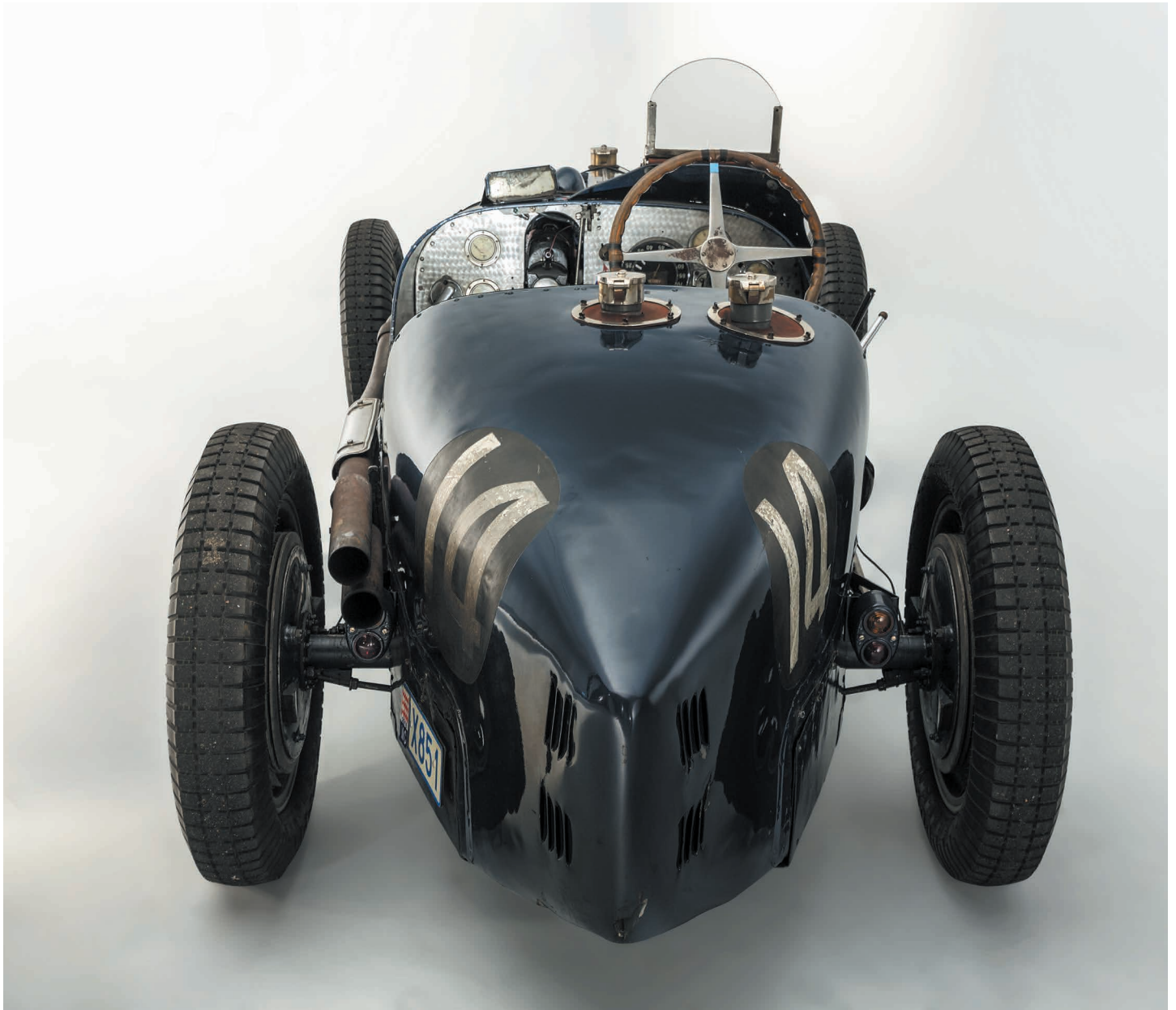
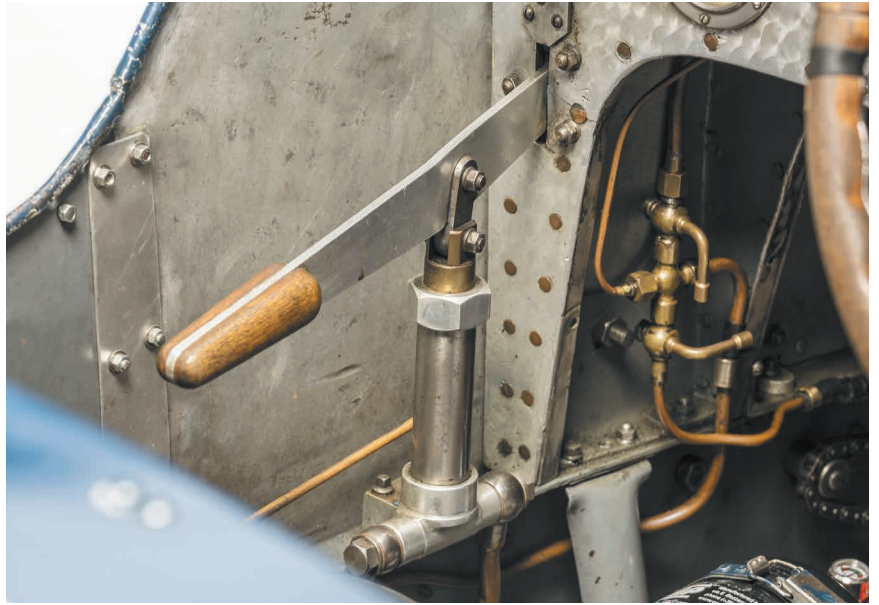
It should be pointed out that almost 90 years after it left the factory, 51128 is presented in a remarkably authentic condition: The chassis frame number 705, the rear axle and other parts have belonged to the car from new. The coachwork is also in superb original condition, and conforms to the configuration of Louis Trintignant's car in photos taken at Péronne in 1933.

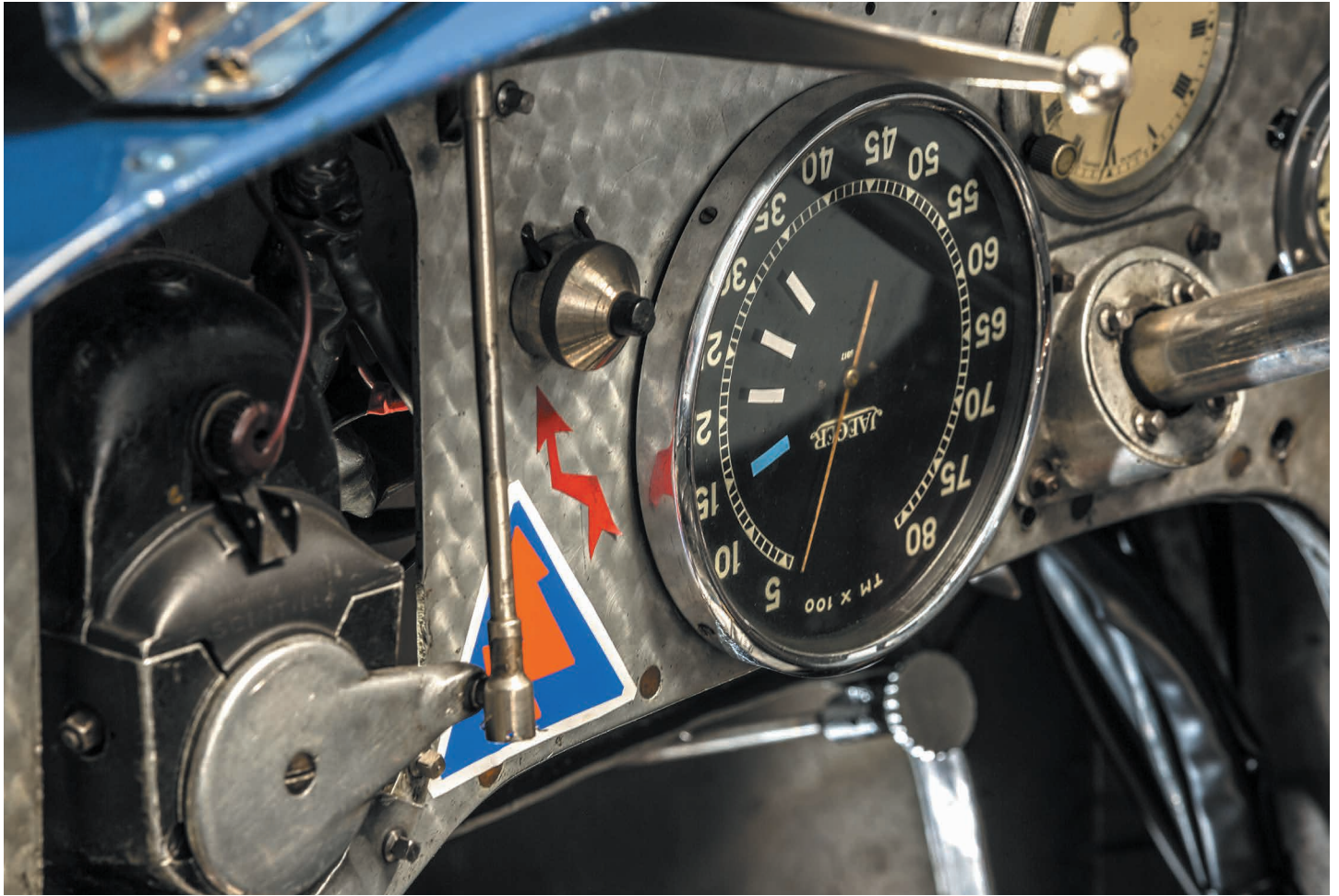
Components such as the gearbox, suspension strut, cambox and pinion mounting at the front of the engine, have been replaced with original Bugatti parts.

The continuous history of 51128, and the significant lot of spare parts, illustrating its glorious past, are exceptional elements of a car that took part in over forty Grand Prix races in its heyday.

Pierre-Yves Laugier







Àu début des années 1980, la voiture fut acquise par un célèbre promoteur immobilier Christian Pellerin. Son nom est attaché à quelques réalisations exceptionnelles, comme le Carrousel du Louvre, la Cité des Vins à Bordeaux mais surtout la rénovation et l'extension du célèbre quartier d'affaires de la Défense à Paris qui lui valut le titre de « Roi de la Défense ». Ce n'est donc pas un hasard si la présentation mondiale de la Bugatti EB eut lieu sur l'Esplanade de la Défense le 14 septembre 1991. Ce bâtisseur confia la vente aux enchères de la voiture à Maître Hervé Poulain le 14 décembre 1992 au Palais des Congrès de Paris.

Elle fut acquise par le collectionneur Jean-Claude Miloé qui l'a gardée jusqu'à ce jour auprès d'un autre joyau, l'une des Delage 1500 GP championne du monde, et d'une remarquable collection de Porsche.

Notre gentleman driver s'est illustré au volant de cette 51 notamment au Grand Prix d'Angoulême, et au Grand Prix de Monaco Historique.

Hervé Poulain

In the early 80's, the car was acquired by the renowned real estate developer Christian Pellerin. His name is associated with some outstanding creations, such as the Carrousel du Louvre, the Cité des Vins in Bordeaux and above all the renovation and extension of the famous business district La Défense in Paris, which earned him the title "King of la Défense". It was no coincidence that the international presentation of the Bugatti EB took place on the Esplanade de la Défense on 14 September 1991. This developer gave the car to Maître Hervé Poulain to be auctioned on 14 December 1992 at the Palais des Congrès de Paris.

It was acquired by the collector Jean-Claude Miloé who has kept it until today, along with another gem, one of the Delage 1500 GP World Championship cars and a remarkable collection of Porsche.

Our gentleman driver has distinguished himself at the wheel of this 51, notably in the Grand Prix d'Angoulême, and the Grand Prix de Monaco Historique.

Hervé Poulain



1936 BUGATTI 57 ATLANTIC MODIFIÉE ERIK KOUX ❖

Carte grise française
French title

Châssis n° 57654
Boîte à cames n° 9G (gauche)
et 28D (droite)
Boîte n° 256 avec couvercle
n° 219
Pont n° 335

800.000 - 1.200.000 €

• Projet à partir d'une Bugatti
57

• Réalisation de très haut
niveau

• Carrosserie en aluminium

• État superbe

• *Project from a Bugatti 57*

• *Very high standard production*

• *Aluminium bodywork*

• *Superb condition*



Aujourd'hui, les Bugatti Atlantic authentiques sont entre les mains de collectionneurs qui ne souhaitent pas s'en défaire, et elles font partie des automobiles les plus chères du monde. Par conséquent, l'amateur souhaitant profiter de cette création fabuleuse de Jean Bugatti, sur la

base du brillant châssis 57 S, n'a pas d'autre choix que de se tourner vers une reconstruction où le meilleur côtoie le pire. Ici, nous avons le plaisir de proposer une des plus belles et des plus fidèles répliques de Bugatti Atlantic existantes. Elle a en effet l'avantage de s'appuyer >>>

Authentic Bugatti Atlantic cars are nowadays in possession of collectors who are not willing to be separated from them and they are among the most expensive automobiles in the world. Therefore, the enthusiast wishing to enjoy this fabulous

creation from Jean Bugatti (based on the brilliant chassis 57S) had no choice but to turn to a recreation where the best mixed with the worst. In this case, we are delighted to offer one of the most beautiful and accurate Bugatti Atlantic replicas still in >>>



>>>sur une authentique Bugatti 57 (châssis n°57654), carrossée en berline 57 par Gangloff. Elle était assez complète selon les souvenirs de Hans Matti, spécialiste suisse de la marque. En 1954, cette voiture était immatriculée à Paris, puis elle a été achetée vers 1986 par un important collectionneur français ayant possédé une douzaine de Bugatti. A l'époque toutefois, la 57 quatre portes ne le satisfaisait pas et il ne la considérait que comme une base car il rêvait du nec plus ultra en matière de Bugatti, une Atlantic.

Il se trouve qu'à la même époque, un ingénieur danois du nom d'Erik Koux vivant dans le sud de la France, commençait à réfléchir à la réalisation de répliques de Bugatti Atlantic. Véritable passionné de la marque et génie créatif, Erik Koux va se lancer dans l'entreprise folle de reconstruire cette voiture mythique. En 1989, les deux hommes commencent un échange de correspondance pour initier le projet de fabriquer, sur la base de la 57 654, une Atlantic la plus proche possible de l'originale.

En novembre 1991, la voiture est acheminée en châssis dans l'atelier d'Erik Koux, pour commencer la transformation. Les différences entre une 57 et une 57 S Atlantic se concentrent principalement au niveau du moteur (à carter sec pour la 57 S), du châssis (plus bas pour la 57 S) et bien sûr de la carrosserie. Par conséquent, Koux fournit un châssis de type 57 S de sa fabrication, ainsi qu'un

carter moteur réalisé spécialement, l'élément d'origine étant introuvable. Il l'adapte en utilisant les boîtes à came reprises sur la 57 654, numéro 9 G (gauche) et 28D (droite). L'ensemble moteur-boîte passera ensuite entre les mains de Laurent Rondoni, le spécialiste mondialement reconnu de Ventoux Moteurs, à Carpentras, pour une remise en état complète.

La voiture arrive ensuite en 1993 dans les ateliers Fernandez, basés à Lausanne, un des plus réputés de Suisse pour la réalisation de la carrosserie. Ce spécialiste a travaillé sur des projets fantastiques tels la remise en état d'une carrosserie Talbot « Goutte d'eau » ayant remporté le concours d'élégance de Pebble Beach ainsi que la réalisation, en 1992, d'une première Bugatti Atlantic par Koux en Aluminium pour un important collectionneur hollandais (57302). Il a donc déjà pu approfondir sa connaissance du modèle et dans ce but, les cotes et plans détaillés de la carrosserie ont été fournis par Erik Koux à partir de la voiture d'origine. Il fait construire ainsi entièrement la structure en bois de la voiture par l'ébénisterie G. Clavel avant de réaliser une carrosserie en aluminium magistralement réussie. Une fois achevée, la carrosserie a été envoyée à l'atelier Margairaz, dans la même ville de Lausanne, pour peinture. Terminée en 1995, la voiture a été peaufinée chez Guifrida et Fernandez avant de passer>>>

>>>existence. It has indeed the particularity of relying on an authentic Bugatti 57 (chassis No 57654) with its saloon 57 bodywork done by Gangloff; it was also pretty complete from what recalls Hans Matti, a swiss specialist of the brand. This car was registered in Paris in 1954, it was then purchased around 1986 by a serious French collector who owned a dozen Bugatti automobiles. During that period however, he was not satisfied with the four-door 57 and considered it only as a base, since he was dreaming of the ultimate when it comes to Bugatti: the Atlantic.

It turns out that during the same period, a Danish engineer living in the South of France named Erik Koux began to think about making Bugatti Atlantic replicas. As a true lover of the brand and a creative genius, Erik Koux would embark himself into this crazy venture of rebuilding this mythical car. In 1989, both men began an exchange of correspondence in order to initiate a project to build an Atlantic as close as possible to the original, based on a 57 654 version. In November 1991, the chassis of the car is shipped to Erik Koux's workshop in order to start its transformation. Differences between a 57 and a 57S are mainly concentrated around the engine (dry crankcase for the 57 S), the chassis (lower for the 57 S) and of course the bodywork.

Consequently, Koux provided a 57S type chassis from his factory, as well as the engine crankcase which was especially made since the original part was untraceable. He customised it using the camshafts from the 57 654, number 9G (left) and 28D (right). The engine-transmission assembly was then handed over for a complete restoration to Laurent Rondoni, the world renowned specialist from Ventoux Moteurs in Carpentras.

The car is then transported to Lausanne at the Fernandez workshop in 1993, one of the most reputable swiss experts when it comes to bodywork development. This specialist has worked on fantastic projects, such as the bodywork restoration of a Talbot "Teardrop" which won the Pebble Beach concours d'élégance and, also the realisation of its first aluminium Bugatti Atlantic by Koux in 1992 for an important Dutch collector (57302). They consequently gained a deeper knowledge of this model and on that basis, all detailed dimensions and plans of the bodywork were provided to them by Erik Koux (from the original car). They asked cabinet maker G. Clavel to build the entire wooden structure before converting it into a brilliant and successful aluminium body. Once finished, the bodywork is then sent for painting at the Margairaz>>>







>>> avec succès en 1996 le contrôle technique, et, d'être immatriculée en France.

Cette voiture, tout à fait atypique, est accompagnée d'un volumineux dossier qui en retrace la gestation et la réalisation, avec une abondante correspondance avec Erik Koux et de nombreuses factures. L'intérêt de cette Atlantic est qu'elle s'appuie sur une authentique Bugatti 57 et, d'ailleurs, Hans Matti a procédé à son inspection et a noté tous les numéros relevés sur les pièces d'origine Bugatti. Depuis qu'elle est terminée, cette voiture a peu roulé et se trouve dans un état superbe.

Rappelons que l'Atlantic recevait le moteur Bugatti 3,3L double arbre 180 ch et pouvait atteindre 200 km/h, privilège extrêmement rare

à une époque où les automobiles de tourisme plafonnaient à 130 km/h pour les plus brillantes. A ces performances, l'Atlantic ajoutait une forme profilée donnant l'impression d'une extraterrestre dans un paysage de voitures hautes et traditionnelles. Les réalisations d'Erik Koux étaient faites avec beaucoup de sérieux, fidélité et amour de la marque. Cette Atlantic est un hommage appuyé à ce que beaucoup considèrent comme la voiture la plus extraordinaire de tous les temps.

>>> workshop based around the same town in Lausanne. The car is finally polished and completed at Gujfrida and Fernandez in 1995, before successfully passing its technical tests and getting registered for the road in France in 1996. This unconventional car goes hand in hand with a large folder which allows to track its elaboration and fabrication, with tons of correspondence with Erik Koux and numerous invoices. One of the things to remember is that this Atlantic is very much based on an authentic Bugatti 57; Hans Matti, who conducted his inspection, consequently identified all the numbers taken from original Bugatti parts. This car has rarely been on the road since

its completion and remains in superb condition today.

Let's not forget that the Atlantic had a 180 hp Bugatti 3.3 litres dual-camshafts engine which could reach 200km/h, an extremely rare privilege at a time when even the most amazing touring automobiles could reach up to 130km/h only. With this kind of performance, the Atlantic was in a league of its own, consequently being perceived as an extraterrestrial machine in a world of high and traditional cars. Erik Koux's achievements were made with great seriousness, loyalty and love of the brand. This Atlantic is a tribute to what many consider to be the most extraordinary car of all time.



1934 ASTON MARTIN MKII ULSTER BY BERTELLI

Titre de circulation allemand
German historic title

Châssis n° F4452/L
Moteur n° F4452/L

350.000 - 550.000 €

- Transformation par le meilleur spécialiste de l'Ulster
- Voiture rare et utilisable
- Restauration et entretien chez les meilleurs spécialistes
- Moteur et boîte de vitesses d'origine

- *Transformation by the best Ulster specialist*
- *Rare and easily usable car*
- *Restoration and maintenance by top specialists*
- *Original engine and gearbox*



Cette voiture, à l'origine une MkII châssis long, est entre les mains de son propriétaire actuel depuis plus d'une décennie. Il en a fait l'acquisition auprès d'un de ses amis, qui la possédait depuis plus de 20 ans. Souhaitant faire restaurer la voiture, mais aussi obtenir une

configuration plus sportive, ce dernier l'a confiée en 1988 à l'atelier mondialement reconnu Bertelli, spécialiste incontesté des Aston Martin d'avant-guerre, créé en 1976 en Angleterre et dont le nom reprend celui du créateur de ces machines. Sous>>>

This car, originally a long chassis MkII, has been in the hands of the current owner for over ten years. He bought the car from a friend who had owned it for more than twenty years. In 1988, this friend decided to restore his car and give it a sportier

set-up. He entrusted this work to world-renowned pre-war Aston specialists Bertelli, a business set up in 1976 in England, named after one of the original directors of the marque. Under the direction of Derrick Edwards and Andy Bell, who joined Bertelli>>>





>>> la direction de Derrick Edwards et d'Andy Bell, présent depuis 1977 chez Bertelli dont il est propriétaire depuis 1992, la voiture a été complètement démontée et le châssis a été raccourci pour réaliser une reproduction d'Ulster, l'enviable version compétition de ce modèle. Une nouvelle carrosserie a ensuite été réalisée pour convenir à sa structure modifiée. L'atelier ayant toujours en entretien plusieurs Ulster, ainsi que d'abondantes pièces et archives techniques, le résultat est très fidèle et la carrosserie roadster biplace affiche une séduisante allure sportive, en phase avec la personnalité de la marque à cette époque. Une plaque de Bertelli a été apposée sous le capot à la suite de cette transformation rappelant les différents intervenants pour mener à bien cette superbe réalisation. Fait intéressant, la voiture a conservé son moteur et sa boîte de vitesses d'origine.

Conservée en Allemagne depuis 35 ans, cette voiture a pris part à de nombreux rallyes historiques : les Mille Miglia (deux fois, en 1995 et 1997), le Silvertta Classic, l'Arlberg Classic, le Heidelberg Classic, le Baiersbronn Classic, le Solitude Revival, le Schauinsland Classic, le Württembergische Classic, le Steiermark Classic, le Sachs Franken Rallye, le Swiss Jungfrau Staffete et plusieurs fois le rallye Ennstal Classic. Des courses ont également fait partie de son programme, comme l'Eifel-Classic et l'Oldtimer

Grand Prix au Nürburgring, trois fois les Solitude Rennen, trois fois le Gaisberg Rennen, le Grossglockner Grand Prix, la course de côte du Klausen en Suisse, diverses courses en Angleterre sur les circuits de Silverstone, de Donington... La merveilleuse patine qu'elle arbore aujourd'hui rappelle la participation à ces nombreux événements.

Cette Aston Martin MkII est entretenue régulièrement chez des spécialistes comme Bertelli, Feierabend, ou Schmid & Schmid. Comme le montre le dossier de factures, elle a fait l'objet il y a quatre ans d'une importante révision moteur par Schmid & Schmid, à Riedlingen, au cours de laquelle plusieurs pièces et composants ont été remplacés par des neufs : pistons (Wahl, Stuttgart), soupapes, pompe à eau, embrayage et freins. Lors de la dernière révision, en 2018, le démarreur a été renoué et renforcé, en gardant son carter d'origine. Elle est accompagnée de son ancien passeport FIVA, d'outils, d'un rétro trip ainsi que de son manuel d'utilisation d'origine de 1934 qui contient des notes manuelles sur son historique d'entretien jusqu'en 1965.

Rappelons que la MkII fait partie de la famille des Aston Martin 1.5 litre conçues au début des années 1930 par l'ingénieur d'origine italienne Cesare Bertelli. Elles ont connu plusieurs versions, dont la plus sportive était l'Ulster qui s'est distinguée aux 24 Heures du Mans. Basses et élégantes, ces Aston Martin d'avant-guerre sont

>>> in 1977 and has owned the company since 1992, the car was completely dismantled, and the chassis shortened to create a reproduction of the Ulster, the enviable competition version. A new body was built to fit the modified structure. As the workshop had experience of servicing Ulsters, access to technical records and a good supply of parts, the result was extremely faithful to the original model. The two-seater roadster body has a lovely, sporty appearance, in keeping with the marque's personality during this era. A Bertelli plaque was fixed under the bonnet following this transformation, listing the various contributors to this superb project. It is important to note that the car has retained its original engine and gearbox.

Kept in Germany for the last 35 years, this car has taken part in many historic rallies : the Mille Miglia (twice, in 1995 and 1997), the Silvertta Classic, the Arlberg Classic, the Heidelberg Classic, the Baiersbronn Classic, the Solitude Revival, the Schauinsland Classic, the Württembergische Classic, the Steiermark Classic, the Sachs Franken Rallye, the Swiss Jungfrau Staffete and the Ennstal Classic rallye several times. It has also raced, in such events as the Eifel-Classic and the Oldtimer Grand Prix at the Nürburgring, the Solitude Rennen three times, Gaisberg Rennen three times,

the Grossglockner Grand Prix, the Swiss Klausen hillclimb, as well as various race meetings in England on circuits such as Silverstone and Donington.

This Aston Martin Ulster MkII has been maintained regularly by specialists including Bertelli, Feierabend, and Schmid & Schmid. Four years ago, as recorded in the file of invoices, the engine had a major overhaul, carried out by Schmid & Schmid, in Riedlingen, when various components were replaced with new parts : pistons (Wahl, Stuttgart), valves, water pump, clutch and brakes. During the last service, in 2018, the starter was refurbished and reinforced, while keeping the original case.

The car comes with its old FIVA passport, tools, a retro trip master as well as its original instruction book from 1934, which contains manual notes about its maintenance history until 1964. The Ulster and MkII belonged to the family of 1.5-litre Aston Martins designed in the early 1930s by the Italian engineer Cesare Bertelli. Of several versions, the Ulster had the most sporting configuration, and distinguished itself in the Le Mans 24 Hours. Low and elegant, these pre-war Aston Martins are held in high regard, due to their light weight which makes them lively and easy to drive.

Capable of covering great



aujourd'hui très appréciées grâce à leur légèreté qui les rend vives et faciles à conduire.

Capable de couvrir des distances importantes, celle que nous présentons est parfaite pour prendre part aux plus beaux événements historiques. De plus, sa réalisation parfaite est l'assurance d'une réelle exclusivité.

distances, this is the perfect example in which to take part in all the best historic events. What's more, its accomplished transformation ensures a real exclusivity.



1957 ASTON MARTIN DB2/4 MKIII

Carte grise française
French title

Châssis n° AM300/3/1342
Moteur n° DBA965

180.000 - 260.000 €

- Vendue neuve à Paris
- Magnifique intérieur d'origine avec ses valises
- Matching numbers

- *Sold new in Paris*
- *Superb interior with fitted luggage*
- *Matching numbers*



Cette superbe Aston Martin sort de l'usine le 18 juillet 1957 pour être délivrée au Garage Mirabeau à Paris le 22 juillet et immatriculée le 27 juillet de la même année.

Son premier propriétaire est un certain Monsieur Schock demeurant à Sceaux, dans la banlieue chic de Paris. Elle sera néanmoins immatriculée à Paris 620 GF75. La voiture restera en France en entrant entre les mains de Philippe Monnet un grand navigateur français ayant remporté le record du monde en 1988 sur un trimaran. La voiture avait alors 78240 km d'origine. Il fera procéder à la révision complète du moteur, de la boîte de vitesses et de l'embrayage.

En 2001, elle est complètement démontée, décapée pour procéder à une restauration totale de la carrosserie, des chromes et des jantes. Les travaux sont réalisés en Belgique chez Gipimotors.

En 2005, un gros entretien est effectué à 81 000 km avec remplacement de l'échappement et la réfection complète des freins. Nous avons procédé à un essai routier. Son moteur démarre à la première sollicitation et fonctionne de manière impeccable. Son comportement sur la route ne montre pas de défaut et sa suspension et ses trains roulants permettent une tenue de route optimale. Nous sommes en

This magnificent Aston Martin left the factory on 18 July 1957; it was delivered to the Garage Mirabeau in Paris on 22 July and registered on 27 July that same year.

Its first owner, Monsieur Schock, lived in Sceaux, an elegant suburb of Paris. It was nonetheless registered in Paris with the number 620 GF 75. The car remained in France when it was acquired by Philippe Monnet, a great French yachtsman who set the world record in 1988 with a trimaran. The car had by then covered 78,240km (48,616 miles) from new. He had a thorough overhaul carried out of the engine,

gearbox and clutch. In 2001, the car was completely disassembled and the paint stripped in order to carry out a full restoration of the bodywork, chrome and wheels. The work was carried out in Belgium by Gipimotors. In 2005, a major service was carried out at 81,000 km (50,300 miles) when the exhaust was replaced and the brakes completely overhauled. We carried out a road test of the car. The engine fired up immediately and ran perfectly. The car handled faultlessly, its suspension and running gear ensuring outstanding roadholding. This is a very fine example of the model, with perfectly aligned panels and

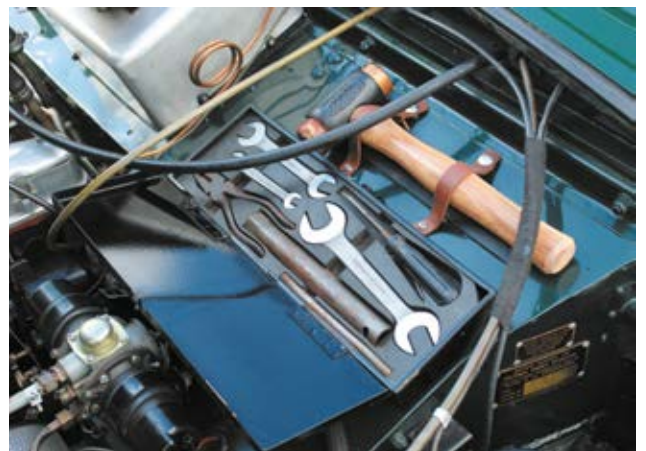


présence d'un très bel exemplaire, avec des ouvrants parfaitement alignés, une très jolie peinture bien tendue dans son coloris « British Racing Green » des plus désirables.

Mais c'est à l'intérieur que l'ambiance Aston prend tout son sens. Lors de la restauration, dont les photos sont dans le dossier, le propriétaire a heureusement conservé l'intérieur en cuir rouge d'origine qui possède une patine sublime. En ouvrant le hayon, vous découvrirez deux valises en cuir sur mesure, également patinées du plus bel effet. Il s'agit d'un exemplaire comme nous les aimons, de ces dernières évolutions de la première DB.

well finished and most attractive paintwork in British Racing Green, one of the most sought-after colours.

It is inside the car, however, that the Aston's ambiance can be fully appreciated. During its restoration – for which photos are available on file – the owner fortunately kept the original red leather interior, which has now taken on a marvellous patina. As you open the rear hatch, you will find two tailor-made leather suitcases, which are also beautifully patinated. It is just the sort of car we love and one of the ultimate versions of the first DB.





42

Victorieuse au Tour de France Automobile 1963 avec B. Consten / *The winner of the 1963 Tour de France Automobile with B. Consten*

1963 JAGUAR MK2 TOUR DE FRANCE

Carte grise française
French title

Châssis n° 223101DN

270.000 - 360.000 €

- Victoire au Tour de France 1963 avec Consten et Renel
- Historique connu et limpide
- Un félin de course au Palmarès majeur
- Préservation et authenticité exceptionnelles

- Winner of the 1963 Tour de France with Consten and Renel
- Clear, known history
- A big cat with an impressive record in competition
- Exceptionally authentic and well preserved

Cette Jaguar Mk2 fait partie des plus célèbres de France, voire du monde. C'est en effet celle avec laquelle Bernard Consten et Jack Renel ont remporté le Tour de France 1963, en catégorie Tourisme. Pour Consten, c'était la cinquième victoire dans cette épreuve redoutable, disputée du 14 au 22 septembre sur une distance totale de 5 800 km. Sur les 122 partants, seuls 31 ont réussi à rallier l'arrivée (dont 10 en Tourisme sur 61), ce qui en dit long sur la difficulté de cette compétition. D'ailleurs, pour Consten, l'affaire était loin d'être jouée d'avance, car sa Jaguar Mk2 se heurtait à deux extrêmes : les Mini Cooper d'un côté, agiles et

légères, et les grosses Ford Galaxy 500 de l'autre, avec leurs 350 ch difficiles à contrer sur circuit. Sans oublier quelques outsiders, comme Alfa Romeo dont le coupé 2600 de Jean Rolland s'est révélé aussi un redoutable adversaire.

Mais c'est le métier, l'expérience et la régularité de Bernard Consten qui ont fait la différence. Ainsi, au fil des jours, des circuits et des spéciales, il a réussi à se défaire d'un Henri Greder brillant au volant de sa Galaxy, et d'un Paddy Hopkirk aux figures de style très spectaculaires. D'ailleurs, les chiffres des classements montrent que, toutes catégories confondues, la Jaguar serait arrivée troisième derrière >>>

This Jaguar Mk2 is one of the most famous in France, if not the world. It was with this very car that Bernard Consten and Jack Renel won the Touring category in the 1963 Tour de France. For Consten, it was his fifth victory in the daunting race, which was held from 14-22 September over a total distance of 3,600 miles. Of the 122 starters, only 31 made it to the finish (with just 10 out of 61 in the Touring category), which says a great deal about the difficulty of the event. For Consten, moreover, the race was far from a foregone conclusion, as his Jaguar Mk2 was up against two extremes: on the one hand, the light and nimble

Mini Coopers, and on the other, the big Ford Falcons, which were hard to hold off on track with their 350bhp. There were some outsiders too, like Alfa Romeo, whose 2600 coupé driven by Jean Rolland also proved a formidable opponent.

But it was Consten's professional skill, experience and consistent performance which made the difference. As the days went by, he succeeded in shaking off Henri Greder, who was outstanding at the wheel of his Falcon, and Paddy Hopkirk, who turned in a spectacular performance. The figures even showed that the Jaguar would have been >>>



*The winners of the 1963 Tour de France Automobiles
Bernard Consten (on right) and Jack Renel by the car in the sale*

© Archives Maurice Louche



>>> les Ferrari GTO de Guichet/Behra et Bianchi/Abate, et devant la Ferrari GTO de Spinedi et Mme. Cette cinquième victoire a valu à Consten son surnom de « M. Tour de France ».

Ce brillant résultat est aussi à mettre au crédit d'une monture de grande qualité, celle que nous présentons ici. Livrée neuve à Jaguar France Royal Élysée, qui va l'immatriculer 777 PA 75 début septembre 1963, elle est préparée en vue de sa participation au Tour de France, pour en faire une véritable machine de course : renforcement de la carrosserie, modification des suspensions, révision de la transmission avec boîte à rapports rapprochés et pont autobloquant, six-cylindres 3,8 litres double arbre modifié avec augmentation du taux de compression, réservoir de carburant supplémentaire... L'intérieur a lui aussi bénéficié d'aménagements, avec arceau de sécurité, sièges-baquets, pédalier modifié... La banquette arrière a été remplacée par un dispositif plus léger, mais elle a depuis repris sa place dans un souci de confort et d'utilisation.

Après ses exploits au Tour de France, cette voiture a été vendue en 1966 à Robert Dutoit, pilote amateur lillois qui l'a immatriculée 533 EB 59 et a participé à plusieurs rallies régionaux, à la course de côte du Mont Ventoux en juin 1969, ainsi que certaines épreuves sur circuit, à Spa notamment. Robert Dutoit va ensuite courir avec une Porsche 904, que nous avons présenté l'année dernière, et qu'il vendra à Bernard Consten ! En

1970, il a transmis la voiture à son fils Dominique qui l'a gardée une vingtaine d'années avant de la céder en 1996 à un jaguariste de Marseille. Celui-ci l'a immatriculée 777 TF 13 mais, sa femme la considérant insuffisamment confortable, il l'a cédée en 1997 à son actuel propriétaire, membre très actif et apprécié du French Jaguar Drivers' Club. Cette voiture n'a donc connu qu'un nombre très réduit de propriétaires, dont le dernier depuis plus de 20 ans !

Lesdits propriétaires étant des connaisseurs, cette voiture a toujours bénéficié d'un entretien soigné, sans jamais perdre son intégrité historique. Robert Dutoit, grâce à l'aide de l'Usine, adapta un collecteur d'admission à trois carburateurs au lieu de deux, et des arbres à cames reprenant le profil des type D furent montés. La mécanique a été refaite chez René Sontrop, aujourd'hui, la puissance avoisine celle d'un moteur de Type D. Nous recommandons vivement aux acheteurs intéressés de consulter le dossier d'entretien de la voiture, qui détaille l'historique des travaux.

Cette voiture a participé à plusieurs éditions du Tour Auto historique et a été également présentée au concours d'élégance de Chantilly de 2016, dans la catégorie « Voitures du Tour de France ». Extrêmement connue dans le monde des amateurs de Jaguar et de sport automobile, elle a fait l'objet de très nombreux articles et parutions dans la presse automobile d'époque et actuelle (dont l'Année Automobile 2009).

>>>ranked third overall across all categories, behind the Ferrari GTOs driven by Guichet/Behra and Bianchi/Abate, and in front of the Ferrari GTO of Spinedi. This fifth win earned Consten his nickname of "Monsieur Tour de France".

This brilliant result may also be attributed to the exceptional car which we are presenting here. Delivered new to Jaguar France Royal Elysée, who registered it 777 PA 75 at the start of September 1963, it was prepared to compete in the Tour de France and turned into a real racing machine: the body was strengthened, the suspension and transmission modified with the fitment of a close-ratio gearbox and limited-slip differential, while the 3.8-litre six-cylinder dual overhead-cam engine was modified with a higher compression ratio and an additional fuel tank was installed ... The interior too underwent several changes, with the fitment of a roll cage, bucket seats and a modified pedal set ... The rear bench seat was replaced by a lighter item but has since been reinstated for greater comfort and ease of use.

After its exploits in the Tour de France, the car was sold in 1966 to Robert Dutoit, an amateur racing driver from Lille, who registered it 533 EB 59 and competed in several regional rallies, the Mont Ventoux hill climb in June 1969 as well as some track races, notably at Spa. Dutoit then went on to race with a Porsche 904, which we presented

last year, and which he sold to none other than Bernard Consten! In 1970, he passed on the Mk2 to his son Dominique, who kept it for over 20 years, before selling it in 1996 to a Jaguar enthusiast from Marseille. He registered it 777 TF 13, but his wife considered it too uncomfortable and he sold it in 1997 to its current owner, a highly active and valued member of the French Jaguar Drivers' Club. The car has therefore had a very limited number of owners, the last of them for more than 20 years!

Since all these owners were connoisseurs, the car has always been scrupulously maintained, without compromising its historical integrity. Robert Dutoit, with the help of the factory, adapted an inlet manifold with three carburetors instead of two, and camshafts with a D-type profile were fitted. A mechanical overhaul was carried out by René Sontrop, its power output is close to that of a D-Type today. We strongly encourage potential buyers to consult the car's service history, which describes in detail the work carried out.

The car has taken part in several editions of the historical Tour Auto and was also shown at the concours d'élégance at Chantilly in 2016, in the "Cars of the Tour de France" category. Extremely well known among Jaguar and motorsport enthusiasts, the car has been the subject of numerous articles and features in the motoring press, both in period and today. Once again, we invite buyers to consult



L'arrivée du Tour de France 1963 © Archives Maurice Louche

1963 Tour de France Automobile Racing towards victory



Tour de France 1963, circuit de Spa © Archives Maurice Louche



Tour de France 1963, circuit des 24 Heures du Mans © Archives Maurice Louche

Là aussi, nous invitons les acheteurs à consulter le dossier historique que nous tenons à leur disposition.

Aujourd'hui, cette Jaguar Mk2 se présente dans un très bel état de préservation, agrémenté d'une patine qui traduit la richesse de son existence. Avec sa calandre bordée de la flamme rouge, ses jantes larges chaussées de pneus Dunlop Racing (pour un usage routier elle est chaussée de Michelin XAS),

ses projecteurs longue portée, et le tripmaster d'époque encore monté dans la boîte à gant, cette voiture affiche une personnalité affirmée. Elle a accompli la mission que doit remplir toute voiture de compétition : remporter la victoire. Pour cette raison, ainsi que par l'histoire dont elle a ensuite bénéficié et par son état qui a été préservé, il s'agit d'une pièce exceptionnelle.

the history file which is at their disposal.

Today, this Jaguar Mk2 is in very well preserved condition, with a patina which reflects the richness of its past life. With its radiator grille wreathed with a red flame, its wide wheels with Dunlop Racing tyres (for road use it is equipped with Michelin XAS), its long-range driving lights, and the original tripmaster still

mounted in the glove box, the car has a strong personality. It completed the mission which all racing cars set out to accomplish: to win. For this reason, as well as for its history since then and the condition in which it has been maintained, it is an exceptional car.

1968 ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° AR 775774

160.000 - 200.000 €

• Etat de conservation rare

• Mécanique révisée

• Numéros correspondants

• *In "time capsule" condition*

• *Mechanically overhauled*

• *All numbers are correct*



Cette Alfa Romeo 1300 GTA est sortie d'usine le 28 Juin 1968 avant d'être livrée à Naples. Au cours des années 80, le pilote de course italien Piero Pesaro, actif dans le microcosme des courses Alfa Romeo britanniques, importe la voiture au Royaume-Uni. Elle fut ensuite acquise par l'ex-pilote d'usine Autodelta, Rhoddy Harvey-Bailey, qui était, et demeure, un spécialiste de la suspension, et qui pilota et modifia cette GTA.

Caractéristique des premières GTA, le compartiment de roue de secours est en aluminium, alors qu'il était en acier sur les versions ultérieures. Par ailleurs, elle est encore dotée de cinq jantes

Campagnolo en magnésium. L'intérieur est aussi spartiate que celui des premiers exemplaires de 1965. A l'extérieur, la carrosserie en aluminium est en excellent état d'origine. Le numéro de châssis apparaît clairement sur le tablier du compartiment moteur et le numéro de série correspondant se trouve dans la gouttière du couvercle du coffre, confirmant que la voiture est d'origine. La carrosserie montre des signes de réparations anciennes et de renforcement du plancher ainsi que d'autres réparations localisées, plus particulièrement visibles sur le côté avant droit. D'un point de vue technique, cette GTA est en parfait état de marche. Les fluides

This Alfa Romeo 1300 GTA chassis number 775774 left the factory on the 28 June 1968 and was delivered to Napoli. In the 80s the Italian racing driver Piero Pesaro, active in the UK Alfa Romeo racing scene, imported this car to England. Later it found its way to Ex. Autodelta works driver Rhoddy Harvey-Bailey. He was and still is a suspension specialist and he raced and modified this particular GTA.

It is worthy of note that the spare wheel well is also in aluminium, a feature of the early GTA. In fact, the later Juniors were fitted with steel spare wheel wells. Furthermore the

five original D-slot Campagnolo magnesium wheels are still fitted. The interior, as expected, is as Spartan as the first cars of 1965. On the outside, the aluminium coachwork is in a great original condition. The chassis number is evident on the engine bulkhead and the series number is matched in the boot lid rain channel, confirming its originality. The coachwork shows evidence of some older floor repairs and strengthening with further localised body repairs, evident mainly around the offside front wing area. The GTA is technically in perfect working and driving condition and recently all fluids,



ont été changés récemment ainsi que les bougies. Tous les joints, l'allumeur et la colonne de direction ont été remplacés. La culasse a par ailleurs été entièrement refaite avec remplacement des soupapes et de leurs sièges par un spécialiste Ferrari néerlandais. La peinture actuelle Alfa Rosso 514 a été faite il y a quelques années, recouvrant la couleur d'origine Alfa Rosso 501.

Cette GTA Junior, dans un incroyable état d'origine particulièrement bien conservée, ne passera pas inaperçue aux yeux des collectionneurs d'Alfa Romeo.

spark-plugs etc. were changed. It was fitted with new gaskets, new ignition rotor, and steering column. Moreover, the complete cylinder-head was rebuilt and fitted with new valves and valve cups by a Dutch Ferrari specialist. The current paint finish in Alfa Rosso 514, was carried out quite some years ago and was applied over the original Alfa Rosso 501. This GTA Junior has a wonderful period look and is fantastically original. The Alfa collector will struggle to come across an original GTA that is as well conserved as this one.



1966 ALFA ROMEO 2600 SPRINT

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° AR825611
Moteur n° AR00612 00615

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

- Restauration récente
- Parfaite incarnation du Grand Tourisme
- Ligne et mécanique raffinées

- *A recent restoration*
- *The perfect Grand Tourer*
- *Refined design and mechanicals*



Destinée au marché français, ce très désirable Sprint fut mis en circulation le 18 janvier 1966. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2013 à son précédent propriétaire toulousain. Il entreprit alors une restauration qui dura près de 3 ans. Le bloc moteur d'origine trop abimé fut échangé par un bloc 2600 dont les numéros correspondent à un coupé 2600 Zagato. C'est en Italie que le moteur fut intégralement refait. Côté mécanique toujours, l'échappement fut remplacé, les freins, les pneus et l'électricité rénovée. L'habitacle a lui été entièrement refait, habillé d'une sellerie en cuir bordeaux

et moquettes assorties Enfin la carrosserie plutôt bien conservée reçut une peinture neuve de couleur Griogio Medio metallizato dont le résultat est du plus bel effet. La voiture est accompagnée de photos détaillant les étapes de la restauration ainsi que de son manuel d'utilisation. Avec sa ligne signée Bertone, son six-cylindres en ligne double arbre et son habitacle capable d'accueillir quatre adultes, ce haut de gamme italien est une vraie GT, combinant confort et sportivité. Notre exemplaire dispose de solides arguments pour séduire le collectionneur exigeant.

Destined for the French market, this very desirable Sprint was registered on January 18, 1966. Its current owner bought the car in 2013 from its previous owner, in Toulouse. He then undertook a restoration that lasted nearly 3 years. The original engine block was damaged and was replaced by a block whose numbers correspond to a 2600 coupe Zagato. It was in Italy that the engine was completely redone. The exhaust was also replaced, as were the brakes, tires and electricals. The interior has been completely redone, upholstered in a leather-colored bordeaux

shade with matching carpets. The body, rather well preserved, received a new coat of paint of the color Griogio Medio metallizato whose result very beautiful. The car comes with photos detailing the restoration, as well as its user manual. With its Bertone design, its DOHC inline six-cylinder, and its comfortable cabin capable of accommodating four adults, this high-end Italian is a real GT, combining comfort and sportiness. This car has all the pluses to appeal to the serious enthusiast.

1959 JAGUAR XK150 3.4L S COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° T836158DN
Moteur n° VS-1946-9

80.000 - 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Rarissime version 3.4S LHD

• Remise en état complète

• Parfait état de
fonctionnement

• *Rare 3.4S LHD version*

• *Comprehensive restoration*

• *In perfect working condition*



Seul un S barré sur le haut des portes distingue extérieurement l'XK150 S des autres versions. Cette discrétion apparente abrite pourtant une mécanique nettement plus pointue, délivrant 250cv dans la version 3.4L grâce à la fameuse culasse « straight port », alimentée par trois SU HDS. Seuls 199 coupés 3.4S seront produits, et plus rares encore sont les versions conduite à gauche.

Vendu neuf à Alger en avril 1959, cet exemplaire a été acquis auprès d'un collectionneur du Loiret en 2010 par son actuel propriétaire. Il a alors bénéficié d'une restauration complète avec mise à nu de la carrosserie. La peinture, dans sa teinte grise d'origine a été refaite. La sellerie en cuir rouge, en bel état de conservation, a été gardée et seul le pavillon a été regarni. La mécanique, matching numbers, a bénéficié d'une remise en état, et à cette occasion,

la culasse d'origine qui était poreuse a été remplacée par une pièce conforme à la version 3.4 S. La boîte de vitesses a également été contrôlée, et ses joints remplacés. Les trains roulants ont été restaurés, avec remplacement de tous les silentblochs et des roulements, les freins ont été refaits et le servofrein remplacé. Le faisceau électrique a été contrôlé, et un alternateur a été adapté. Un relevé des compressions et l'excellente pression d'huile confirment le parfait état de la mécanique que nous avons pu constater. En bel état de présentation, conservant un intérieur agréablement patiné et en parfait état de fonctionnement, ce rare et performant coupé 3.4L S est une réelle opportunité pour les connaisseurs.

Only a barred S at the top of the doors externally distinguishes the XK150 S from other versions. This apparent discretion, however, houses a much sharper set of mechanicals, delivering 250bhp in the 3.4L version, thanks to the famous "straight port" configuration, aspirated by three SU HDS carburetors. Only 199 3.4S coupes were produced, and the left-hand drive versions are even rarer.

Sold new in Algiers in April 1959, the car on offer was acquired from a collector from Loiret in 2010 by its current owner. The car then benefited from a comprehensive restoration with the bodywork fully stripped. The paint, in its original grey color, has been redone. The red leather upholstery, in good condition, has been retained and only the roof has been

refurbished. The matching numbers mechanicals also benefited from a refurbishment, and on this occasion, the original cylinder head, which had become porous, was replaced by a piece conforming to 3.4 S' original specifications. The gearbox was also overhauled and its seals replaced. The running gear has been restored, with all the silent blocks and bearings replaced. The brakes have been redone and the brake booster replaced. The electrical harness was serviced, and an alternator was adapted. A record of the engine compression and the excellent oil pressure confirm that the mechanicals are in perfect condition. In beautiful condition, retaining its pleasantly weathered interior and in perfect working order, this rare and powerful 3.4S coupe is a great opportunity for connoisseurs.

1962 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3,8L ROADSTER AVEC HARD TOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 876479
Moteur n°R3444-9

170.000 - 230.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restauration complète, matching numbers
- Planchers plats et rare version avec louvres de capot rapportées
- Une des meilleures combinaisons de couleur

- *Comprehensive restoration, matching numbers*
- *Flat floors, rare version with welded louvres*
- *Very attractive color combination*



C'est exactement treize ans après que William Lyons renouvelait son coup médiatique en présentant le 15 mars 1961 au Salon de Genève sa Jaguar type E, et non à Londres pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale. Ce fut le départ d'un engouement qui dure encore, cette voiture-symbole fut très vite élue plus belle voiture du monde par les journalistes spécialisés. De mars 1961 à octobre 1964, 7669 exemplaires seront produits. Le moteur XK, hérité de la 150 S, leur permet d'atteindre les 240 km/h. Le dessin de la carrosserie est dû à Malcom Sawyer, auquel on devait également la Jaguar D, couverte de gloire avec ses

victoires au Mans.

L'exemplaire proposé est sorti des chaînes de Coventry le 1er janvier 1962 et directement exporté vers New York pour être vendu à son premier propriétaire. Il s'agit d'un des rares modèles avec les planchers plats et les grilles de capot soudées, dont très peu d'exemplaires ont été produits juste après la version avec fermeture extérieure du capot. La voiture a passé sa vie aux Etats-Unis jusqu'à sa restauration il y a cinq ans par un spécialiste du modèle outre-Atlantique. Le dossier de factures a malheureusement été perdu mais il est clair que l'ensemble de la carrosserie a été entièrement démonté jusqu'au châssis, les

It was exactly 13 years after when William Lyons repeated history by creating a major media buzz on 15 March, 1961 at the Geneva Salon, and not the London one, with the launch of the Jaguar E-Type, demonstrating his desire of pursuing an international career. This was the start of a craze for the E-Type that has lasted ever since, and this iconic car was soon acknowledged as the most beautiful car in the world by specialized journalists. From March 1961 to October 1964, 7,669 units were produced. The XK engine, inherited from the 150 S, allows it to reach a top speed of 240 km/h. Malcom

Sawyer was responsible for the design of the body; he had also designed the D-Type, who was covered in glory after several victories at Le Mans.

The car on offer left the factory in Coventry on 1 January 1962 and was immediately exported to New York to be sold to its first owner. This car represents one of the rare models with a flat floor and welded hood grids, of which very few units were produced after the version with the external closing hood. It spent most of its lifetime in the United States, up until its restoration 5 years ago by an overseas specialist of the model. Unfortunately, the file containing



heures de mains d'œuvre n'ont pas été comptées pour arriver à aligner parfaitement tous les ouvrants et en vue de rendre hommage au travail exceptionnel de William Lyons à l'époque. Cette Jaguar type E est certainement une des plus belles que nous ayons vu et véritablement la plus sexy dans cette combinaison de couleurs, comme sortie d'usine, noir et intérieur en cuir rouge. Son hard top d'usine lui offre beaucoup d'élégance. Elle sera livrée à son futur acquéreur avec son certificat Jaguar Heritage Trust, ses livrets originaux et sa trousse à outils. Acquis lors de notre vente de Rétromobile 2018, le propriétaire actuel, un marseillais de 80 ans,

passionné de belles anglaises et italiennes, la trouve un peu difficile à conduire pour son âge et manquant d'espace pour faire entrer son chien ! Il la revend sans joie, étant tombé amoureux de sa ligne et de son état. La Type E est certainement une des plus belles voitures de série, celle-ci, matching numbers, est un des premiers exemplaires, époustouffant par son état et sa pureté.

the invoices has been lost but it is clear that the whole bodywork was entirely taken apart up to the chassis. The hours of manpower have not been counted to manage to perfectly align all of the openings in order to pay tribute to William Lyons' exceptional work. This Jaguar type E is definitely one of the most beautiful we have ever come across and truly the sexiest in this colour combination, as it was when it left the factory, black with a red leather interior. Its factory hard top gives it a lot of elegance. It will be delivered to its future buyer with its Jaguar Heritage Trust certificate, its original booklet and its tool box.

Acquired at our Rétromobile sale in 2018, its current owner, an 80 year old man from Marseille, passionate about beautiful English and Italian cars, finds it a little hard to drive because of his age and missing enough space to fit his dog! He is reselling it with a heavy heart, having fallen in love with its shape and condition. The type E is certainly one of the most beautiful production models, this one in particular, with matching numbers, is one of the first to be produced, and its condition and purity is breathtaking.

1948 DELAHAYE 135 M CABRIOLET PAR LETOURNEUR ET MARCHAND

Carte grise française
French title

Châssis n° 801182
Moteur n° 801182

150.000 - 200.000 €

• Seulement 4 exemplaires
construits

• Entièrement restaurée
• Mécanique d'origine

• *Only four units made*

• *Fully restored*
• *Original mechanicals*



Ce rare cabriolet 4 places fait partie d'une série de 4 exemplaires presque identiques, carrossés par Letourneur et Marchand. Ainsi que nous l'a confirmé Jean-Paul Tissot, il fut commandé en mars 1948 et le châssis fût livré chez Letourneur et Marchand, le 10 décembre de la même année. Achevée, la voiture sera acheminée le 15 juin 1949 à la concession Delage/Delahaye de l'avenue Franklin Roosevelt, à Paris. Portant le numéro de carrosserie 3046, elle fût délivrée dans une livrée gris bleuté assortie d'une sellerie grise, et équipée du moteur type 6S-103 de 3.5L, alimenté par 3 carburateurs. Cet exemplaire est très probablement celui qui participa

avec succès, au cours du printemps 1949, au concours d'élégance de la Grande Cascade au Bois de Boulogne et à celui de Vichy au cours duquel il remportera le grand prix d'honneur. On en retrouve ensuite la trace en 1977, au Québec, dans une petite annonce, alors que sa peinture, sa sellerie et la capote sont à refaire suite à un incendie. Achetée par un administrateur du club Delahaye en 1979, la voiture va alors bénéficier d'une restauration complète en France. C'est auprès de ce dernier que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2009, avant de se lancer dans une nouvelle restauration complète. La carrosserie a été mise à nu avant

This rare four-seater cabriolet is part of a series of four almost identical models, bodied by Letourneur et Marchand. As confirmed by Jean-Paul Tissot, it was ordered in March 1948 and the chassis was delivered to Letourneur et Marchand on December 10 of the same year. Once completed, the car was delivered on June 15, 1949 at the Delage/Delahaye dealership on Avenue Franklin Roosevelt, in Paris. With the body number 3046, it was delivered in a grey-blue livery with grey upholstery, and equipped with a 3.5L 6S-103 engine, aspirated with three carburetors. This example

is in all likelihood the one that participated successfully, during the spring of 1949, in the concours d'élégance at the Grand Cascade, in Bois de Boulogne, as well as that of Vichy, where it won the Price of Honour. The next trace of the car is in 1977, in Quebec, when it appeared in an ad, in need of new paint, upholstery and hood following a fire. Purchased by a Delahaye club administrator in 1979, the car would then benefit from a complete restoration in France. It is from the latter that the current owner acquired the car in 2009, before embarking on a new comprehensive restoration. The body was exposed to the bare



d'être repeinte, le train avant et les freins ont été entièrement restaurés. La mécanique a été remise en état par le propriétaire lui-même, ancien motoriste chez Alfa Romeo, et un relevé des compressions témoigne de son excellente santé. La sellerie, les moquettes et la capote ont également été refaites à la même occasion, et un dossier de factures témoigne de la restauration. En parfait état de fonctionnement, ce cabriolet carrossé par Letourneur & Marchand est rare et nettement plus exclusif que les réalisations de la filiale Autobineau.

metal, before being repainted, and the front axle and brakes were fully restored. The mechanicals were refurbished by the owner himself, a former engine engineer at Alfa Romeo, and a test of the compression ratio testifies to the engine's excellent condition. The upholstery, the carpets and the hood were also redone at the same time, and invoices testify to the restoration. In perfect working order; this cabriolet bodied by Letourneur et Marchand is rare and much more exclusive than the achievements of its subsidiary Autobineau.



Concours d'élégance de la Grande Cascade, printemps 1949 © Archives JP Tissot

1954 ALFA ROMEO 1900 CSS TOURING SÉRIE 2

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° AR1900C01828

250.000 - 300.000 €

• Commande de boîte au plancher
Nardi

• Restauration de qualité

• Historique suivi

• *Fitted with desirable Nardi
floor-shift*

• *Expertly restored*

• *Continuous history since 1954*



Selon l'Alfa Romeo Automobilismo Storico, le châssis AR1900C01828 correspond à une Alfa Romeo 1900 C Super Sprint sortie d'usine le 30 juin 1954 habillée d'une livrée noire AR 901 Nero, avec intérieur beige et équipée de la désirable boîte à commande au plancher Nardi. Elle sera ensuite expédiée à l'importateur suédois de Stockholm, alors dirigé par le pilote Jo Bonnier.

D'après les archives suédoises, la voiture fut immatriculée le 2 mai 1955 au nom de Gunnar Wetterling, célèbre architecte en chef de Stockholm. Elle connaît ensuite 4 propriétaires suédois jusqu'en 1991, lorsque son historique suédois touche à sa fin, quand l'entreprise de Härnösand, « The Wrist Watch Company », confia cette 1900 CSS à Christie's lors d'une vente aux enchères à Londres. L'adjudicataire,

un italien du nom de Marco Maria Bother, ne la conserva que peu de temps avant de la vendre en 1993 à un allemand, Mr. Ophoff. Le propriétaire suivant, Mr. Schafers de Delbruck, en Allemagne l'apprécia quant à lui jusqu'en 2012. Il lui fit bénéficier d'une restauration complète effectuée dans le respect des spécifications et couleurs d'origine. Le moteur et la mécanique furent confiés à Mssrs. BSM Salewsky GmbH, à Eupen. Aujourd'hui le moteur fonctionne bien après environ 10,000 km effectués depuis sa restauration, gage de l'excellent travail effectué. En 2012, la voiture passe aux mains de M. Dohren, membre actif du Club Alfa Romeo Allemagne avant de rejoindre ensuite une importante collection italienne, puis d'être acquise par le propriétaire actuel.

Aujourd'hui, cette 1900CSS offre

According to Alfa Romeo Automobilismo Storico, the chassis number AR 1900C01828 corresponds to an Alfa Romeo 1900 C Super Sprint, which left the factory on the 30 June 1954. It was shipped to the Swedish importer on Styrmansgatan, Stockholm which was run by the racing driver Jo Bonnier.

Finished in a black AR901 Nero and beige interior livery the car is equipped with the desirable Nardi floor shift upgrade. Further research into Swedish archives has uncovered that the car was first registered on the 2 May 1955 to Gunnar Wetterling, the celebrated head architect of Stockholm.

Its Swedish history came to an end in 1991 when a company called "The Wrist Watch

Company" in Härnösand sold it in a Christie's auction in London. An Italian gentlemen, Marco Maria Bother acquired the car in the sale but only kept it for a short while before selling it in 1993 to Mr. Ophoff from Germany. It then passed into the hands of Mr. Schafers of Delbruck, Germany who cherished it until 2012. During his ownership a complete restoration was carried out to original specifications and colours. The engine and mechanical rebuild was done by BSM in Eupen, Belgium. Highly skilled engine rebuilders and race engineers and the engine still performs beautifully, having covered we believe, only 10,000 kms since completion. Mr. Dohren an active member of the German Alfa club purchased #AR1900C1828 in 2012. It was



une belle présentation, avec une jolie patine. Matching numbers et colors, elle dispose d'une mécanique en bon état de fonctionnement. Eligible à de nombreux événements automobiles, avec un historique suivi, elle serait un parfait ajout à une belle collection.

then became part of large Italian collection from where the current owner purchased it.

Today this Alfa 1900 CSS remains in beautiful condition with a nice patina. It is matching numbers and colours and is in excellent mechanical health. It would fit in perfectly in any collection and is eligible for many historically motoring events around the world. Moreover, its desirability is increased by coming with a detailed and comprehensive history of its ownership.



1949 ALFA ROMEO 6C 2300 PLATÉ SPÉCIALE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° P-002
Moteur n° 700714

400.000 - 500.000 €

• Création d'époque originale
et soignée

• Basée sur une Alfa Romeo 6C
2300

• Restauration de grande
qualité

• *Well-executed original period
design*

• *Based on an Alfa Romeo 6C 2300*

• *High-quality restoration*



Né sur les rives du lac de Côme en 1894, Luigi Platé était un véritable passionné de sport automobile. Il avait commencé par des courses motocyclistes, ce qui lui avait donné l'occasion de rencontrer Tazio Nuvolari, et avait ouvert en 1918 un garage de voitures et motos de sport. En 1922, il avait pris part à sa première compétition

automobile, en Sardaigne, à bord d'une Ansaldo 4CS avec victoire de sa catégorie. Par la suite, au volant de voitures très diverses (Ansaldo, Ceirano, Fiat, Chiribiri...), il a continué à participer à de très nombreux événements : on estime le nombre de ses engagements à environ 400 ! En 1930, il a même constitué avec un de ses cousins >>>

Born on the shore of Lake Como in 1894, Luigi Platé was a true motorsport enthusiast. He began in motorcycle racing, which gave him the chance to meet Tazio Nuvolari, and in 1918 he opened a garage for sports cars and motorcycles. In 1922, he took part in his first car race, in Sardinia, driving an Ansaldo 4CS, and

won his class. Afterwards, driving a huge variety of cars (Ansaldo, Ceirano, Fiat, Chiribiri ...), he continued to compete in a great many races – the number is estimated at about 400! In 1930, he even set up the “Scuderia Platé” with one of his younger cousins, continuing all the while to prepare cars for racing.>>>



>>>plus jeune la « Scuderia Platé », sans cesser de préparer des voitures pour la course.

La voiture que nous présentons est une de ses réalisations. Fabriquée en 1948-1949 et marquée du numéro P-002, cette Platé Special était basée sur une Alfa Romeo 6C 2300 Gran Turismo 1934 dont elle reprenait le moteur. Le châssis tubulaire avait été réalisé par Platé, avec plusieurs particularités : utilisation des tubes de châssis pour amener l'huile au réservoir situé à l'arrière (la lubrification était à carter sec), suspension semi-indépendante à barres de torsion sur la base des composants d'une Alfa Romeo 6C 2300 1934, freins hydrauliques conçus par Platé selon un système dont il avait déposé la licence. Ces innovations sont mentionnées pour la première fois dans un courrier d'octobre 1937 adressé à G. Canestrini, où Platé indique les avoir mises en œuvre sur une voiture dotée d'un moteur Talbot 8C 1500 à compresseur.

La présente Platé Special reçoit un certificat d'origine le 16 septembre 1948 et, le 28 mars 1949, elle est vendue à Luigi Platé. Il faut attendre encore sept mois pour qu'elle soit immatriculée MI 136938.

Une photo la montre pendant la course Susa-Moncenisio du 22 juillet 1951 où elle est pilotée par Paolo Soprani (abandon) et, le 6 juin 1959, elle est vendue à

Nicholas Piccione, qui demeure à Brooklyn, aux États-Unis. Il utilise la voiture quelque temps en Italie avant qu'elle soit embarquée pour l'Amérique. Un document de transit du 28 octobre 1959 précise qu'elle va effectuer la traversée à bord du vaisseau Saturnia, et elle est décrite comme « Alfa Romeo Platé 2500, Châssis 002, moteur 700174, poids 1170 kg, valeur 480 \$ ».

On retrouve la voiture le 7 mai 1984 quand elle est achetée par John Murphy à "Wheels of Time", en Floride, qui en avait fait l'acquisition lors d'une vente de succession, à Atlanta. John Murphy était passionné de la marque, ayant commencé au début des années 1980 une collection qui allait se faire connaître sous le nom "Alfa Legends". Cette collection verra passer plusieurs exemplaires de modèles tels qu'Alfa Romeo GTA, GTAM, Tipo 33, Montreal, 2600 SZ, Sprint Speciale... et même une TZ jaune qui permettra à John et Betty Murphy de remporter en 1994 leur catégorie au concours d'élégance de Pebble Beach.

Après avoir acheté cette Platé Special, Murphy en a fait fouiller le passé, avant de se lancer dans une restauration complète. Le châssis a été confié à Kleeves Co, de Kimball (Michigan) et le moteur à R.A. Engel Co, de Goodells, également dans le Michigan. La carrosserie en aluminium étant trop fragile pour être restaurée, une neuve a été réalisée mais

>>>*The car which we are presenting for sale is one of those he produced. Built in 1948-49 and bearing the number P-002, this Platé Special was based on a 1934 Alfa Romeo 6C 2300 Gran Turismo, whose engine it used. The tubular chassis was produced by Platé and had several distinctive features: the use of the chassis tubes to carry the oil from the reservoir located at the rear (the car had dry-sump lubrication), semi-independent suspension with torsion bars based on components from a 1934 Alfa Romeo 6C 2300 and hydraulic brakes designed by Platé and based on a system for which he had registered the licence. These innovations were first mentioned in a letter which Platé sent to G. Canestrini in October 1937, in which he indicated that he had implemented them on a car fitted with a supercharged Talbot 8C 1500 engine.*

This Platé Special was granted its certificate of origin on 16 September 1948 and sold to Luigi Platé on 28 March 1949. It would be another seven months before it was registered MI 136938.

A photograph shows it during the Susa-Moncenisio race on 22 July 1951, driven by Paolo Soprani (who retired), and on 6 June 1959, it was sold to Nicholas Piccione, a resident of Brooklyn in the United States. He used the car for a while in Italy before it was shipped to America. A transit

document dated 28 October 1959 specifies that it would make the crossing on board the Saturnia, describing it as: "Alfa Romeo Platé 2500, chassis 002, engine 700174, weight 1170kg (2579lb), value 480 \$".

The car showed up again on 7 May 1984, when it was purchased by John Murphy from "Wheels of Time" in Florida, who had acquired it during an estate sale in Atlanta. Murphy was an Alfa Romeo enthusiast, who had begun to build up a collection at the start of the 1980s which would become known as "Alfa Legends". Several examples of models such as the Alfa Romeo GTA, GTAM, Tipo 33, Montreal, 2600 SZ and Sprint Speciale passed through the collection, and even a yellow TZ with which John and Betty Murphy won their class at the Pebble Beach Concours d'Elegance in 1994.

After buying the Platé Special, Murphy delved into its history, before undertaking a complete restoration. The chassis was entrusted to Kleeves Co. in Kimball (Michigan) and the engine to R.A. Engel Co. in Goodells, also in Michigan. The aluminium body was too fragile to be restored and a new body was built, although the old one was kept. The restoration work continued at Laidlaw Restorations at Angels Camp (California) and then at Symbolic Motor Cars. The





l'ancienne a été conservée. Les travaux se sont poursuivis chez Laidlaw Restorations, d'Angels Camp (Californie), puis Symbolic Motor Cars. La voiture a été prête à temps pour prendre part en 2011 au concours d'élégance de Pebble Beach, où elle a reçu le « green ribbon » après avoir effectué la randonnée du jeudi matin. En 2004, elle avait déjà remporté le premier prix de sa catégorie au Jolla Concours et, en 2015, elle a été présentée au concours d'Amelia Island.

L'origine du châssis garde une once de mystère, et selon certains il pourrait s'agir d'un ancien châssis Alfa « Corse » ou « Ala Spessa » repris par Platé. Une doublure d'aile porte l'inscription « Prova I », et le numéro « 002 » est marqué en plusieurs endroits de la structure. Selon Steve Garland, qui a été

impliqué dans la restauration, le châssis aurait reçu auparavant une autre carrosserie, et des réminiscences du système de freins à câbles 6C 2300 sont encore visibles.

Cette voiture est accompagnée d'un volumineux dossier historique en quatre volumes comportant notamment des éléments fournis par le spécialiste John de Boer, de nombreuses photos d'époque et des éléments historiques sur Luigi Platé.

Typique des réalisations artisanales italiennes, cette très belle voiture témoigne de la passion d'un amateur de goût qui, au lendemain des hostilités, a souhaité concevoir une voiture de son crû dotée d'innovations qui lui tenaient à cœur. Basée sur un modèle prestigieux, elle constitue une machine d'une grande originalité et historiquement intéressante.

car was ready to take part in the Pebble Beach Concours d'Elegance in 2011, where it was awarded the "green ribbon" after taking part in the road trip on Thursday morning. In 2004, it had already won first prize in its class at the Jolla Concours and in 2015 it was shown at the Amelia Island Concours.

There is still an element of mystery regarding the origin of the chassis, some believing that it may be a former Alfa "Corse" or "Ala Spessa" chassis which Platé reclaimed. One of the wing liners bears the inscription "Prova I", while the number 002 is marked on the body in several places. According to Steve Garland, who was involved in the restoration, it is believed that the chassis may previously have been fitted with another body, and traces of the 6C

2300 cable-operated brakes can still be seen.

The car comes with an extensive history in four volumes, including in particular the items provided by the specialist John de Boer; numerous period photos and historical details about Luigi Platé.

Typical of hand-built Italian models, this very attractive car is a testimony to the passion of an enthusiast with good taste, who - immediately after the war - wished to design a car of his own fitted with the innovations he held dear. Based on a prestigious model, it represents a highly original and historically interesting motorcar.

1939 CITROËN TRACTION HBL CABRIOLET PAR CLABOT

Carte grise française
French title

Châssis n° 406676
Moteur n° AZ13346

250.000 - 300.000 €

• Un des trois exemplaires recensés

• Restauration complète de qualité

• Historique connu

• *One of the three cars identified*

• *Complete, high-quality restoration*

• *Known history*



Au lendemain de la seconde guerre mondiale, Robert Clabot, qui avait auparavant travaillé pour le flamboyant carrossier Jacques Saoutchik, ouvrit son propre atelier de carrosserie à Alfortville. Il se fit rapidement une spécialité dans la modification de carrosseries sur la base de Citroën traction. Son style ne pouvait renier la paternité de Saoutchik, reconnaissable par son extravagance faite de superbes ailes « goutte d'eau », de calandres en « nez de requin » et autres arrêtes dorsales, le tout souligné de baguettes et de chromes.

Le conservatoire Citroën nous a confirmé que l'exemplaire présenté est sorti d'usine sous la forme d'un roadster HBL le 1er août 1938.

Immatriculé pour la première fois en 1939, ce roadster a ensuite été modifié par Clabot, et une copie de l'ancienne carte grise indique qu'il a été immatriculé 2414 X 69 en août 1953, tandis qu'une ancienne plaque de police mentionne un certain M.Limbach, à Lyon. Des photos d'époques témoignent de la configuration de la voiture dès cette période. La voiture est ensuite achetée en 1973 par un amateur de la Saône et Loire et va bénéficier d'une première remise en état, durant laquelle les longues portées intégrées dans les ailes avant seront supprimées et sa couleur claire changée au profit d'un vert sombre. La voiture est alors immatriculée 8864 QN 71, c'est avec cette identité

Immediately after the Second World War, Robert Clabot, who had previously worked for the flamboyant coachbuilder Jacques Saoutchik, opened his own body shop in Alfortville. He soon came to specialise in modifying bodies based on the Citroën Traction Avant. His style could not hide the influence of Saoutchik and could be recognised by its extravagant use of magnificent teardrop wings, shark-like radiator grilles and distinctive spine-like ridges, accentuated by the use of trim strips and other chromework.

The Conservatoire Citroën has confirmed that the car presented here left the factory as an HBL roadster on 1 August

1938. First registered in 1939, it was subsequently modified by Clabot, and a copy of the former registration document indicates that it was registered as 2414 X 69 in August 1953, while a former licence plate mentions a Monsieur Limbach in Lyon. Period photographs confirm the car's specification at this time. The car was then bought in 1973 by an enthusiast from the Saône et Loire department and underwent its first refurbishment, at which time the long-range driving lights integrated into the front wings were removed and its light-coloured paintwork replaced by a dark green finish. The car was then registered 8864 QN 71, the



qu'elle est reproduite dans l'ouvrage d'Olivier de Serres consacré à la traction. Il nous a été confirmé que la voiture était, déjà à cette époque, dotée de la boîte 4 vitesses et la tubulure double carburateurs qu'elle possède encore aujourd'hui. Le mari de l'actuelle propriétaire en a fait l'acquisition en 1979. Restée dans la famille depuis cette date, la voiture sort tout juste d'une restauration complète. La carrosserie a été entièrement remise en état par Prestige Auto et un dossier de photos témoigne de la qualité du travail réalisé. La mécanique a été remise en état, et la boîte à 4 rapports refaite. Les trains roulants ont également bénéficié d'une restauration avec remplacement des rotules, des

roulements et des pièces d'usure. La sellerie, les moquettes et la capote ont fait l'objet du même traitement. Le soin apporté à cette restauration met en valeur de la meilleure manière qui soit cette carrosserie exceptionnelle, nettement plus fine que celles réalisées sur base de II Large. Seuls trois exemplaires de cabriolets Clabot seraient aujourd'hui recensés, celui-ci étant le seul sur base de II légère. Cette voiture est donc exceptionnelle, tant par sa rareté que par la qualité de son exécution ou encore son historique connu et documenté. Une véritable pièce de collection !

number with which it appears in Olivier de Serres' book devoted to the Traction Avant. We have received confirmation that the car was already fitted at this time with the 4-speed gearbox and inlet manifold with twin carburetors which it retains today. The current owner's husband acquired the car in 1979; it has remained since then in the same family and a complete restoration has just been completed. The bodywork was fully restored by Prestige Auto and a file of photographs confirms the quality of the work carried out. The engine was reconditioned and the 4-speed gearbox overhauled. The running gear was also restored and the joints,

bearings and those parts subject to wear replaced. The upholstery, carpets and hood received the same attention. The care taken with this restoration shows off to the best possible effect this car's exceptional bodywork, which is considerably more elegant than the bodies fitted to the wide-bodied II Large models. Only three Clabot cabriolets have been identified today, of which this is the only one based on an II Légère. This is therefore an exceptional car; whether in terms of its rarity, the quality of its construction or its known, documented history. It is truly a collector's item!

1954 PANHARD DYNA XS7 JUNIOR CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 857486
Moteur n° 013597

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rare version cabriolet
- Entièrement restauré
- Engin de collection ludique

- *Rare convertible version*
- *Fully restored*
- *Playful collector's car*



Originellement conçue sous la forme d'un petit roadster léger et performant, la Dyna Junior se voulait être « une voiture jeune à la portée des jeunes ».

Cette sympathique Dyna Junior a rejoint la collection Mikli en 2009. Il s'agit d'une intéressante version cabriolet, équipée du moteur 850cc (XS7). Elle se distingue du roadster par ses poignées de portes extérieures, ses vitres remontantes et ses « retours » de pare-brise plus réduits. Lors de son achat, elle avait bénéficié d'une restauration de la carrosserie, des trains roulants, du circuit électrique et de la sellerie. Le moteur et la boîte de vitesses ont ensuite été entièrement refaits par Pari Ter Automobile à Nanterre pour

un montant de près de 10 000 €, ainsi qu'en témoignent les factures au dossier. La carrosserie est saine, et la sellerie en simili rouge sombre confère à cet intérieur spartiate une touche luxueuse, notamment grâce à la planche de bord et au volant gainé. La banquette permet d'accueillir trois personnes, ajoutant un aspect convivial au côté ludique de cet engin. Léger, esthétiquement réussi et doté d'une mécanique vive, ce ravissant junior séduira les collectionneurs par son originalité et son bel état de présentation.

Originally conceived as a small, light and efficient roadster, the Dyna Junior was designed to be "a young car within the reach of young people". This delightful Dyna Junior joined the Mikli collection in 2009. This is an interesting cabriolet version, powered by the 850cc engine (XS7). It is distinguished from the roadster by its exterior door handles, its sliding windows and its reduced lateral windshields. When it was purchased, it had benefited from a restoration of the bodywork, the running gear, the electrical circuit and the upholstery. Then, the engine and gearbox were completely restored by Pari Ter Automobile

in Nanterre for an amount of nearly €10,000, as can be seen by the invoices. The bodywork is sound, and the upholstery in dark red faux leather; the dashboard and the steering wheel give the Spartan interior a luxurious touch. The bench can accommodate three people, adding a friendly aspect to the playful nature of this machine. Light, aesthetically successful and equipped with a lively mechanicals, this delightful Junior should attract collectors by its originality and its beautiful condition.

1957 PANHARD DYNA CABRIOLET GRAND STANDING (Z15)

Carte grise française
French title

Châssis n° 1150107
Moteur n° 071337

40.000 - 60.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Rare cabriolet Z15
- Etat de conservation exceptionnel
- Voiture attrayante et originale

- *Rare Z15 convertible*
- *Exceptional state of conservation*
- *Attractive and original car*



« 6 litres, 130km/h, 6 places » ! Tels étaient les arguments mis en avant par Panhard pour sa Dyna, lancée en 1954. En effet, les maître-mots de sa conception furent légèreté, aérodynamisme et rendement ; il en résulte un modèle particulièrement original.

L'exemplaire présenté est l'un des 384 cabriolets Z15 produits. Lancé au millésime 1957, il offre, outre son élégante livrée bicolore, une présentation plus raffinée que la berline, avec une sellerie mêlant simili et véritable cuir. Outre sa rareté, cet exemplaire a été sélectionné par notre collectionneur au regard de son exceptionnel état de conservation. Si la peinture a probablement été refaite anciennement, la sellerie est en bel état d'origine et l'ensemble de

la voiture offre une patine homogène. Le moteur M5 aérodyné est en bon état de fonctionnement et l'entretien suivi dont a bénéficié la voiture a permis à son heureux conducteur de faire de nombreux kilomètres sans encombre. Ce bel exemplaire dont le compteur affiche 35 906 km est, en outre, doté d'un autoradio d'époque Philips. Rare, original, techniquement intéressant et dans un état de conservation dont peu d'exemplaires peuvent se targuer, ce cabriolet Z15 est une véritable pièce de collection.

Merci de noter qu'une erreur administrative mentionne un type Z12 au lieu de Z15 sur la carte grise.

*"6 litres, 130km/h, 6 seats"!
These were Panhard's arguments for its Dyna, launched in 1954. The key words of its design were lightness, aerodynamics and performance; the result is a particularly original model.*

The example on offer is one of the 384 Z15 convertibles produced. Launched in 1957, it offers, in addition to its elegant two-tone livery, a more refined presentation than the sedan, with an upholstery combining imitation and genuine leather. In addition to its rarity, this copy was selected by our collector for its exceptional state of conservation. Although the paint was probably redone previously, the upholstery is in good original

condition and the whole car offers a homogeneous patina. The M5 aerodyne engine is in good working order and the car's ongoing maintenance has allowed its lucky driver to drive many kilometres without any problems. This beautiful example, with a 35,906 km counter, is also equipped with a Philips vintage car radio. Rare, original, technically interesting and in a state of preservation of which few specimens can boast, this Z15 convertible is a real collector's item.

Please note that an administrative error mentions a type Z12 instead of Z15 on the title.

1954 PANHARD X86 DOLOMITES PAR PICHON PARAT

Carte grise française
French title

Châssis n° 481837
Moteur n° 39740

100.000 - 130.000 €

- Historique limpide
- Participation au Tour de France Auto 1954
- Allure exceptionnelle

- *Transparent history*
- *Participated in the Tour de France Auto 1954*
- *Exceptional appearance*



Voiture vive, légère et offrant une bonne tenue de route, la Panhard Dyna constituait une base idéale dans la construction de voitures de compétition. Au Salon de Paris d'Octobre 1953, la carrosserie Pichon & Parat présente une toute nouvelle voiture sur cette base : la Dolomites. Dotée d'une caisse profilée élaborée en tôle d'acier, cette sportive racée attire l'attention d'un certain nombre de pilotes.

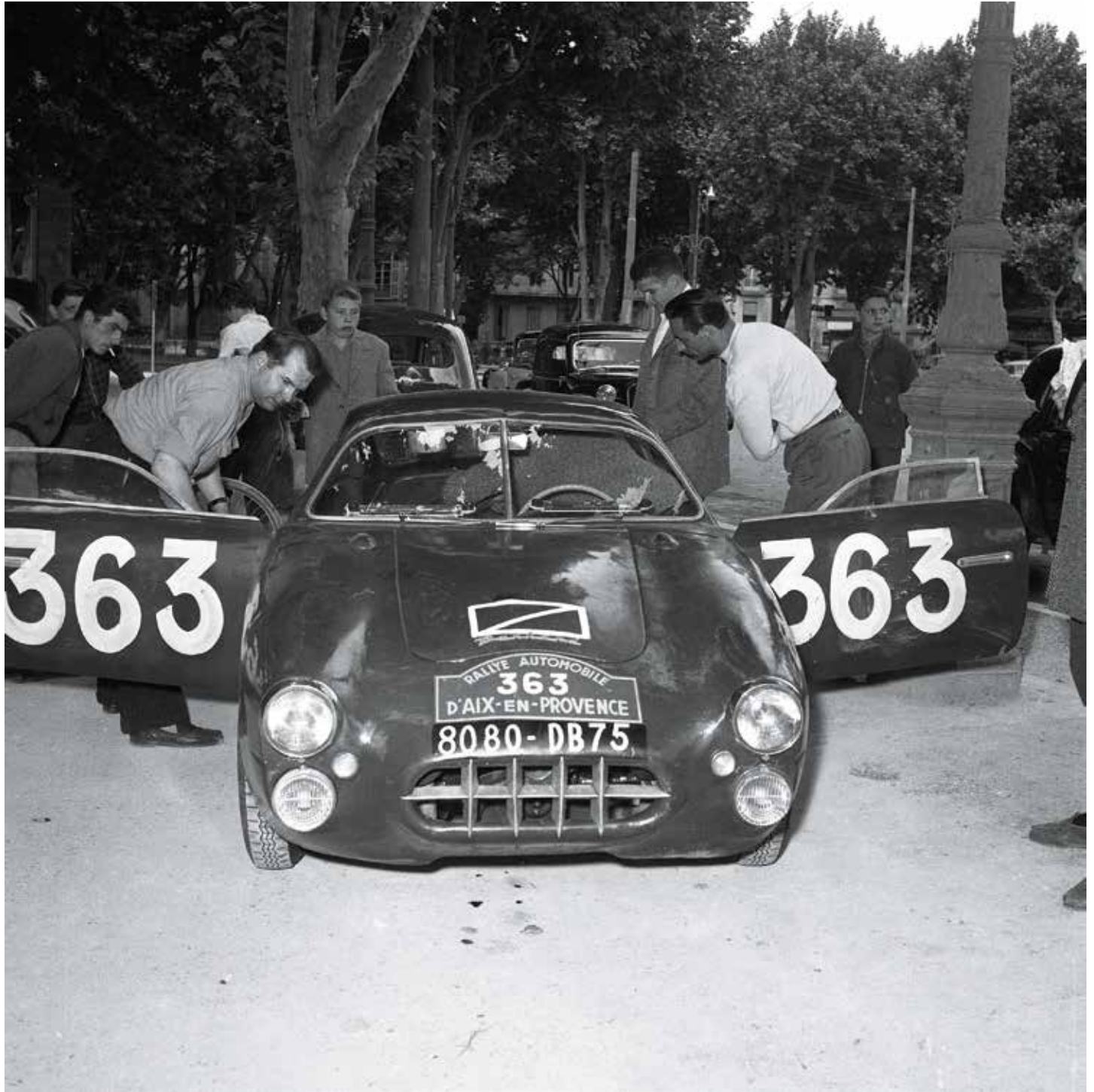
Comptant parmi les toutes premières Dolomites fabriquées, l'exemplaire présenté a été élaboré sur le châssis 481 837. Il fut commandé directement chez Panhard par M. Laurent Sagnier avec l'idée d'engager une Dolomites

en compétition, livré le 2 mai 1954, puis acheminé aussitôt vers l'atelier de Bernard Pichon et André Parat. Immatriculée 8080 DB 75, la voiture effectue son entrée en compétition à l'occasion du Tour de France Automobile 1954, aux mains de Laurent Sagnier et Robert Lachaux. Contrainte à l'abandon, elle se rattrape les 28 et 29 mai 1955, alors qu'elle est engagée au 5ème Rallye International d'Aix-en-Provence par l'équipage Garoni / Collin ; elle y remporte la catégorie « Sport ». En 1957, elle devient la propriété d'André Brunel et est immatriculée 525 GF 06. Ce dernier fait préparer la voiture par Lucien Chanchou, agent >>>

A lively, lightweight car with excellent road-holding, the Panhard Dyna made the perfect base for a race car. At the Paris Motor Show in October 1953, the coachbuilders Pichon & Parat presented a totally new car on this base : the Dolomites. Equipped with a profiled metal body, this sleek sports car caught the eye of many aspiring drivers.

The example on offer was one of the first Dolomites built, constructed on chassis 481 837. It was ordered directly from Panhard by Mr Laurent Sagnier, who wanted a Dolomites to race. It was delivered on 2 May 1954, and immediately transported to

the workshop of Bernard Pichon and André Parat. Registered 8080 DB 75, the car made its first appearance in the Tour de France Automobile 1954, driven by Laurent Sagnier and Robert Lachaux. It didn't finish the event, but on 28-29 May 1955, with Garoni and Collin behind the wheel, it won the "Sports" class in the 5th International Rally in Aix-en-Provence. In 1957, the car was acquired by André Brunel. It was registered 525 GF 06, and prepared by Lucien Chanchou, the renowned driver and Panhard dealer, who had a garage in Villeneuve-lès-Avignon. Following an accident, the car>>>



Rallye d'Aix-en-Provence 1955 © Archives Maurice Louche



>>>Panhard et pilote chevronné dont le garage est basé à Villeneuve-lès-Avignon. A la suite d'une sortie de route, la voiture change quelque peu d'allure, notamment au niveau de la partie avant : l'entrée d'air et sa grille « coupe-frites » sont légèrement agrandies, tandis que des nervures latérales apparaissent entre les optiques de phares et les antibrouillards. A l'occasion de cette remise en état, il est décidé d'ajouter une prise d'air sur le capot moteur. A l'issue du chantier, la voiture est repeinte en bleu irisé. En 1964, André Brunel vend la Dolomite à Pierre Dellière, fondateur du musée d'Orgon. En 1974, elle passe entre les mains de M. Vila, dans le Vaucluse. Repeinte en jaune, elle est ornée d'une large bande centrale noire et immatriculée 163 NF 84. Par la suite, elle devient la propriété du négociant Henri Lalanne qui la propose à la vente en 1979 dans différentes revues spécialisées. Achetée par un passionné du Maine-et-Loire, M. Gaschet, cette berlinette est inscrite dans quelques épreuves historiques après avoir été repeinte en bleu avec une large bande centrale de couleur blanche. En lieu et place des sièges d'origine, des sièges issus d'un cabriolet D.B Le Mans sont placés dans l'habitacle, sièges qui équiperont encore la voiture à ce jour. La voiture est alors immatriculée 9036 RR 49 avant d'être revendue à Yves Le Luc, dans la Vienne, qui la repeindra dans sa livrée actuelle. En 1986, elle devient la propriété d'un éminent Panhardiste des Côtes d'Armor : Jean-Pierre Allain. Très impliqué au sein de l'Automobile Club de l'Ouest et dans l'organisation des 24 Heures du Mans, Jean-Pierre Allain est une figure du sport automobile dans l'Ouest et dans le monde des Panhard. Il équipera la voiture de trains roulants et d'un moteur 5 CV postérieur à l'année de fabrication de cet exemplaire. Très attaché à cette belle voiture, Jean-Pierre Allain veilla sur sa



Tour de France 1954 © Archives Maurice Louche

Dolomites jusqu'à son dernier souffle. En 2014, elle sera cédée par sa famille à Alain Miklitarian, lui aussi grand passionné de la marque doyenne. Exceptionnelle, tant par son historique que par son allure bestiale et ramassée, cette Panhard Dolomites est éligible dans de nombreuses manifestations sportives au sein desquelles sa rareté ne pourra qu'être appréciée.

Texte et archives :
Guillaume Waegemacker

>>> *changed appearance somewhat, in particular at the front: the air intake and the grille were enlarged slightly, with lateral ribs appearing between the headlights and the foglamps. During this restoration, an air intake was added to the bonnet, and once the work was finished, the car was painted iridescent blue. In 1964, André Brunel sold the Dolomites to Pierre Dellière, founder of the museum in Orgon. In 1974 it passed in to the hands of Mr Vila, in Vaucluse. Repainted*

yellow, it was given a wide central black band and registered 163 NF 84. The next owner was the dealer Henri Lalanne who advertised the Dolomites for sale in various specialist magazines. Bought by Mr Gaschet, an enthusiast from Maine-et-Loire, this berlinetta then appeared at a few historic race meetings, having been repainted blue with a wide central band in white. The original seats were replaced with the seats it retains today, taken from a D.B. Le Mans cabriolet. It was registered 9036 RR 49 and then sold to Yves Le Luc from Vienne, who had the car painted in its present livery. In 1986, the car was acquired by an eminent Panhardiste from Côtes d'Armor: Jean-Pierre Allain. Very involved with the Automobile Club de l'Ouest and the organisation of the Le Mans 24 Hours, Jean-Pierre Allain was a well-known figure in motor racing in the West of France and in the Panhard world. He equipped the car with running gear and a 5CV engine dating from the year after the car was built. Jean-Pierre Allain was very fond of his Dolomites and looked after it until the day he died. In 2014, it was sold by the family to Alain Miklitarian, another huge marque enthusiast. Exceptional both for its history and its compact, virile looks, this Panhard Dolomites is eligible for all kinds of historic sporting events, where its rarity will be greatly appreciated.

Texte et archives:
Guillaume Waegemacker

1953 RENAULT FRÉGATE ONDINE CABRIOLET PAR GHIA

Carte grise française
French title

Châssis n° 24 34 085 (étude
741)
Moteur n°8477

80.000 - 100.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Voiture inédite, voire unique
- Authentique valeur patrimoniale
- Aurait appartenu à Edith Piaf

- *Unique and original car*
- *Authentic heritage*
- *May have belonged to Edith Piaf*



Voici une automobile vraisemblablement unique aujourd'hui. La première version de ce cabriolet, est présentée par la Régie Renault au Salon de Paris 1953. Construit en acier, sur la base de l'Amiral, il est présenté avec un équipement luxueux, radio, sièges et bagages cuir... Sa superbe ligne est l'œuvre de Luigi Ségré, directeur artistique qui a marqué de son empreinte l'histoire du célèbre carrossier Ghia. Ce modèle rencontre un énorme succès, mais son prix très élevé de l'époque mettra un terme à son avenir dès la fermeture du salon. Toutefois, ce projet ne tombe pas totalement dans l'oubli puisqu'en 1957, trois modèles d'étude, réalisés en polyester, sont toujours présents dans les ateliers Renault. Ils ont pour numéros : 741, 742 et 743.

Les deux derniers, ainsi que le modèle exposé au Salon de Paris en 1953, semblent avoir totalement disparu puisque de nombreuses années de recherche n'ont pas permis de retrouver leur trace. Ne resterait donc que le 741, présenté aujourd'hui. Selon les livrets de la Régie Renault, cet exemplaire a été livré au garage Rey le 15 avril 1957. Il est ensuite vendu le 20 juin de la même année à un propriétaire de l'Isère. A partir de 1957, on n'entend plus parler de cette voiture qui réapparaîtra en janvier 1968, toujours dans l'Isère. Elle appartient alors à un certain Monsieur Marcel Giron, lequel se souvient que ce cabriolet aurait été utilisé par Edith Piaf avant qu'il n'en fasse l'acquisition. Le dossier présenté par l'actuel propriétaire fait état d'une liste de cinq personnes

Here's a car that may well be unique. The first version of this convertible was unveiled by Renault at the Paris Motor Show in 1953. Built in steel, on the base of the Amiral, the car was shown with luxurious equipment, including radio, leather seats and fitted luggage... its beautiful design was the work of Luigi Segre, the design director who left his mark in the history of the famous coachbuilder Ghia. This model met with much acclaim, but the high price of the car signaled the end of its future at the end of the show. However, this project did not completely disappear into oblivion, as in 1957 three polyester models were presented in the Renault workshops. Their numbers were: 741, 742 and 743. The last two, and the model

exhibited at the Paris Salon in 1953, seem to have disappeared, since many years of research have failed to trace them. The one that seems to have survived is 741, the car we are offering. According to the record books at Régie Renault, this car was delivered to the Garage Rey on 15 April 1957. The garage then sold the car on June 20 of the same year to an owner in the French Alps. From 1957, we have no records on the car till it reappeared in January 1968, still in same region, when it belonged to a Mr. Marcel Giron, who remembers that this car was used by Edith Piaf before he acquired it. The file provided by the current owner gives a list of five names who confirm that this car would have indeed been made available to the famous



nommées ayant affirmé que cette voiture aurait en effet été mise à la disposition de la célèbre chanteuse à des fins publicitaires durant une période estimée entre 1953 et mi-1957. L'histoire rapporte que la Régie Renault a effectivement eu recours à de telles pratiques. Un autre de ces cabriolets avait été confié à Monsieur Jacques Goddet, Directeur du Tour de France cycliste en 1955, lequel fut placé en tête de la caravane et admiré par des millions de personnes. Dès lors, il est possible qu'une star de la renommée d'Edith Piaf, passionnée de cabriolet, se soit vue confier le modèle E.T 741.

L'histoire de notre Cabriolet Frégate se poursuit de 1969 à 2008 avec six propriétaires successifs, dont le Musée de Reims de Philippe Charbonneaux où elle

restera, sans être restaurée, jusqu'en 1992. Elle est cédée en 1993 à M. Robardey qui entreprend une restauration totale dans les règles de l'art durant quatre ans. Elle rejoindra en 2008 une importante collection de la région parisienne, avant d'être acquise en 2016 par notre collectionneur. Depuis, la voiture a bénéficié d'une remise en état des freins, de l'allumage et de la carburation. Des pneus Michelin à flancs blancs ont été montés et présentent une faible usure. Nous sommes en présence d'une automobile historique, un exemplaire de grand carrossier, qui plus est, réalisé en polyester, et probablement unique. Elle aura sa place au sein des plus belles expositions et des plus grands concours d'élégance.

singer for advertising purposes during the period between 1953 and mid-1957. History records that the Régie Renault had actually resorted to such practices. Another of these convertibles had been entrusted to Mr Jacques Goddet, director of the Tour de France cycling race, in 1955, and was placed at the head of the advertising caravan and admired by millions of people. Therefore, it is possible that a star of the fame of Edith Piaf, and who loved convertibles may well have been entrusted with the model 741 ET.

The history of our Frégate Cabriolet continues from 1969 to 2008 with six successive owners, including Philippe Charbonneaux's Musée de Reims, where it remained, without being restored, till 1992. It was

sold in 1993 to a Mr. Robardey, who undertook a comprehensive restoration over four years. In 2008, it joined an important collection in the Paris area, before being acquired in 2016 by our collector. Since then, the car has benefited from a service of the brakes, ignition and carburetor. New Michelin tyres with white side have been fitted on the car. We are dealing with a historic automobile, an example from a great coachbuilder, and what is more, being made out of polyester, it is probably unique. It will have its special place in the most beautiful and the most important of concours d'élégances.

1957 CHEVROLET CORVETTE CI

Carte grise française
French title

Châssis n° E57S100774

50.000 - 70.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Très belle combinaison de couleurs

• Intéressante boîte manuelle

• Prête à prendre la route

• *Very nice color combination*

• *Noteworthy manual gearbox*

• *Ready to take the road*



C'est en 1955 qu'apparaît le V8 sur la Corvette, en alternative du 6 cylindres en ligne « Blue Flame ». À partir de 1956, toutes les voitures furent équipées du V8 dont la puissance n'aura de cesse d'augmenter sur un châssis inchangé, tandis que la carrosserie était intensivement remaniée. Parmi les équipements de série, on notait notamment un échappement double, un volant de style compétition à trois branches, un rétroviseur extérieur et une montre électrique.

Cet exemplaire a été livré en juin 1957 et arbore une belle livrée « Cascade green » avec flancs blancs et intérieur en vinyle beige. Il est équipé du puissant V8 283ci développant 270 chevaux, accouplé à la boîte manuelle à quatre rapports,

en option à l'époque. Cette belle Corvette a été achetée en 2013 par son actuel propriétaire, alors qu'elle avait bénéficié d'une reconstruction complète en Allemagne. L'état de présentation actuel de la voiture témoigne de la qualité du travail effectué. Plus récemment, l'embrayage a été remplacé et des freins à disque montés à l'avant afin d'arrêter plus efficacement le fougueux V8. Les pneus Goodrich à flancs blancs sont neufs, et montés sur des jantes neuves, tandis que les 4-jantes d'origine seront fournies avec la voiture. Ce millésime allie le design de versions « simple phares » aux performances du V8 qui ont fait la renommée du modèle.

1955 marks the apparition of the V8 on the Corvette, an alternative to the "Blue Flame" 6 cylinders. From 1956, all cars were equipped with the V8, whose power will never cease to increase, on an unaltered chassis, whereas the bodywork was drastically redesigned. The serial equipment was notably characterized by a dual exhaust, a competition-style three-branch steering wheel, an external rear-view mirror and an electronic dashboard clock.

Our model was delivered new in June 1957 and presents a beautiful « Cascade green » livery with white sides and a vinyl beige interior. It is equipped with the powerful V8 283ci, producing 270hp, mated with an optional

4-speed manual gearbox. This beautiful Corvette was acquired in 2013 by its current owner, after benefitting from a full reconstruction in Germany. The current state of the car is a clear demonstration of the quality of the work that has been carried out. In recent years, the clutch was replaced and disc brakes were fitted at the front in order to halt more effectively the fiery V8. The whitewall Goodrich tires are new, assembled on new rims. The 4 original rims will be also supplied with the car. This vintage combines the design of the "single light" versions with the performances of the V8 which have contributed to the fame of the model.

1956 CITROËN DS 19

Carte grise française
French title

Châssis n° 1778
Coque n° DA 1787
Moteur n° 20800602

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Un des premiers exemplaires produits !

• Complète et bien conservée

• Véritable pièce de musée

• *One of the very first models produced!*

• *Complete and well kept*

• *A true museum piece*



Le 6 octobre 1955, à 9 heures précises, les portes du Grand Palais s'ouvraient sur le Salon de l'Automobile de Paris et l'on assistait immédiatement à une ruée de clients vers le stand Citroën, où était dévoilée, en première mondiale, la révolutionnaire Citroën DS 19. Le soir même, près de 12 000 commandes ont été passées, moyennant un acompte de 80 000 francs par voiture et avec l'espoir d'une livraison dans le délai d'un an ! L'exemplaire que nous présentons fait très certainement partie de ces commandes passées dès le premier jour, puisqu'elle porte le numéro de série 1776 et a été commercialisée 26 avril 1956, ainsi que nous l'a confirmé le conservatoire

Citroën. Immatriculée un an plus tard par son premier propriétaire, elle restera entre les mêmes mains, jamais restaurée, jusqu'en 1998 ! Il s'agit donc d'une des plus anciennes DS répertoriées et elle comporte de nombreux détails de finition spécifiques tels que les vitrages de 6 mm d'épaisseur, la malle arrière en aluminium, les clignotants spéciaux ou encore le tableau de bord. En état d'origine, la voiture est complète, et seuls les éléments de carrosserie ont été passés en apprêt tandis que la sellerie est encore sous ses protections d'origine ! Exceptionnelle pièce de collection, cette Citroën DS mérite une restauration dans le strict respect de sa configuration d'origine.

On 6 October 1955, at 9 am sharp, the opening of the doors of the Grand Palais onto the Paris Motor Show was immediately followed by a rush of customers towards the Citroën stand where the revolutionary Citroën DS 19 made its world debut. On the same evening, nearly 12,000 orders were placed amounting to a down payment of 80,000 francs per car along with the hope of receiving it within a year! The model we are presenting is no doubt one of the very first that were ordered since it bears the serial number 1776 and was marketed on 26 April 1956, as was confirmed by the Citroën Conservatory. It was registered a year later by its first

owner and it remained unrestored in the hands of the latter until 1998! It is therefore one of the oldest DS recorded and features many specific finishing touches such as a 6 mm thick glazing, an aluminium boot, special turn signals and a dashboard. The car, still in its original condition, is complete, and only the body parts have been primed while the upholstery still boasts its original protection! This Citroën DS is a remarkable collectible and deserves to be restored in line with its original specifications.

1963 CITROËN ID 19 CABRIOLET PALM BEACH PAR CHAPRON

Carte grise française
French title

Châssis n° 3281581
Moteur n° 98060139
N° Chapron 7492

230.000 - 330.000 €

• Exemple du Salon de Genève
1963

• Voiture personnelle d'Henri
Chapron

• 32 exemplaires produits

• *1963 Geneva Motor Show car*

• *Henri Chapron's personal car*

• *Just 32 made*



Le cabriolet « Palm Beach » compte parmi les modèles les plus réussis d'Henri Chapron. Apparu à la fin de l'année 1962, il succède au cabriolet « La Croisette », offrant

quatre vraies places, et un capotage assurant une excellente clarté dans l'habitacle. Sa fabrication artisanale en limitera la production à 32 unités, dont quelques rares>>>

The "Palm Beach" cabriolet is one of the best executed models produced by Henri Chapron. It made its appearance at the end of 1962, succeeding the "La

Croisette" cabriolet and offering four full seats and a hood design which ensured that plenty of light entered the passenger compartment. Built by hand,>>>





>>> exemplaires avec les ailes arrière plongeantes.

Le conservatoire Citroën nous a confirmé que le châssis 3281503 avait été vendu le 4/12/1962. La voiture est achevée au début de l'année suivante et une facture du 6 mars, au nom d'Henri Chapron, confirme qu'il s'agit de l'exemplaire qui fût présenté au Salon de Genève 1963. La fiche de construction mentionne que la voiture était de livrée rouge « Rubino », combinée à une sellerie en cuir naturel et une capote en simili-cuir noir. Elle arbore des moulures Chapron spécifiques et est dotée de la majorité des options disponibles : capote et vitres électriques, ainsi qu'un autoradio avec antenne électrique. A son retour, le beau cabriolet sera utilisé par Henri Chapron pour des déplacements familiaux en Bourgogne ou lors de vacances à la Baule, ainsi que le confirme une attestation délivrée par Mme Chapron.

Il sera ensuite vendu le 15 octobre 1963 à M. Deluc, concessionnaire Citroën de Périgueux, avec le numéro de série 3281581. Le conservatoire Citroën nous a confirmé que ce second numéro de

série avait bien été porté dans leurs registres, tandis que le premier avait été rayé. La voiture porte encore aujourd'hui les deux numéros frappés à froid. Retrouvée en état d'origine par le spécialiste renommé Philippe Losson, la voiture va alors bénéficier d'une restauration, avant d'être acquise en 2001 par son actuel propriétaire. La voiture était alors déjà dans son élégante combinaison de couleurs actuelle : gris métallisé et intérieur en skaï rouge. Conducteur exigeant, son propriétaire lui a plus récemment fait bénéficier d'une remise en état mécanique complète portant sur le moteur, la boîte et la direction chez le spécialiste Hollandais D&O Services, qui sera également chargé de l'entretien régulier dont témoigne un dossier de factures. Le système hydraulique a été passé en liquide vert pour une meilleure fiabilité, tandis qu'un alternateur et un lecteur CD discret ont été adaptés. Un essai a révélé un fonctionnement agréable et doux, la voiture étant à l'aise tant sur le réseau secondaire que sur une quatre voies. Historique exceptionnel, rareté et élégance sont les qualités maîtresses de cet exemplaire.

>>> *production was limited to 32 units, including a handful of cars with rear wings falling back at the tail. The Conservatoire Citroën has confirmed to us that chassis 3281503 was sold on 4/12/1962. The car was finished at the start of the following year and an invoice dated 6 March, in the name of Henri Chapron, confirms that it was the model shown at the 1963 Geneva Motor Show. The build record mentions that the car was finished in "Rubino Red" paintwork with natural leather upholstery and a black vinyl hood. It features the trim strips specific to Chapron's cars and is fitted with most of the options available: electric windows and hood, as well as a radio with an electric aerial. On its return from Geneva, this handsome convertible was used by Henri Chapron for family trips to Burgundy and on holidays in La Baule, as an attestation supplied by Madame Chapron confirms. It was then sold on 15 October 1963 to Mr. Deluc, a Citroën dealer in Périgueux, with the chassis number 3281581. The Conservatoire Citroën has confirmed to us that this second*

chassis number was duly recorded in their files, while the first number was struck out. Today, the car still has both numbers stamped on it. Re-discovered in original condition by the renowned specialist Philippe Losson, the car then underwent a restoration, before being acquired in 2001 by its current owner. By then, the car was already finished in the elegant combination of colours it bears today, with metallic grey paintwork and a red leatherette interior. Its demanding owner recently had a complete mechanical overhaul carried out on the engine, gearbox and steering by the Dutch specialist D&O Services, which also maintained the car on a regular basis, as a folder of invoices confirms. The hydraulic system was converted to use green fluid for improved reliability, while an alternator and discreetly mounted CD player were fitted. A road test showed the car to be smooth and pleasant to drive, equally at home on minor country roads as on dual carriageways. Its exceptional history, rarity and elegance are the key attributes of this example.



1956 PORSCHE 356 A CABRIOLET 1600

Carte grise française
French title

Châssis n° 61350
Moteur n° 62822

150.000 - 200.000 €

- Modèle emblématique, mêlant agrément de conduite et fiabilité
- Véhicule entièrement restauré
- Provenance française et moteur d'origine

- *Iconic model, combining great driving and reliability*
- *Fully restored vehicle*
- *French provenance and original engine*



Notre 356 est une version A dans sa déclinaison cabriolet T1 motorisée par le moteur 1600 cm³ et carrossée par Reutter. La voiture a été livrée neuve en France le 11 septembre 1956 par Sonauto, distributeur officiel Porsche pour la France à l'époque. Elle a d'ailleurs conservé son badge Sonauto délicieusement patiné. D'après ce que nous savons, la voiture connaît un propriétaire de 1994 à 1998 puis sera vendue à un monsieur de Vincennes qui la conservera pendant presque 18 ans. Au début de l'année 2016 son propriétaire

actuel, grand amateur d'automobiles de sport et de collection, en fait l'acquisition dans la perspective d'une restauration totale. La voiture est envoyée en Italie chez des spécialistes renommés pour ce faire. Elle est alors complètement démontée, la caisse sablée et la mécanique révisée. De nombreuses photos ainsi que les factures des travaux effectués sont disponibles. A l'occasion de cette restauration la voiture retrouve sa configuration d'origine argent métal avec intérieur cuir vert pour une présentation peu courante et du plus bel effet.

Our 356 is a T1 cabriolet version of an A series, equipped with the 1600cc engine and bodied by Reutter. The car was delivered new in France on 11 September 1956 by Sonauto, the official Porsche distributor for France at that time, and still has its delightfully patinated Sonauto badge. We know that the car had one owner between 1994 and 1998 and was then sold to a gentleman from Vincennes who kept it for nearly 18 years. At the start of 2016, the current owner, a great enthusiast of

sports and collectors' cars, bought this 356 A with a view to carrying out a full restoration. The car was sent to renowned specialists in Italy, where it was completely dismantled, the shell was sandblasted and it was mechanically overhauled. There are numerous photos and invoices of the work carried out in the file. During this restoration, the car was returned to the original livery of silver metallic with green leather interior, an unusual and stunning colour scheme. Also quite rare for a 356, it has kept



Autre élément finalement assez rare pour une 356, cet exemplaire a aussi l'intérêt d'avoir conservé son moteur d'origine, comme en atteste le descriptif Porsche du véhicule en sortie d'usine joint au dossier. Le véhicule, qui n'a parcouru que quelques centaines de kilomètres depuis la fin de la restauration, affiche 19163 km au compteur et se trouve aujourd'hui dans un magnifique état de présentation et de fonctionnement. De part toutes ses qualités cette 356 cabriolet constitue donc une pièce de choix pour toute collection.

its original engine, as confirmed by the Porsche description of the vehicle from when it left the factory, available in the file. The car, which has only covered a few hundred kilometres since it was restored, has 19163 km on the odometer. It is running beautifully and looks magnificent. With so many excellent qualities, this 356 cabriolet would hold its own in any collection.



1964 VOLKSWAGEN TYPE 24 COMBI « 21 FENÊTRES »

Carte grise française
French title

Châssis n° 245030968

100.000 - 150.000 €

- État d'origine incroyable
- Modèle 21 fenêtres, toit ouvrant
- 17 800 km d'origine, troisième main

- *Incredible original condition*
- *21-window model with sunroof*
- *17,800km (11,000 miles) from new, three owners*



Vendu neuf en France (la plaque VW France est encore présente sous le capot arrière), ce Combi VW n'a appartenu qu'à trois propriétaires successifs. Le premier était un maçon de Lille qui, à cause de problèmes de santé, ne s'en est que peu servi. Le joli combi fut mis sur cales et stocké avec précaution par le petit fils du premier propriétaire. En 1986, il fut vendu au deuxième propriétaire, collectionneur qui fut impressionné par son état d'origine alors qu'il avait moins de 15 000 km. Il ne l'utilisa que lors de petites sorties. L'actuel propriétaire,

quand il a découvert ce Combi n'affichant qu'un peu moins de 17 000 km d'origine et dans un état de préservation étonnant, en a sur le champ fait l'acquisition en Avril 1987.

Aujourd'hui, il n'a couvert que 17 800 km et présente un état d'origine rare. La tôlerie est superbement préservée dans son ensemble, la peinture bicolore « Seebiau » (L360) et « Blauweiss » (L289) est encore pimpante. L'intérieur, les plastiques, garnitures et les éléments d'accastillage qui généralement résistent mal au

Sold new in France (the VW France plate is still present under the rear engine cover), this VW Kombi has had only three successive owners. The first was a mason from Lille who, due to health problems, made little use of it. The fine-looking Kombi was placed on chocks and carefully stored by the first owner's grandson. In 1986, it was sold to its second owner, a collector who was impressed by its original condition; at the time, it had less than 15,000 km (9300 miles) recorded. He used it only for short

trips. When the current owner discovered the Kombi with just under 17,000 km (10,500 miles) on the clock and still in amazingly well-preserved condition, he bought it at once in April 1987.

Today, it has covered only 17,800km (11,000 miles) and is in rare original condition. The bodywork as a whole has been superbly preserved and the two-tone paintwork in "Seebiau" (L360) and "Blauweiss" (L289) is still vibrant. The interior with its plastic parts, trim and other fittings which generally suffer over



temps sont dans un état d'origine étonnant. Ce Combi VW a été exposé en 1991 à Rétromobile et, à cette occasion, Claude Chevallier, qui travaillait aux ateliers Lecoq, a fait repeindre les deux pare-chocs, rechromer l'insigne avant et repeindre les seuils de portes et une partie des soubassements.

Il s'agit d'une version particulièrement intéressante et recherchée, très lumineuse grâce à ses 21 fenêtres et son grand toit ouvrant. Une pièce qui, dans un tel état, ne pourra qu'attirer l'attention des passionnés du modèle.

time are in remarkable condition. This VW Kombi was displayed at Rétromobile in 1991 and, on this occasion, Claude Chevallier, who was working for the Lecoq bodyshop, had the two bumpers repainted, the front badge rechromed and the doorsills and part of the underbody repainted.

This is a particularly interesting and sought-after version, with an especially light interior thanks to its 21 windows and large sunroof. In this condition, it is a vehicle which cannot fail to attract the attention of lovers of this model.



1952 VOLKSWAGEN TYPE IIC "BRETZELFENSTER"

Carte grise française
French title

Châssis n° 10326120

30.000 - 50.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Belle présentation
- Restauration ancienne de qualité
- Rare dans cette configuration

- *Attractively presented*
- *High-quality, older restoration*
- *Rare specification*



Comme nous l'apprend une lettre de VW, cette voiture fut livrée à l'origine, le 13 février 1952, au concessionnaire de Casablanca. Elle appartenait à M. Rodolphe Wurtz, demeurant à Meknes, au Maroc, comme le montre une plaque vissée sur le tableau de bord. C'est en 1990 que son actuel propriétaire, porschiste exigeant, en a fait l'acquisition, alors qu'elle venait d'être restaurée intégralement en carrosserie, dans sa teinte marron. Lecoq avait rechromé les pare-chocs et certaines pièces d'usure avaient été changées. Pour en parfaire la présentation, notre collectionneur a fait reprendre le ciel de toit par l'atelier Antoine. La sellerie est en bel état, de même que l'ensemble de l'habitacle. Cette voiture a d'ailleurs fait l'objet en janvier 1990 d'un article ainsi que de la couverture du

magazine *Rétroviseur*. Cette version 1952 est particulièrement séduisante par les détails qui la caractérisent, à commencer par sa lunette arrière en deux parties, ce qui lui a valu le surnom de « Bretzelfenster » ou « split-window ». Et l'on peut noter, en désordre : blason de Wolfsburg au bas du capot, autoradio Telefunken à grand haut-parleur, deux vide-poches latéraux sur le tableau de bord...

Cette VW n'a parcouru que quelques centaines de km depuis les années 1990 et a toujours été stockée avec attention. Son fonctionnement est à l'image de sa présentation et elle est prête à apporter à son nouveau propriétaire tout le plaisir d'une version ancienne, qui se démarque des autres Coccinelle.

As can be seen from a letter from VW, this car was originally delivered on 13 February 1952 to its dealership in Casablanca. It belonged to Rodolphe Wurtz, a resident of Meknes in Morocco, as is indicated by a plate attached to the dashboard. It was acquired by its current owner, an exacting Porsche enthusiast, in 1990, when it had just undergone a complete body restoration, painted brown. The bumpers had been re-chromed by Lecoq and some parts subject to wear replaced. To further improve its appearance, its new owner had the headlining refurbished by the Antoine workshop. The upholstery is in good condition, as is the entire interior.

In addition, the car was featured in an article and on the

cover of the French magazine Rétroviseur in January 1990. Its characteristic details make this 1952 version especially attractive, beginning with its two-part rear window, which gave it the nickname of "Split-Window" or "Bretzelfenster". Also of note, in no particular order, are the coat of arms of Wolfsburg at the bottom of the bonnet, the Telefunken radio with its large loudspeaker and the two cubbies on either side of the dash.

This VW has only covered a few hundred kilometres since the 1990s and has always been carefully stored. It drives as well as it looks and is ready to give its new owner the pleasure of an older model, which will stand out from other Beetles.

1957 MESSERSCHMITT KR200 CONVERTIBLE

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 63464

30.000 - 40.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Style inimitable et modèle rare

• Fort capital sympathie pour la reine des microcars

• Véhicule bien entretenu

• *Inimitable style and rare model*

• *Beloved queen of microcars*

• *Very well maintained*

Ce Messerschmitt KR200 a été vendu neuf en Suisse. En décembre 2014, ce Messerschmitt est exporté de Suisse vers son propriétaire belge actuel. Depuis ce 'Messer' a participé à plusieurs rallyes, dont un rallye organisé par le Club Belge « Dvergautoclub » en Avril 2017.

Toutes les factures d'entretien depuis son achat en décembre 2014 et quelques autres précédentes sont dans le dossier, ainsi que deux

brochures de vente en néerlandais, ainsi qu'un livre « Messerschmitt Gold Portfolio ».

La mécanique monocylindre à deux temps était d'origine Sachs. Le bloc de 191 cm³ produisait 9,5 chevaux, accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports.

Les cabriolets KR200, sont très difficiles à trouver et cette KR200 est une belle opportunité.

This Messerschmitt KR200 was sold new in Switzerland. In December 2014, this Messerschmitt was exported from Switzerland to its current Belgian owner. Since then, it has participated in several rallies, including one organized by the Belgian Club "Dvergautoclub" in April 2017. All maintenance invoices since its purchase in December 2014 and some other

previous ones are in the folder, as well as two sales brochures in Dutch, as well as a book entitled "Messerschmitt Gold Portfolio."

The two-stroke single-cylinder engine was originally from Sachs. The engine of 191cc produced 9.5 bhp, mated to a 4-speed gearbox

The KR200 cabriolets are really hard to find and this KR200 is a great opportunity.



1963 MESSERSCHMITT KR200

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 79571

30.000 - 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Très bon entretien
- Look inimitable et sensations uniques
- Voiture parfaite pour la ville

- *Very well maintained*
- *Inimitable looks and unique sensations*
- *Perfect car for the city*

Ce Messerschmitt a été vendu neuf en Suisse. Il dispose de son moteur Sachs monocylindre, 191 cm³, 7 kW et 9.7 Hp ainsi que d'une boîte manuelle à 4 rapports. La voiture a longtemps fait partie du «Musée de l'Automobile des Muriaux» en Suisse. À la fermeture du musée en septembre 2008, la voiture est vendue en France. En octobre 2014, le Messerschmitt a été exporté vers la Belgique, à son propriétaire actuel.

Toutes les factures d'entretien depuis son achat en octobre 2014 sont dans le dossier.

Il y a également, plusieurs brochures de vente en allemand et en néerlandais, ainsi que son livret d'emploi et d'entretien en français et en allemand et un livre en allemand sur la marque. Le châssis est en très bon état et d'origine. Il y a quelques années, la carrosserie a été restaurée et complètement repeinte. Un porte-bagages a été monté sur le coffre arrière. La voiture est mécaniquement en très bon état.

Roulez en «Messer» est une expérience inoubliable tant sa cote d'amour est élevée et le succès dans la rue assuré!

This Messerschmitt was sold new in Switzerland. It has its single-cylinder 191cc 7 kW Sachs engine generating 9.7bhp, mated to a four-speed manual gearbox. For a long time the car was part of the "Museum of Automobile Murals" in Switzerland. When the museum closed in September 2008, the car was sold in France. In October 2014, the Messerschmitt was exported to Belgium, to its current owner. All service bills since its purchase in October 2014 are in the file.

There are also several sales brochures in German and Dutch, as well as its registration and service logbook in French and German and a German book on the brand. The chassis is in very good and original condition. A few years ago, the bodywork was restored and completely repainted. A luggage rack was mounted on the back trunk. Mechanically, the car is in very good condition. To ride in a "Messer" is an unforgettable experience as its popularity rating is high and success in the street is guaranteed!



1959 BMW ISETTA 300

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 317441

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• « L'Isetta de Stromae » !

• Joliment restaurée

• Microcar craquante !

• "Stromae's Isetta"!

• Beautifully restored

• Irresistible microcar

Cette Isetta a été utilisée dans le clip vidéo de Stromae, chanteur belge très célèbre, pour sa chanson « Papaoutai ». En décembre 2013, cette voiture a été utilisée à nouveau pour l'apparition de Stromae aux Music Awards au Palais des Congrès de Cannes (France). Cette micro voiture à 3 roues a été construite en Angleterre sous licence BMW et dispose d'un moteur 1 cylindre de 300 cm³ avec boîte de vitesses manuelle à 4 vitesses. La voiture a 39 000 miles d'origine et a été joliment restaurée. Cette Isetta a passé la majeure partie de sa vie en Angleterre, où elle aurait eu que 2 propriétaires. En 2013, elle est importée en Belgique et est employée pour l'enregistrement du clip Papaoutai, sorti en mai 2013.

Elle avait alors toujours ses plaques anglaises. Le propriétaire belge actuel achète la voiture en décembre 2013. Le dossier de la voiture contient beaucoup de documentation sur son apparition dans le clip Papaoutai et de son apparition aux Music Awards à Cannes. Également dans le dossier, une brochure originale en allemand de l'Isetta, ainsi qu'un livre de Brooklands titré « Isetta Gold Portfolio ». Depuis 2014, cette Isetta a participé à plusieurs rallyes, dont un rallye organisé par le Club Belge « Dwergautoclub » en Avril 2017. Toutes les factures d'entretien depuis 2014 sont dans le dossier.

This Isetta was used in the famous Belgian singer, Stromae's music video (a very famous Belgian singer) for his song "Papaoutai". In December 2013, this car was used once again for Stromae's appearance at the Music Awards at the Palais des Congrès in Cannes (France). This 3-wheeler microcar was built under BMW licence in England and is fitted with a 300cc 1-cylinder engine and a 4-speed manual gearbox. This car has 39,000 miles since new and was beautifully restored. This Isetta has spent most of its life in England where it only had 2 owners. It was imported in Belgium in 2013, still bearing its English number plates, and

was used for the recording of the Papaoutai music video, which was released in May 2013. The current Belgian owner acquired the car in December 2013. The folder of the car contains a lot of documentation about its appearance in the Papaoutai music video and the Cannes Music Awards. Also included in the file is the Isetta's original brochure in German, as well as a book from Brooklands entitled "Isetta Gold Portfolio". Since 2014, this Isetta took part in many rallies, such as the one organised by the Belgian "Dwergautoclub" in April 2017. Additionally, all the maintenance invoices since 2014 are included in the folder.





64

1958 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER ○ ✚

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 198.042 8500282
Moteur n° 198.980 8500285

1.100.000 - 1.300.000 €

• Palmarès important en courses
et rallyes

• Dans la même famille de 1962
à 1990

• Restauration par Zanasi et
HK Engineering pour plus de
180 000€

• *Important race and rally
history*

• *In the same family between
1962 and 1990*

• *Restored by Zanasi and HK
Engineering for a cost of
over 180 000€*



Course de côte d'Ollon-Villars, 1962 © DR

Mise en circulation le 10 avril 1958, cette 300 SL est livrée en Suisse, à Zurich, le 18 octobre 1958. Après être passée entre les mains de son premier propriétaire, M. Carnicelli, à Genève, et des

établissements Marmoud Frères, elle a été acquise le 9 juin 1962, donc quatre ans après sa sortie d'usine, par M. Daniel Pache. Immatriculée à Lausanne VD 49649, c'est à ce moment-là que>>>

Put into circulation on 10 April 1958, this 300 SL was delivered to Zurich, in Switzerland, on 18 October 1958. Having passed through the hands of its first owner, Mr Carnicelli, from

Geneva, and the Marmoud Frères establishment, the car was sold on 9 June 1962, some four years after it left the factory, to Mr Daniel Pache. Registered in Lausanne with the number >>>

>>> sa carrière sportive commence. En effet, 'gentleman driver', passionné de vitesse, Daniel Pache avait déjà participé en 1956 aux Mille Miglia au volant d'une Studebaker. Il utilise sa nouvelle Mercedes pour prendre part à de nombreuses compétitions nationales, entre 1962 et 1965. Ainsi, on compte par exemple (pour certaines à plusieurs reprises) : course de côte d'Ollon-Villars, Slalom National de Payerne, Slalom National de Dubendorf, Mille Mètres d'Ursins, course de côte de Sierra-Montana-Crans, course de côte du Machairuz, Rallye international de Genève, course de côte de Mitholz-Kandesteg, course nationale du Schauinsland, course de côte de Saint-Ursanne-Les Rangiers, course de côte d'Eigental-Freiburg, et un crochet vers l'Italie pour la Coppa Amag de Monza à laquelle il a participé deux fois. Parmi ses meilleurs résultats, on note une troisième place de catégorie à la course de côte d'Ollon-Villars et aux Mille Mètres d'Ursins, et une cinquième place de catégorie à la Coppa Amag de Monza. C'est pendant cette période de courses que, pour continuer à courir, le moteur est changé.

De 1962 jusqu'au décès de Daniel Pache, la voiture reste stockée dans son garage jusqu'au 10 mars 1988 lorsqu'elle est immatriculée au nom de Mme Sylvianne Pache, toujours à Lausanne, sous le numéro VD 41551. Cette Mercedes 300 SL connaît ensuite deux propriétaires : Jean Wicki Immobilier SA, à Nyon (immatriculation VD 515 le 17 mars 1990) et le propriétaire actuel. On ne peut faire historique plus limpide.

En 2016, la voiture bénéficie d'une restauration complète effectuée, en ce qui concerne la carrosserie, par les bien connus Etablissements Zanasi en Italie, pour la somme d'environ 80 000 €. La mécanique a été remise en état par les spécialistes allemands HK Engineering, pour un montant de 100 000 €. Une boîte à cinq rapports équipe la voiture actuellement mais la boîte 4 vitesses d'origine, démontée et non révisée, sera livrée en caisse au futur acquéreur avec la voiture.

Cette magnifique 300 SL roadster au passé sportif exceptionnel est accompagnée d'un imposant coffret contenant tout son historique de compétition, avec les plaques de rallyes d'époque, la licence de pilote de Daniel Pache.>>>

>>> *VD 49649, this was when its sporting career began. Daniel Pache, a gentleman driver, loved speed and had competed in the Mille Miglia in 1956, in a Studebaker. He used his new Mercedes extensively between 1962 and 1965 to compete in numerous national competitions. These included (some on more than one occasion) the Ollon-Villars hillclimb, Payerne National Slalom, Dubendorf National Slalom, Mille Mètres d'Ursins, Sierra-Montana-Crans hillclimb, Machairuz hillclimb, International Geneva Rally, Mitholz-Kandesteg hillclimb, Schauinsland national race, Saint-Ursanne-Les Rangiers hillclimb, Eigental-Freiburg hillclimb, with a hop over to Italy for the Coppa Amag in Monza, twice. Notable results included third in class in the Ollon-Villars hillclimb and the Mille Mètres d'Ursins, and 5th in class in the Coppa Amag in Monza. It was during this active period that the engine was changed, in order to keep racing.*

From 1962 until Daniel Pache died, the car was kept in his garage. On 10 March 1988

it was registered in the name of Mme Sylvianne Pache, still in Lausanne, with the number VD 41551. This Mercedes 300 SL has had just two other owners since then: Jean Wicki Immobilier SA, from Nyon (registered VD 515 on 17 March 1990) and the current owner. There couldn't be a more transparent history.

In 2016, the car benefitted from a full restoration. Cosmetic work was carried out by the well-known business Zanasi, in Italy, for the sum of around 80,000 €. The mechanical restoration work was undertaken by German specialists HK Engineering, costing approximately 100,000 €. There is currently a five-speed gearbox in the car, but the original 4-speed box, that was taken out and left un-restored, will be delivered in a crate to the new owner.

This magnificent 300 SL roadster with a fantastic sporting past comes with an impressive box containing the details of its racing history, with period rally plates, Daniel Pache's racing licence, his medals and a host of period photos...in brief, the whole story of a 300 SL roadster in incredible images and souvenirs!>>>





Course de côte d'Ollon-Villars, 1962 © DR



31^{ème} rallye international Genève 1963 © DR



>>> ses médailles, les multiples photos d'époque... bref, toute l'histoire en images et souvenirs incroyables sur un 300 SL roadster ! De plus, elle comporte deux bagages sur mesure ainsi qu'un nécessaire à outils et un dossier important de factures. Nous invitons les acquéreurs à consulter ces documents ainsi que la liste précise, année par année, des compétitions auxquelles la voiture a pris part.

Nous sommes particulièrement heureux de proposer cette voiture à la vente, car elle reflète très précisément la passion d'un amateur qui s'y est adonné pleinement pendant les années où ce modèle était compétitif. Elle a donc l'avantage d'une véritable histoire sportive, incarnée par ses trophées et ses objets historiques. De plus, elle présente l'avantage d'un nombre de propriétaires limité et d'un état sans reproche, grâce à une restauration de très haut niveau. Cet ensemble de qualités la démarque de n'importe quel autre roadster 300 SL au passé commun. Grâce à son histoire, ce 300 SL Roadster est unique.

>>> *In addition, the car comes with two custom-made suitcases, a tool-kit and a large file of invoices. We invite interested parties to consult these documents along with the detailed list, year by year, of the competitions that the car has taken part in.*

We are extremely pleased to be offering this car in the sale. It is the perfect reflection of the devotion and passion shown by an enthusiast owner over a number of years, when this model was competitive. It has the advantage of a genuine sporting history, brought to life by trophies and other historical objects that come with the car. Moreover, it has had a limited number of owners and is presented in immaculate condition, following a top-level restoration. These qualities set it apart from other 300 SL roadsters that have known a more typical past. The history of this 300 SL roadster makes it unique.





Monza, Coppa AMAG, 1963 © DR



Monza, Coppa AMAG, 1963 © DR



1957 PORSCHE 550 A SPYDER

Carte grise française
French title

Châssis n° 550A-0126
Moteur n° 90 120
Boîte de vitesses n°690016

3.800.000 - 4.800.000 €

- Jalon essentiel de la saga Porsche en compétition
- Seulement cinq propriétaires connus
- Superbe présentation, restauration de qualité
- Eligible dans les plus prestigieux évènements

- *Key milestone in Porsche competition history*
- *Just five known owners*
- *Superb presentation, high quality restoration*
- *Eligible for the most prestigious events*



Cette authentique Porsche 550 A a connu une première destination plutôt exotique, car elle a été livrée neuve à Hubert Wiese, par l'intermédiaire de Carribbean Motors Co, au Guatemala. Pilote amateur, Wiese l'a engagée avec succès dans plusieurs épreuves sud-américaines,

décrochant fin 1957 la victoire à la Carrera Amatitlan et la Buen Corazon (au Salvador), avec une dixième place au classement général des 1000 Km de Buenos Aires où il partageait le volant avec Jaroslav Juhan et Huschke von Hanstein, alors directeur de la>>>

This Porsche 550 A had an exotic initial destination, delivered new to Hubert Wiese, through the intermediary Caribbean Motors Co, in Guatemala. An amateur racing driver, Wiese successfully entered the car in several South American events,

winning the Carrera Amatitlan and the Buen Corazon (in Salvador) at the end of 1957. He also finished tenth in the Buenos Aires 1,000 km, sharing the drive with Jaroslav Juhan and Huschke von Hanstein, racing director at Porsche at that time. >>>





>>> compétition chez Porsche. Lors de la saison 1958, Wiesse remportait encore deux victoires avec cette voiture, au Circuito Santa Anna et au Circuito San Benito (Salvador) ce qui contribuait sans doute à son titre de Champion d'Amérique centrale tel qu'il apparaît sur une publicité Porsche rappelant les succès de la marque en course. Probablement fin 1957, le premier moteur a été remplacé par un autre du même type, n°90101.

En 1959, cette voiture a été vendue en France à Robert Buchet, nom que connaissent bien tous les amateurs de Porsche. En effet, après un début modeste à la tête d'un garage situé à Poitiers, Robert Buchet s'est fait un nom en course automobile, tout en faisant de son garage une concession Porsche. Personnage haut en couleurs, ex-

rugbyman, il a remporté avec Claude Storez, à bord d'une Porsche 356, le Rallye des Routes du Nord, celui d'Armagnac et le redoutable Liège-Rome-Liège. On le reverra tout au long des années 1960 au volant de diverses Porsche de compétition de cette époque, à commencer par une 904 avec laquelle il s'adjuge avec Guy Ligier la catégorie GT moins de 2 litres aux 24 Heures du Mans 1964 (course qu'il dispute six fois), puis la victoire au Tour de France Automobile avec Herbert Linge (classement handicap). En 1967, il est couronné Champion de France des circuits. Toutefois, il ne semble pas qu'il ait utilisé cette 550 A en course.

Mais en 1974, il succombe à un accident de la route provoqué par un chauffard et la Porsche 550 est vendue à un autre amateur de

>>> *During the 1958 season, Wiesse won two more races in this car, at the Circuito Santa Anna and the Circuito San Benito (Salvador). He was crowned Champion of Central America following these latest victories, and appeared in a Porsche advertisement promoting the marque's success in competition. Probably end of 1957, the original engine was replaced with another one of the same type, n° 90101.*

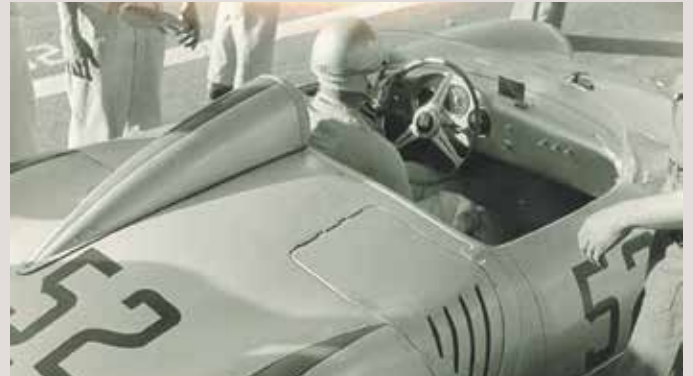
The car then went to France in 1959, having been sold to Robert Buchet, a name known to all Porsche enthusiasts. After a modest start running a garage in Poitiers, Buchet made a name for himself in motor racing, and went on to establish his garage as a Porsche dealership. A colourful character and ex-Rugby player,

he won the Rallye des Routes du Nord, driving a Porsche 356 with Claude Storez, followed by the Armagnac as well as the formidable Liège-Rome-Liège. He was seen throughout the 1960s behind the wheel of various competition Porsche, starting with a 904 in which he won the under 2-litre GT class with Guy Ligier in the 1964 Le Mans 24 Hours (a race he took part in six times), followed by victory in the Tour de France Automobile with Herbert Linge (first in class). In 1967, he was crowned Champion de France des circuits. It appears, however, that he didn't use his 550 A to compete in.

Robert Buchet died in 1974 in a road accident, his 550 A was sold to another well-known Porsche enthusiast, Raymond Touroul.



#550A-0126 1000 Kms de Buenos Aires, Janvier 1958 @ Vicente Alvarez



#550A-0126 1000 Kms de Buenos Aires, Janvier 1958 @ Jürgen Barth



#550A-0126 1000 Kms de Buenos Aires, Janvier 1958 @ Jürgen Barth



#550A-0126 1000 Kms de Buenos Aires, Janvier 1958 @ Jürgen Barth

Porsche bien connu, Raymond Touroul. Avec son style généreux, ce pilote originaire de St-Lô a participé à toutes sortes de compétitions au volant de diverses voitures, que ce soit courses de côte, rallyes où épreuves d'endurance comme les 24 Heures du Mans (auxquelles il a pris part 16 fois, dont 11 en Porsche). Au chapitre de ses exploits, il a remporté un titre de Champion de France de Rallycross au volant de sa Porsche 911 et a même effectué des interventions au cinéma, comme cascadeur.

Après 10 années, Raymond Touroul a cédé la voiture en 1985 à M.G. Bochand, basé à Compiègne, et lui aussi grand amateur de Porsche. Raymond Touroul était le mécanicien de son père et les deux hommes se connaissaient de longue date. La Porsche était alors partiellement démontée avec le châssis et la carrosserie d'un côté, elle était équipée d'un pont arrière de RSK. C'est en 2010, sur les conseils de Jean-Philippe Grand, que l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition. Porschiste exigeant,

ayant participé plusieurs années à la Carrera Cup, il va alors se lancer dans une importante restauration qui sera supervisée par un spécialiste monégasque bien connu. Le châssis a été vérifié au marbre, et ne montrait pas de signe de déformation majeure. La carrosserie d'époque était trempée dans un bain afin de la décaper. Il apparaissait alors qu'elle était trop endommagée pour être réutilisée. Une nouvelle carrosserie en aluminium fut alors refaite par un artisan de Turin.

Concernant la partie mécanique, il était naturel de se tourner vers les établissements Freisinger, ces derniers conservant un important stock de pièces d'époque. Le carter de la boîte en magnésium d'origine a été racheté pour la somme de 55 000 €. Son n° 690016 renvoie à une fiche de fabrication manuscrite, datant du 15 avril 1957 et qui fait référence au travail n° 8607. Le carter moteur n° 90120 a également été racheté aux mêmes établissements, et il correspond au Type 547/2 conforme au modèle, d'une cylindrée de 1 498 cm³ et>>>

A versatile driver, originally from St-Lô, Touroul competed in a variety of cars in all types of competition, from hillclimbs and rallies to endurance events such as Le Mans 24 Hours (in which he took part 16 times, 11 of these in a Porsche). In terms of his achievements, he won a Rallycross French Championship title in a Porsche 911 and even appeared on the big screen, as a stunt man.

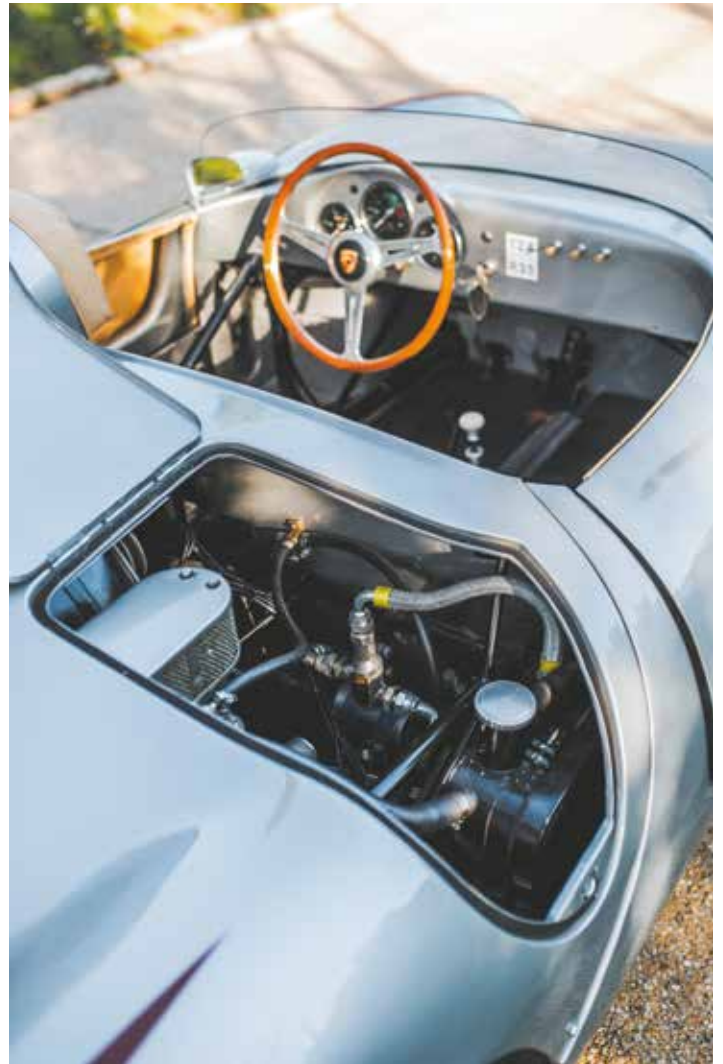
In 1985, after almost ten years, Raymond Touroul sold the car to Mr G. Bochand, from Compiègne, another Porsche enthusiast. Touroul was the mechanic for Bochand's father and the two men had known each other for a long time. The Porsche was then partially dismantled and fitted with the rear axle from an RSK. The current owner bought the car in 2010, on the advice of Jean-Philippe Grand. A demanding Porschiste, who has taken part several times in the Carrera Cup, he embarked on a major restoration supervised by a well-known Monegasque specialist.

The frame was checked on a flat floor and showed no major sign of deformation. The body was dipped in acid to strip the paintwork and was thought to be too badly damaged to be re-used. A new aluminium body was built by a craftsman in Turin.

For the mechanical work, it made sense to turn to Freisinger, who kept a large supply of period parts. The original case for the magnesium gearbox was bought for the sum of 55,000 €. Its number 690016 appears on a handwritten factory production record dated 15 April 1957 which refers to job n°8607. The engine case n°90120, from bought from the same source, and corresponds to the Type 547/2 conforming to the model. It has a capacity of 1 498 cm³ and produces 135 bhp at 7 200 rpm. The engine and gearbox were completely rebuilt by the German four-cam engine specialist, Karl Lorch, and the owner has confirmed to us that it reus vigorously!>>>









>>>développant 135 ch à 7 200 tr/mn. L'ensemble moteur et boîte fut alors entièrement refait chez le spécialiste du moteur quatre arbre allemand, Karl Lorh et son propriétaire nous a confirmé que les montées en régime étaient particulièrement vigoureuses !

Aujourd'hui, la présentation de ce spyder respecte quasi-parfaitement la configuration initiale de la voiture. L'habitacle comporte des sièges baquet en tissu conformes à l'origine, en face du tableau de bord complet et du volant à jante bois conforme à l'origine. La voiture porte toujours sa plaque de la « Karrosserie Wendler », de Reutlingen, affichant le numéro 550 A 0126 et la date 1957. Le capot avant dissimule un réservoir de grande capacité et la carrosserie présente la forme fine et élégante de celle qui fut la première Porsche exclusivement conçue pour la course.

Rappelons en effet que la 550 A était une version plus aboutie de la 550, première Porsche de course à moteur central. Dotée d'une structure tubulaire au lieu du précédent châssis en échelle, la 550 A était à la fois plus rigide et plus légère. Elle reprenait le quatre-cylindres à plat quatre arbre et double allumage, dans une version plus puissante, et la suspension était modifiée, ce qui permettait d'améliorer la tenue de route de façon significative. Cette version 550 A a été produite de 1957 à 1959 à 40 exemplaires, avec des numéros de châssis de 0101 à 0146.

Cette voiture est accompagnée d'un dossier historique comportant différentes expertises et factures récentes liées à sa restauration. Premier jalon de la formidable saga Porsche en compétition, cette 550 A ouvrira à son propriétaire la porte des événements historiques les plus prestigieux, tout en lui apportant le plaisir inhérent à une machine légère, agile et d'une sobre beauté.

>>>Today, the presentation of this spyder respects the original configuration of the car almost perfectly. The passenger compartment has fabric-covered bucket seats, a complete dashboard and wood-rimmed steering wheel all conforming to the original. The car still has its "Karrosserie Wendler" plaque, from Reutlingen, with the number 550 A 0126 and the date 1957. There is a large capacity fuel tank under the bonnet, and the body displays the sleek and elegant form of the model that was the first Porsche designed exclusively for racing.

It is worth remembering that the 550 A was a more developed version of the 550, the first mid-engined competition Porsche. Designed with a tubular frame instead of a ladder chassis, the 550 A had greater rigidity and was lighter. It was fitted with a more powerful version of the flat-four four-cam and twin-spark engine. The suspension

was modified which improved its road-holding significantly. Some 40 examples of this 550 A version were produced between 1957 and 1959 and given chassis numbers 0101 to 0146.

This car comes with a history file containing various expert reports and recent invoices relating to the restoration. The first milestone model in the history of Porsche's involvement in racing, this 550 A will open doors to the most prestigious historic events, in addition to providing the pleasure inherent in a lightweight, agile machine that is a thing of beauty.

1954 MERCEDES-BENZ 300S CABRIOLET

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

Châssis n° 188.010.3500280
Moteur n°188.920.3500290

380.000 - 430.000 €

- Modèle rare et exceptionnel
- Base mécanique de la 300SL
- Restauration ancienne de qualité

- *Rare and exceptional model*
- *Mechanical base for the 300 SL*
- *High quality older restoration*



A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, lorsque Mercedes relança sa production d'automobiles, les premiers modèles furent assez modestes. Équipée d'un moteur quatre-cylindres à essence ou diesel, la gamme 170 était simple et

fiable. Cependant, avec la sortie de la 300, Mercedes-Benz réaffirme sa place sur la scène internationale pour rivaliser avec la Silver Cloud de Rolls-Royce. Le nouveau moteur 6 cylindres 3L à arbre à cames en tête servira comme base pour celui >>>

When Mercedes started producing cars again after the WWI, the first models were relatively modest. Fitted with four-cylinder petrol or diesel engines, the 170 range was simple and reliable. With the 300 however,

Mercedes-Benz stepped back in the spotlight of the international scene, to compete with Rolls-Royce's Silver Cloud. The new 3-litre, six-cylinder, overhead cam engine that would also serve as the base for the future 300 SL,>>>





>>>de la future 300 SL. Il était assez puissant pour offrir à cette voiture une vitesse maximale de 160 km/h. Cette majestueuse voiture devint connue sous le nom « Adenauer », en référence au Chancelier Allemand qui utilisa régulièrement ce modèle. Disponible en différentes carrosseries, la voiture continua à évoluer jusqu'en 1962. La version la plus onéreuse mais également la plus prestigieuse était la 300 S, disponible entre 1952 et 1955, soit en cabriolet, soit en coupé. Elle coûtait 34 500 DM (contre 10 000 DM pour une 170 berline), et son moteur de 150 ch la propulsait à 175 km/h. Réservée à une clientèle distinguée, ce modèle ne fut produit qu'à 560 exemplaires, coupés et cabriolets confondus.

Cette rare Mercedes-Benz 300 S Cabriolet A quitta l'usine à Stuttgart le 20 Décembre 1954 et fut livrée à Los Angeles. Les éléments spécifiques pour l'export incluent notamment une instrumentation en anglais, des lampes scellées Bosch, un kilo de peinture laquée noire, des verres de feux stop rouges, un équipement électrique

12 volts. Cette 300S a bénéficié d'une restauration ancienne de qualité, elle est dans sa teinte noire d'origine avec capote beige. La sellerie a été refaite en cuir rouge et présente un très bel aspect. Les boiseries de l'habitacle sont dans un état remarquable, tout comme l'instrumentation. L'autoradio est un Becker 'Nurburg' qui complète à merveille le tableau de bord avec son élégant design rectangulaire. Une moquette rouge complète le sol d'habitacle et de coffre. L'ensemble est complété par des pare-soleil teintés, une paire de feux antibrouillard Bosch installés sur le parechoc, et des jantes chaussées de larges pneus à flancs blanc du plus bel effet. Le compartiment moteur est soigné, dans un état comparable au reste du véhicule. La roue de secours avec pneu à flanc blanc et des outils occupent dans le coffre, laissant suffisamment d'espace pour des bagages. Cette magnifique automobile n'attend plus qu'un nouveau propriétaire pour entreprendre de belles randonnées de grand-tourisme aux beaux jours.

>>> was powerful enough to give this car a top speed of 160 km/h in comfort. A stately car, the 300 became known as the "Adenauer", after the German Chancellor who regularly used this model. Available in several bodies, the car continued to evolve until 1962. The most expensive and prestigious version was the 300 S, available between 1952 and 1955 in cabriolet or coupé. It cost 34 500 DM (against less than 10,000 DM for a 170 saloon), and its 150 bhp engine powered this highly luxurious automobile to 175 km/h. Reserved for an elite clientele, this model was produced on a small scale with just 560 examples built, coupés and cabriolets together.

This very rare 1954 Mercedes-Benz 300 S Cabriolet A left the factory in Stuttgart on 20 December, 1954 and was delivered new to Los Angeles. (Factory-specified features included instruments with English faces, Bosch sealed-beam headlamps, one kilogram of black lacquer paint, red brake lights, reliable 12-volt electrics,

and more). This 300S benefits an older restoration and is still its original black paint and light beige cabriolet top. Inside the upholstery has been changed to dark red leather. The interior woodwork remains impressive, as do the inserts for the instruments. The radio is a Becker 'Nurburg' unit, which complements the instrument panel with its sleek rectangular design. Red carpeting finishes off the interior and trunk floor. Other desirable features include tinted sun visors, twin bumper-mounted Bosch fog lamps, and black wheels shod in period style wide whitewall tires. The engine bay and triple-carburetted 3.0-litre engine are tidy and in keeping with the rest of the vehicle's overall character. A full whitewall spare tire and tools reside inside the trunk, with plenty of space remaining for luggage. This gorgeous car is eagerly waiting for to be enjoyed next summer on the open roads.

1958 TALBOT T14 EXP BARQUETTE AMERICA

Carte grise française
French title

Châssis n° 140 071B
140.000 - 180.000 €

- Voiture emblématique évoquant les 24 Heures du Mans
- Histoire connue, seulement deux propriétaires
- Moins de 6 exemplaires produits, utilisable sur route

- Emblematic car reminiscent of the 24 Hours of Le Mans
- Known history, only two owners
- Less than 6 models produced



Hélas pour Talbot, Le Mans 56 sera un échec, tout comme l'accord avec Maserati qui ne sera jamais honoré imposant à Anthony Lago de trouver un autre fournisseur de moteurs. Ce sera BMW avec son huit cylindres en V déjà vu sous le capot des BMW 507 qui équipera la nouvelle Talbot T14 America destinée au marché nord américain. Première voiture de la marque à avoir le volant à gauche, elle reprend le châssis des Grand Sport déjà motorisé par le V8 de 2 476 cm³ qui développe 125 ch DIN et promet une vitesse de pointe proche des 200km/h. Hélas ce nouveau modèle n'empêchera pas la déroute et malgré la reprise des actifs de

Talbot-Lago par SIMCA en 1958, l'entreprise est mise en liquidation un an plus tard. C'est à ce stade de l'histoire qu'intervient Georges Grignard, ancien pilote Talbot qui se porte acquéreur d'un important stock de pièces parmi lesquelles figurait des châssis roulant type « America » et plus particulièrement le n°071 qui équipe la voiture que vous avez sous les yeux. C'est grâce à ces châssis et à la volonté des frères Dominique et Marc Dupont, qu'une poignée d'exemplaires de ces barquettes Sport Talbot seront remontées à l'image de celles engagées au Mans 1956. Celle qui est proposée à la vente est équipée de son V8 BMW originel, accouplé

Unfortunately for Talbot, Le Mans 56 turned out to be a failure, the defeat was complete, as the agreement with Maserati would never be honoured, requiring Anthony Lago to find another engine supplier. It was BMW with its eight V-shaped cylinders already seen under the hood of the BMW 507 that would equip the new Talbot T14 America for the North American market. The first car of the brand to have the steering wheel on the left, it took over the Grand Sport chassis already powered by the 2,476 cc V8 engine which develops 125 DIN hp and promises a top speed close to 200 km/h. Unfortunately,

this new model did not prevent the collapse of the business and despite the takeover of Talbot-Lago's assets by SIMCA in 1958, the company went into liquidation a year later. It was at this point that Georges Grignard, a former Talbot driver, was able to acquire a large stock of parts, including "America" type chassis and more particularly the n°071 that equips the car we are presenting. It is thanks to these chassis and the will of the brothers Dominique and Marc Dupont, that a handful of these Sport Talbots were rebuilt in the same way as those entered at Le Mans 1956. The one on sale is equipped with its



à une boîte ZF à quatre rapports. Elle présente la particularité d'être habillée d'une carrosserie unique à notre connaissance réalisée par un certain Garcia en Angleterre, dans les années 80. Entièrement réalisée en aluminium, elle n'a jamais été peinte, sa peau de métal nu porte encore les traces du marteau à planer et présente de singulières particularités à l'image de l'élégant dossier placé derrière le poste de pilotage. N'ayant connu que deux propriétaires, cette voiture est longtemps restée entre les mains d'un amateur de la marque. Elle fut acquise par son actuel propriétaire en 1986, la barquette se trouvait alors nue de tout équipement et

non fonctionnelle. C'est ce dernier, qui, sellier de métier, a procédé à l'installation d'une sellerie complète, du circuit électrique, des optiques et des freins notamment. Complète et roulante depuis les années 2000, cette Talbot peut être utilisée sur route mais est tout aussi capable de remarquables performances sur circuit. Notre barquette n'a depuis parcouru qu'environ 3 000 km et se trouve dans un bel état. Singulière et exclusive, cette barquette Talbot prolonge le rêve de course d'Anthony Lago et offre la possibilité de rouler dans une véritable machine à sensations aussi rare que racée.

original V8 BMW V8, coupled to a four-speed ZF gearbox. It has the particularity of a bodywork that is unique to our knowledge, made by a certain Garcia in England in the 1980s. Entirely made of aluminium, it has never been painted, its bare metal skin still bears the traces of the gliding hammer and presents singular features such as the elegant backslash placed behind the driver's seat. Having only known two owners, this car has long remained in the hands of a fan of the brand. It was acquired by its current owner in 1986, it was then bare of any equipment and not functional. It was the

latter, a saddler, who installed the complete upholstery, as well as the electrical circuit, optics and brakes. Complete and road worthy since the 2000s, this Talbot can be used on the road but is just as capable of remarkable performance on the track. Our model has only covered about 3,000 km since then and is in good condition. Singular and exclusive, this Talbot Barquette keeps alive Anthony Lago's dream of racing and offers the possibility of riding in a real sensation machine as rare as it is racy.

C.1936 TALBOT-LAGO TI20 CABRIOLET PAR GRABER ○

Ancienne carte grise française
Voiture suisse à dédouaner
Old French title
Swiss car to be customs cleared

Châssis n° 85543

190.000 - 270.000 €

- Restauration par Auto Classique Touraine et Graber Sportgarage

- 295 000€ de factures de restauration

- Élégance de la carrosserie Graber et son histoire singulière

- *Restoration by Auto Classique Touraine and Graber Sportgarage*

- *Restoration invoices totalling €295,000*

- *Elegant Graber bodywork and special history*

L'histoire de cette automobile est liée de très près à l'histoire de la Talbot-Lago TI50 C SS « Goutte d'Eau » par Figoni et Falashi #90110. Revenons au lendemain de la seconde guerre, en 1946, où le propriétaire de #90110, la fameuse 'Goutte d'Eau', dont on avait perdu la trace pendant le conflit, demanda à la carrosserie Graber, en Suisse d'équiper son châssis d'une nouvelle carrosserie cabriolet. La voiture possédait-elle encore sa carrosserie et voulait-il une automobile plus

discrète ou la carrosserie avait-elle tout simplement disparue ? On ne sait pas. Quoi qu'il en soit, en 1946, Graber équipe le châssis 90110 avec moteur 4 Litres de cette carrosserie de la voiture présentée ici. Des années plus tard, #90110 entre entre les mains d'un grand collectionneur suisse, doté donc de cette carrosserie cabriolet. Richard Adato, grand historien des Delage, Delahaye et Talbot-Lago spéciales et auteur de multiples livres en la matière, lui fait remarquer que son

The history of this automobile is closely linked to the one of the Talbot-Lago TI50 C SS "Teardrop" by Figoni and Falashi #90110. Let's go back right after the Second World War in 1946 when the owner of the famous "Teardrop" #90110, which couldn't be tracked during the conflict, asked the Swiss coachbuilder Graber to fit a new convertible bodywork on its chassis. Did the car still have its original bodywork, did he want a

more discreet automobile or did the bodywork simply vanish? No one seems to know. Nonetheless in 1946, Graber fits the 90110 chassis with a 4 Litres engine taken from the bodywork of the car we are offering here. Years later, #90110 goes into the hands of a major Swiss collector, still with its convertible body. Richard Adato, great historian of Delage, Delahaye and special Talbot-Lago and author of various books on this subject matter, would point





châssis 90110 était en fait carrossé d'origine en « Goutte d'Eau » par Figoni et Falashi. Le collectionneur décide alors, en 2002, d'ôter cette carrosserie cabriolet Graber pour remettre #90110 dans sa configuration d'origine par Auto Classique Touraine. Ainsi remise dans son exceptionnelle livrée d'origine, la voiture sera vendue plus de 3 millions d'euros en 2017 dans une vente aux enchères.

Notre collectionneur, restant avec cette carrosserie cabriolet Graber, demande aux Ateliers de Touraine de trouver un autre châssis T150 pour lui permettre de continuer sa vie. Introuvable, c'est finalement sur un châssis T120 que la carrosserie sera posée, après une restauration complète de la caisse et une réfection totale de l'intérieur. De son côté, le Sport Garage Graber se charge de la restauration complète de toute la mécanique. Les deux sont assemblés par l'excellent Atelier de Touraine, sous la direction de Patrick Delage.

Le résultat se présente aujourd'hui dans notre vente. La carrosserie a toujours conservé l'inscription 4 Litres à l'arrière en souvenir de la T150 qu'elle carrossait à l'époque. Mais il s'agit bien d'un moteur 3 Litres qui équipe cette Talbot Lago T120 cabriolet par Graber, magnifique mariage d'un châssis/ moteur emblématique et d'une carrosserie cabriolet d'une grande élégance ayant habillé entre 1946 et 2002 une des voitures les plus performantes de l'avant-guerre, la T150-C SS.

out to him that his 90110 chassis was in fact originally a "Teardrop" bodywork, done by Figoni and Falashi. In 2002, the collector then decided to get the Graber convertible bodywork removed in order to put #90110 back into its original configuration by Auto Classique Touraine. Once it was back into its exceptional original livery, the car was auctioned and sold in 2017 for more than 3 million euros.

Having kept the Graber convertible bodywork, our collector asks Ateliers de Touraine to find another T150 chassis so the car could continue its life. None was found and it is finally on a T120 chassis that the bodywork was installed, right after a complete restoration of the body and a total rebuild of the interior. Graber Sportgarage took charge of the entire mechanical restoration. Both are then assembled by the excellent Atelier de Touraine, led by Patrick Delage.

The result is today presented at our auction sale. The bodywork has still kept the 4 litres inscription at the back, in memory of the T150 version that it once had. This Talbot Lago T120 convertible by Graber is however equipped with the right 3 litre engine and represents a beautiful marriage between an iconic chassis/ engine and a highly elegant convertible body, which had been fitted on one of the most powerful pre-war cars between 1946 and 2002, the T150-C SS.



1971 CITROËN SM CARBURATEURS

Carte grise française
French title

Châssis n° 00SB0637
Moteur n°104.199

50.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Véhicule emblématique des années 1970
- 2000 km depuis restauration totale, 50 000 € de factures à l'appui
- Rare et magnifique combinaison de couleurs

- *Iconic vehicle from the 1970s*
- *2000 km since total restoration, 50,000 € worth of invoices*
- *Rare and beautiful color combination*



Présentée au salon de Genève 1970, la SM est l'unique tentative de percée de Citroën dans le segment du Grand Tourisme. Design novateur, habitacle cosu, moteur V6 2.7L Maserati développé spécifiquement et suspension hydraulique en font un succès incontestable. Néanmoins, seulement 12920 exemplaires furent construits.

Sortie des chaînes de production le 15 décembre 1970 et vendue au concessionnaire Auto-Var le 26 du même mois, la SM que nous présentons a été mise en circulation le 6 janvier 1971. Comme l'indique le duplicata de la facture d'achat de l'époque, elle était dotée du garnissage cuir, des glaces teintées, ainsi que de la radio Hifi et arborait déjà sa magnifique livrée « vert

des Tropiques » avec cuir naturel. Acquis par son propriétaire actuel en 2012 auprès du précédent qui la possédait depuis une vingtaine d'années, notre SM a bénéficié d'une restauration totale. Décapée puis poncée, la caisse a retrouvé sa teinte d'origine. L'intérieur a été entièrement confectionné par un artisan, meilleur ouvrier de France, avec un résultat absolument splendide. Quant à la mécanique elle a été démontée pour être refaite avec précision. En tout plus de 50 000 € de factures sont jointes au dossier pour cette restauration, dont des photos sont aussi disponibles. L'essai nous a permis de constater à la fois la souplesse du moteur et sa vivacité, en plus de sa belle musicalité. C'est donc une SM hautement désirable que nous proposons.

Launched at the 1970 Geneva Motor Show, the SM was Citroën's only attempted breakthrough into the Grand Touring segment. An innovative design, a plush interior, a specially developed 2.7L Maserati V6 engine and a hydraulic suspension contributed to making the SM an undeniable success. Nevertheless, just 12,920 SMs were ever manufactured.

Having left the production lines on December 15, 1970 and sold to the dealer Auto-Var on the 26th of the same month, the SM on offer was registered on January 6, 1971. As indicated by the duplicate purchase invoice, it was equipped with leather upholstery, tinted windows, as well as a Hi-fi radio, and also sported its beautiful

livery of "tropical green" with natural leather interior. It was acquired by its current owner in 2012 from the previous one who had owned it for 20 years. It has benefited from a comprehensive restoration: stripped and sanded, the chassis recovered its original color. The interior was entirely manufactured by a high quality craftsman, with an absolutely splendid finish. Mechanically it was dismantled to be reassembled with precision. Over 50,000 € of restoration invoices and photos are included in its folder. Our test drive has allowed us to witness the flexibility and liveliness of the engine, as well as its beautiful sound. It is for these reasons that the SM we are offering is highly desirable.

1969 PEUGEOT 504 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 1009546

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- La première produite
- Même propriétaire jusqu'en 2015
- En état d'origine, roulante

- *The first one manufactured*
- *Same owner until 2015*
- *In original and working condition*



La Peugeot 504 berline fut construite de 1968 à 1996 en France ! Et la production a continué en Amérique du sud et en Afrique jusqu'en 2005 ! Pour sa déclinaison en coupé et cabriolet, Peugeot fait appel à Pininfarina. Cela fera le succès de ces deux modèles, encore très recherchés aujourd'hui pour leur facilité d'entretien et leur fiabilité.

Le cabriolet est présenté au public le 12 mars 1969 et le premier modèle est, de manière traditionnelle, réservé à un des meilleurs clients de la marque, Monsieur Georges Bonnemaison qui l'immatricule à son adresse parisienne, bd Saint-Germain à Paris. Depuis les années 50, M. Bonnemaison a possédé tous les modèles cabriolets de la marque, 203, 403, 404 et celle-ci, la toute première livrée neuve par la concession Peugeot de la rue de l'Université dans le 7^{ème} arrondissement grâce à son

commercial Philippe Boulay, à qui le propriétaire confiera l'entretien du cabriolet. Elle possède encore son immatriculation d'origine 204 VN 75 et sa facture d'achat d'origine montre son prix TTC de 23 422,60 FF le 11 avril 1969.

Elle séjournera dans sa propriété de Saint-Tropez. D'ailleurs, un autocollant d'époque du parking de Port Grimaud est encore collé sur le pare-brise. Elle est acquise il y a quelques années par le propriétaire actuel, un collectionneur de belles automobiles italiennes et françaises. Elle se trouve aujourd'hui dans son état d'origine, jamais restaurée, sans contrôle technique mais roule correctement. Des frais devront donc être engagés pour redonner toute sa splendeur au premier modèle 504 cabriolet de la production, véritable pièce de musée !

The Peugeot 504 was manufactured between 1968 and 1996 in France! The production then continued in South America and Africa until 2005! For its conversion from coupe to convertible, Peugeot calls on Pininfarina for assistance. This will make both versions of this model extremely successful, still sought after today for their ease of maintenance and reliability.

The convertible is unveiled to the public on the 12 March 1969 and, as usual, the first model is reserved to one of the brand's best clients Mr Georges Bonnemaison who registered it at his address Bd Saint-Germain in Paris. Mr Bonnemaison owned all the brand's convertible models since the 1950s: the 203, 403, 404 and this one, the first one ever to be manufactured. It was delivered new by the Peugeot dealership

located on Rue de l'Université in Paris thanks to salesman Philippe Boulay, to whom Mr Bonnemaison will entrust the servicing of this convertible. It still has its original registration number 204 VN 75 and its purchase invoice with a price tag of FF23,422.60 on the 11 April 1969.

It will remain in his property in Saint-Tropez. Moreover, a vintage sticker of the Port Grimaud parking is still stuck on the windscreen. Its current owner, a collector of beautiful Italian and French automobiles, acquired this car few years ago. Presently it is in its original condition, never restored, without technical inspection, but in correct working order. Some money will have to be spent in order to revitalize the first production 504 convertible model, a true museum piece!

1937 PEUGEOT 402 DS DARL'MAT SPORT ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 705551

300.000 - 400.000 €

- Restauration ancienne par André Lecoq de haute qualité
- Authentique roadster Darl'Mat
- Ancienne collection Seydoux et musée de Sanary sur mer
- Eligible au Mans Classic, Fiche FIA, FIVA

- *Older, high quality restoration by André Lecoq*
- *Genuine Darl'Mat roadster*
- *Ex-Seydoux collection and Sanary sur mer museum*
- *Eligible for Le Mans Classic, FIA, FIVA papers*



La rencontre d'Émile Darl'Mat et de Georges Paulin va donner naissance à l'une des voitures de sport françaises les plus élégantes de son époque. Darl'Mat tient à Paris un garage spécialisé Peugeot, et il propose aux clients diverses

améliorations. En 1930, l'entreprise emploie 160 personnes, quand Peugeot lance la 301. De son côté, Georges Paulin, prothésiste dentaire, se passionne pour l'automobile et son esprit original le dirige vers des aménagements >>>

The collaboration between Émile Darl'Mat and Georges Paulin gave rise to one of the most elegant French sports cars of its day. Darl'Mat ran a specialised Peugeot garage in Paris, offering clients a range of upgrades and

enhancements. In 1930, when Peugeot launched the 301, the business employed 160 people. Georges Paulin, on the other hand, was a dental technician with a passion for cars whose original spirit led him into the>>>





>>>qui le sont aussi. Ainsi, il met au point pour la 301 un système de toit escamotable, qui débouchera sur la version « Éclipse ». Mais c'est la 302, petite sœur de la 402 lancée en 1935, qui fournit à Darl'Mat l'occasion de s'exprimer. Il monte sur le châssis 302 une mécanique de 402 et l'équipe d'une carrosserie magistralement dessinée par Georges Paulin, aussi élégante qu'aérodynamique. Entre les mains de Charles de Cortanze, Marcel Contet et Jean Pujol, cette voiture tournera 25 heures à Montlhéry à 139,282 km/h de moyenne. Devant ce succès, Peugeot donne son accord pour une petite série présentée d'abord comme 302 Spéciale Sport, puis comme 402 Spéciale Sport en 1938. Les châssis de 302 et les moteurs de 402 quittent Sochaux pour Darl'Mat puis vers le carrossier Marcel Pourtout qui habille les voitures en trois versions : coupé, cabriolet et roadster. En 1937, Émile Darl'Mat engage trois voitures aux 24 Heures du Mans. Les moteurs

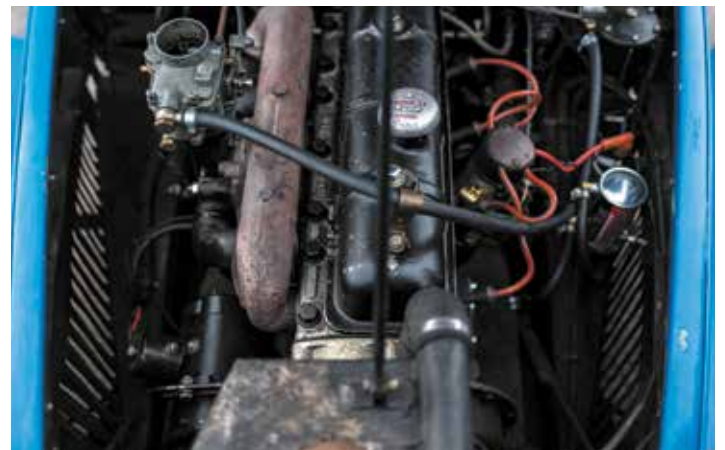
sont préparés chez Peugeot et, avec la boîte Cotal quatre rapports, elles atteignent 170 km/h et terminent aux septième, huitième et dixième places, pilotées par de Pujol/Contet, Cortanze/Serre et Porthault/Rigal. En 1938, aux 24 Heures du Mans, les Darl'Mat sont encore mieux préparées. Deux voitures abandonnent mais celle de Cortanze/Contet enlève la cinquième place au classement général et la victoire en catégorie 2 litre.

Grace à l'aide précieuse de Philippe Boulay et des amis de Darl'mat, nous savons que cette 402 DS est sortie le 30 Avril 1938 pour être livrée à Toulouse, la carte grise indiquant par erreur la date de 1937. La voiture fut comme souvent à l'époque équipée après sa sortie de la boîte Cotal qui fonctionne très bien. Nous retrouvons l'auto dans les années 1970 alors qu'elle appartenait à M. Corre concessionnaire Peugeot dans le Loiret. Elle fut d'ailleurs

>>> *field of automobile design. For the 301 he developed a type of retractable roof, which appeared on the "Eclipse". However, it was the 402's little sister, the 302, launched in 1935, that gave Darl'Mat a real opportunity to express himself. He used the mechanical elements from the 402 on the 302 chassis and fitted an elegant and aerodynamic body, designed with flair by Georges Paulin. Driven by Charles de Cortanze, Marcel Contet and Jean Pujol, this car ran for 25 hours at Montlhéry at an average speed of 139,282 km/h. Faced with this success, Peugeot agreed to build a limited series, initially presented as the 302 Spéciale Sport, then the 402 Spéciale Sport in 1938. The 302 chassis and the 402 engines left Sochaux for Darl'Mat, and then went on to the coachbuilder Marcel Pourtout, who bodied the car in three versions: coupé, cabriolet and roadster. In 1937, Émile Darl'Mat entered three cars in the*

Le Mans 24 Hours. The engines were race-prepared by Peugeot and, fitted with a Cotal four-speed box, they were capable of 170 km/h and finished in seventh, eighth and tenth places, driven by Pujol/Contet, Cortanze/Serre and Porthault/Rigal. In the 1938 Le Mans 24 Hours, the Darl'Mats were even better prepared. Two of the three retired but the car driven by Cortanze/Conte finished 5th overall and won the 2-litre class.

Thanks to the precious help of Philippe Boulay and the friends of Darl'mat, we know that this 402 DS was delivered new on April 30, 1938 to Toulouse, the title indicates by mistake 1937. The car was like often at the time equipped later with a Cotal gearbox that works fine. In the 1970s it belonged to a Mr. Corre, Peugeot agent in the Loiret region. It was also exhibited at the 1975 Paris Motor Show on the stand of Pourtout which commemorated its 50 years. It was then owned



exposée au Salon de l'Auto 1975 sur le stand de la carrosserie Pourtout qui commémorait ses 50 ans. Elle fut ensuite la propriété du collectionneur de la Sarthe S. Clément qui l'échangea contre une Bugatti 57 dans les années 1980 à Nicolas Seydoux, collectionneur réputé et producteur de cinéma, faisant partie des dirigeants des sociétés Gaumont et Pathé. A cette époque, la voiture a été confiée aux ateliers d'André Lecoq qui en ont assuré la restauration intégrale. Cette Peugeot Darl'Mat a été ensuite vendue en 1991 à Pierre Crouillet propriétaire du musée de Sanary où elle est restée exposée jusqu'en 1997, date à laquelle elle a été achetée par l'actuel propriétaire sous le marteau d'Hervé Poulain. Depuis, sa restauration a superbement tenu dans le temps, et elle a bénéficié d'un entretien attentionné. Elle a participé à plusieurs reprises au Mans Classic entre les mains d'un ami du propriétaire, pilote expérimenté, qui l'emmène avec expérience et

respect. Elle est équipée d'une pompe à essence électrique Facet et d'un manomètre de pression situé dans le compartiment moteur qui abreuve le carburateur Zenith-Stromberg, d'un coupé batterie, d'un extincteur et d'un crochet de remorquage amovible rangé près du siège conducteur. Un carter d'huile de plus grande capacité et cloisonné a été installé. Les jantes sont chaussées de pneus Michelin X 165 x 400 et équipées d'enjoliveurs Robergel. Ce modèle présente une forme qui combine une élégance rare et une réelle recherche aérodynamique. Avec sa forme enveloppante, ses ailes effilées et son arrière en pointe, elle représente un vrai progrès par rapport aux carrosseries traditionnelles et, en plus, elle serait parfaitement à sa place dans un concours d'élégance. Ayant l'avantage de s'appuyer sur une mécanique éprouvée, elle constitue un moyen intéressant de participer à de belles épreuves historiques comme Le Mans Classic.

by S. Clement, a collector of the Sarthe region, who exchanged it for a Bugatti 57 with Nicolas Seydoux, the renowned collector and film director, and a leading figure at Gaumont and Pathé. At that time, the car went through the workshops of André Lecoq who oversaw the entire restoration. The Peugeot Darl'Mat then sold in 1991 to Pierre Crouillet, owner of the museum in Sanary, where it remained on display until 1997. It sold that year at an auction held by Hervé Poulain to the current owner. Since then, it has been carefully maintained and the high quality restoration has stood the test of time brilliantly. The car has participated several times at Le Mans Classic, driven respectfully by an experienced driver and friend of the owner. It is fitted with a Facet electric fuel pump and a pressure manometer placed in the engine bay that feeds the Zenith - Stromberg carburetors, a battery switch, an electric fan, and a removable tow hook situated near

the driver's seat. Original rims are fitted with Michelin X tires 165 x 400 and Original Robergel hubcaps.

The supremely elegant shape of this model reflects the study made of aerodynamics. With its enveloping form, tapered wings and pointed tail, it represented real progress when compared to the traditional coachwork of that time. The car would be completely at home in a concours d'élégance. With the advantage of having tried and tested engineering, here is an interesting opportunity to participate in historic motorsport events such as Le Mans Classic.

1967 CITROËN DS21 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 4376057

160.000 - 180.000 €

- Superbe état d'origine
- Ex Lorne Greene, acteur Hollywoodien

- Rare combinaison de couleurs

- *Superb original condition*

- *Ex Lorne Greene, Hollywood actor*

- *Rare colour combination*



La voiture présentée provient de Californie, d'Hollywood exactement ou elle fut achetée neuve par le comédien Lorne Greene (titre de propriété américain à son nom), acteur principal de la célèbre série « Bonanza ». Le climat sec de ce pays, l'utilisation respectueuse de cette automobile et son remisage méticuleux ont conduit cette voiture à travers les décennies sans qu'elle ne prenne une ride. Elle se présente dans un état d'origine exceptionnel, sa peinture gris-vert métallisée et son intérieur tendu de cuir vert foncé sont d'origine et elle arbore un splendide tableau de bord optionnel Jaeger et dispose d'un carburateur

Weber. Les sièges sont équipés d'appui-tête et d'accoudoirs à l'avant. Les vitres sont teintées vert, la boîte de vitesses est semi-automatique et 1967 est la première année où Citroën utilise le liquide LHM vert et la dernière année des phares fixes pour la DS. Elle fut importée par un marchand hollandais renommé qui la fit restaurer par un spécialiste du modèle (factures) avant de la confier aux enchères de la maison de vente Poulain & Le Fur et achetée par le propriétaire actuel en décembre 2004 sous le marteau de maître Poulain où elle avait réalisé un record mondial avec plus de 85 000 €. Elle n'a

This particular car comes from California, Hollywood to be more precise, where it was acquired by the main actor and comedian Lorne Greene of the famous TV series "Bonanza" (US papers on his name). The country's dry climate, the way this automobile was respectfully used and its meticulous storage have led this car to go through decades without ageing. It is presented in an exceptional condition since new, both the grey-green metallic paint and dark green leather interior are original and it also possesses a splendid optional Jaeger dashboard and

a Weber carburettor. The seats are equipped with headrests and armrests towards the front. The windows are tinted green, the gearbox is semi-automatic; 1967 is also the first year when Citroën used the LHM green liquid and the last year that the DS had fixed headlights. The car was imported by a renowned Dutch dealer who had it restored by a specialist of this model (invoices), before putting it up for auction with the Poulain & Le Fur auction house. The car is acquired then by its current owner in December 2004 under the hammer of auctioneer Poulain, where it



parcouru que 1800 km depuis lors et totalise 12900 km au compteur. Un certificat d'identification Citroën atteste bien l'authenticité du véhicule et une petite plaque dans l'aile avant droite porte le numéro de carrosserie Chapron. C'est une occasion unique d'acquérir une DS cabriolet du meilleur cru, n'ayant jamais eu d'accident dont tous les numéros correspondent, dans un état de conservation exceptionnel.

had achieved a world record at more than €85,000. Since then, it has travelled only 1,800 km and consequently has a total mileage of 12,900 km. A Citroën certificate of authentication confirms the vehicle's originality and a small plate in the right front wing carries the Chapron's bodywork number. Having never had an accident and with all the right numbers, it is unique opportunity to acquire one of the best convertible DS out there in such exceptional condition of preservation.



1980 ALPINE A310 V6

Carte grise française
French title
 Châssis n° VFA2700VA00047475
 Moteur n° 112730 40165
 25.000 - 35.000 €
 Sans réserve / **No reserve**

- Moins de 50 000 km au compteur
- Très bel état général
- Marque mythique récemment relancée

- *Less than 50,000 km on the odometer*
- *Very good overall condition*
- *A legendary brand, recently relaunched*



Acetée il y a une dizaine d'années en Italie où elle fut livrée neuve, cette A310 a alors rejoint la collection d'un amateur exigeant et très sérieux pilote. Il s'agit d'une version équipée du 6 cylindres en V développant 150 cv et accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports. Son compteur qui ne totalise que 49 000 km explique certainement le bon état de conservation de la voiture. Les sièges gris rayés de rouge et l'habitacle réputés fragiles sont d'ailleurs ici particulièrement bien conservés même si on notera que les mousses ont tendances à légèrement se désagréger. La moquette grise est elle aussi en bon état. Repeinte, sa robe rouge est d'une belle brillance et homogénéité, elle sied très bien

à sa ligne. Côté mécanique, de nombreux éléments ont été revus. Le radiateur, les bougies, la batterie, la tête d'allumeur, les bobines et la pompe de lave-glace ont notamment été remplacés. Les moteur et boîte de vitesses ont été vidangés et les trains et culbuteurs réglés. Son V6 de 2.7 L. de cylindrée offre d'ailleurs une jolie sonorité. Elle dispose enfin encore de son autoradio d'origine. La marque dieppoise plus que jamais vivante aujourd'hui, propose des voitures attachantes offrant d'unique sensations. En très bel état général, notre exemplaire offre un rapport prix/plaisir des plus compétitifs.

Acquired about ten years ago in Italy where it was delivered new, this A310 then joined the collection of a demanding enthusiast and very serious racer. It is a version powered by the V6, developing 150bhp, mated to a 5-speed gearbox. Its meter, displaying only 49,000 km, surely explains the very good condition of the car. The red-striped grey seats and the cockpit, usually known for being fragile, are particularly well preserved, even if the padding has a tendency to fall apart. The grey carpet is also in good condition. Its repainted red livery has a beautiful shine and homogeneity, and is perfectly suited to its shape.

Many mechanical elements have been overhauled. The radiator, the spark plugs, the battery, the igniter head, the coils and the windshield washer pump have been replaced. The engine and gearbox were drained and the axels and rockers were adjusted. The 2.7-liter V6 engine generates a gratifying sound. Finally, it still has its original car radio. The Dieppe brand, alive today more than ever, puts forward endearing cars offering unique sensations. In very good condition, this example's price to pleasure ratio is of the most competitive.

1974 ALPINE RENAULT BERLINETTE 1600 SC

Carte grise française
French title

Châssis n° A1101600VD20211

70.000 - 100.000 €
Sans réserve / No reserve

- Etat d'origine exceptionnel
- Même propriétaire connaisseur depuis 33 ans
- Toujours entretenue méticuleusement

- Exceptional condition from new
- Same knowledgeable owner for 33 years
- Always meticulously maintained



La voiture présentée, vendue neuve chez Rédélé, se trouve dans un état d'origine exceptionnel, la peinture est d'origine mis à part le bas du panneau de porte droit. La sellerie, en excellent état, est aussi d'origine et présente une légère patine. Le tableau de bord n'a pas été modifié, elle est équipée de ses rares pare-soleil en Rhodoid orange et d'essuie glaces « Caravelle ». Le vitrage et ses joints ornés de ses joncs d'origine sont en parfait état et les ouvrants sont bien ajustés. Il est rare de trouver un exemplaire ayant toujours ses carters en fibre de verre sous le moteur et sous le nez à l'avant. Les portes ferment bien et le frein à main est efficace, ce qui est rare sur les Berlinettes. Elle est

chaussée de pneus Michelin XAS FF, la pression d'huile au ralenti à chaud marque 4 kg, les vitesses passent admirablement grâce à sa commande d'embrayage hydraulique et le moteur ronronne sans bruit ni fumée. Seul le filtre à air a été remplacé par des cornets, une facture nous apprend que le moteur et la boîte ont été refaits par le propriétaire précédent, un cadre de chez Renault chargé du développement des boîtes de vitesses. Elle est vendue avec son certificat de garantie d'usine d'époque, de ses manuels et d'un dossier de factures depuis l'origine. Il est extrêmement rare de trouver un exemplaire intact, non modifié ni repeint.

This car, which was sold new at Redele, is in exceptional condition and still has the original paint, except for the bottom of the right door panel. The original upholstery is also in excellent condition and is conveyed into a light patina. The dashboard has not been modified and the car is equipped with orange Rhodoid sun-visors and "Caravelle" windscreen wipers. The glazing and adorned joints from the original rods are in perfect state and the openers are well adjusted. It is rare to find an example which still has its fiberglass crankcase under the engine and below the front nose. All doors are closing well and the

handbrake is effective, which is rare on Berlinette models. The car has Michelin XAS FF tyres, a hot idle oil pressure of 4kg, gears are shifting brilliantly thanks to its hydraulic clutch control and the engine is running with no noise or smoke. Only the air filter has been replaced with turbines, an invoice confirms that the engine and gearbox were redone by the previous owner, a manager at Renault in charge of gearbox development. The car will come with its original factory warranty certificate, its manuals and a folder of invoices since new. It is extremely rare to find such an intact example which has not been modified or repainted.

1973 ALPINE A 110 1800 GP4 USINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 18290

300.000 - 500.000 €
Sans réserve / No reserve

- Voiture d'usine, gagnante avec J-L Thérier durant la saison 1973
- Authenticité indiscutable, une des voitures d'usine les plus désirables
- Préparation parfaite par l'Ecurie Signatech
- Un chef d'œuvre de l'Automobile française de compétition

- Works car, driven to victory by J-L Thérier during the 1973 season
- Unquestionable authenticity; one of the most desirable works cars
- Perfect preparation by the Ecurie Signatech
- A masterpiece among French competition cars



Changement de décor quelques semaines après le Monte Carlo, pour le Rallye du Portugal, mais les dérives sont tout aussi spectaculaires! Thérier est au volant. La berlinette a été réhaussée et renforcée notamment avec un copieux blindage métallique que l'on aperçoit sous le museau.
© Archives Maurice Louche

La crème de la crème des berlinettes Alpine est constituée par les voitures d'usine. Parmi elles, les 1800 groupe 4 de 1973 sont les plus recherchées, et les quelques châssis qui ont gagné une épreuve sont les plus rares (7 victoires en 1973). C'est exactement le cas de la berlinette présentée ici. Cette berlinette 1800 ex-usine fait partie des 17 voitures engagées par Jean Rédélé et Jacques Cheinisse durant l'année 1973 pour le premier championnat du monde des Rallyes. Il fut remporté

par la marque dieppoise qui renaît aujourd'hui de ses cendres.

Ayant pour numéro de série 18290, elle commença sa carrière dès le début de la saison, avec le célèbre rallye de Monte Carlo qui inaugurerait ce nouveau championnat, dans lequel elle termina seconde. Pour l'épreuve monégasque, le service compétition avait préparé cinq voitures neuves qui seront mises en circulation le 8 janvier, soit onze jours avant la course :>>>

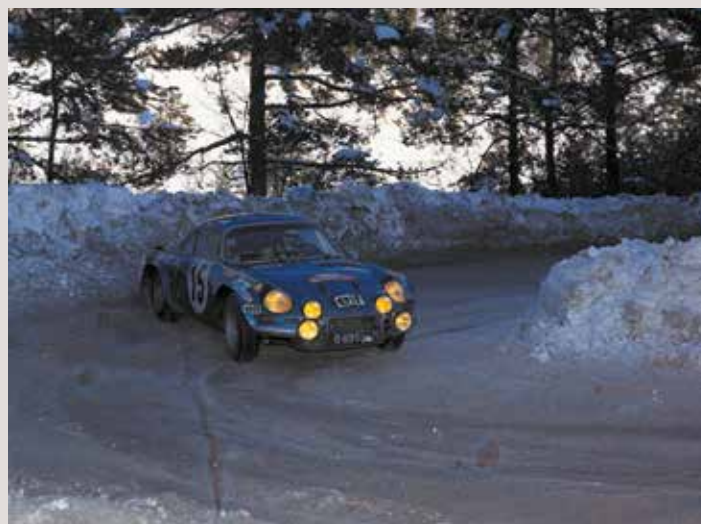
The works cars represent the ultimate Alpine berlinettes. Among them, the 1973 1800 Group 4 models are the most sought after, and the handful of cars which won an event are the rarest (with seven victories in 1973). That is exactly the case for the berlinette presented here. This ex-works 1800 berlinette is one of the 17 cars entered by Jean Rédélé and Jacques Cheinisse during 1973 in the first World Rally Championship. The championship

was won by the Dieppe-based manufacturer, which has been reborn today.

With the chassis number 18290, it began its career at the start of the season with the famous Monte Carlo Rally which opened the new championship and in which it finished second. For the event in Monaco, the competition department had prepared five brand-new cars, which were first registered on 8 January, just eleven days before the rally:>>>



Départ de #18290 faiblement cloutée lors du Rallye de Monte Carlo 1973, devant le Café de Paris sur la place du Casino... on aperçoit bien le copilote, Jean Todt. © Archives Maurice Louche



#18290 en plein attaque dans une des rares spéciales de jour du Monte Carlo 73 : La Cîme du Mas - Saint Auban, dans une épingle juste avant la Clue de Saint Auban. Le cloutage est maximum (600 clous pyramidaux par pneu!) et après un vigoureux appel-contre appel, Ove Andersson a mis la berlinette dans une magnifique dérive. Avec sa publicité importante et ses ailes plates, la berlinette est à son apogée : une vraie bête de rallye! © Archives Maurice Louche



#18290 : Etat des participations

Dates	Epreuves	N°	Equipages	Résultats
19-26/01/1973	Rallye de Monte Carlo	15	Andersson/Todt	2 ^{ème}
13-18/03/1973	Rallye du Portugal	5	Thérier/Jaubert	1 ^{er}
14-22/9/1973	Tour de France Auto	95	Marquet/Paoletti	Abandon
31/3/1974	Ronde de Touraine		Marquet	8 ^{ème} groupe
27-28/4/1974	Ronde des Vosges		Marquet	15 ^{ème}
5-6/04/1975	Critérium de Touraine	3	Marquet/Ségolen	20 ^{ème}
3-4/05/1975	Ronde de l'Armor	8	Marquet/Gadal	3 ^{ème}
24-25/05/1975	Rallye du Mont Blanc		Marquet/Gadal	10 ^{ème}
7-8/06/1975	Ronde Cévenole	54	Marquet/Ségolen	Abandon
22-23/11/1975	Critérium des Cévennes		Marquet	Abandon
14-17/01/1976	Rallye de Monte Carlo	40	Marquet	Abandon
9/05/1976	Ronde Limousine		Marquet	14 ^{ème}



Jean Luc Thérier et Jacques Jaubert propulsent 18290 vers la victoire. Le pilote normand va remporter donc le Rallye du Portugal mais aussi ensuite les rallyes de l'Acropole et du San Remo en 1973. Si le titre avait existé, il aurait été le premier champion du monde des pilotes. © Archives Maurice Louche

>>> 8691 HG 76, numéro de série 18290 (Ove Andersson/Jean Todt)

- 8692 HG 76, numéro de série 18291 (Bernard Darniche/Alain Mahé)

- 8693 HG 76, numéro de série 18270 (Jean Claude Andruet/Biche)

- 8694 HG 76, numéro de série 18292 (Jean Pierre Nicolas/Michel Vial)

- 8695 HG 76, numéro de série 18271 (Jean Luc Thérier/M. Callewaert)

Le châssis N°18290 est donc attribué au vainqueur sur Alpine de l'édition 1971 du Monte Carlo, le suédois Ove Andersson qui est copiloté par l'actuel président de la FIA, Jean Todt. Ce pilote qui affectionnait particulièrement la berlinette, et qui la considéra jusqu'à son décès accidentel comme sa voiture de course préférée, compte bien rééditer son exploit en 1973.

Grâce à la régularité de ses résultats, l'ancien casque bleu à Suez, se retrouve second à l'issue du parcours, à seulement 1 mn 44s d'un impérial Andruet. Il a pourtant eu quelques problèmes d'alimentation à Saint Jean en Royans/La Cime du Mas, dans le Vercors. Tous les espoirs lui sont permis, même si Andruet apparaît dans une forme morale et physique parfaite. Dans le col de la Madone, première spéciale du parcours complémentaire, le suédois signe un temps scratch remarquable battant le record de l'épreuve. Il se rapproche du leader. Au second passage du col du Turini, alors qu'Andruet crève, il ne peut véritablement porter l'estocade car un mauvais choix de clous le retarde.

Il prend tout de même la première place. Mais deuxième coup de théâtre, au Col de la Couillole, Andersson sort de la route et crève deux pneus. Il n'a plus que 10 secondes d'avance sur J.P.Nicolas. Le rallye va se jouer sur la dernière spéciale, au Col de la Madone. A la seconde près, le suédois réédite son temps du premier passage, mais il est battu par un Andruet en état de grâce qui signe un temps d'anthologie. Andersson et Todt finissent ce Monte Carlo à la deuxième place.

Un mois et demi plus tard, la berlinette est engagée dans la troisième épreuve du championnat, le Rallye du Portugal appelé TAP du nom du sponsor de l'épreuve. C'est J-L Thérier qui va la conduire, assisté du journaliste Jacques Jaubert, décédé depuis et auteur d'un remarquable livre sur le grand pilote de Neufchâtel en Bray (Le temps des copains, 20 ans de Rallye). 18290 est renforcée au niveau du blindage avant et Thérier conserve son 1800 Mignotet de Monaco. Nicolas garde sa voiture du Rallye Monte Carlo (18292) et Darniche partira sur l'ex voiture de Piot (18009).

Le Rallye du Portugal est très bien organisé : Il villes de regroupement sont réparties en Europe, et un parcours de concentration permet de rejoindre Coimbra. Le parcours commun est divisé en 4 étapes, pour une distance de 2800 km comportant 32 épreuves spéciales. Les principaux concurrents d'Alpine sont : le vainqueur de l'année passée, Warmbold, sur BMW 2002, les trois Fiat 124 spider de Paganelli, Pinto et Waldegaard,

>>> 8691 HG 76, chassis number 18290 (Ove Andersson/Jean Todt)

- 8692 HG 76, chassis number 18291 (Bernard Darniche/Alain Mahé)

- 8693 HG 76, chassis number 18270 (Jean Claude Andruet/Biche)

- 8694 HG 76, chassis number 18292 (Jean Pierre Nicolas/Michel Vial)

- 8695 HG 76, chassis number 18271 (Jean Luc Thérier/M. Callewaert)

Chassis number 18290 was thus assigned to the Swedish driver Ove Andersson, who had won the 1971 Monte Carlo Rally with an Alpine, with the current president of the FIA, Jean Todt, as his co-driver. Andersson – who was especially fond of the berlinette and considered it his favourite competition car right up to his accidental death – intended to repeat his performance in 1973.

Thanks to his consistent results, the former Blue Beret in Suez finished the rally second, just 1'44" behind Andruet, who had a magnificent drive. He nonetheless suffered some fuel supply problems at Saint-Jean-en-Royans/La Cime du Mas in the Vercors. Anything was possible, even though Andruet was in perfect mental and physical condition. On the Col de la Madone, the first special stage in the supplementary section, the Swedish driver posted a remarkable scratch time, beating the record for the rally. He drew closer to the leader. On the second run over the Col de Turini, when

Andruet had a puncture, he was unable to strike a final blow as he was slowed down by the wrong choice of studded tyres. He nonetheless claimed first place. But there was a fresh twist on the Col de la Couillole, when Andersson ran off the road and punctured two tyres. He was now only 10 seconds ahead of J-P Nicolas. The result of the rally would hinge on the final special stage, on the Col de la Madone. The Swedish driver posted the same time to within a second as on his first run, but he was beaten by Andruet, who was in a state of grace and posted a memorable time. Andersson and Todt finished this Monte Carlo Rally in second place.

Six weeks later, the berlinette was entered in the third round of the championship, the Portugal Rally, named the TAP Rally after its sponsor. Jean-Luc Thérier drove it, assisted by the journalist Jacques Jaubert, who has since passed away and who was the author of a remarkable book on the great driver from Neufchâtel-en-Bray (Le temps des copains, 20 ans de Rallye). 18290 was given additional protection at the front and Thérier kept his 1800 Mignotet engine from Monaco. Nicolas retained his car from the Monte Carlo Rally (18292), while Darniche had Piot's former car (18009).

The Portugal Rally was very well organised, with the start in 11 cities spread across Europe and a concentration run bringing the cars to Coimbra. The main common section of the rally was





sans oublier les Citroën DS 23 du local Romaozinho et de l'autrichien Bochnicek.

Si la tête est immédiatement prise par un Darniche des meilleurs jours, Thérier reste accroché à sa suite, ne lui concédant que 8" au terme de la seconde étape. Il signe d'ailleurs un remarquable temps scratch à la fameuse bosse de Boa Viagem, immortalisée par des photos d'Alpine bondissantes qui ont fait le tour du monde. Pour la petite histoire, Thérier qui ne faisait guère de reconnaissances, avait utilisé les notes de Nicolas. Dans la troisième étape, avec quelques problèmes de frein et une panne de liaison radio, l'équipage de 18290 se fait distancer par un Darniche toujours aussi dominateur. Ils ont quasiment 2 minutes de retard sur le leader, et Warmbold se fait menaçant à la troisième place. Dans la spéciale de 32 km de Notre Dame de Grâce, coup de théâtre avec les abandons de Darniche sur bris de boîte et de Warmbold pour de multiples ennuis mécaniques. Thérier prend alors le commandement et va signer les meilleurs temps dans 5 des 8 dernières épreuves. A l'arrivée, un slalom a lieu hors classement sur le circuit d'Estoril : les tribunes noires de monde font une formidable ovation aux deux Alpine de Nicolas et de Thérier. Ce dernier, en ramenant un second trophée à Alpine dans ce championnat du monde naissant apporte 20 points de plus ce qui en donne 52 pour la marque française.

18290 revient du Portugal par voie ferrée le 16 avril. Après révision, elle est vendue par le service compétition le 3 juillet à Jacques Marquet, un pilote de la capitale, équipé d'un 1600 préparé par Dudot. Le père du V10 multiple champion du monde de F1 a, comme beaucoup, fait ses premières armes sur les bolides dieppois ! Il fut aussi l'initiateur des moteurs turbocompressés chez Renault et l'on se souvient de la formidable victoire d'une berlinette turbo au Critérium des Cévennes 1972. Marquet fait partie de l'écurie Procor (avec un certain Thierry Sabine). Il engage sa voiture tout d'abord au Tour de France Auto puis dans des rallyes nationaux ou internationaux pendant les saisons 1974/75/76. Le Monte Carlo sera dans son programme en 1976, mais cela se solde cette fois-ci par un abandon.

La trace de la voiture s'estompe alors pendant une quinzaine d'années... Ce pilote connaît un divorce complexe et la berlinette est au nom de son épouse. 18290 est retrouvé à la fin des années 1980 et passe dans les années 1990 entre plusieurs mains de collectionneurs bien connus, la carte grise est perdue mais les plaques d'identification d'origine sont demeurées sur la voiture. Elle est alors restaurée par les frères Ollier à Carqueiranne, dans le Var, grand spécialiste de la restauration des Alpine, pour le compte de Marc Alexander, qui la vend alors au Japon. Elle y reste plusieurs >>>

broken into four legs, covering a distance of 2800 km and including 32 special stages. Alpine's main competitors were the winner from the previous year, Warmbold, in a BMW 2002, the three Fiat 124 Spiders driven by Paganelli, Pinto and Waldegaard, and not forgetting the Citroën DS 23s of the local driver Romaozinho and the Austrian competitor Bochnicek.

While Darniche, at the height of his powers, immediately took the lead, Thérier hung on close behind him, giving away only 8" after the second leg. He also posted a remarkable scratch time on the famous Boa Viagem stage, captured for posterity in the photos of the Alpines jumping off the ground which have been seen all over the world. For the record, Thérier – who hardly did any reconnaissance runs – used Nicolas' notes. On the third leg, suffering from brake problems and a radio link failure, the crew in 18290 fell behind Darniche, who was as dominant as ever. They were virtually 2 minutes behind the leader, while Warmbold was threatening in third place. On the 32 km Notre-Dame-de-Grâce special stage, there was a bombshell when Darniche had to retire with gearbox failure, as did Warmbold with multiple mechanical problems. Thérier then took the lead and posted the best time in five of the eight final

stages. At the finish, a slalom test (which did not count towards the results) was held at the circuit at Estoril: the packed grandstands gave a tremendous ovation to the two Alpines driven by Nicolas and Thérier. By delivering a second victory in this new world championship, Thérier brought Alpine an additional 20 points, taking the French make's tally to 52.

18290 returned home from Portugal by train on 16 April. After being serviced, it was sold by the competition department on 3 July to Jacques Marquet, a driver from Paris, and fitted with a 1600 engine prepared by Dudot. The father of the V10 which won several F1 world championships, had – like many others – begun his career with the cars from Dieppe! He was also the originator of turbocharged engines at Renault, remembered for the tremendous victory of a turbocharged berlinette in the 1972 Critérium des Cévennes. Marquet was part of the Procor team (along with Thierry Sabine). He entered his car first in the Tour de France Auto and then in national and international rallies in the 1974, 1975 and 1976 seasons. The Monte Carlo Rally was part of his programme for 1976, but this time he had to retire.

The car's whereabouts then became less clear for fifteen years ... The driver went >>>

>>>années avant qu'Erik Comas, l'ancien pilote de F1 qui a créé une écurie de berlinettes à Romans dans la Drôme, la retrouve, strictement dans le même état que lorsqu'elle appartenait à Marc Alexander. Un beau jour et malgré un décalage horaire de 8 heures, après avoir monté la voiture sur un pont, il nous appelle afin de confirmer de visu l'authenticité de la voiture. Les éléments retrouvés sur l'auto permettant de confirmer qu'il s'agit de la voiture d'Andersson et de Thérier, Erik Comas qui parle couramment le japonais, en fait l'acquisition et la ramène en France au début des années 2000. La découverte du « numéro secret » gravé sur le châssis que nous retrouvons dans les ateliers Comas confirme à 100% l'origine de cette berlinette. Elle est alors remise en route, immatriculée et restaurée dans une optique de rallyes de régularités, ce qu'elle effectue dans le team Comas.

18290 est acquise en 2004 par Gilles Gibier, un amateur de compétitions historiques qui l'engage dans plusieurs épreuves de VHC ou de régularité. Voulant préserver au maximum les éléments authentiques de la voiture, il décide de construire une deuxième voiture grâce à une caisse neuve provenant du spécialiste bien connu Périgord Moulages. Cette voiture sera celle qui apparaîtra désormais dans les épreuves VHC comme aux Remparts d'Angoulême en 2009. L'ancienne caisse et le châssis d'origine de 18290, restent inutilisés et stockés précieusement. A partir de 2011, Gilles Gibier

décide de refaire 18290 avec le châssis d'origine et en utilisant une nouvelle caisse neuve du spécialiste réputé Périgord Moulages afin de préserver la caisse d'origine d'un éventuel accrochage. La caisse authentique précieusement conservée sera, bien sûr, fournie à l'acheteur de cette glorieuse berlinette... 18290 est entièrement restaurée autour de cette caisse neuve sur le châssis d'origine pour être aussi homologuée par la FIA en Véhicules Historiques de Compétition, avec des modifications importantes concernant l'arceau, le refroidissement etc... par rapport à l'origine « compétition » de 1973.

Cette 1800 groupe 4 sera cédée en 2016 à son actuel propriétaire français, Didier Calmels, co-fondateur de l'écurie de Formule 1 LARROUSSE-CALMELS et associé chez SIGNATECH où la voiture sera préparée et entretenue. Il faut rappeler que cette société bien connue possède l'exclusivité depuis 2012 de l'engagement en compétition de la marque Alpine pour le renouveau de celle-ci : FIA WE, Europa Cup, AHO GT4, 24 heures du Mans... avec les résultats incroyables que l'on connaît.

Les améliorations effectuées par le team SIGNATECH seront les suivantes :

- Montage d'une boîte SADEV type 364 Monte Carlo neuve d'une valeur de 15000 euros
- Montage de sièges et harnais homologués FIA
- Refection du faisceau électrique et des trains roulants
- Montage d'un tripmaster Terratrip 2

>>>through a messy divorce and the berlinette was registered in his wife's name. 18290 turned up again at the end of the 1980s and spent the 1990s in the hands of several well-known collectors; the registration papers went missing but the original identification plates remained on the car. It was then restored by the Ollier brothers, the leading Alpine restoration specialists at Carqueiranne in the Var, on behalf of Marc Alexander, who then sold the car in Japan. It remained there for several years until Erik Comas, the former F1 driver who had established a team of berlinettes at Romans in the Drôme, found it, strictly in the same condition as when it had been owned by Marc Alexander. One fine day, and despite a time difference of 8 hours, after putting the car on a lift, he called us in order to confirm its authenticity. The items found on the car made it possible to confirm that it was Andersson and Thérier's car. Erik Comas – who speaks Japanese fluently – purchased it and brought it back to France at the start of the 2000s. The discovery of the "secret number" engraved on the chassis, which we saw again in Comas' workshops, provided 100% confirmation of the car's origin. It was then recommissioned, registered and restored with a view to competing in regularity rallies, which it did as part of the Comas team. 18290 was acquired in 2004 by Gilles Gibier, a historic motorsport enthusiast, who

entered it in several VHC and regularity events. As he wished to preserve as far as possible the original parts of the car, he decided to build a second car using a new bodyshell from the well-known specialist Périgord Moulages. This was the car which went on to appear in VHC events such as the Remparts d'Angoulême in 2009. The body previously fitted and the original chassis for 18290 were unused and carefully stored away. In 2011, Gibier decided to rebuild 18290 with the original chassis and a new bodyshell from the renowned specialist Périgord Moulages in order to protect the original body from accident damage. The original body, which has been carefully preserved, will, of course, be supplied to the buyer of this glorious berlinette ... 18290 was entirely restored using this new body on the original chassis in order to be homologated by the FIA as a historic competition vehicle (VHC), with significant changes made to the roll cage, cooling system etc. in relation to its original competition specification from 1973.

This 1800 Group 4 was sold in 2016 to its current French owner, Didier Calmels, co-founder at the period of the LARROUSSE-CALMELS Formula 1 team, and partner in the team Signatech where the car has been carefully prepared and serviced. It should be remembered that this well-known company has held the exclusive rights to enter Alpine in competition since 2012, as part





Ainsi équipée, elle sera engagée avec succès dans plusieurs épreuves historiques, dont deux « Tour Auto » et « Tour de Corse » en 2017 et 2018, mais aussi à la Giraglia, et aux rallyes du Mont Blanc, à la Côte Fleurie et la Montagne Noire. Ces dix engagements ne connaîtront qu'un seul abandon à la Côte Fleurie, preuve de la qualité de la préparation de la voiture.

Avec 18290 seront fournies les éléments et pièces suivants :

- caisse d'origine de 1973 de cette ex usine
- boîte 364 Monte Carlo d'époque (grosse boîte à pignonnerie renforcée spéciale usine)
- radiateur d'origine et son support (pièces remplacées par un gros radiateur pour le VHC) et diverses pièces
- un jeu de jantes supplémentaires GOTTI 073R

Les cinq voitures engagées par l'usine au Monte Carlo 1973 subsistent encore. Seules 18292 (propriété de l'auteur) et 18271 sont encore montées avec leur châssis et leurs caisses d'origine. 18290 et 18291 sont montées avec une caisse neuve de Périgord Moulages sur le châssis d'origine, et dans les deux cas, les caisses d'origine ont été préservées et conservées avec les voitures. 18270 (la voiture d'Andruet, vainqueur) a une histoire particulière car il y a eu un « doublon » : elle a été vendue à un pilote grec à l'issue du Rallye Acropole 1973 et elle existe toujours dans ce pays avec une carte grise locale mais une autre voiture existe en France avec le même numéro de série.

L'occasion est ici unique d'acheter la plus emblématique voiture sportive française après la Bugatti 35 : une Alpine A110 en version 1800 usine, qui a gagné une épreuve du premier championnat du monde et a participé à la course la plus prestigieuse de ce championnat, le Rallye Monte Carlo, remportant la seconde place sur le podium. Sur les cinq berlinettes de l'usine engagées dans cette course, c'est la seule qui sera en vente avant de nombreuses années, voire des décennies, les autres propriétaires étant de fervents passionnés et très attachés à leur ex-usine. Le rallye du Portugal a été en outre remporté avec un des pilotes les plus doués de sa génération, Jean-Luc Thérier, qui aurait été auréolé du titre de champion du monde conducteur s'il avait existé en 1973 ! Cerise sur le gâteau, le trophée gagné par Jean-Luc Thérier au Portugal sera offert avec cette 1800 groupe 4 !

Gilles Vallerian

of the marque's revival: FLA WE, Europa Cup, A110 GT4, Le Mans 24 Hours ... with the incredible results that we have seen.

The improvements made by the Signatech team were as follows:

- *Fitment of a new Sadev Type 364 Monte Carlo gearbox worth 15,000 €*
- *Fitment of seats and racing harnesses homologated by the FLA*
- *Refurbishment of the running gear and wiring loom*
- *Installation of a Terratrip 2 tripmaster.*

Thus equipped, it was successfully entered in several historic events, including the Tour Auto and Tour de Corse in 2017 and 2018, but also the Giraglia, Mont Blanc, Côte Fleurie and Montagne Noire rallies. In the ten events in which it was entered it only had to retire once, on the Côte Fleurie rally, proof of how well the car has been prepared.

18290 will be supplied with the following items:

- *The original 1973 ex-works body*
- *A period 364 Monte Carlo gearbox (a large 'box with a special works-specification reinforced gearset)*
- *The original radiator with its mounting (these parts were replaced by a large radiator for historic motorsport) and various parts*
- *A further set of Gotti 073R wheels.*

The five cars entered by the factory in the 1973 Monte Carlo Rally all still exist. Only 18292 (owned by the author) and 18271

are still fitted with their original chassis and bodies. 18290 and 18291 have been rebuilt with a new bodyshell from Périgord Moulages on the original chassis, and in both cases the original bodies have been preserved and kept with the cars. 18270 (the car driven by Andruet, the winner) has a special story, as a "duplicate" exists: at the end of the 1973 Acropolis Rally it was sold to a Greek driver and still exists in that country with local registration papers, but another car with the same chassis number is also in existence in France.

This is a unique opportunity to buy the most iconic French sports car after the Bugatti 35: an Alpine A110 in works 1800 form, which won a round in the first-ever World Rally Championship and took part in the most prestigious event in it, the Monte Carlo Rally, where it took second place. Of the five works berlinettes entered in the rally, it is the only one to be offered for sale for years, if not decades, to come, the other owners all being diehard enthusiasts who are very attached to their ex-works cars. The Portugal Rally was, moreover, won by one of the most talented drivers of his generation, Jean-Luc Thérier, who would have been crowned World Champion in 1973, had the title existed! As the icing on the cake, the trophy which Thérier won in Portugal will be included with this Group 4 1800!

Gilles Vallerian

1989 CITROËN AX SPORT



Carte grise française
French title

Châssis n° 2ZL7483

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- 14 400 km depuis sa sortie d'usine

- Tous carnets et documents d'époque

- Exceptionnel état d'origine

- *14,400 km since its release from the factory*

- *All original logbooks and documents*

- *Exceptional condition since new*



La Citroën AX est présentée en 1986 en remplacement de la Visa ayant fait son temps. Sa ligne est moderne mais les ventes ont du mal à se lancer. Avec le temps et les séries spéciales, l'AX connaîtra un bon succès. En 1987, un an après le lancement de la production, l'AX Sport fait son apparition. Dotée d'un moteur quatre cylindres en ligne de 1,294 cm³ préparé par Danielson, alimenté par deux carburateurs double corps de la marque Solex et un échappement spécial, cette bombinette développera 95ch. Ce chiffre était dérisoire par rapport à ses concurrentes GTI, mais elle était bien plus légère et avec ses quelques 715 kg, lui permettant d'atteindre 186 km/h en vitesse maximale, et 9,2 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Bref, des performances

aussi bonnes que les GTI d'entrée de gamme !

Le modèle présenté provient d'une des plus importantes collections de Citroën spéciales en France (peut-être dans le monde). Comme tous les modèles de sa collection, son propriétaire a choisi un exemplaire exceptionnel puisqu'il n'a parcouru que 14 400 km depuis sa sortie d'usine et sa livraison au premier propriétaire de Limoges. Bien entendu, elle possède toute sa documentation d'origine ainsi que son carnet d'entretien, dûment tamponné par le garage Citroën de Limoges.

Pour tous les amoureux de « youngtimers » à sensations, cette AX Sport est une opportunité introuvable dans cet état.

The Citroën AX was introduced in 1986 to replace the outdated Visa. It had a modern design back then but sales were struggling to go up. With time and the introduction of special series, the AX would experience a good success. One year following the launch of production, the AX Sport made its appearance in 1987. Equipped with a 1,294 cc four in-line engine prepared by Danielson and powered by two Solex twin-body carburetors and a special exhaust, this little hot hatch produces 95hp, ridiculously low compared to its GTI competitor however, it was much lighter and weighed as little as 715 kg, which enabled it to reach a top speed of 186km/h and go from 0 to 100 km/h in 9.2 seconds. It

therefore performed as well as entry-level GTI cars!

This particular model comes from one of the largest collections of special Citroën cars in France (if not the world). Like all models in his collection, the owner chose an exceptional example which had only covered 14,400 km since coming out of the factory and delivered to its first owner in Limoges. It naturally has its original documentation as well as its service logbook which has duly been stamped by the Citroën garage in Limoges.

For all "youngtimers" enthusiasts seeking great driving sensations, this AX Sport is an unfindable opportunity in such condition.

1984 CITROËN VISA 1000 PISTES



Carte grise française
French title

Châssis n° VF7VDVR0000VR9752

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Provenance de référence

• 25 000 km d'origine !

• Modèle d'homologation,
très rare

• *Origin of reference*

• *25,000 km from new*

• *Homologation model, very rare*



La Visa 1000 Pistes correspond aux tâtonnements de Citroën au début des années 1980 pour s'engager en rallye, et cette version apparaît avec la naissance du Groupe B. Le moteur 1,4L 112 ch reste à l'avant mais la voiture adopte une transmission intégrale, en plus de suspensions modifiées pour la rendre plus dynamique et plus vive. Dans un but d'homologation, elle est produite à 200 exemplaires, auxquels viendront s'ajouter 20 exemplaires « Évolution ».

Le remarquable état de préservation de la voiture que nous présentons n'a rien d'étonnant, lorsque l'on sait qu'elle n'affiche que 25 000 km d'origine. Evidemment, elle provient d'une des plus importantes collections

de Citroën spéciales en France. Son propriétaire ne pouvait résister à acquérir cet exemplaire pour l'ajouter à son impressionnante collection. Scrupuleusement conservée, cette voiture est donc dans sa configuration strictement d'origine et comporte notamment tous les stickers et les équipements spécifiques qui font tout l'intérêt de cette version spéciale. La peinture extérieure ne présente pas de défauts et l'intérieur en tissus noir et passepoils rouge est en bon état. Il est fréquent que les Visa 1000 Pistes aient souffert d'une utilisation en rallye, ce qui n'est pas le cas du présent exemplaire. Il représente donc un indiscutable collector.

The Visa 1000 Pistes represents Citroën's attempts to enter in rally racing in the early 1980s and this version is introduced at the time when the Group B was born. The 1.4 litre 122 hp engine remains towards the front but the car has an integral transmission as well as modified suspensions, in order to make it sharper and more vibrant. It would be produced at 200 units for the purpose of homologation, to which will be added another 20 "Evolution" versions.

The incredible condition of this car we are offering is not surprising, considering that it has only 25,000 km on the clock from new. It is obviously originated from one of the most important

Citroen special cars in France. Its owner could not resist and bought this specific example to add to its impressive collection. Having rigorously been maintained, this car is in its strictly original configuration and includes in particular all its stickers and specific equipment, which is what makes this machine such a special version. The external paint is flawless, the black fabric with and red piping interior is in good condition. It is quite common for these Visa 1000 Pistes to have suffered from the use in rally competitions but it is not the case with this particular car. Therefore, it is undoubtedly known as a collector.

1991 CITROËN BX 4 TC



Carte grise française
French title

Châssis n° OXL 3021

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Provenance de référence
- Entièrement restaurée à grands frais
- Rare Groupe B de route

- *Origin of reference*
- *Entirely restored at high costs*
- *Rare road legal Group B*



La BX 4TC correspond à une tentative de Citroën de s'engager en Championnat du monde des rallyes, à l'époque des fameuses Groupe B. Pour l'homologation, le constructeur devait produire 200 exemplaires et il a donc mis au point sur la base d'une BX une version route équipée d'un moteur 2141 cm³ turbo développant 200 ch, avec une transmission à quatre roues motrices. La production totale, réalisée chez Heuliez, s'élevait à 86 exemplaires, la production au-delà aurait été détruite par Citroën, sous contrôle d'huissier.

Cette Citroën BX 4TC a été

immatriculée pour la première fois le 12 novembre 1991, donc six ans après sa sortie d'usine, ce qui n'était pas rare puisqu'à l'époque, beaucoup d'entre elles sont restées invendues, ne trouvant un acheteur que des années après sa sortie d'usine. Celle-ci affiche un peu plus de 15000 km au compteur, ce qui correspond à son kilométrage effectivement d'origine mais ne correspond pas à son état exceptionnel et comme sortie d'usine. Appartenant au plus important collectionneur de Citroën spéciales en France, et certainement dans le monde, le propriétaire en voulait une parfaite et à la hauteur

The BX 4TC represents Citroën's attempt to take part in the World Rally Championship during the famous period of Group B cars. In order to be homologated, the manufacturer had to produce 200 units and based on a BX, he therefore developed a road version fitted with a 2,141 cc turbo engine, capable of producing 200 hp and including a four-wheel drive transmission. Made at Heuliez, the total production would amount to 86 units; production beyond this number would have been destroyed by Citroën under the supervision of a bailiff.

This Citroën BX 4TC was registered for the first time on the 12th November 1991, six years after coming out of the factory which was not unusual at that time, since a lot of them would remain unsold until a buyer would finally come and get one only few years after being released from the factory. This car has slightly more than 15,000 km on the clock, which coincides with its actual mileage but does not correspond to its exceptional condition as it leaves the factory. Owned by the most important collector of special Citroën in



des autres automobiles aux chevrons de sa Collection. Il la confie au spécialiste DS Sensation pour une restauration complète et en détail pour un montant total d'environ 65 000 €, si bien que la voiture présentée se trouve dans un état exceptionnel à tous les niveaux, aussi bien dessous que dessus ! Sur une 40° de modèles encore subsistant, celui-ci est une opportunité pour n'importe quel collectionneur aux chevrons ou fan de rallyes des années 80.

France, and most probably in the world, the owner wanted a perfect car which would come at the same level of other Citroën automobiles in his collection. He entrusted it to the specialist DS Sensation for a complete and detailed restoration amounting to a total cost of €65,000 approximately, hence why the car is presented in exceptional condition at all levels, whether below or above! As part of 40 models still remaining to date, this particular car is an opportunity for any Citroën collector or fan of 80s rally racing to acquire it.



1968 ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° AR 775898

170.000 - 210.000 €

- Restauration de haute qualité
- Dossier historique complet et détaillé
- Carrosserie d'origine, accompagnée de son moteur d'origine

- *High quality restoration*
- *Full, detailed history file*
- *Original body, with original engine*



Pour succéder aux succès de la Giulia TI Super en Groupe 2, la Giulia Sprint GT est pour Alfa Romeo un choix logique. Mais en face des Cortina Lotus, elle est encore trop lourde et peu compétitive. Autodelta se charge alors, à partir de 1964, de la transformer en une machine capable de défendre avec succès les intérêts de la marque. La carrosserie est allégée, la voiture est débarrassée d'éléments jugés superflus et l'habitacle est dépouillé. Cette cure d'amaigrissement permet à la voiture de perdre plus de 200 kg, le poids officiel à sec étant alors de 745 kg. Le moteur Giulia 1 570 cm³ reçoit une culasse profondément

modifiée, et notamment dotée d'un double allumage. Le moteur comporte d'autres modifications, dont un taux de compression plus élevé, le tout permettant à la puissance de passer à 115 ch, voire nettement plus en cas de préparation particulière, souvent confiée à Autodelta. La transmission et les suspensions connaissent aussi des modifications permettant d'améliorer le comportement de la voiture. En toute logique, la nouvelle voiture prend le nom de Sprint GTA, pour "Alleggerita" [allégée]. La nouvelle GTA est dévoilée le 18 février 1965 à l'Autosalon d'Amsterdam et trois ans plus tard, en 1968, Alfa Romeo lance une

To follow the successes of the Giulia TI Super in Group 2, the Giulia Sprint GT was the logical choice for Alfa Romeo. However, compared to the Lotus Cortina, it was too heavy and uncompetitive. From 1964, Autodelta was given the task of transforming it into a machine capable of successfully defending the marque's interests. The body was lightened, all superfluous elements were removed and the interior was stripped out. This weight loss programme allowed the car to shed more than 200 kg, and the official dry weight was 745 kg. Along with this radical change, the 1,570cc Giulia engine

received a modified cylinder head, with twin-plug ignition. There were other modifications to the engine, including an increased compression ratio that raised the power to 115 bhp, with many cars specially prepared by Autodelta offering a much higher figure than this. The transmission and suspension was also modified to improve the handling of a car that was much livelier. The new car was called the Sprint GTA, for « Alleggerita » (lightened). The new GTA was unveiled on 18 February 1965 at the Motor Show in Amsterdam and three years later, in 1968, Alfa Romeo launched a smaller version to

version de cylindrée plus modeste, pour concourir dans la nouvelle catégorie moins de 1300 cm³. Les différences que connaît la 1300 Junior par rapport à sa grande sœur concernent principalement le moteur, dont la cylindrée se limite à 1 290 cm³. Il retient la même configuration double allumage et grosses soupapes, sa puissance atteignant 96 ch pour la GTA Junior de base. Alors que la GTA 1600 disparaît en 1969, la 1300 est commercialisée jusqu'en 1972.

Cette voiture fait partie de 193 exemplaires de GTA 1300 Junior « stradale » produites. Elle est encore équipée de sa carrosserie en Peraluman 25 d'origine, et elle reprend ses teintes d'origine, « Bianco Spino » avec autocollants verts, et sellerie en skaï noir.

Cette voiture a été restaurée avec le plus grand soin, et les nombreux documents photographiques de son dossier témoignent que l'un des objectifs de cette remise en état a été de préserver la plus grande partie possible des éléments d'origine, seules les pièces irréparables étant remplacées ou renouvées. Toutes les cavités ont fait l'objet d'un traitement antirouille et les soubassements sont recouverts d'une cire transparente de protection.

Cette voiture n'a jamais couru et elle est présente dans le livre de référence sur le sujet « Alleggerita ». Elle est à l'heure actuelle équipée d'un moteur 1600 préparé par Formula GT Munich, mais son moteur 1300 d'origine (n°AR00559 05027) est vendu avec la voiture, de même que les jantes d'origine en magnésium et le système d'alimentation d'air d'origine.

Cette voiture est accompagnée de plusieurs documents que nous invitons les acheteurs intéressés à consulter : certificat du Centro Storico Alfa Romeo, carte d'identité FIVA, dossier historique complet de 1968 jusqu'au propriétaire actuel, documents ACI. Cette voiture correspond donc à une rare et authentique GTA 1300 Junior, remise en état avec une grande fidélité, et bien documentée. Une opportunité qui se présente rarement dans la vie d'un collectionneur.

compete in the new under 1300cc class. The major differences between the 1300 Junior and its big sister concerned the engine, which was reduced to 1,290cc. It had the same twin plug, big valve configuration, and the standard GTA Junior developed 96 bhp. The GTA 1600 ceased production in 1969, but production of the 1300 continued until 1972.

This Alfa Romeo is one of 193 examples built of the GTA 1300 Junior "stradale". It retains its original Peraluman 25 body, and is presented in its original livery of "Bianco Spino" with green stickers and black leatherette upholstery. The car has been restored with great care, and the extensive photographic documentation in the file testifies to the objective of keeping as many of the original parts as possible, and only renewing or replacing parts where absolutely necessary. All cavities were given an anti-rust treatment and the underbody a transparent layer of protective wax.

This car has never raced and appears in the reference book on the subject "Alleggerita". It is currently equipped with a 1600 engine prepared by Formula GT Munich, but its original 1300 engine (n°AR00559 05027) will be sold with the car, along with the original magnesium wheels and original air intake system.

It comes with several documents that we invite interested parties to consult : the Centro Storico Alfa Romeo certificate, FIVA identity card, complete history file from 1968 to the current owner, and ACI documents. Here is a rare and genuine GTA 1300 Junior, that has undergone a careful and well-documented restoration. It offers an opportunity rarely seen in the life of a collector.





80

1960 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE 1 « COMPETITION »

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° DB4/228 R

200.000 - 250.000 €

- Préparation Aston Engineering
- Entretien par Aston Motorsport
- Très performante et connue sur les circuits

- *Prepared by Aston Engineering*
- *Maintained by Aston Motorsport*
- *Great performance and known on the circuits*



Les DB4 GT étant devenue trop valorisées, les enthousiastes de la marque se sont tournés vers les DB4 et, sous l'égide de l'usine et du Club Aston Martin, ont établi un règlement pour préparer et faire courir 25 autos. Elles seront appelées par le Club et l'usine "DB Lightweight, et seront inscrites sur le registre des DB lightweight à l'usine et au club AMOC.

La voiture présentée "303 AOX" châssis n°DB4/228 R, une DB4 série I, très prisée par les amateurs de la marque, a été préparée dans les années 80 par un passionné, qui a dépensé sans compter, pour être pilotée par le célèbre pilote britannique Gerry Marshall. La partie mécanique a été confiée à Aston Engineering qui a préparé un moteur puissant et d'une grande fiabilité. A la suite de plusieurs succès à son volant, Gerry Marshall y ajoute sa 600^e victoire qui a été saluée par toute la presse automobile. En 2014, cette DB4 a bénéficié d'une importante révision par son actuel propriétaire. Ce dernier a participé à quelques événements, notamment à Spa en 2015 où il a remporté la victoire dans catégorie sur 40 voitures, malgré un départ en dernière ligne.

Depuis cette DB4 a été régulièrement et minutieusement entretenue par le spécialiste de la marque Aston Motorsport. Lors de sa dernière sortie en août 2018 sur le circuit de Goodwood, elle s'est révélée aussi plaisante que performante. Cette rare DB4 série I sera livrée avec un dossier et des pièces, cette rare DB4 série I est une exceptionnelle opportunité d'acquérir une voiture compétitive avec un historique intéressant et la possibilité d'être reconvertie en version routière selon l'envie du futur propriétaire.

When the DB4 GT became too valuable, marque enthusiasts turned to the DB4. Under the auspices of the factory and the Aston Martin Owners Club, regulations were drawn up for the preparation and racing of 25 continuation cars. These are called « DB Lightweights » and are listed as such in the factory and AMOC Club DB Lightweight registry.

The car on offer, « 303 AOX », chassis DB4 / 228 R, is a desirable series I DB4 that was prepared during the 1980s by an enthusiast, with no expense spared, to be driven by the renowned British driver Gerry Marshall. The mechanical work was carried out by Aston Engineering, who race-prepared a powerful and extremely reliable engine. Following several successful outings in the car, Gerry Marshall clocked up his 600th win behind the wheel, an achievement applauded by the motoring press. The car underwent a major overhaul in 2014, in the hands of the current owner, who has participated in various events including a race at Spa in 2015, when the car won its class (of 40 cars) having started from the back of the grid. Since then, it has been regularly and meticulously maintained by the marque specialist Aston Motorsport. The car's last outing was in August 2018 on the circuit at Goodwood, when it proved to be powerful and lovely to drive. Coming with a file and various spare parts, « 303 AOX » offers a rare opportunity to acquire a competitive car at an affordable price. This is a rare Series I DB4, with a lovely history, which could easily be converted back to a road-going version if the future owner chooses.

1983 LAMBORGHINI COUNTACH LP 400 S

Carte grise française
French title

Châssis n° 1121422
Moteur n° 1121422

230.000 - 280.000 €

• Dans les mêmes mains depuis 22 ans

• Seulement 32 000 km au compteur

• Moteur d'origine

• *In the same hands for 22 years*

• *Only 32,000 km on the odometer*

• *Original engine*



Le modèle que nous présentons est une désirable LP400 S de 1983, équipée du moteur 4 L développant 375ch. C'est en 1997 que l'actuel propriétaire, amoureux de la marque en fait l'acquisition pour ses 40 ans auprès du Garage RS Garage à Fontenay aux roses, après l'avoir repérée dans une petite annonce. La voiture avait précédemment séjourné pour une période aux Etats-Unis dans l'Etat de Floride, aux mains de Mr Truman depuis 1987. Elle n'avait alors parcouru que 22 000 km et se trouvait dans un bon état d'origine. Mécanicien de formation et professionnel pour la marque Land Rover, il s'occupa de choyer cette Countach tout au long de ces 22 années. Il aura

parcouru depuis 1997, 10 000 km à son volant, la conservant semblable à ce qu'elle était lors de l'achat. Sa livrée, peinture noire, intérieur cuir naturel est du plus bel effet. La voiture n'ayant pas été restaurée, se trouve dans un état d'origine qui sans être parfait est satisfaisant. La sellerie joliment patinée, ainsi que les moquettes couleur biscuit sont en bon état. La peinture de ce bolide, elle, sera à revoir pour quelqu'un qui veut une voiture vraiment irréprochable, même si son aspect d'origine lui confère un supplément d'âme. Les jantes, si représentatives du modèle ont récemment été repeintes. Le son du V12 est sublimé par un échappement Ansa et ses

The model on offer is a desirable 1983 LP400 S, equipped with a 4L engine developing 375 hp. The current owner, in love with the brand, acquired it in 1997 for his 40th birthday from Garage RS Garage in Fontenay Aux Roses, after having spotted it in an ad. The car had previously spent a period in Florida, in the hands of Mr. Truman since 1987. At that time, it had only covered 22,000 km and was in good original condition. Trained as a mechanic and professional for the Land Rover brand, he took care of pampering this Countach throughout these 22 years. Since 1997, he covered 10,000 km, maintaining its condition as

it was at the time of purchase. Its black painted livery, and natural leather interior create the most beautiful effect. Having not been previously restored, the car is in its original condition, not perfect but satisfactory. The nicely patinated upholstery and the biscuit-coloured carpets are in good condition. For someone who wants a truly impeccable car, it would need a new paint even if its original appearance gives it a special aura. The rims, characteristic of the model, have recently been repainted. The sound of the V12 is enhanced by an Ansa exhaust system and its speed increases are frank and linear. Its owner carried out



montées en régime sont franches et linéaires. Son propriétaire effectua l'entretien courant avec au minimum une vidange tous les deux ans. La voiture vient d'ailleurs de plus de bénéficier d'un entretien chez un spécialiste. Elle sera livrée accompagnée de sa housse réalisée sur-mesure, sa galette Campagnolo de secours et d'une pochette de joints de culasse. Les Countach semblent s'apprécier avec le temps, ce qui n'est pas surprenant pour une voiture iconique ayant marqué sa génération. Une très belle opportunité donc d'acquérir une Countach LP400 S, dans les mêmes mains depuis 22 ans et présentée à une estimation pour le moins attractive.

routine maintenance with at least one oil change every two years. The car has just been serviced by a specialist. It will be delivered with its custom-made cover, its Campagnolo spare wheel and a case of cylinder head gaskets. Countach cars appear to increase in value over time, which is not surprising for an iconic car that has marked its generation. A great opportunity to acquire a Countach LP400 S, in the same hands for 22 years and presented at an attractive price.



2019 ASTON MARTIN VANQUISH ZAGATO SHOOTING BRAKE ◆ ✦

Carte grise française
French title

Châssis n° SCFNMCUZKXGJ54490

800.000 - 1.000.000 €

• Seulement 99 exemplaires dans le monde

• Expression ultime du break de chasse Aston Martin

• Supercar neuve déjà collector exclusif

• *Just 99 examples in the world*

• *Ultimate expression of the Aston Martin Shooting Brake*

• *Exclusive new supercar already collectable*



Les Shooting Brake, en français Break de Chasse, sont emblématiques d'Aston Martin dans l'imaginaire collectif. Ce qui est somme toute paradoxal car produites au compte goutte, la chance de croiser une de

ces carrosseries spéciales demeure infime. Alors que dire de l'opportunité d'acquérir un exemplaire de la nouvelle Aston Martin Vanquish Zagato Shooting Brake produite à seulement 99 exemplaires... >>>

If one thinks of a Shooting Brake, Aston Martin is the name that comes to mind. However, these special bodied cars are produced in such limited numbers that coming across one is a paradox in itself. So to discuss the

opportunity of buying a new Aston Martin Vanquish Zagato Shooting Brake of which just 99 examples are planned to be built....

Coming from this exclusive edition, the model on offer is one of the first examples to be>>>









>>> Issu de cette série confidentielle, le modèle que nous vous présentons est comme neuf et fait partie des premiers exemplaires livrés à ce jour. Elaboré dans le département « Q » des véhicules spéciaux, le Vanquish Shooting Brake perpétue la collaboration entre Aston Martin et le carrossier italien initiée en 1960 avec la DB4 GT Zagato et renoue avec la tradition des break de chasse chers à David Brown. Ayant demandé aux établissements Radford de modifier sa DB5 personnelle en break de sorte qu'il puisse transporter ses armes, bagages et chiens, l'industriel britannique créait ainsi une véritable icône du luxe automobile. Aston Martin a confié à Zagato la production d'une lignée de 325 carrosseries exceptionnelles de Vanquish. Réparties entre 28 Speedster, 99 coupés, 99 cabriolets Volante et 99 breaks. Le dernier de

la série, le Shooting Brake est sans doute le modèle le plus original et le plus attendu. Très élégant, son profil fait l'éloge du grand tourisme avec ce dessin qui allie courbes et lignes brisées, traits caractéristiques de la maison Zagato. Superbe dans sa teinte Lava Red qui magnifie le spectaculaire de sa carrosserie, cette Vanquish Shooting Brake est aussi un concentré de technologie. Châssis constitué de matériaux nobles tels que l'aluminium, la fibre de carbone ou le magnésium. Moteur 12 cylindres en V dont la puissance de près de 600 chevaux permet des accélérations foudroyantes avec un 0 à 100 en 3,5 s et plus de 310 km/h en vitesse de pointe. Une transmission à 8 rapports, des disques de freins en carbone céramique, des roues de 19 pouces chaussées d'ultra performants Pirelli P-Zero et un toit carbone complètent cette

>>> *delivered so far and is presented as new. Developed in the "Q" department for special vehicles, the Vanquish Shooting Brake has continued the collaboration between Aston Martin and the Italian coachbuilder that began in 1960 with the DB4 GT Zagato, and revived with David's Brown tradition of building Shooting Brakes. In commissioning Radford to modify his personal DB5 into a brake to accommodate his guns, dogs and luggage, the British industrialist created an icon of luxury automobiles. Aston Martin entrusted Zagato with the production of some 325 exceptional Vanquish bodies. This was divided into 28 Speedsters, 99 coupés, 99 Volante cabriolets and 99 brakes. The last in the series, the Shooting Brake is certainly the most original and the*

most keenly anticipated. Highly elegant, its profile is an eulogy to the Grand Tourer, its design is characteristic of Zagato, all curves and broken lines. Presented in Lava Red, a colour accentuating the spectacular body shape, this Vanquish Shooting Brake is also brimming with technology. It has a chassis made of aluminium, carbon fibre and magnesium. The V 12 engine, with close to 600 bhp, allows thundering acceleration with 1 to 100 in 3.5 s and a top speed of over 310 km/h. Its sporting spec includes 8-speed transmission, carbon ceramic disc brakes, 19-inch wheels with high performance Pirelli P-Zero tyres, and carbon fibre roof. Ultra sporty, our example is fitted with a luxurious leather interior, in Obsidian Black, with Herringbone carbon trim, heated and ventilated seats and carbon



livrée sportive. Ultra sportif, notre exemplaire dispose aussi d'un habitacle luxueux de cuir, couleur Obsidian Black, avec finition carbone Herringbone, de sièges chauffants et ventilés ainsi que de palettes au volant en carbone.

Avec cette dernière Vanquish Zagato Shooting Brake, Aston Martin dévoile l'ultime expression de la Supercar d'exception. Notre exemplaire est très certainement le seul immédiatement disponible sur le marché, une exclusivité à ne pas manquer.

paddle-shift control.

With this last Vanquish Zagato Shooting Brake, Aston Martin has produced the ultimate expression of an exceptional supercar. Our example is undoubtedly the only one on the market and available immediately, an exclusive opportunity not to be missed.

1984 TOYOTA LAND CRUISER BJ 46 PICK-UP 8 PLACES

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° JT1P0BJ4600911377

45.000 - 65.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Remise en état de haut niveau
- Grand classique du tout-terrain
- Version particulièrement intéressante

- *High level refurbishment*
- *Great off-road classic*
- *Particularly interesting version*



Cette voiture a bénéficié d'une remise en état d'un niveau étonnant, comme en témoignent les photos et les documents qui l'accompagnent. La carrosserie a été complètement mise à nu, réparée et repeinte dans le même « Freeborn red » que celui qu'elle portait à l'origine. La mécanique a été complètement refaite avant remontage et tout l'équipement et les accessoires ont fait l'objet des soins les plus attentifs. La suspension est équipée de composants australiens Terrain Tamer, appréciés des amateurs de tout-terrain. Nous invitons les acheteurs intéressés à consulter le dossier de photos pour prendre la mesure de cette restauration.

De plus, cette voiture correspond à une version particulièrement désirable de ce classique. Le BJ46

présente en effet un empattement intermédiaire entre le court BJ45 et le long BJ42, compromis idéal pour les capacités à la fois de transport et de franchissement. Ainsi, deux banquettes arrière repliables peuvent accueillir 6 personnes en plus des deux occupants des places avant. Cette voiture vendue neuve en France est dotée d'origine d'une boîte cinq rapports, d'une direction assistée ainsi que des freins à disque, comme la version LX. Entièrement découvrable, elle représente un véhicule idéal pour emprunter les chemins de traverse et découvrir la campagne sous un jour original, tout en pouvant transporter famille ou amis. Sans doute un des plus beaux BJ disponibles avec une restauration de haut niveau !

This car has been refurbished to an astonishing level, as can be seen from photos and accompanying documents. The body was stripped bare, repaired and repainted in the same "Freeborn red" that it originally had. The mechanicals were completely rebuilt before reassembly and all the equipment and accessories were carefully restored. The suspension is equipped with Australian Terrain Tamer components, appreciated by all-terrain enthusiasts. We invite interested buyers to have a look at the accompanying photo folder to understand the extent of the restoration.

Moreover, this car is a particularly desirable version of this classic. The BJ46 has an

intermediate wheelbase between the short BJ45 and the long BJ42, an ideal compromise for both transport and off-roading capabilities. Thus, two folding rear seats can accommodate six people, in addition to the two occupants of the front seats. This car, sold new in France, is equipped with a five-speed gearbox, power steering and disc brakes, like the LX version. Fully openable, it is an ideal vehicle to take the dirt tracks and discover the countryside, while being able to carry family and friends. Without doubt one of the most beautiful BJ's with a high level restoration available!

1990 JEEP GRAND WAGONEER

Titre de circulation belge
Belgian title
 Châssis n° 1J4GS5879LP503992
 50.000 - 70.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Précurseur des SUV d'aujourd'hui
- Restauration totale depuis le châssis
- Modèle mythique et d'avenir en collection

- *Precursor of today's SUVs*
- *Frame-off restoration*
- *Mythical model, future collector's car*



Notre exemplaire est dans un état tout simplement exceptionnel. Il n'a en effet que peu roulé depuis sa restauration intégrale. Celle-ci fut menée par Icon et Daniel Van Doveren, fondateur de Jeep Heritage aux États-Unis, une référence dans la restauration des modèles phares de la marque. Le travail de remise en état s'est bien sûr fait à partir d'un démontage complet et d'une caisse entièrement mise à nu. Tous les éléments de la voiture ont ainsi été repris, dossier photos à l'appui et pour un montant conséquent. Dans sa couleur blanche rehaussée de plaquage bois, ce Grand Wagoneer

ne manque pas d'allure. Son bloc V8 de 5,9 litres de cylindrée accouplé à une transmission automatique lui assure vitesse et confort sur tous les terrains. Sa sellerie bordeaux du plus bel effet est proche de l'état neuf et le confort à bord est remarquable. Cet infatigable 4x4 est aujourd'hui propriété d'Artcurial SAS. Il s'agit de l'un des derniers exemplaires produits de cette icône de l'automobile américaine. Cette voiture, SUV en avance sur son temps offre aujourd'hui en collection un caractère à la fois chic et baroudeur. Un tel exemplaire restauré à grands frais ne saurait vous laisser insensible.

Our example is in simply exceptional condition. It has indeed only driven a few times since its complete restoration. This was led by Icon and Daniel Van Doveren, founder of Jeep Heritage in the United States, a reference in the restoration of the brand's flagship models. The restoration work was of course carried out on the basis of a complete dismantling. The body was stripped back to bare metal and all the elements of the car were thus gone over, documented by a photo file and at high costs. In its white colour enhanced with

wood veneer, this Grand Wagoneer is not lacking in style. Its 5.9-litre V8 engine with automatic transmission ensures speed and comfort on all types of terrain. Its beautiful burgundy upholstery is in close to new condition and very comfortable. This is one of the last examples of this iconic American car. This car, SUV ahead of its time, belongs today to Artcurial SAS. It offers a chic and adventurous character to any collection. Such a model restored at great expense cannot leave us indifferent.

1966 SERENISSIMA SPYDER

Véhicule de compétition
Sans titre de circulation
Competition car
Unregistered

Châssis n° 005

1.300.000 - 1.800.000 €

- L'unique spyder survivant sur les deux construits
 - Carrosserie en aluminium par Fantuzzi
 - L'unique Serenissima ayant jamais participé aux 24 Heures du Mans
 - Etat d'origine exceptionnel intouchée
 - Vendue par celui qui lui a donné vie
 - Le rêve absolu du collectionneur : une bête de course ayant participé aux 24 Heures du Mans, dans une robe de feu, créée par un des grands ateliers de carrosserie de l'époque
- *The sole surviving spyder of two built*
 - *Aluminium body by Fantuzzi*
 - *The only Serenissima to have participated in the Le Mans 24 Hours*
 - *Exceptional, untouched, original condition*
 - *To be sold by the man responsible for its creation*
 - *The collector's ultimate dream: a competition car that has taken part in the Le Mans 24 Hours, in its racing livery, built by one of the great coachbuilders of the day*



Cette voiture correspond à l'un des deux spyders produits sur la base de la première berlinette 308 V, et le seul survivant des deux. Il est équipé d'un châssis en tubes ronds et du moteur conçu par Alberto Massimino, un V8 à 90° de 3,5 litres à deux ACT et double allumage Marelli, alimenté par quatre carburateurs Weber double-corps 40 DCOE et avec graissage par carter sec. La boîte est également celle de Massimino, avec sa forme caractéristique assez haute et étroite, et les freins sont à disques

Girling dans des jantes Campagnolo 15 pouces. La carrosserie en aluminium a été réalisée dans les ateliers Fantuzzi, dans un style qui n'est pas sans rappeler celui de la Ferrari 250 LM. La capacité en carburant est de 119 litres et la voiture pèse 985 kg.

Cette voiture est née sous une forme « route », avec pare-chocs et jantes à rayons. Elle a été ensuite préparée pour la course et engagée aux 24 Heures du Mans 1966 en catégorie prototype, avec les pilotes Jean-Claude Sauer >>>

This car corresponds to one of two spyders built on the base of the first 308 V berlinetta, and is the only one to survive. Designed with a tubular frame chassis, it was fitted with an engine developed by Alberto Massimino: a 3.5-litre twin overhead-cam V8 at 90° with twin-spark ignition, four twin-choke Weber 40 DCOE carburetors and a dry sump. The gearbox, in characteristically high, narrow form, was also built by Massimino. Girling disc brakes were fitted with

15-inch Campagnolo wheels. The aluminium body, built in the Fantuzzi workshops, bears a resemblance to the Ferrari 250 LM. It had a fuel capacity of 119 litres and weighed 985 kg.

This car first appeared in "road-going" form, with bumpers and wire wheels. It was then race-prepared and entered, in the prototype category, for the 1966 Le Mans 24 Hours, driven by Jean-Claude Sauer and Jean de Mortemart. Certain books have claimed it was entered by>>>



>>>(photographe à *Paris-Match*) et Jean de Mortemart. Certains livres l'indiquent comme engagée par la « Scuderia San Marco », ce qui est manifestement une erreur, celle-ci n'ayant rien à voir avec la Scuderia Serenissima.

Le carnet de pesage qui accompagne ce spyder est intéressant à détailler : il indique par exemple une amende de 100 francs pour retard de présentation au pesage ! Plus loin, il souligne : « manque extincteur, réservoir huile à plomber, 2 reniflards à plomber », défauts rectifiés avant le départ de la course. Il est également noté une demande de carburant de 500 litres

pour les essais et 2 500 pour la course, ce qui donne une idée des besoins que pouvait engendrer cette prestigieuse épreuve.

Le 18 juin 1966, parmi les 55 voitures engagées, la Serenissima n°24 prend le départ devant des tribunes bondées. Il s'agit d'une des éditions les plus emblématiques de la course mancelle, car elle traduit le paroxysme de l'affrontement entre Ford et Ferrari. L'année précédente, la marque italienne a encore empoché la victoire, pour la neuvième fois. Pour 1966, Ford a déployé des moyens considérables avec pas moins de quinze GT40 >>>

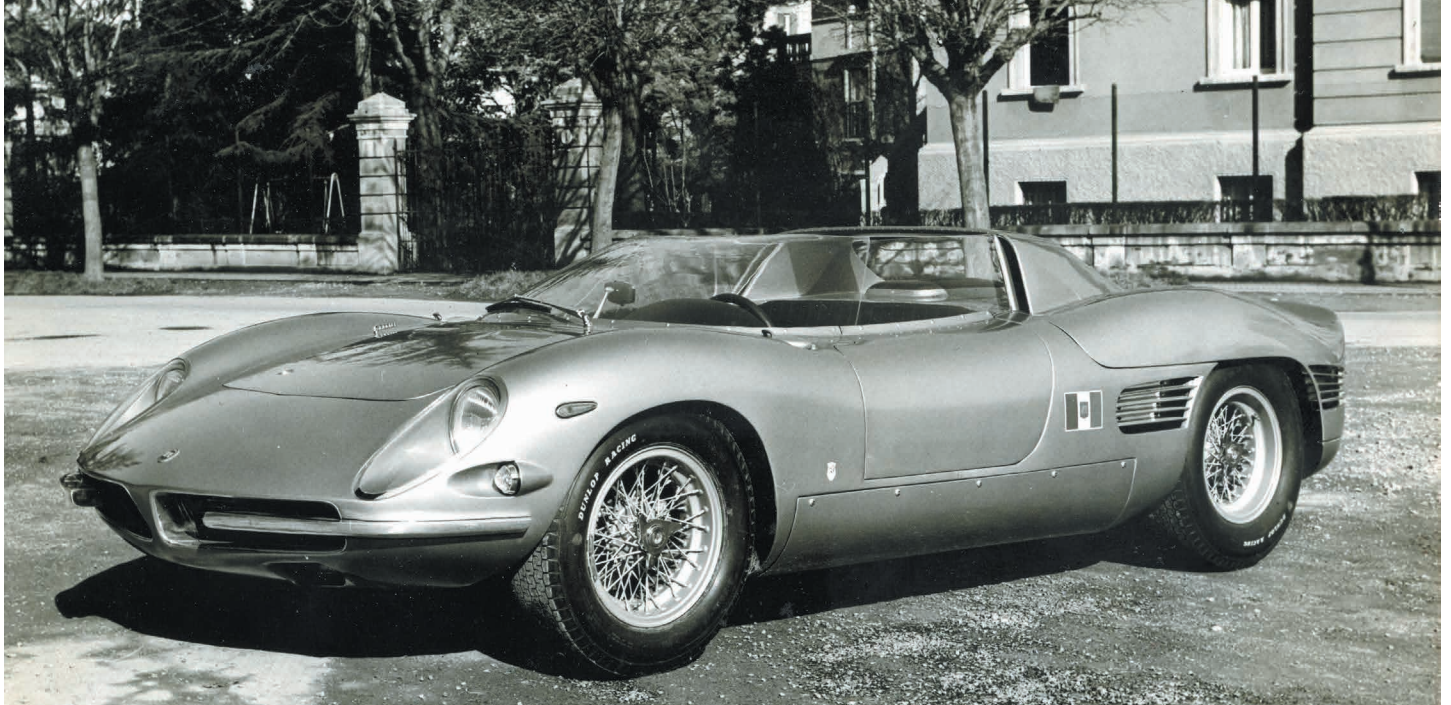
>>> the "Scuderia San Marco", but this had nothing to do with the Scuderia Serenissima, and is not correct.

The weight record book, with the car, is worth studying. It shows, for example, a fine of 100 francs for failing to present on time for weighing! Further it notes: "missing extinguisher, lead-sealed oil tank, 2 lead-sealed breathers", all faults rectified before the start of the race. It also notes a limit of 500 litres of fuel for practice and 2,500 litres for the race, giving a sense of the rigorous demands of this prestigious event.

On 18 June 1966, one of 55 cars entered, the Serenissima n°24 lined up before the crowded stands. This was one of the most iconic Le Mans 24 Hour races in history, when the rivalry between Ford and Ferrari was at its height. The previous year, the Italian marque had secured victory for the ninth time. For 1966, Ford had deployed considerable resources. No less than fifteen official and private GT40s were entered. Not unusually at Le Mans, given the demanding nature of the race, there were numerous retirements and just 15 cars were classified at the >>>



Aux 24 Heures du Mans 1966, le spyder Serenissima n°24 était confié à Jean de Mortemart et Jean-Claude Sauer, photographe à *Paris-Match*. © DR



Serenissima Spyder 1965 à peine terminé, avec pare-chocs et roues à rayon. © DR.

Le Mans 1966, départ de la Serenissima n°24. © DR.



Spyder Serenissima aux 24 Heures du Mans 1966, dans les paddocks. A droite, Aldo Silingardi, un des mécaniciens ayant fabriqué la voiture. © archives Giovanni Volpi DR





24 HEURES DU MANS 1966

Marque SERENISSIMA

Voiture N° 24

Catégorie Sport. Prototyp

CARNET DE PESAGE

Date de Convocation : 15 Juin 1966 — Heure de Convocation : 9 h. 30

Heure d'arrivée : 15 h. 15 — Retard : 5 h. 45

Ce carnet est remis au titulaire de l'engagement à son arrivée aux opérations de vérification et de pesage, il en est responsable. Ce carnet doit suivre la voiture dans tous les postes de contrôle et de vérification et être annoté par les Contrôleurs.

Les opérations terminées, ce carnet doit être remis au Poste de contrôle n° XII et ne jamais être emporté par le concurrent.

This road-book is to be handed over to the person responsible for the entry of the car and is to be delivered to him as he calls in at scrutineering. The above mentioned person is responsible for its safe keeping. The book is to follow the car through each one of the various control stations where it will be duly initialed by the scrutineers.

The book is then to be handed in at station number XII as soon as controls have been completed.

The book is not to be carried away under any circumstances.

NOTE IMPORTANTE : Le Chef de poste de Contrôle doit émettre dans la case figurant ci-dessous et correspondant à son poste :
R. A. S. — Quand il n'y a rien à signaler.
VOIR NOTE Page ... — Quand il y a lieu d'obtenir une décision des Commissaires Sportifs.

POSTE I	POSTE II	POSTE III	POSTE IV	POSTE V	POSTE VI
Voir Note Page 2.	Vérification fait avec numéro de moteur - contrôle avec cadence - accélération - P.P.P.	R.A.S.	OK - point	OK - point	OK - point
Très bon à revoir	R.A.S.	à revoir	OK	à vérifier point à 16 à 16	OK

NOTE IMPORTANTE pour les Commissaires Contrôleurs. — Les Commissaires Contrôleurs doivent assurer la vérification et le contrôle et signaler par l'intermédiaire du présent carnet, les points litigieux.

Voiture à représenter le





>>>officielles et privées. Comme souvent au Mans, les difficultés de la course provoquent de nombreux abandons et, à l'arrivée, on ne compte que 15 voitures classées. Parmi elles, les trois Ford qui occupent l'intégralité du podium et mettent fin à la domination italienne.

De son côté, la Serenissima fait partie des 40 voitures qui ont abandonné : à la cinquième heure, une défaillance de transmission a scellé son destin.

Giovanni Volpi rappelle : « Aux essais d'avril, nous étions venus avec la berlinette 308 V, mais elle est restée ensuite en Italie. En juin, nous avons également amené la berlinette Jungla, mais elle n'a pas pris part à la course. » Ce spyder est donc l'unique Serenissima ayant jamais participé aux 24 Heures du Mans. « Je me souviens, » précise encore le comte Volpi, « que Jean-Claude Sauer s'est arrêté à un moment donné pour aider à sortir un pilote d'une voiture accidentée. Il travaillait pour *Paris-Match*. »

Aujourd'hui, la voiture se présente dans un strict état d'origine, comme si elle était rentrée au stand du Mans et n'avait plus été touchée ensuite. La carrosserie en aluminium montre les stigmates du temps passé, mais elle n'a été en rien

modifiée et présente sa peinture or d'origine, sa bande centrale rouge, les décalcomanies de l'écurie et tous les accessoires de carrosserie que l'on identifie sur les photos d'époque, comme les petites lampes éclairant les numéros. L'habitacle est équipé de deux sièges baquet et la planche de bord affiche les instruments au complet, avec un compteur de vitesses gradué jusqu'à 300 km/h. Le pare-brise est légèrement fendu.

Cette voiture ne tourne pas et des travaux seront nécessaires avant de la mettre en route, mais il est exceptionnel d'être ainsi en présence d'une machine non modifiée après une participation aux 24 Heures du Mans, surtout pour une édition qui remonte à plus de 50 ans. De plus, elle est équipée d'une mécanique unique et, pour couronner le tout, elle est restée jusqu'à présent entre les mains de celui qui lui a donné naissance, le comte Giovanni Volpi.

Inutile de préciser que ces caractéristiques lui donnent accès aux plus prestigieux événements historiques, dont bien évidemment Le Mans Classic, avec l'absolue certitude de ne croiser aucune voiture semblable. Une opportunité qui se présente rarement (voire jamais) dans la vie d'un collectionneur.

>>>finish. Of these, three Ford GT40s took the three podium places, putting an end to Italian domination. The Serenissima was one of 40 cars that retired, after the transmission broke in the fifth hour, sealing its fate.

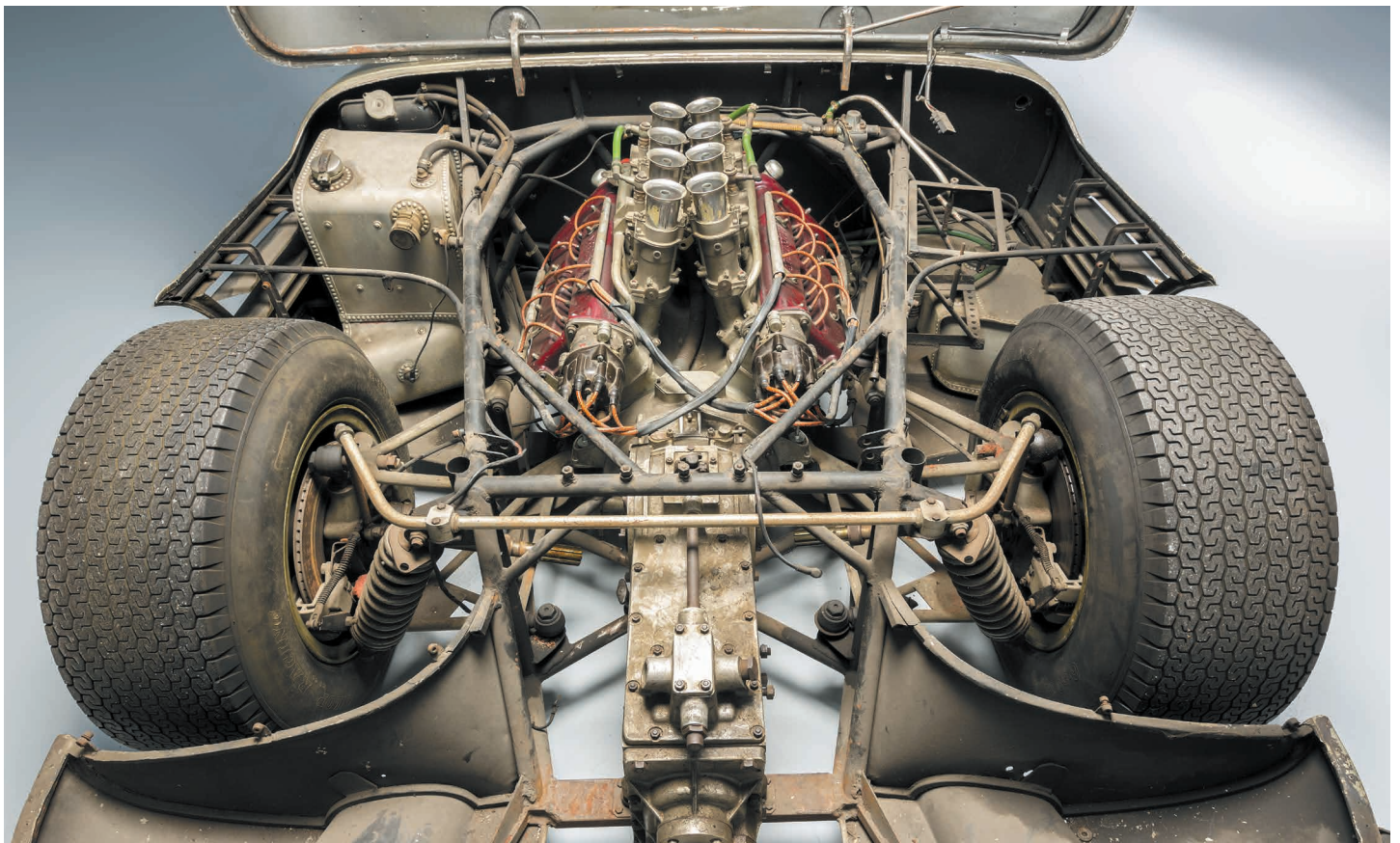
Giovanni Volpi recalls: "We took the 308 V berlinetta to the test session in April, but it stayed in Italy after that. In June, we also had the Jungla berlinetta with us, but that car didn't take part in the race." This spyder is therefore the only Serenissima to ever have taken part in the Le Mans 24 Hours. "I remember," Count Volpi continued, "that Jean-Claude Sauer stopped at one point to help get a driver out of a damaged car. He worked for *Paris-Match*." Today, the car is presented in strictly original condition, looking as if it has not been touched since returning to the pits after taking part at Le Mans. The aluminium bodywork bears signs of the passing years, but has not been altered. It has its original paint, with central red stripe, the team decals and all the accessories visible in period photos, such as the small lights used to illuminate the numbers. The cockpit has two bucket seats and a dashboard with a full set of instruments, including a speedometer graduated

to 300 km/h. The windscreen has a slight split.

The car is not running, and requires work before it can be driven. However, it is incredible to be in the presence of a car that has not been altered in any way since taking part in Le Mans 24 Hours, over 50 years ago. What makes this even more special is that, with its unique engine, this Serenissima has remained until now in the hands of the person that built it, Count Giovanni Volpi.

A provenance such as this ensures eligibility for all the best historic events, including – of course – Le Mans Classic, where there will never be another car like it. An opportunity that rarely, if ever, comes the way of a collector.







1968 SERENISSIMA GHIA GT

Prototype
Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

Châssis GT n°EX001
Carrosserie Coupe GT
Moteur Type M-167

400.000 - 600.000 €

- Voiture dessinée par le regretté Tom Tjaarda
- Ex salon de Turin, Genève et New-York 1968
- Mécanique exclusive, superbe carrosserie signée par un grand Designer
- Une future star des concours d'Elégance internationaux
- Née de l'amitié entre le Comte Volpi et De Tomaso propriétaire de Ghia à l'époque
- Vendue par le propriétaire de la marque, à l'origine de cette magnifique aventure et de cette sublime création
- *Car designed by the late Tom Tjaarda*
- *Ex-1968 Turin, Geneva and New York motor shows*
- *Exclusive engineering, superb body styled by a great designer*
- *A future star of international concours d'Elégance events*
- *Born out of the friendship between Count Volpi and De Tomaso, in charge of Ghia at that time*
- *Sold by the marque owner, who initiated the magnificent adventure and this sublime creation*



« J'étais ami avec De Tomaso, à qui appartenait Ghia, » rappelle Giovanni Volpi. « De Tomaso était un personnage étonnant, très vif et dynamique. Avec lui, nous avons produit un coupé bien dessiné. Cette voiture avait une suspension incroyable et virait parfaitement à plat. »

De forme particulièrement élégante et sobre, cette voiture a été dessinée par Tom Tjaarda qui venait de rejoindre Ghia après le

départ de Gorgetto Giugiaro. C'est un des premiers projets sur lesquels il a travaillé, avant la célèbre De Tomaso Pantera. Cette Serenissima, initialement de couleur verte, a été exposée au Salon de Turin en automne 1968 sur le stand Ghia où elle côtoyait une Maserati Ghibli Spyder et un prototype Maserati Simun. Dans son communiqué de presse, Ghia précisait : « Une perfection et un équilibre esthétique, >>>

"I was friends with De Tomaso, who owned Ghia," remembers Giovanni Volpi. "De Tomaso was an amazing character; very dynamic and full of life. We built a really well designed coupé with him, which had incredible suspension. It went round corners completely flat."

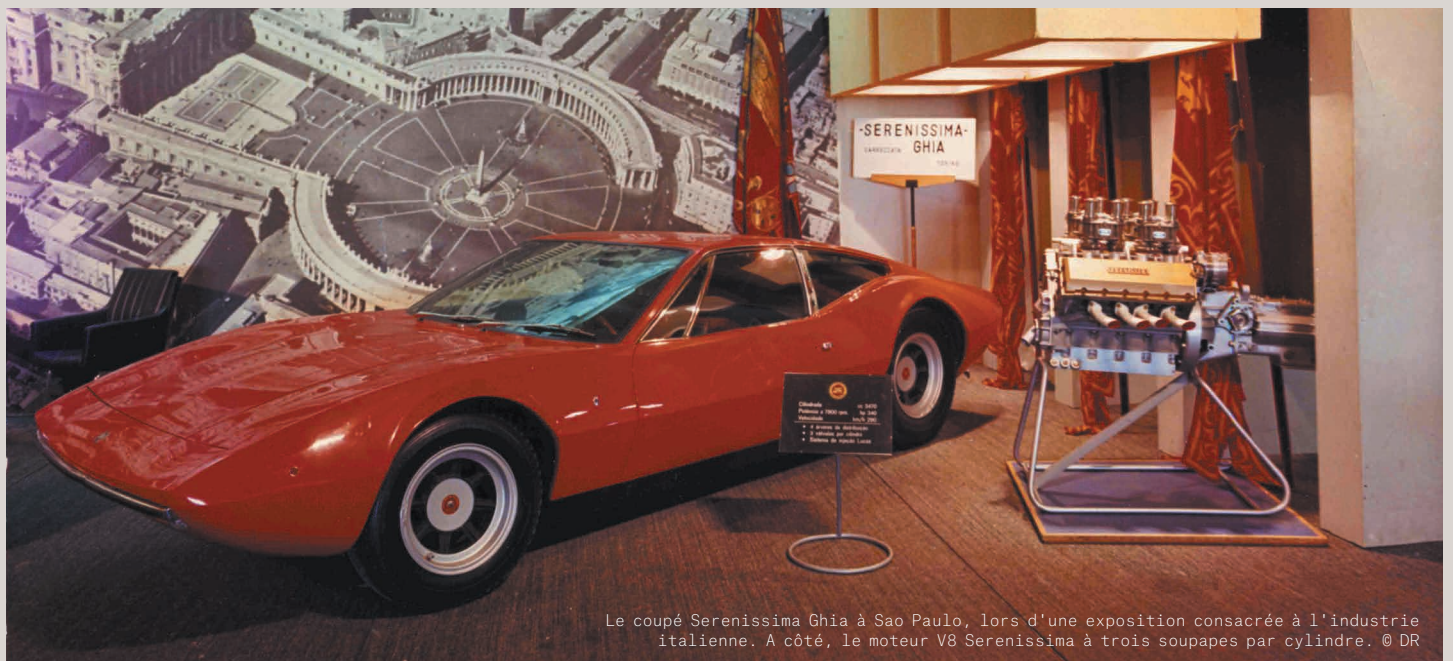
With particularly elegant and subtle styling, this car had been designed by Tom Tjaarda who

had just joined Ghia, following the departure of Gorgetto Giugiaro. It was one of the first projects he worked on, before the celebrated De Tomaso Pantera. This Serenissima, initially green, was exhibited on the Ghia stand at the Turin Motor Show in the autumn of 1968, alongside a Maserati Ghibli Spyder and a Maserati Simun prototype. In the press release, Ghia stated : "A perfect balance of aesthetics,>>>





Le coupé Serenissima Ghia à l'époque de sa présentation, en 1968. © DR



Le coupé Serenissima Ghia à Sao Paulo, lors d'une exposition consacrée à l'industrie italienne. A côté, le moteur V8 Serenissima à trois soupapes par cylindre. © DR

>>>aérodynamique et technique : voilà le but que les stylistes de Ghia ont voulu atteindre dans l'étude (...) de cette nouvelle carrosserie. »

Cette Serenissima Ghia aurait été ensuite présentée au Salon de Genève de mars 1969 puis, semble-t-il, au Salon de New-York. C'est cette même année 1969 que la teinte aurait changé pour adopter la livrée bicolore rouge qui est encore la sienne.

La voiture était équipée à l'origine d'un V8 Massimino 3,5 litres, rapidement remplacé en 1969 par un moteur Alf Francis M-167 qui est encore celui qui l'équipe aujourd'hui. Avec sa culasse à

deux ACT et trois soupapes par cylindre (deux d'admission et une d'échappement), il est doté d'un simple allumage Marelli et d'une lubrification par carter sec. Affichant la même cylindrée que le moteur Massimino (3 470 cm³), il est alimenté par quatre carburateurs Weber 40 DCN14 et développe 320 ch à 7 500 tr/mn. La boîte est une Serenissima (Francis) cinq rapports, avec un différentiel autobloquant.

Ce coupé à phares escamotables est équipé d'un coffre à l'avant, des écussons « Ghia » sur les côtés et n'a pas été modifié depuis sa présentation en 1969. A l'intérieur,

>>> aerodynamics and engineering : the aim of the Ghia designers (...) when creating this new body."

This Serenissima Ghia would then have appeared at the Geneva Motor Show in March 1969, followed, it seems, by the New York Motor Show. It is believed that it changed colour the same year, adopting the two-tone red livery it has today.

The car was originally fitted with a Massimino 3.5-litre V8 engine, but this was quickly replaced in 1969 with an Alf Francis M-167 engine, which it

retains today. With twin overhead cams and three valves per cylinder (two intake and one exhaust), it has single Marelli ignition and dry sump lubrication. The same size as the Massimino engine (3 470cc), it has four Weber 40 DCN14 carburetors and produces 320 bhp at 7 500 rpm. The car has a five-speed Serenissima (Francis) gearbox, with limited slip differential.

This coupé with retractable headlights has boot space at the front, « Ghia » badges on the sides and has not been modified since it was presented in 1969. Inside, there are two bucket seats still



L'habitacle comporte deux sièges baquet en cuir d'origine et sur la planche de bord est alignée une série complète de compteurs et manomètres. Le levier de vitesses se déplace dans une grille robuste, avec première décalée et verrouillage de marche arrière. Les vitres électriques, un volant à jante bois et des commandes de climatisation rappellent la personnalité GT de cette voiture, qui mêle sport et luxe.

Ce coupé Ghia réclame des travaux de remise en état avant de pouvoir prendre la route, mais il constitue l'opportunité rare de faire l'acquisition d'une voiture unique, dotée d'une mécanique exclusive,

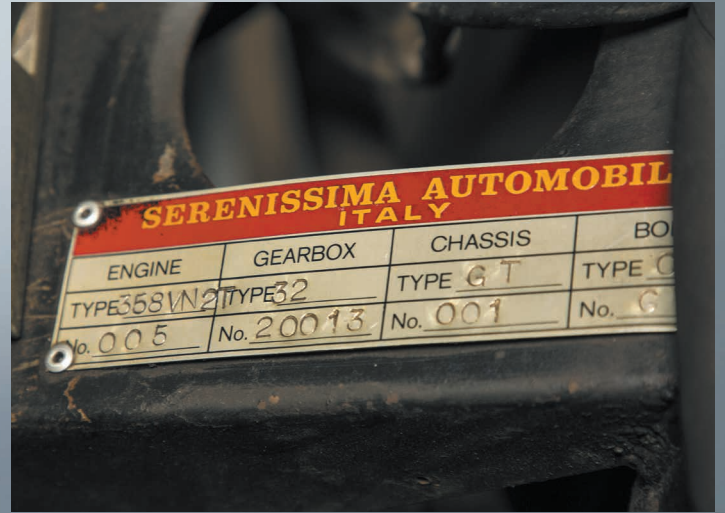
d'une très belle carrosserie signée et qui n'a que très peu roulé depuis sa création. De plus, elle a été exposée à l'époque dans plusieurs salons automobiles et elle est aujourd'hui vendue par le propriétaire de la marque, qui la détient depuis l'origine. Ces caractéristiques et cette histoire hors du commun lui permettent d'accéder aux événements historiques internationaux les plus prestigieux, tout en donnant au futur propriétaire la satisfaction de posséder une automobile performante, sans équivalent et née dans le fabuleux creuset de l'Italie des années 1960.

with the original leather, and there is a full set of dials and gauges on the dashboard. The gear lever sits in a robust grille, with a dog-leg first gear and a lock on reverse. The electric windows, wood-rimmed steering wheel and air conditioning controls reflect its GT personality, a mix of sport and luxury.

This Ghia coupé requires recommissioning before it can be driven. It is, however, a rare opportunity to acquire a unique car, with exclusive engineering and beautifully designed coachwork, which has hardly been driven. Exhibited at several Motor

Shows in period, it is now being sold by the man who created the marque, and has owned the car from new. Such special history and attributes provide an entry to all the most prestigious historic international events, while giving the future owner the satisfaction of owning a powerful automobile like no other, born in the creative heart of 1960s Italy.





1967 SERENISSIMA AGENA

Prototype
 Sans titre de circulation
Prototype
Unregistered

Châssis n° EX001
 Carrosserie n°EX001
 Moteur Type 358 V
 Boîte Type 308 V n°001

400.000 - 600.000 €

- Un prototype de génie, très en avance sur son temps
 - Etat d'origine exceptionnel, historique limpide
 - Une voiture légendaire
 - Une future star des concours d'Elégance internationaux
 - Moteur conçu par l'ingénieur Massimino, V8 de 3,5 litres double ACT et double allumage pratiquement identique à celui du spyder du Mans
 - Vendue par le propriétaire de la marque, celui qui a permis à cette machine de voir le jour
- *An inspired prototype, ahead of its time*
 - *Exceptionally original condition, transparent history*
 - *Legendary car*
 - *A future star of international concours d'Elégance events*
 - *Engine designed by Massimino, 3.5-litre V8 twin overhead cam and twin spark, practically identical to the engine in the Le Mans spyder*
 - *Sold by the marque owner, who brought this machine to life*



Destinée à être une voiture de Grand Tourisme de haut niveau, cette voiture optait pour la solution alors avant-gardiste du moteur central arrière. A cette époque, rares étaient les constructeurs attirés par cette architecture, la Lamborghini Miura présentée au Salon de Genève 1966 faisant figure de précurseur. La De Tomaso Mangusta voyait le jour à peu près à la même époque, mais elle était équipée d'un moteur américain et n'innovait donc pas de façon aussi radicale.

Basée sur une structure caissonnée avec berceaux tubulaires avant et arrière, la Serenissima Agena reçoit le moteur Massimino Tipo 358 V, un V8 de 3,5 litres double ACT et double allumage, alimenté par quatre carburateurs Weber 40 DCN14. Un moteur pratiquement identique à celui du spyder du Mans.

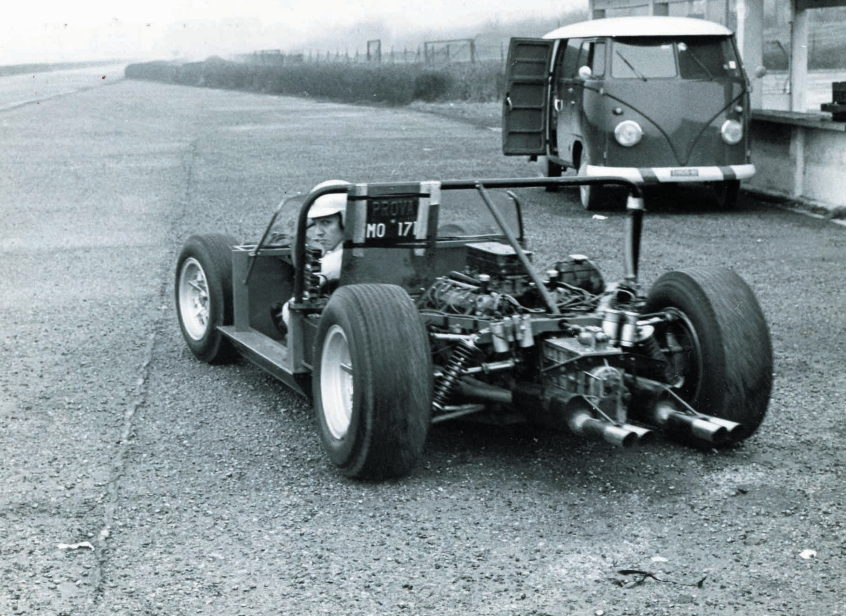
La voiture est dotée d'une carrosserie coupé biplace en aluminium. « Au début, nous l'avions équipée de phares sous lamelles, » précise Giovanni Volpi. « Puis les mécaniciens l'ont >>>

Designed as a high-end Grand Tourer, this car had a mid-engined layout still avant-garde at the time. In fact few manufacturers had opted for this set-up, with the Lamborghini Miura, presented at the 1966 Geneva Motor Show, leading the way. The De Tomaso Mangusta appeared shortly afterwards, but it had an American engine and was not as innovative.

Based on a box structure with tubular front and rear sub frames, the Serenissima Agena

was equipped with the Massimino Tipo 358 V engine. This was a 3.5-litre twin overhead cam V8 with twin-spark ignition and four Weber DCN14 carburetors, practically identical to that of the Le Mans spyder. The car had a two-seater coupé body in aluminium. "Originally, we fitted loured lights," said Giovanni Volpi. "Then, the mechanics modified the front to include four lights, but as this was less elegant, we redesigned it to improve its appearance." The end result, with covered lights, and a more>>>

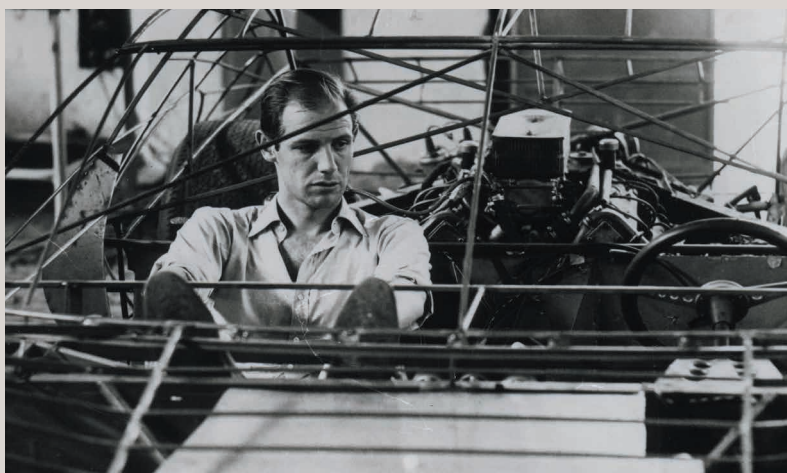




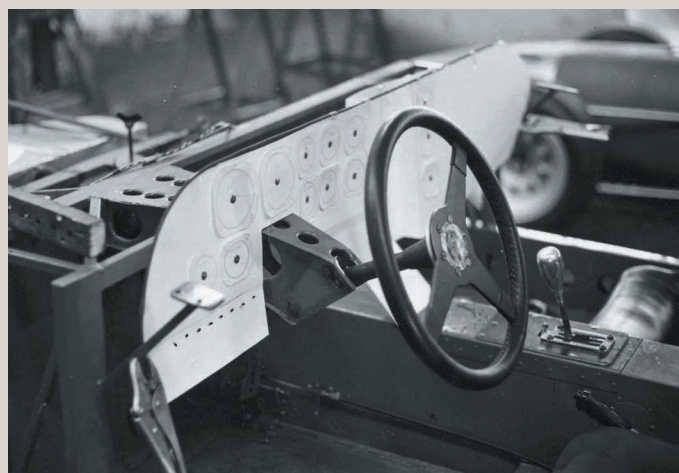
Giovanni Volpi au volant de la Serenissima Agena, lors des essais de la voiture en châssis. © archives Giovanni Volpi DR



Premiers essais de la Serenissima Agena, encore en châssis. De gauche à droite : Nello Ugolini, Alf Francis et un mécanicien. © archives Giovanni Volpi DR



Giovanni Volpi à bord de l'Agena en cours de réalisation dans l'atelier Fantuzzi, avec un gabarit en fil de fer. On distingue à l'arrière le moteur Serenissima, dans sa première version. © archives Giovanni Volpi DR



Serenissima Agena en cours de construction. Maquette de tableau de bord. © archives Giovanni Volpi DR

» modifiée avec un avant quatre phares, mais comme il manquait d'élégance nous l'avons remanié pour que la voiture ait bonne allure. » Le résultat est en effet plus harmonieux, avec des phares sous bulle et une discrète prise d'air inférieure. La carrosserie a été à un certain stade équipée d'un aileron arrière, supprimé par la suite.

Les photos d'époque permettent d'observer la méthode très empirique de création de la carrosserie, avec la réalisation d'une armature en fil de fer constituant la base de la forme finale. Certaines photos montrent aussi les premiers essais de la voiture alors qu'elle est en simple châssis, dépourvu de toute carrosserie.

L'habitacle présente deux sièges baquet en cuir, un levier de vitesse dans une grille solide avec première décalée et verrouillage de

marche arrière. La planche de bord affiche un nombre d'instruments impressionnant, avec compte-tours à zone rouge à 7 000 tr/mn, température et pression d'huile, température d'eau, charge et voltage batterie, montre et même température de l'air d'admission ! Ces compteurs et manomètres sont fixés chacun avec quatre vis, façon aviation, ce qui donne à l'ensemble une forte personnalité expérimentale, impression renforcée par le volant à trois branches fixé par six boulons Allen apparents. Le confort n'est pourtant pas oublié avec un autoradio Becker Grand Prix, un lecteur de cassette Philips et un lecteur de cartouches huit pistes.

Par son allure et sa présentation, tout dans cette voiture respire le prototype, ce qu'elle est d'ailleurs.

» *discreet, lower air intake, was more harmonious. At some stage a rear spoiler was fitted, but this was later removed.*

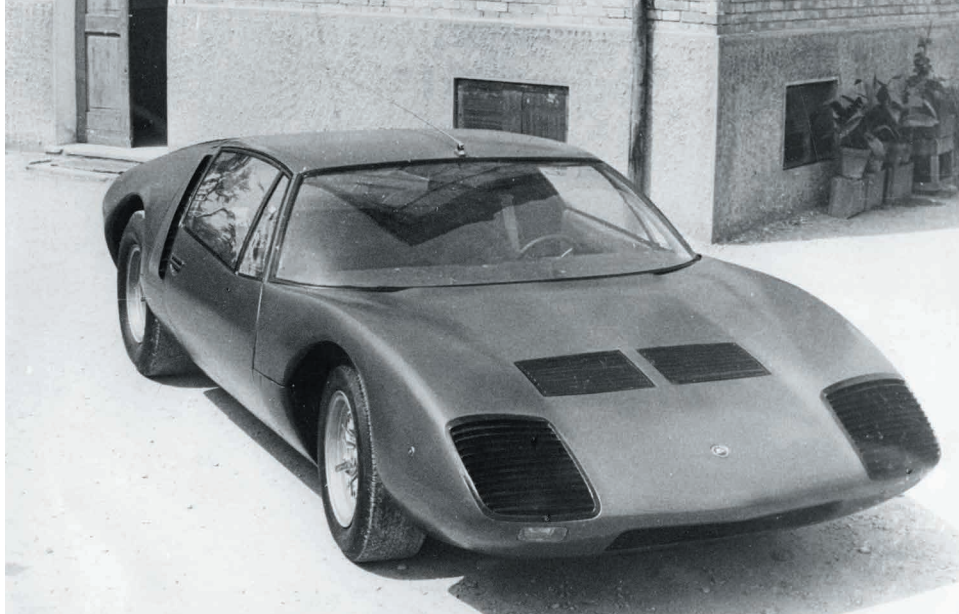
Period photos show the very hands-on methods adopted in building the body, with a wire frame forming the base of the final shape. There are some photos of an initial testing session, when the car was just a chassis, without the bodywork.

Inside, there are two leather bucket seats, a gear lever in a solid grille, with dog-leg first gear and a lock for reverse. The impressive number of instruments on the dashboard features a rev counter marked in red at 7000 rpm, temperature and oil pressure gauge, water temperature gauge, battery charge and voltage gauge, clock and even an air intake temperature gauge! These dials

and gauges are each fixed with four screws, aviation-style, giving the dashboard an experimental feel, reinforced by the three-spoke steering wheel, fixed with six Allen bolts. The interior is not without touches of comfort, however, and sports a Becker Grand Prix radio and Philips cassette player with eight-track cartridge.

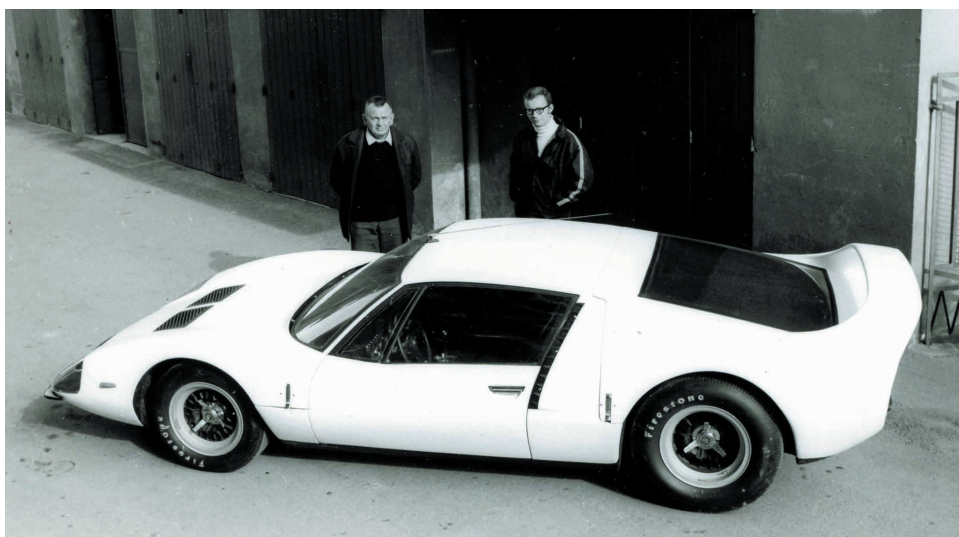
Everything about the appearance and presentation of this car says prototype, which is what it was. Once finished, the Agena was little used, and it remains in original condition today, apart from the bodywork modification mentioned above. Remarkably, the car is being sold by none other than the marque owner, who was responsible for its creation. Documentation and photos with the car provide

Première version de l'Agena, avec ses phares à lamelles. © archives Giovanni Volpi DR



Première version de l'Agena. © DR

Deuxième version de l'Agena, dotée d'un aileron arrière. Derrière, à gauche, Alf Francis. © DR



Une fois terminée, elle a été peu utilisée et se présente en état d'origine, hormis la modification de carrosserie mentionnée plus haut. Et surtout, elle est aujourd'hui vendue par le propriétaire de la marque, celui qui a permis à cette machine de voir le jour. La documentation et les photos qui l'accompagnent constituent un témoignage sans équivalent de la créativité qui caractérisait l'Italie du Nord au cours des années 1960, et qui a permis l'avènement des plus belles voitures de sport de tous les temps. L'Agena s'inscrit dans cette histoire aussi vivace que passionnante. Une fois remise en route, son originalité, ses spécificités et son histoire hors du commun lui ouvriront les portes des rencontres internationales les plus prestigieuses.

an exceptional testimony to the artistry flourishing in Northern Italy in the 1960s, which led to some of the most beautiful sports cars of all time. The Agena has its place in this history of prolific and passionate creativity. Once re-commissioned, the car's originality, special features and unusual history will open the door to the best international events.



Deuxième version de l'Agena, avec ses quatre phares sous une bulle maladroite. © DR





1966 ASA 1100 GT COUPÉ

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 01202
Moteur n° 173/509
Carrosserie n° 96

90.000 - 130.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Même propriétaire depuis 1986

• Superbe état, moteur d'origine

• Née sous la forme d'une "petite Ferrari"

• *In same ownership since 1986*

• *Superb condition, original engine*

• *Conceived as a "baby Ferrari"*



Cette voiture a été immatriculée neuve en mai 1966 en Espagne, et son actuel propriétaire (membre de l'ASA club créé en 2001) en a fait l'acquisition en 1986. Il s'agirait du 96e coupé produit, sur un total de 146 exemplaires. De plus, c'est une version à moteur 1100, encore plus rare puisque le nombre en est estimé à cinq exemplaires seulement. Entre 1987 et 2001, la voiture a été complètement restaurée : elle n'a parcouru que 5 000 km depuis les travaux et son kilométrage de 51 000 km est très probablement celui d'origine. En décembre 2008, le moteur a été testé au banc et affichait alors 90 ch, chiffre remarquable pour une telle cylindrée. Pour en

rendre l'utilisation plus facile, cette voiture a été dotée d'équipements complémentaires comme une assistance de freinage, une pompe électrique pour aider les démarrages à froid, et un jeu de ressorts et amortisseurs réglables, spécialement adaptés à ce modèle. Les ressorts et amortisseurs d'origine seront livrés avec la voiture, ainsi qu'un dossier qui en retrace l'histoire et la restauration.

Aujourd'hui encore, cette ASA 1100 coupé présente tous les attributs d'une GT de grande classe, avec son moteur dont le couvre-arbre à cames vermiculé rappelle celui des Ferrari 250 GT, son habitacle sportif et son tableau de bord riche en instruments

This car was registered new in May 1966 in Spain, and its current owner (a member of the ASA club founded in 2001) acquired it in 1986. It is understood to be the 96th coupé built from a total run of 146. In addition, it is an 1100-engined model, which is even rarer, with total production estimated at only five cars. Between 1987 and 2001, the car was completely restored: it has since covered only 5,000 km (3100 miles) and the total of 51,000 km (31,700 miles) recorded is most likely its original mileage from new. In December 2008, the engine was run on the test bench and delivered 90 bhp, a remarkable figure for an engine

of this size. To make the car easier to drive, it has been fitted with additional equipment such as a brake servo, an electric pump to help with cold starting and a set of adjustable springs and shock absorbers, specially adapted for this model. The original springs and shock absorbers will be supplied with the car, together with a file detailing the car's history and restoration.

Even today, this ASA 1100 Coupé possesses all the qualities of a high-class GT, with its engine whose crackle-finished cam cover recalls that of a Ferrari 250 GT, its sporting interior and its well-stocked and clearly laid-out dashboard. Already a

harmonieusement disposés. Rare en soi, elle est encore plus exclusive dans sa version 1100 et apportera à son propriétaire le plaisir d'une machine brillante, agile et racée. De plus, son prestigieux pedigree devrait lui ouvrir les portes de très beaux événements historiques.

Rappelons que ce modèle est né en 1959 comme « petite Ferrari », quand Enzo Ferrari a présenté à la presse la « Ferrarina 854 », reposant sur une plateforme Fiat mais équipée d'un quatre-cylindres 850 cm³ à arbre à cames en tête et culasse hémisphérique. Ce prototype a débouché sur la « Bertone 1000 » dévoilée au Salon de Turin 1961, sous un nouveau dessin signé Giorgetto Giugiaro et qui reprenait à l'avant le thème « nez de requin » des monoplaces Ferrari de Formule 1 Tipo 156. Le moteur, sur lequel aurait travaillé Carlo Chiti, était une évolution du précédent, mais avec une cylindrée de 1 032 cm³ et sa puissance avoisinait les 100 ch, soit un rendement exceptionnel pour l'époque. Grâce à un châssis tubulaire léger conçu

par Giotto Bizzarrini, et une boîte quatre rapports avec overdrive, cette voiture affichait 780 kg et atteignait 190 km/h. Elle était dotée de quatre freins à disques et de jantes ajourées à serrage central, marque des meilleures sportives.

Mais Ferrari décidait de ne pas donner suite au projet et c'est une cession de la licence à la famille De Nora, à la tête d'un puissant groupe italien d'industrie chimique, qui entraînait la naissance de la marque ASA (Autocostruzioni Società per Azioni) et, en 1962, la présentation de l'ASA 1000 GT au Salon de Turin. Le cabriolet était annoncé en 1964, mais la commercialisation des deux versions commençait en 1966. Bien que brillante, la voiture était chère et n'a pas trouvé à l'époque sa clientèle ; ainsi la production totale, coupés et cabriolets confondus, n'aurait pas dépassé 170 exemplaires, ce qui fait des ASA des voitures extrêmement rares et exclusives.

rare model, the 1100 version is even more exclusive and will bring its new owner the pleasure of an outstanding car with agile handling and stylish looks. Its prestigious pedigree should also allow it to enter many fine historic events.

We must remember that this model came into being in 1959 as a "baby Ferrari", when Enzo Ferrari presented the "Ferrarina 854" to the press: it was built on a Fiat chassis but fitted with a four-cylinder 850cc engine with an overhead camshaft and a hemispherical cylinder head. This prototype led to the "Bertone 1000" unveiled at the Turin Show in 1961, with a new design by Giorgetto Giugiaro which picked up the "shark-nose" front of Ferrari's Formula 1 Tipo 156 single-seaters. The engine, which Carlo Chiti is believed to have worked on, had evolved from the previous unit, but had a capacity of 1032cc and produced close to 100bhp, an exceptionally high output for the period. Thanks

to a lightweight tubular chassis designed by Giotto Bizzarrini and a four-speed gearbox with overdrive, the car weighed 780kg (1720lb) and could reach 190kph (118mph). It was equipped with disc brakes all-round and slotted centre-lock wheels, typically fitted to the best sports cars.

But Ferrari decided not to go ahead with the project and transferred the licence to the De Nora family, who headed a powerful Italian group in the chemical industry. This led to the creation of the ASA marque (Autocostruzioni Società per Azioni) and in 1962 the ASA 1000 GT was presented at the Turin Show. The convertible was announced in 1964, but sales of the two versions only began in 1966. Brilliant though it was, the car was expensive and failed to find takers at the time; it is thought that total production – of both coupés and convertibles – did not exceed 170, making the ASA an extremely rare and exclusive car.



1966 ASA 1000 GT CABRIOLET

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° 11020
Moteur n° 173/267
Carrosserie n° 10

140.000 - 180.000 €

• Un seul propriétaire depuis 1982

• État superbe, mécanique d'origine

• Personnalité de "petite Ferrari"

• *Just one owner since 1982*

• *Superb condition, mechanically original*

• *"Ferrarina" personality*



Sortie d'usine en 1966, cette voiture a été livrée neuve en Espagne et immatriculée au mois de juin de la même année. La production d'Asa 1000 GT équipées d'une carrosserie cabriolet est estimée à 23 exemplaires, et celle-ci serait la dixième produite.

Elle est entre les mains de son actuel propriétaire depuis 1982 et, entre 1982 et 1984, ce joli cabriolet a bénéficié d'une restauration complète, avec mise à nu de la carrosserie. Depuis la remise en état, cette voiture a assez peu roulé, ne parcourant que 13 000 km en plus de 30 ans. D'ailleurs, son kilométrage actuel de 55 000 km est très probablement d'origine. Cette voiture, qui n'a jamais été accidentée, a été dotée de plusieurs équipements qui en rendent l'usage actuel plus facile, comme

une assistance de freinage et une pompe électrique, de façon à faciliter les démarrages après une immobilisation. En octobre 2010, le moteur a été essayé au banc et la puissance relevée a été de 108 ch : il n'a donc rien perdu de son punch, bien au contraire ! L'intérieur est en simili cuir noir et la planche de bord n'a rien à envier à ses grandes sœurs, les Ferrari des années 60.

Cette voiture combine aujourd'hui l'exclusivité de sa technologie avancée pour l'époque et le plaisir de la conduite décapotée. Elle est accompagnée d'un dossier témoignant de la restauration et des travaux qui ont été effectués et constitue une occasion extrêmement rare de disposer d'une ASA 1000 GT dans sa version découverte.

Leaving the factory in 1966, this car was delivered new in Spain and first registered in June 1966. Some 23 examples of the ASA 1000 GT were produced in cabriolet form, and this is the 10th to be built.

This pretty cabriolet has been in the hands of the current owner since 1982, and underwent a bare-metal restoration between 1982 and 1984. Since then, it has been driven sparingly, having covered just 13,000 km in over 30 years. The current mileage of 55,000 km is likely to be correct. This car, which has never been damaged, has been equipped with various bits of equipment making it easier to drive, such as brake assist and an electric pump to facilitate starting after a period of non-use. In October 2010 a test

of the engine recorded 108 bhp : it has lost none of its power, on the contrary ! The black leatherette interior and dashboard stand proud next to its big sisters, the Ferrari of the 1960s.

Today, this car offers engineering that was advanced for its day, with the pleasure of open top motoring. It comes with a file on the restoration and work that has been carried out, and presents an extremely rare opportunity to own an ASA 1000 GT in its convertible form.



1967 FERRARI 330 GTC

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 330GTC9839
Moteur n° 9839

480.000 - 560.000 €

• Modèle à part dans l'histoire
Ferrari

• Véhicule certifié Ferrari
Classiche

• Excellent état et
« full matching numbers »

• *Special model in Ferrari's
history*

• *Ferrari Classiche certified
vehicle*

• *Excellent condition and
"full matching numbers"*



La production de la 250 GTL « Lusso », positionnée entre la 250 GTE 2+2 et la 250 GT SWB « street version », cessa fin 1964 et cette berlinette ne fut pas

remplacée. En 1965 il n'existait ainsi pas de modèle entre la 330 GT 2+2 et la berlinette 275 GTB. Ferrari et Pinin Farina croyaient pourtant à un marché pour un tel modèle>>>

Positioned between the 250 GTE 2+2 and the 250 GT SWB "street version", production of the 250 GTL "Lusso" ended at the end of 1964 and this berlinetta would

not be replaced. Therefore, not a single model between the 330GT 2+2 and the 275 GTB berlinetta would come in existence in 1965. However, Ferrari and>>>





>>> plus agile que la 330 GT 2+2 et plus souple et silencieux que la 275 GTB. Ce fut la 330 GTC, présentée pour la première fois au Salon de Genève en 1966. L'avant est inspiré du Super America, l'arrière du 275 GTS, mais l'ensemble est très homogène et d'une grande beauté.

La 330 GTC réalisée pour la partie carrosserie chez Pinin Farina même bénéficie d'une finition tout particulièrement soignée. C'est une des Ferrari les plus agréables à conduire sur la route, grâce à son empattement court de 2400 mm, la souplesse et la puissance de son V12 de 4 litres dans un relatif silence général. Construite à moitié moins d'exemplaires que la 365 GTB/4, la 330 GTC est une voiture désirable alliant le puissant moteur de la 330 GT 2+2 avec le châssis court des

berlinettes de l'époque.

Cette 330 GTC a été délivrée neuve en Suisse par l'agent Ferrari « S.A.V.A.F » de Genève en avril 1967. Son propriétaire italien actuel, grand amateur de Ferrari, en a fait l'acquisition auprès d'un collectionneur allemand en avril 2009, par l'intermédiaire du célèbre marchand Axel Schuette. La voiture affichait alors 33900 km. En 2011, dans un souci de perfectionnement, le moteur a été entièrement révisé par le spécialiste Roberto Menegatto de Florence. Le détail et les photos des travaux réalisés sont disponibles. En 2016 il a ensuite remplacé les deux lignes d'échappements, facture à l'appui. La voiture a également fait l'objet d'une certification par Ferrari en 2016. Il ressort ainsi du Ferrari Classiche, dont le classeur complet sera remis à l'acquéreur,

>>> Pinin Farina believed that there was a market for such a model, a more agile one than the 330GT 2+2 and, a softer and quieter one than the 275 GTB. That's how the 330 GTC came to life and was introduced for the first time at the Geneva Motorshow in 1966. The front is inspired by the Super America and the back by the 275 GTS, but its entirety remains seamless and absolutely gorgeous.

With the bodywork design done by Pinin Farina the 330 GTC benefits from a very neat finish. It is one of the most enjoyable Ferrari cars to drive on the road, thanks to its short wheelbase of 2,400 mm, its agility and the performance of its 4-litre V12 engine in a relatively silent manner. Produced at less than

half the amount of the 365 GTB/4 units, the 330 GTC is a very desirable car which has the powerful engine capacity of the 330 GT 2+2 and with the short berlinetta chassis of that era.

This 330 GTC was delivered new in Switzerland by the "S.A.V.A.F" Ferrari agent from Geneva in April 1967. Its current Italian owner, who is a major Ferrari enthusiast, purchased it from a german collector in April 2009 via the famous car dealer Axel Schuette. At that time, the car had 33,900 km on the clock. With his desire for perfection, the engine was completely serviced in 2011 by specialist Roberto Menegatto from Florence. Details and pictures of the work done are available. He then replaced both exhaust lines in 2016 (invoice present)



que cette superbe 330 GTC dispose toujours de son moteur et de sa boîte de vitesses d'origines, mais également que sa magnifique teinte bleu « Azzuro » mariée à un intérieur cuir noir « Pelle Nera » correspondent à sa combinaison de couleurs originale. C'est donc une voiture « full matching » que nous avons la chance de vous proposer, élément assez rare pour être souligné. Conformément à l'équipement standard des 330 GTC, cet exemplaire est équipé des jantes de type « Campagnolo » en alliage léger avec moyeu de serrage « Rudge », ce qui lui confère un aspect plus sportif que les optionnelles Borrani. Il affiche aujourd'hui un kilométrage d'un peu plus de 35 850 km au compteur et n'a pas subi de modification. Refaite il y a sans doute plus d'une

dizaine d'années la peinture est en excellent état, tout comme l'intérieur, dont seuls le siège conducteur et l'instrumentation présentent une très légère patine. Aussi bien cosmétiquement que mécaniquement notre 330 GTC se trouve donc dans un état quasiment irréprochable. Avec un puissant et mélodieux 12 cylindres mais jouissant d'un empattement court cette Ferrari procure un réel plaisir de conduire. Ses lignes épurées sont en plus sublimes par la combinaison de couleurs parfaite de notre exemplaire. Lequel est d'autant plus rare qu'il est l'un des seulement 604 produits et qu'il a conservé sa configuration originale.

and the car was also certified by Ferrari during the same year. It therefore has the Ferrari Classiche certification, the famous red book will be given to the new owner. This certification also confirms that this superb 330 GTC still has its original engine and gearbox, not to forget its amazing "Azzuro" blue colour merged with a "Pelle Nera" black leather interior which correspond to the original colours' combination. This car that we have the possibility to offer here is consequently "full matching numbers", element rare enough to be emphasised on this occasion. In accordance with the 330 GTC standard equipment, our car is also fitted with lightweight "Campagnolo" type alloys with a "Rudge" clamping hub, which gives it a sportier look than the

optional Borrani. It now has a mileage of just over 35,850 km on the odometer and has not been modified. Presumably restored more than a decade ago, the paint is in excellent condition and so is the interior, with both the driver's seat and the instrumentation presented in a very light patina. Our 330 GTC is therefore in an almost impeccable condition, both cosmetically and mechanically. This Ferrari provides a real driving pleasure thanks to its powerful and melodious 12 cylinders, but also thanks to its short wheelbase. Its refined lines are further emphasised by our example's perfect combination of colours. This car has kept its original specification and is a very rare example, as it represents one of only 604 produced in total.

1953 MASERATI A6GCS PAR FIANDRI 

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 2053
Moteur n° 2067

3.750.000 - 4.500.000 €

- Historique connu depuis l'origine
- Moteur n° 2067 ayant participé au Mille Miglia en 1954
- Vie typique d'une voiture de compétition
- Modèle d'une beauté incomparable
- Brillante sur la route

- *History known from new*
- *Engine n° 2067 which has participated to 1954 Mille Miglia*
- *Typical life of a competition car*
- *Incomparably beautiful model*
- *Outstanding on the road*



Sortie des ateliers en mars 1953, avec une carrosserie réalisée chez Maserati par Celestino Fiandri, cette Maserati A6GCS est livrée neuve à Tony Pompeo, de Ducati Motors (New York), distributeur de voitures italiennes de sport et de

compétition. On a longtemps pensé que cette Maserati avait été utilisée pour une présentation sur le circuit de Bridgehampton, le 12 décembre 1953, entre les mains de Juan Manuel Fangio, mais des éléments récents semblent remettre >>>

This Maserati A6GCS left the workshop in March 1953, with a body built at Maserati by Celestino Fiandri, and was delivered to Tony Pompeo, of Ducati Motors (New York), the distributor of Italian sports and competition

cars. It has long been thought that this Maserati was driven by Juan Manuel Fangio in a presentation at the Bridgehampton circuit on 12 December 1953, but recent research has thrown this into doubt. Either way, the car was >>>



>>>en cause cette affirmation. Quoi qu'il en soit, la voiture est vendue dès février 1954 à Donald McKnought, demeurant à Clark, dans le New Jersey. McKnought possède alors une Siata 208 S et il est probable qu'elle ait été reprise par Pompeo dans le cadre de cette transaction.

Au volant de cette Maserati, McKnought prend part à plusieurs épreuves américaines, à commencer par les 12 Heures de Sebring au mois de mars. Partageant la voiture avec William Eager, ils subissent une sortie de piste sans gravité au 67^e tour, qui les contraint à l'abandon. Réparée, la voiture court encore plusieurs fois (avec une victoire de catégorie en mai au « Regional Suffolk County AirForce ») jusqu'au 24 juillet 1954 où, lors de la course de côte de Brynfyf Tyddyn, elle est accidentée entre les mains de Donald McKnought.

Vers 1955, McKnought se sépare de la Maserati, sans doute non réparée, au profit de Fritz Koster, directeur général de Koster & Keunen, entreprise de cosmétique basée à Long Island, New York. Fritz Koster possède une autre Maserati A6GCS, n°2039, et il est incertain qu'il ait fait réparer la n°2053 ou qu'il l'ait utilisée pour pièces. Selon l'historien Karl Ludwigsen, il aurait « peu couru avec ».

En 1958, la voiture est vendue aux frères Benny et James Diaz, de Sewell, dans le New Jersey. Ils possèdent un atelier et remettent la voiture en état, tout en la modifiant avec un arceau de sécurité dissimulé par un appui-tête, un nouveau rétroviseur extérieur côté pilote et en déposant la grille de calandre

initiale de Fiandri. Pilotée par Benny Diaz, cette voiture prend ensuite part à plusieurs épreuves entre avril et novembre 1959, en décrochant plusieurs podiums de catégorie.

Au cours de l'hiver 1959-1960, les deux frères remplacent le moteur d'origine par un V8 Chevrolet Corvette et sa boîte de vitesses, comme cela se pratiquait assez couramment aux États-Unis, de façon à faciliter l'utilisation et l'entretien de la voiture. Ils équipent également 2053 d'un pont arrière Dana 44 (Mopar). Dans cette configuration, ils courent encore à plusieurs reprises entre juin 1960 et mai 1961, signant même deux victoires de catégorie sur le circuit de Vineland. Dans les comptes rendus d'époque, la voiture est parfois présentée comme une « Corvette-Maserati ».

En 1961, elle est vendue à Gus Buscham, à Iona, dans le New Jersey et, à cette occasion, il la prête à Jim Kinsler qui en utilise la carrosserie comme modèle pour sa propre voiture n°2071. Il aurait également effectué quelques travaux sur 2053.

Gus Buscham décide en 1964 de se séparer de la voiture et, dans son numéro du 26 septembre 1964, le magazine Competition Press publie une annonce de vente qui précise notamment « carrosserie magnifique, moteur V8 Chevie, vous pouvez l'acheter sans moteur, suspension Maserati conforme à l'usine, sauf pont Studebaker 3.70 adapté au pont Maserati ».

La voiture est vendue en juin 1965 sans moteur par Buscham à Louis Casazza, un de ses amis de longue date. Ce dernier équipe>>>

>>> sold in February 1954 to Donald McKnought, living in Clark, New Jersey. McKnought owned a Siata 208 S which was probably taken by Pompeo as part of this transaction.

McKnight took part in several US races in his Maserati, beginning with the Sebring 12 Hours in March. Sharing the car with William Eager, they had a minor off on the 67th lap, forcing them to retire. Once repaired, the car competed in other races, including a class win in May in the "Regional Suffolk County Air Force", until 24 July 1954 when Donald McKnought had an accident in the car competing in the Brynfyf Tyddyn hillclimb.

Around 1955, McKnought parted with his Maserati, probably unrepaired, and it passed to Fritz Koster, the Director General of Koster & Keunen, a cosmetics company based on Long Island, New York. Fritz Koster owned another Maserati A6GCS, n°2039, and it is unclear whether he repaired n°2053 or used it for parts. According to the historian Karl Ludwigsen, he would « not have raced much with it ».

In 1958, the car sold to brothers Benny and James Diaz, from Sewell, New Jersey. They ran a workshop and proceeded to restore and modify the car, adding a roll-cage concealed by the headrest, a new exterior rearview driver's side mirror and removing Fiandri's original radiator grille. Driven by Benny Diaz, the car took part in various races between April and November 1959, winning several class podium

places.

During the winter 1959 – 1960, the two brothers replaced the original engine with a V8 Chevrolet Corvette engine and gearbox, which often happened in the US as it made the car easier to run and maintain. They also fitted a Dana 44 (Mopar) rear axle. The car competed in this configuration between June 1960 and May 1961, achieving two class wins on the circuit at Vineland. In period reports, the car sometimes appeared as a « Corvette-Maserati ».

In 1961, it sold to Gus Buscham, of Iona, New Jersey, who loaned it to Jim Kinsler as a reference model for his own car n°2071. He is also thought to have carried out some work on 2053.

In 1964, Gus Buscham decided to sell the car, and in the 26 September 1964 issue of the magazine Competition Press, there was an advert stating: "magnificent coachwork, V8 Chevie engine, you can buy it without the engine, factory compliant Maserati suspension, apart from the Studebaker 3.70 positraction axle adapted to the Maserati axle. »

The car sold in June 1965, minus the engine, to Louis Casazza, an old friend of Buscham's. Casazza fitted another V8 Chevrolet engine, new front springs, a new roll-cage and dashboard. He raced it for a while before fitting an MGB windscreen and using it to drive to work. While researching the car, Louis Casazza made contact with Francis Mandarano, owner of>>>





Mc Knight at the "Regional Suffolk County Air Force" 1954 © Archives Walter Bäumer

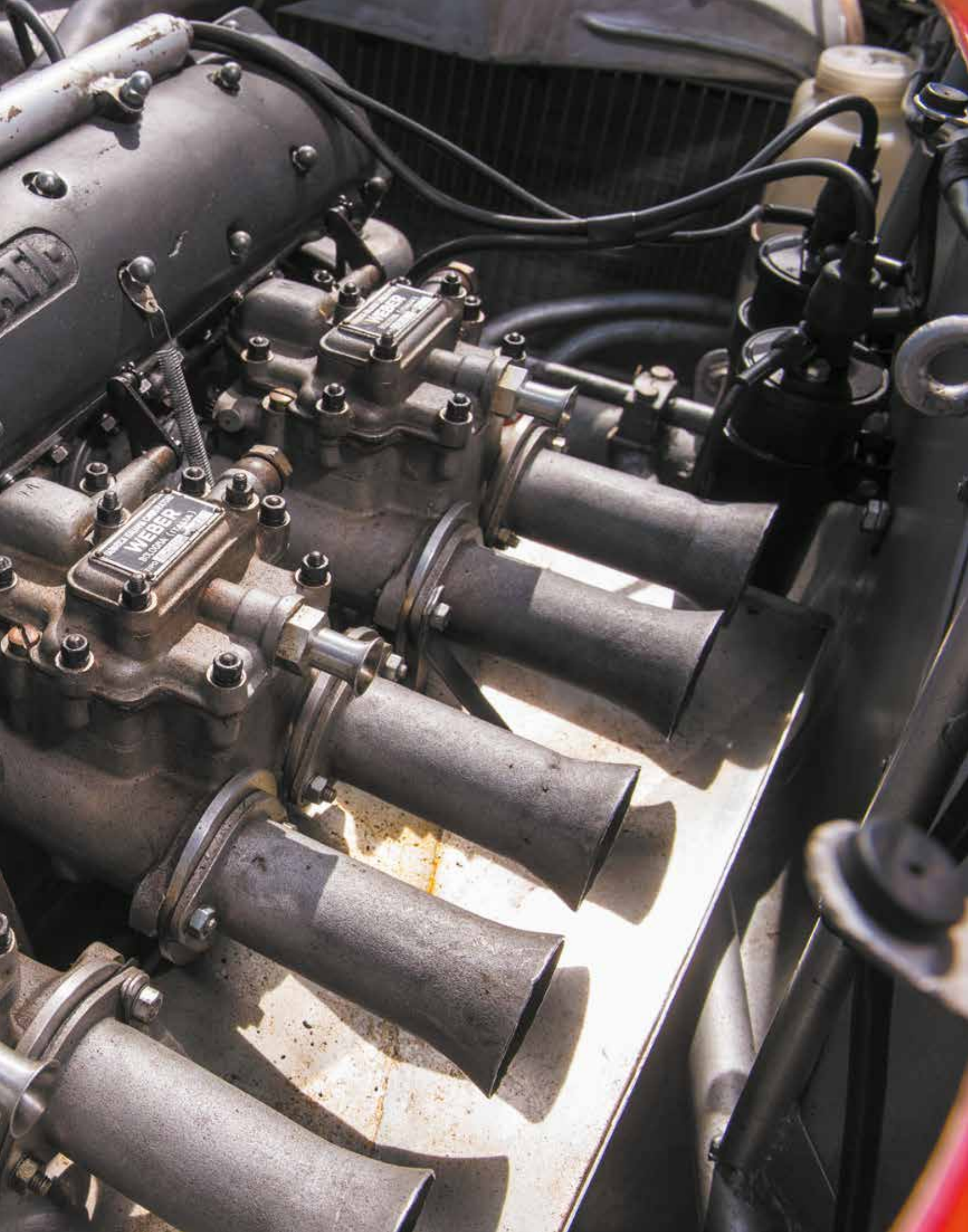


12 Hours of Sebring 1954
© Archives Walter Bäumer



#2053 racing in 1954 © Archives Walter Bäumer







>>> la Maserati à nouveau d'un VS Chevrolet, de ressorts avant neufs, d'un nouvel arceau de sécurité et d'un nouveau tableau de bord. Il l'utilise un peu en course avant de l'équiper d'un pare-brise de MGB et de l'utiliser pour se rendre au travail. En effectuant des recherches sur la voiture, Louis Casazza fait connaissance de Francis Mandarano, propriétaire de « Maserati Information Exchange » et éditeur du magazine Viale Ciro Menotti. Casazza apprend que Mandarano vient de rentrer d'Italie avec un moteur correct pour la voiture, mais dont il demande 100 000 \$, somme que Louis Casazza ne peut couvrir. Comprenant qu'il ne pourra pas restaurer la voiture correctement, Casazza engage par la suite des négociations avec Mandarano pour la lui céder, ce qui se fait en août 1989, sans moteur. Malgré les affirmations de Mandarano selon lesquelles il aurait installé le moteur d'origine de 2053, celui qu'il pose est en réalité un moteur neuf, sans doute fabriqué par Lunoa Nunelli ou Modena Motori, à Modène. La boîte de vitesses d'origine ayant disparu, Mandarano installe une boîte d'A6G-2000 telle que celles utilisées sur les modèles de route des années 1950. En octobre 1992, la voiture apparaît en couverture de Viale Ciro Menotti et, jusqu'à 1994-1995, Francis Mandarano l'utilise

lors d'événements sur le thème Maserati.

En 1995, il la cède au collectionneur japonais Hiroshi Kobayashi, qui l'envoie chez Epifani Restorations, en Californie, pour une révision importante et pour la rectification de détails incorrects. Il l'utilise lors d'événements touristiques aux États-Unis, comme le Colorado Grand. En août 1998, elle est proposée à la vente par Fantasy Junction, d'Emeryville, en Californie, avant d'être acquise l'année suivante par Julio Palmas, du Texas, qui la renvoie chez Epifani Restorations pour quelques travaux supplémentaires. A cette occasion, la boîte de vitesses est remplacée par une version A6GCS "qui pourrait comporter des pièces d'époque" et le carter de pont arrière américain est remplacé par un composant correct fabriqué en Italie.

Cette Maserati A6GCS passe ensuite entre les mains de Bruce Canepa (2004-2006), Peter Hosmer (2006-2007) et Craig Davis qui la cède en 2012 à son propriétaire actuel. Craig Davis achète d'ailleurs le moteur n°2067, comme rechange.

Pour mémoire, achetée neuve par le pilote amateur Bruno Venezian, l'A6GCS n°2067 a participé en 1954 aux Mille Miglia et aux GP de Naples et d'Imola. Vendue par Venezian en 1954, sa trace a été

>>> *"Maserati Information Exchange" and the publisher of the magazine Viale Ciro Menotti. Casazza discovered that Mandarano had just come back from Italy with an engine that was correct for the car. He wanted 100 000 \$ for it, however, which Louis Casazza couldn't afford. Realising that he wouldn't be able to restore the car properly, Casazza ended by selling it to Mandarano, in August 1989, without the engine. Although Mandarano later claimed to have installed the original 2053 engine, the one he actually fitted was a new engine, probably built by Lunoa Nunelli or Modena Motori, in Modena. As the original gearbox had disappeared, Mandarano installed a A6G-2000 box, the type used in road-going models during the 1950s. In October 1992, the car appeared on the cover of Viale Ciro Menotti and Francis Mandarano continued to drive it at Maserati events until 1994-1995.*

In 1995, he sold the car to Japanese collector Hiroshi Kobayashi, who sent it to Epifani Restorations, in California, for a major overhaul and to have certain incorrect details put right. He used the car in touring events in the US, such as the Colorado Grand. In August

1998, it was offered for sale by Fantasy Junction, in Emeryville, California, and was acquired the following year by Julio Palmas from Texas. He had further work carried out by Epifani Restorations. It was at this point that the gearbox was replaced with an A6GCS version « which could use period parts » and the American rear axle housing was replaced with a correct part manufactured in Italy.

This Maserati A6GCS then passed into the hands of Bruce Canepa (2004-2006), Peter Hosmer (2006-2007) and Craig Davis who sold it in 2012 to the current owner. Craig Davis also bought engine n°2067, as a spare.

For information, A6GCS n°2067 was bought new by the amateur driver Bruno Venezian, and took part in 1954 in the Mille Miglia and the Naples and Imola GP races. Sold by Venezian in 1954, the car then disappeared. At one point engine n°2067 appeared in car n°2062, before being sold to Fantasy Junction by the owner Michael Wilms, when he discovered the original engine for his car n°2062 with the collector Fred Simeone. It is engine 2067 that is installed in this car. The new engine was not bought by the current owner when he acquired the car, as he preferred

perdue et il est probable qu'elle ait disparu. Son moteur a rejoint à un moment donné la voiture n°2062. Le propriétaire de cette dernière, Michael Willms, ayant retrouvé auprès du collectionneur Fred Simeone son moteur 2062 d'origine, il a cédé le moteur 2067 à Fantasy Junction. C'est donc le moteur 2067 qui est installé dans la voiture présentée, le moteur neuf n'ayant pas été acquis au moment de l'achat par le propriétaire actuel qui préférerait avoir une voiture conforme avec moteur d'époque du bon type.

Pour ce qui concerne le moteur d'origine de la présente voiture n°2053, il a été vendu par les frères Diaz, par l'intermédiaire d'Otto Linton, à Karl Ludwigsen, comme moteur de rechange pour l'A6GCS n°2039. Il a été ensuite installé par Howard Richelsoff dans la voiture n°2052 de Gordon Birrell, et il y est encore aujourd'hui. Cette voiture a changé de mains depuis.

Ainsi, la présente Maserati A6GCS a connu une existence typique de machine de compétition, dont l'historique est connu avec continuité et sans ombres, ce qui est rare pour ce type de voiture. Avec pour commencer une succession de pilotes amateurs enthousiastes qui l'ont modifiée pour pouvoir continuer à vivre leur passion, elle est ensuite passée dans le monde de la collection, retrouvant une forme d'intégrité. Dotée aujourd'hui du moteur qui équipait l'A6GCS #2067 des Mille Miglia 1954, donc un bon moteur d'époque, elle constitue l'occasion d'acquérir une des plus belles barquettes de compétition de tous les temps. Gracile, légère, agile et rare, la Maserati A6GCS fait partie des rêves de tout amateur de compétition automobile. L'essai que nous avons réalisé nous a emballé. Tellement légère, sa puissance est sans fin et ses montées en régime sont bestiales. Sa tenue de route est merveilleuse et joueuse. A la sortie de l'essai, ivres de sensations, notre seul désir était de participer aux Mille Miglia à son volant !

Elle est accompagnée des rapports de deux spécialistes de la marque qui en ont fouillé le passé, John de Boer et Walter Bäumer. Nous invitons les clients intéressés à les consulter.



to have a car with the correct type of periods engine.

With regard to the original engine of the car presented here, n°2053, it was sold by the Diaz brothers, through the intermediary Otto Linton, to Karl Ludwigsen, as a spare engine for A6GCS n°2039. It was then installed by Howard Richelsoff in Gordon Birrell's car n°2052, and is still there today, although this car has changed hands since.

Thus, the Maserati A6GCS presented has lived the typical life of a race car, and comes with clear and continuous history, which is rare for this type of machine. Having initially had a series of enthusiastic amateur drivers who carried out modifications allowing them to continue enjoying their passion, the car then passed into the world of collectors, rediscovering some kind of integrity. Equipped today with the genuine engine from #2067 that participated in the 1954 Mille Miglia, here is an opportunity to acquire one of the most beautiful racing barchettas of all time. Graceful, lightweight, agile and rare, the Maserati A6GCS is the stuff of dreams for all motor racing enthusiasts. We were enthralled by our test-drive of this car. So light, with unlimited power and ferocious acceleration. Its extraordinary road-holding is a joy to behold. At the end of our test-drive, intoxicated by the experience, all we wanted was to drive this car in the Mille Miglia!

It comes with inspection reports by two marque specialists who have delved into the past, John de Boer and Walter Bäumer. We invite interested clients to consult them.

1962 MASERATI 3500 GTI

Carte grise française
French title

Châssis n° AM101.2462
Moteur n° AM101.2462

160.000 - 240.000 €

- Belle présentation
- Couleur et moteur d'origine
- Certification Maserati Classiche

- *Lovely presentation*
- *Original engine and colour*
- *Maserati Classiche Certification*



Initialement vendue le 24 septembre 1962 par l'importateur hollandais Naasland, de Voolurg, cette voiture appartenait dans les années 1980 à un amateur français basé dans le Var. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition aux enchères en 2013, alors qu'elle était entre les mains d'un passionné qui l'avait lui-même achetée en 2001 à un collectionneur de Bordeaux. Entre 2008 et 2010, ce coupé Maserati 3500 GTi a fait l'objet d'une remise en état complète, au cours de laquelle le système d'alimentation par injection Lucas, qui sera fournie avec la voiture, a laissé place à trois

carburateurs Weber. La voiture a été repeinte dans sa belle teinte d'origine, rouge Maya, avec une sellerie en cuir noir.

Très exigeant, son propriétaire actuel l'a confiée après son achat à un spécialiste suisse qui a procédé à quelques retouches de carrosserie. Par ailleurs, il a fait faire par son propre mécanicien (qui s'occupe aussi de sa Maserati de course) une révision mécanique poussée, pour qu'elle soit irréprochable et, depuis ces travaux, elle a parcouru moins de 2 000 km. Cet élégant coupé a été exposé au Panthéon de Bâle, musée automobile qui a consacré une rétrospective à Maserati où elle

First sold on 24 September 1962 by the Dutch importer Naasland, in Voolurg, this Maserati 3500 GTi coupé belonged to a French enthusiast based in the Var during the 1980s. The current owner acquired it at auction in 2013, from an enthusiast who had bought it in 2001 from a collector in Bordeaux. It was fully restored between 2008 and 2010, at which point the Lucas injection system, which will come with the car, was replaced by triple Weber carburetors. The car was repainted in its stunning original colour, Maya red, with black

leather upholstery.

After buying the car, the current, very meticulous owner, entrusted it to a Swiss specialist who refined the bodywork. His personal mechanic, who also looks after his competition Maserati, carried out a thorough mechanical overhaul of the car, to ensure it was in perfect condition. It has covered less than 2,000 km since this work was carried out. This elegant coupé has been exhibited at the Pantheon in Basel, an automobile museum that held a Maserati retrospective open to the public. In addition, the car comes with a Maserati



accueillait les visiteurs. De plus, il est accompagné d'un certificat de Maserati Classiche, sur lequel est confirmé que la teinte est bien celle d'origine.

Voiture élégante à la mécanique racée, cette Maserati 3500 GTi présente l'avantage d'un état superbe, grâce à une succession de propriétaires passionnés.

Classiche certificate, confirming that it is the original colour.

An elegant car with a sporty engine, this Maserati 3500 GTi is in superb condition, having been looked after by a series of passionate owners.



2010 ALFA ROMEO SC SPYDER ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° ZAR 92000000053830

240.000 - 320.000 €

• Dernier Spyder Alfa 8C produit

• Seulement 800 km et deux propriétaires depuis l'origine

• Performances exceptionnelles

• Last Alfa 8C Spyder built

• Only 800 km and two owners from new

• Outstanding performance



Ce Spyder Alfa Romeo 8C est exceptionnel à trois titres : c'est le tout dernier produit, il affiche à peine plus de 800 km d'origine et n'a connu que deux propriétaires. Commandé le 6 novembre 2008 pour un total de plus de 234 180,40 €, il porte une plaque indiquant « N°500 - End production ». En effet, le premier acheteur tenait absolument à obtenir le dernier exemplaire des 500 produits, comme en témoigne la correspondance qu'il a échangée avec Alfa Romeo et qui est fournie

avec la voiture. Comme il était l'un des collectionneurs Alfa Romeo les plus importants d'Italie, son vœu fut exhaussé par la marque. Proposée aux enchères en 2014 dans le cadre de la vente de sa collection par Artcurial « Solo Alfa », elle a rejoint la collection d'un amateur exigeant.

Elle est évidemment accompagnée de tous les documents qui la concernent : facture d'achat, carnet de commande original, certificat d'authenticité, guide rapide, carnet de garantie et d'entretien,

This Alfa Romeo 8C Spyder is exceptional for three reasons. It was the very last example to be built, it has covered a little over 800 km from new and has had only two owners. Ordered on 6 November 2008 for the sum of € 234,180.40, the car has a plaque which reads: "N°500 - End production". In fact, the first owner was really keen to own the last of the 500 built, as made clear in his correspondence with Alfa Romeo, which comes with

the car. Being one of the most important Alfa Romeo collectors in Italy, his wish was granted by the marque. Offered at auction in 2014 as part of his collection in Artcurial Motorcars' "Solo Alfa" sale, the car then joined the collection of a serious enthusiast.

It comes with all the relevant documentation: purchase invoice, original order book, certificate of authenticity, quick guide, warranty and service book, assistance manual, "Use e



manuel d'assistance, « Usò e Manutenzione », guide Becker de l'autoradio. Elle dispose en outre d'un porte-carte en cuir Schedoni comportant toutes les cartes et codes des clés, ainsi que les deux jeux de clés.

Ayant très peu roulé, immatriculée en Suisse, dans un état proche du neuf, elle cumule tout ce qui fait une voiture d'exception : rareté, ligne fantastique, mécanique hors du commun, carrosserie cabriolet, documentation complète, état impeccable. Des caractéristiques qui ne manqueront pas d'attirer l'intérêt des amateurs.

Manutenzione" and Becker radio manual. It also comes with a Schedoni leather folder containing all the cards and key codes, and two sets of keys.

Registered in Switzerland and presented in practically new condition, having been driven very little, this car has everything that makes a car exceptional: rarity, fantastic styling, exceptional engineering, cabriolet body, full documentation and in impeccable condition. These are all features to entice enthusiasts.



1991 ALFA ROMEO SZ COUPÉ

Carte grise française
French title
 Châssis n° ZAR 16200003000503
65.000 - 85.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Deux propriétaires seulement
- Seulement 15 324 km
- Modèle rare et original

- *Only two owners*
- *Only 15,324 km*
- *Rare and original model*



Quand cette voiture a été achetée par notre collectionneur à son premier propriétaire, elle avait parcouru moins de 10 000 km et était immatriculée en région parisienne. Aujourd'hui, elle affiche 15 324 km et se présente donc dans un état proche du neuf.

Rappelons que ce modèle très particulier n'a été produit qu'à 1 036 exemplaires en 1990 et 1991. La carrosserie signée Zagato affichait des lignes audacieuses qui, aujourd'hui, séduisent par leur originalité. D'ailleurs, cette robe sportive n'est pas là que pour la forme car le capot abrite un moteur qui est à la hauteur du "cœur sportif" de la marque. Il s'agit du V6 à 60° Alfa Romeo, dans sa version 3L 12 soupapes, préparé spécialement et qui développe plus de 200 ch.

Pour exploiter cette puissance, la plateforme est issue de la 75 Turbo Evoluzione, avec boîte-pont à l'arrière de façon à bien répartir les poids. De plus, une pompe permet de modifier la garde au sol, très basse, de façon à relever la voiture en cas d'obstacle. Le comportement sportif rend hommage au constructeur, et il faudra attendre 2008 et la 8C Competizione pour retrouver une Alfa Romeo propulsion.

Bien suivi par le mécanicien de notre collectionneur, la voiture vient d'être révisée, et la courroie de distribution changée. Voiture originale et rare, la SZ est encore plus séduisante quand elle a appartenu à deux propriétaires passionnés et qu'elle présente un état du niveau de celle que nous présentons.

When this car was bought by our collector from its first owner, it had covered less than 10,000 km and was registered in the Paris region. Today, it has covered only 15,324 km and is therefore in a near-new condition.

It should be remembered that only 1,036 of this very special model were produced in 1990 and 1991. The bodywork designed by Zagato had bold lines that are attractive today for their originality. Moreover, its sporty look is not superfluous, the hood houses an engine worthy of the brand's sporty signature. It is the Alfa Romeo V6 at 60°, in its specially prepared 3-litre 12-valve version, which develops over 200 hp. To exploit this power, the platform comes from the 75

Turbo Evoluzione, with transaxle at the rear to distribute the weight evenly. In addition, a pump allows the very low ground clearance to be modified in order to raise the car in the event of an obstacle. The sporting behaviour pays tribute to the manufacturer, and one had to wait for the 8C Competizione in 2008 to find another Alfa Romeo with a propelling engine.

Well maintained by our collector's mechanic, the car has recently been overhauled, and the timing belt changed. An original and rare car, the SZ is even more attractive when it only had two passionate owners and is in as good a condition as the one we are presenting.

1968 LANCIA FLAVIA 1800 COUPÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 815330016357

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Rarissime dans un tel état
- Belle combinaison de couleurs
- Voiture fiable et élégante

- *Rare in such a state*
- *Beautiful colour combination*
- *Reliable and elegant car*



Présenté en 1962, le coupé Lancia Flavia fut élaboré selon les meilleurs standards de la marque Turinoise, mêlant subtilement innovation technologique, créativité et élégance, avec sa ligne due à Pininfarina.

L'exemplaire présenté est une intéressante version 1800 à carburateurs. Retrouvé en état d'origine dans une grange de la région niçoise, ce beau coupé a bénéficié d'une restauration complète menée par son actuel propriétaire, un italien vivant à Nice. Très saine d'origine, la carrosserie a été mise à nu avant d'être repeinte d'une élégante teinte bleue métallisée, tandis que l'intérieur en cuir beige, le tableau de bord ainsi que le ciel de toit ont également bénéficié d'une restauration. Le berceau avant a été

remis en état, avec remplacement des roulements et amortisseurs. La mécanique a été révisée, la chaîne de distribution remplacée et les carburateurs refaits, tout comme l'embrayage et l'échappement. Pour parfaire l'ensemble, les joints de carrosserie et les pare-chocs ont été remplacés par des éléments neufs ; l'installation électrique contrôlée et le système de freinage remis à neuf. Un dossier de photos et de factures des pièces témoigne de l'excellent état d'origine de la voiture et de l'ensemble des travaux effectués. N'ayant parcouru que 5000 km depuis sa résurrection, cette élégante GT constitue une automobile fiable et peu courante qui ne manquera pas d'attirer l'attention des amateurs.

Launched in 1962, the Lancia Flavia coupe was developed following the best standards of the Torino brand, subtly mixing technological innovation, creativity and elegance, topped with its elegant Pininfarina lines.

The car on offer is an interesting 1800 version with carburetors. Found in an original condition in a barn in South of France, this beautiful coupe has been completely restored by its current owner, an Italian living in Nice. In a very sound condition, the body was stripped and then repainted in an elegant metallic blue. The beige leather interior, the dashboard and the roof lining also benefited from a restoration. The front sub-frame

has been reconditioned, including the replacement of bearings and dampers. The mechanicals have been overhauled, the distribution chain replaced and the carburetors redone, as well as the clutch and the exhaust. The body seals and bumpers were replaced by new elements, the electricals were serviced, and the braking system refurbished. A photo and spare parts invoice folder testifies to the excellent original condition of the car and all the work done. Having covered just 5000 km since its restoration, this elegant GT is a reliable and unusual car that will surely attract the attention of enthusiasts.

1970 MASERATI GHIBLI 4,9 L SS

Carte grise française
French title

Châssis n° AM115/49/1624
Moteur n° AM 115/49 1624

160.000 - 220.000 €

- Superbe état d'origine
- Ligne magistrale, moteur puissant
- Factures de révision récentes
- 3 propriétaires et seulement 21192 km depuis l'origine

- *Superb original condition*
- *Beautiful looks, powerful engine*
- *Invoices of recent work*
- *3 owners and only 21192 km from new*



Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur à double arbre à cames en tête conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litre, permet à la Ghibli d'atteindre 270 km/h. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, elle reflète encore les années d'insouciance où l'on pouvait sans

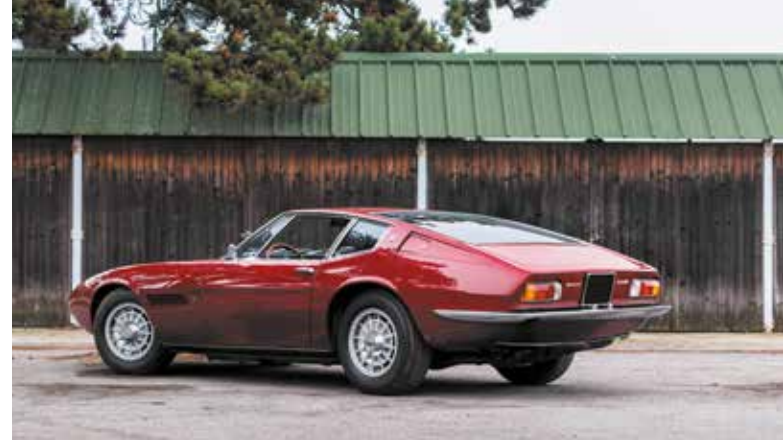
rougir se vanter de "moyennes" élevées sur route ouverte.

L'exemplaire que nous proposons est sorti des chaînes en mars 1970, repeinte dans la teinte "Rosso Fuoco" d'origine avec intérieur en cuir noir, comme nous en avons eu confirmation officielle par Maserati. Elle est équipée d'une boîte 5 rapports et il s'agit de la version 4,9 litre SS, sans direction assistée, la plus désirable des Ghibli, dont la puissance est de 335 ch au lieu de 310 ch pour la 4,7 litre. Elle a été livrée neuve à Rome et n'a connu, depuis, que deux propriétaires. Elle affiche d'ailleurs 21192 km depuis l'origine tout en étant équipée de son moteur original. Le

With the Ghibli, Giorgetto Giugiaro at Ghia design a masterpiece. This stunning car, unveiled at the 1966 edition of the Turin motor show, represented the ultimate development of the Maserati V8 till then and helped the brand to regain a much-vaunted status in the market for GT cars. With an engine with four overhead camshafts, designed by the legendary Giulio Alfieri, the most powerful version, the 4.9-litre, propels the Ghibli to a top speed of 270km/h. Cars capable of such speeds were rare then. Born before the oil crisis and the widespread speed restrictions that came later, the Ghibli reflects the carefree years when you could

unblushingly boast of a very high average speed on the open road.

The car on offer rolled out in March 1970. It is a Rosso Fuoco red with black leather interior, as per the official confirmation from Maserati. The car has the 5-speed gearbox and it's the 4.9-litre version, in SS guise, without power steering, which is the most desirable of all Ghiblis, the max power being 335bhp instead of the 310bhp of the 4.7. The car was delivered new in Rome and has had just two owners since new. The odometer displays just 21,192 km since new and the engine is the original one. The second owner, a great Parisian collector, who bought it at a sale



deuxième propriétaire, un grand collectionneur parisien, qui l'a achetée à l'occasion d'une vente à Paris, a fait complètement réviser la voiture, avec remise en état du circuit de refroidissement et de la pompe à eau, pose de ceintures de sécurité, monte d'un échappement inox, d'un autoradio Clarion cassette FM et d'une antenne électrique, si bien qu'aujourd'hui la voiture marche avec efficacité et douceur et ses équipements fonctionnent parfaitement (factures jointes au dossier). D'excellents pneus Avon chaussent les jantes Campagnolo sur lesquelles figurent encore les petits autocollants d'origine ! La dernière révision date de décembre 2018 à 21088 km. Elle est équipée

de vitres teintées et d'un coupe batterie. La climatisation a été revue et les sièges ont bénéficié d'un rembourrage tout en gardant la superbe patine d'origine. La voiture offre le sentiment exceptionnel de pouvoir conduire une des plus fantastiques GT superbement d'origine et préservée des outrages du temps. Compte-tenu de ses performances et de sa ligne, la Maserati Ghibli est une voiture dont le prix est particulièrement raisonnable, situation qui ne peut que changer. Il faut savoir en profiter, particulièrement devant un exemplaire exceptionnel.

in Paris, has completely restored the car; with an overhaul of the cooling system and water pump, installation of safety belts, a stainless steel exhaust system, the fitting of a Clarion car stereo with its electric car stereo, so that today the car is running smoothly and efficiently and all the equipment function perfectly (all invoices are included in the file). Avon tires are fitted on the Campagnolo alloy rims where original little brand stickers are still there! It is equipped with tinted windows and a battery switch. The air-conditioning was redone and the seats were given new stuffing whilst maintaining the beautiful patina of the original. The car

offers the unique feeling of being able to drive one of the most fantastic and original GTs of all times, a car that has been superbly preserved from the ravages of time. Given its performance and its lineage, the Maserati Ghibli is a car whose price is still reasonable, a situation that may change. An opportunity to enjoy an exceptional example.

1960 MASERATI 3500 GT SPYDER PAR VIGNALE

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° AM101*1033*
Moteur n° AM101*1033*

600.000 - 700.000 €

• Matching numbers

• Hardtop d'origine

• Joliment restaurée et très
bien entretenue

• *Matching numbers*

• *Original hard-top*

• *Nicely restored and well
maintained*



Construite de 1957 à 1964, on peut dire que la 3500 GT sauva Maserati de la faillite. En effet, les précédentes et extraordinaires A6G 2000 furent construites beaucoup

trop confidentiellement. Les dépenses du département course étaient très élevées, et malgré le championnat du monde 1957 enlevé par la marque au trident, celle-ci >>>

Manufactured between 1957 and 1964, it could be said that the 3500 GT saved Maserati from financial ruin. The previous model, the extraordinary A6G

2000, had been produced on too small a scale. The costs incurred by the competition department were extremely high, and despite winning the World >>>





>>>se trouvait en mauvaise posture lorsqu'enfin, pour la première fois, une Maserati de série fut un succès commercial. Le prototype, un coupé Touring, fut présenté à Genève le 20 mars 1957 et les commandes affluèrent à partir du Salon de Turin de la même année. Le superbe moteur descendait en droite ligne des machines de course. La voiture tenait bien la route. Le carrossier Allemano construisit quatre coupés en 1958-59. Cette dernière année, Bertone fit un coupé et Pietro Frua, un spider. À part ces exceptions, la production totale des coupés était donc construite par Touring. Des freins à disques équipèrent ces voitures en option en 1959 et en série en 1960. L'usine produisit sept coupés par semaine en 1960, plus 88 châssis courts que Vignale carrossa en spiders. Si presque 2000 coupés furent construits, seulement un peu moins de 250

spiders virent le jour.

La voiture proposée, numéro de châssis AM101*1033*, quitte l'usine Maserati de Modène le 15 septembre 1960. Elle est l'une des 88 voitures achevées cette année-là. La feuille de construction de l'usine, dont une copie est fournie avec la voiture, montre qu'elle était destinée au marché américain, équipée en option de freins à disque à l'avant et de roues à rayons Borrani de 16 pouces. A cette époque, la couleur de la voiture était 'Grigio Cascine', un gris pastel foncé avec un intérieur en cuir rouge. Quelques photos anciennes de cette première livrée sont incluses dans le dossier de la voiture. Un premier enregistrement date de 1976 au nom de Stephen Bantz à Champaign, Illinois. En 1984, la voiture appartient à Modern Classics Ltd à Chevy Chase, Maryland, et la même année, elle est vendue au célèbre collectionneur

>>>*Championship in 1957, the Trident marque was in poor financial shape when, for the first time, a Maserati production model finally appeared that was a commercial success. The prototype, a coupé by Touring, was presented in Geneva on 20 March 1957 and the orders started to flow in from the Turin Motor Show in the same year. The superb engine was derived directly from the racing machines and the car had great road handling. The coachbuilder Allemano built four coupés between 1958-59 and during this last year; Bertone built one coupé and Pietro Frua one spider. Apart from these exceptions, Touring was responsible for the manufacture of all coupés. Disc brakes were fitted as an option in 1959 and became standard in 1960. The factory produced seven coupés a week during 1960, and*

88 short chassis models that were given spider bodies by Vignale. While almost 2000 coupés rolled off the production line, a little under 250 spiders saw the light of day.

*The car on offer, chassis number AM101*1033*, left the Maserati factory in Modena on 15 September 1960, one of 88 cars completed that year. The factory build sheet, of which there is a copy in the file, shows that it was destined for the American market, equipped with optional front disc brakes and 16-inch Borrani wire wheels. At the time the car was "Grigio Cascine", a dark pastel grey with red leather interior. There are a few old photos of the car in this initial colour scheme included in the file. It was first registered in 1976 in the name of Stephen Bantz from Champaign, Illinois. In 1984, the car belonged*



Ed Waterman à Fort Lauderdale, Floride. A ce moment là, la voiture est repeinte en blanc ivoire, mais elle conserve son premier intérieur rouge. En 1986, la voiture est vendue à un collectionneur Maserati aux Pays-Bas, qui décide d'effectuer une restauration complète de haute qualité pendant deux ans, au cours de laquelle la voiture est repeinte en rouge, intérieur en cuir noir, qu'elle conserve encore aujourd'hui. Au cours de cette restauration, une boîte de vitesses ZF à 5 rapports correcte et souhaitable a été trouvée et montée dans la voiture. Une fois terminée, le propriétaire a profité régulièrement de sa voiture et l'a conduite avec beaucoup de satisfaction. En 2006, la voiture passe entre les mains de son propriétaire actuel, un passionné néerlandais, qui l'a de nouveau utilisée pour ce qu'elle avait été construite : des trajets inspirants

dans une voiture italienne ouverte et pur-sang, le Granturismo.

Au printemps 2018, une inspection et un entretien approfondi de la voiture ont été lancés dans l'atelier spécialisé PKCC, y compris l'entretien du moteur et la révision des suspensions avant et arrière, de la direction, du système de freinage, des supports moteur, de la pompe à eau et de l'embrayage. Un dossier documenté de ce travail très récent se trouve dans le dossier de la voiture. Ainsi, cette très belle Maserati 3500GT Vignale Spyder est fraîche et désirable, d'excellente qualité, avec tous les numéros correspondants et dotée de son hard-top original usine. Prête pour une balade vers n'importe quelle station balnéaire ensoleillée de votre choix !

to Modern Classics Ltd in Chevy Chase, Maryland, and was sold the same year to the well-known collector Ed Waterman from Fort Lauderdale, Florida. It was then repainted ivory, while keeping its original red leather interior. In 1986, the car sold to a Maserati collector from the Netherlands, who decided to have a full, top-quality restoration carried out, which took two years. The car was given the livery it retains today, red with a black leather interior. A correct and highly desirable ZF 5-speed gearbox was sourced and fitted. Following the restoration, the owner gained much satisfaction from driving the car regularly. A Dutch enthusiast became the current owner in 2006, and he has used the Maserati as it was designed to be used : for exhilarating journeys in an open-top Italian thoroughbred,

the GranTurismo.

In the spring of 2018, a full inspection and service was carried out by the specialist workshop PKCC. This included overhauling the engine, front and rear suspension, steering, brakes, engine mounts, water pump and clutch. There is a file available that documents this recent work. Here is a stunning and desirable Maserati 3500GT Vignale Spyder presented in fresh condition, with full matching numbers and its original factory hard-top. It is ready for a spin to a sunny destination of your choice!



98

One of only 17 DB4 serie 5 LHD, rare SS Version

1962 ASTON MARTIN DB4 SÉRIE V SS

Carte grise française
French title

Châssis n° DB4/1212/L
Moteur n° 370/1173/SS

900.000 - 1.100.000 €

- Un des 17 exemplaires en conduite à gauche
- Rarissime avec phares couverts et livrée neuve à Paris
- Moteur refait par Richard Williams réalésé en 4,2L
- Matching numbers and colors

- *One of 17 left-hand drive examples*
- *Very rare, with covered headlights and delivered new in Paris*
- *Engine rebuilt and re-bored to 4.2-litre by Richard Williams*
- *Matching numbers and colours*



La DB4 Series V constitue l'aboutissement du modèle et apparaît en 1962. Elle a les feux carénés de la DB4GT, un châssis allongé de 9 cm et une ligne de toit relevée bénéficiant aux places arrière et au coffre. Elle préfigure la DB5 qui ne s'en différencie

fondamentalement que par son moteur 4 litres et sa boîte 5. C'est d'ailleurs la DB4 Series V qui sera utilisée avec la DB5 pour le tournage de Goldfinger et rendra ce modèle mondialement célèbre. La Série V équipée du moteur SS, aussi dénommée Vantage, développe>>>

The DB4 Series V appeared in 1962 and was the culmination of the model. It had the faired lights of the DB4GT, a chassis elongated by 9cm and a raised roof line giving extra space to the rear seats and the boot. It prefigured the DB5 that only differed in

its 4-litre engine and five-speed gearbox. Moreover, a DB4 Series V was used with the DB5 in the filming of Goldfinger, making this model world famous. The Series V, equipped with the SS or "Vantage" engine, had 10% more power than the standard version, with >>>



>>> une puissance en hausse de 10% à 266 CV avec ses trois carburateurs SU et son taux de compression plus élevé. C'est, avec 95 exemplaires produits, la plus rare de toutes les DB4 avec la DB4GT, d'ailleurs vendue à un prix presque équivalent.

La voiture que nous présentons est livrée neuve le 8 juin 1963 par la « Société Nouvelle du Garage Mirabeau », 71 avenue de Versailles à Paris 16^{ème} arrondissement. Equipée du moteur type Vantage n°370/1173/SS, des silencieux

d'échappement intermédiaire et des jantes chromées, elle sera la dernière DB4 commandée par l'importateur parisien. Son premier propriétaire est Monsieur Otto demeurant à Fréjus dans le Var. La voiture y est alors immatriculée 603 HR 63 le 14 juin 63. Il la conservera moins d'un an puisqu'elle est reprise par le Garage Mirabeau le 6 avril 1964 et immatriculée 6887 RE 75. Le 13 octobre 1965, elle y est acquise par un certain Ernest Cohen vivant à Paris 17^{ème} arrondissement. Ce dernier en profitera pendant 7 ans. Le 29 novembre 1972, elle

>>> **266 bhp, triple SU carburetors and a higher compression ratio. Just 95 examples were built, making it the rarest version of the DB4, along with the DB4GT, with a price that was almost equivalent.**

The car on offer was delivered new on 8 June 1963 by the "Société Nouvelle du Garage Mirabeau", 71 avenue de Versailles in the 16th arrondissement of Paris. Equipped with a Vantage type engine, n°370/1173/SS, intermediate exhaust mufflers

and chrome wheels, it was the last DB4 ordered by the Parisian importer. The car's first owner was a certain Monsieur Otto who lived in Fréjus in the South of France. The car was registered 603 HR 63 on 14 June 1963. Otto kept the car for less than a year, as it was taken on again by the Mirabeau Garage on 16 April 1964 and registered 6887 RE 75. On 13 October 1965, Ernest Cohen, living in the 17th arrondissement in Paris, bought and kept the car for seven years. On 29 November 1972, an enthusiast from the



est acquise par un amateur de la banlieue parisienne et immatriculée 7750 CP 92. Les archives des immatriculations des Hauts-de-Seine ayant été détruites, nous n'avons pas eu accès à la suite des propriétaire. Elle est acquise par le propriétaire actuel en 2004, deux ans après qu'il prenne livraison de sa nouvelle Vanquish neuve chez le concessionnaire Aston Martin parisien, Auto Performances. Il envoie alors la voiture chez Richard Williams en Angleterre pour refaire le moteur et le réaléser en 4,2L, ce qui lui permet aujourd'hui des

performances époustouflantes. La peinture est alors refaite dans sa couleur d'origine, Silver Smoke Grey, par les Etablissements Lecoq. Ses fauteuils sont tendus de cuir Connolly vert, moquettes vertes, comme à l'origine.

Dans cette configuration ultra rare, vendue neuve à Paris et dans cet état, elle fait sans aucun doute partie des Aston Martin DB4 Série V les plus désirables du marché.

Parisian suburbs became the new owner, registering it 7750 CP 92. As the Haute-de-Seine registration records have been destroyed, we have no details of subsequent owners until 2004. This was the year it was bought by the current owner, two years after he took delivery of his new Vanquish from the Parisian Aston Martin dealer, Auto Performances. He duly sent the DB4 Series V to Richard Williams in England to have the engine rebuilt and re-bored to 4.2-litres, giving it a breathtaking performance. It was re-painted by

Lecoq in the original colour, Silver Smoke Grey. The interior was re-upholstered in green Connolly hide, and green carpets, as it had originally.

In this ultra rare configuration, sold new in Paris and in this condition, it is without a doubt one of the most desirable examples of the Aston Martin DB4 Series V on the market.





1966 FERRARI 275 GTC 

Carte grise française
French title

Châssis n° 275GTC * 08465
Moteur n° 8465

2.300.000 - 2.600.000 €

- Seulement deux propriétaires en 42 ans

- Certifiée par Ferrari Classiche (Ferrari red book)

- Matching numbers

- Prête à courir (papiers FIA et PTH Récent)

- *Only two owners in 42 years*

- *Ferrari Classiche certification (Ferrari red book)*

- *Matching numbers*

- *Ready to race (FIA papers and recent PTH)*



En 1960, la cause était entendue. Le laboratoire, c'est-à-dire la Formule 1, avait démontré en compétition l'efficacité du moteur central arrière dans l'exploitation optimale des grandes puissances. Après bien des

hésitations, Enzo Ferrari s'y rallia d'abord pour ses monoplaces, puis pour ses prototypes sport en 1961. Pour les types routiers il n'en était pas encore question malgré la pression de la concurrence. >>>

By 1960, the die had been cast. Formula 1 had demonstrated that in competition, the mid-engine format was the most effective way to handle large amounts of power. After much hesitation, Enzo

Ferrari came on board, first with his single-seaters, and then in 1961, with his sports-prototypes. There was no question of doing the same with the road cars, however. In the GT competition category,>>>





>>>En compétition catégorie GT, les sublimes GTO étaient les descendantes des glorieuses 250 au moteur Colombo sans cesse raffiné dont le brio faisait oublier ses 15 ans d'âge et un châssis pour le moins traditionnel. Puis survint la Jaguar Type E ... Enfin en 1964, la nouvelle berlinette de route de Maranello, la 275 GTB, accompagnée de sa version décapotable, la GTS, introduisit au Salon de Paris et sous une spectaculaire livrée jaune d'or quelques innovations bienvenues dont les moindres n'étaient pas, outre de nouvelles roues en alliage léger, les quatre roues indépendantes et la boîte-pont à cinq rapports synchronisés. Le moteur était toujours le bloc Colombo V12 à 60 degrés porté à près de 3,3 litres, du type « simple arbre », bien développé en fonction des enseignements recueillis en course avec les 250 LM et 275 P à moteur arrière. Alimenté par trois carburateurs Weber double corps, il développait en toute sécurité 280 ch à 7 600 tr/min tout en

restant assez souple pour la route. Le report de la boîte sur l'essieu arrière avait permis d'obtenir une meilleure répartition des masses et une meilleure efficacité du train moteur à défaut d'une prépondérance du poids. Toutefois, les suspensions indépendantes amélioraient nettement la motricité en limitant les pertes d'adhérence. Avec une direction précise et peu démultipliée, la 275 GTB était une voiture de pilote qui exigeait concentration et anticipation (elle dépassait 240 km/h) et réagissait instantanément à toutes les sollicitations. Strict coupé deux places au coffre symbolique sur 2,40 m d'empattement, d'une esthétique qui annonçait la couleur - lignes fuyantes et viriles, plus tendues que celles des 250 GT antérieures, nez plongeant, projecteurs carénés, ceinture de caisse haute et pavillon surbaissé, custodes aveugles, ses détails stylistiques empruntaient beaucoup à la GTO, voiture d'ingénieurs. La 275 GTB fabriquée par Carrozzeria Scaglietti fut la>>>

>>> *the sublime GTO, descended from the wonderful Colombo-engined 250 had performances that defied its age and traditional chassis. And then, there was the Jaguar E-Type... Finally in 1964, Maranello's new road-going saloon, the 275 GTB, with its convertible version, the GTS, was unveiled at the Paris Motor Show. Underneath a stunning golden-yellow livery, the car displayed innovations such as lightweight alloy wheels, four-wheel independent suspension and a five-speed synchromesh gearbox. The engine was still the Colombo V12 set at 60 degrees. A 3.3-litre engine, developed from information gathered while racing the rear-engined 250 LM and 275 P. Fed by three twin-bodied Weber carburetors, it safely produced 280 bhp at 7,600 rpm, while remaining versatile enough for road use. Transfer of the gearbox onto the rear axle improved the weight distribution*

and made more efficient use of the engine. The independent suspension improved stability and gave the car more grip.

With precise, high ratio steering, the 275 GTB was a driver's car which demanded concentration and anticipation (it could reach speeds of more than 240 km/h), while responding to the slightest touch. A strict 2-seater coupé on a 2.40m wheelbase, in colours enhancing its aesthetic qualities. The car had flowing, virile styling, tighter than on the previous 250 GT, with a sloping nose, covered headlights, high waistline and low roof with blind rear quarter panels. Much of the styling was inspired by the GTO, the engineers' car. The 275 GTB, built by Carrozzeria Scaglietti, was the last Pininfarina creation supervised by Pinin himself. If it appeared rather austere in its day, its classical, elegant styling and dynamic handling quickly>>>



>>> dernière création de Pininfarina supervisée par Pinin lui-même et, si elle a pu paraître austère en son temps, son classicisme, son élégance sévère et sa « réponse » dynamique ont vite fait taire les critiques, d'autant plus qu'aux mains de gentlemen drivers qualifiés et parfois même avec peu de préparation, elle s'alignera avec succès en compétition.

Pour être plus compétitif justement, Ferrari lancera la 275 GTB/C au printemps 1966 avec une carrosserie aluminium toujours fabriquée par Scaglietti. Mais cette dernière ne sera jamais engagée officiellement et courrait dans la catégorie des Prototipo comme le montre le « P » apposé sur la carrosserie.

Sur les 442 Ferrari 275 GTB produites, 3 châssis seulement furent frappés 275 GTC. En juillet 2012 déjà, Artcurial Motorcars avait présenté et vendu l'une d'entre elles,

châssis n° 8457. A l'époque, celle-ci avait été adjugée deux fois plus qu'une 275 GTB normale. Elle avait été livrée neuve à l'usine directement et avait pris la route pour participer aux 1000 km du Nürburgring et remporter sa catégorie. La 'GTC', avec nez long et tube de torsion pour la transmission, était alors particulièrement affûtée avec châssis renforcé et arbres à cames spéciaux. Mais les historiens restent interrogatifs sur l'origine de ces trois modèles, dont le châssis fut frappé *275 GTC*, contrairement à toutes les autres frappées *275 GTB/C*.

Artcurial Motorcars est très heureux de présenter la deuxième Ferrari 275 GTC. Commandée à l'origine par un américain, la voiture présentée est finalement livrée neuve à l'usine directement, comme sa sœur, #8457. Elle est alors bleu Azur. Elle n'a jamais été répertoriée pour avoir participé à des courses à l'époque mais elle s'est rattrapée

>>> silenced the critics, in particular the experienced gentleman drivers, who used it successfully in competition, often with little preparation.

To be more competitive, Ferrari launched the 275 GTB/C in the spring 1966, with an aluminium body also built by Scaglietti. This model was never used officially, however, and ran in the Prototipo category, as shown by the « P » displayed on the body.

Of the 442 Ferrari 275 GTB produced, just three chassis were stamped 275 GTC. In July 2012, Artcurial Motorcars presented and sold one for twice the price of a normal 275 GTB. That car was delivered new by the factory and taken directly to participate in the Nürburgring 1,000 km where it won its class. The long-nosed 'GTC' with torsion tube transmission, was particularly

*refined with a reinforced chassis and special cams. Historians are still researching the origin of the three models with *275 GTC* chassis where all others have *275 GTB/C*.*

Artcurial Motorcars is delighted to present a second Ferrari 275 GTC. Ordered new by an American, the car on offer was delivered new by the factory, like its sister, #8457. It was then Azure blue. There are no records of the car ever having been raced in period, but it has made up for this more recently, having participated several times in Tour Auto in the hands of its current owner. He bought the car seven years ago, from a French collector, Michel Barthé, who has owned many exceptional cars including the famous Lamborghini Miura Jota. The 275 GTC remained in his hands for 35 years! When the current owner acquired the car,





depuis puisque son propriétaire actuel a participé à plusieurs reprises au Tour Auto. Il l'a acquise il y a sept ans auprès d'un collectionneur français, Michel Barthé, qui possédait de nombreuses voitures d'exception à l'instar de la fameuse Lamborghini Miura Jota. La 275 GTC était entre ses mains depuis 35 ans ! Lorsque le propriétaire actuel en fait l'acquisition, et toujours soucieux de rouler avec des automobiles fiables, il la confie à Martial, un des anciens sorciers de l'atelier de l'importateur Ferrari, Charles Pozzi, pour une réfection totale de la mécanique. Le moteur est alors démonté, refait dans les règles de l'art et l'alimentation passera de trois à six carburateurs Weber en 40. En vue de participer à des courses historiques et pour un meilleur comportement, les suspensions sont améliorées avec des ressorts et amortisseurs réglables. Elle reçoit des gros freins, une barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière ainsi qu'un arceau de sécurité pour répondre aux normes FIA. D'ailleurs, elle vient de recevoir son nouveau PTH. A l'arrière, la vitre est remplacée par du plexiglas avec ouvertures pour permettre une meilleure aération de l'habitacle. La plupart des pièces d'origine seront à la disposition de l'acheteur (lunette arrière en verre, pare-chocs avant et arrière...). Alors rouge lors de l'achat, le propriétaire actuel, ayant un goût prononcé pour les voitures grises, la fera alors repeindre en Grigio Ferro par les Etablissements Lecoq. Elle passe ensuite chez Ferrari pour une certification par le service Classiche qu'elle obtient sans problème, conservant tous ses éléments mécanique, châssis et carrosserie d'origine. Il est d'ailleurs précisé le fait que son châssis est bien frappé '275 GTC'.

Un récent essai filmé de cette 275 GTC sur circuit, nous a époustoufflés pour ses performances, sa sonorité envoûtante et sa tenue de route. Une Ferrari 275 bien spéciale donc que cette GTC...

wanting to ensure its reliability, he gave it to Martial, one of French Ferrari importer Charles Pozzi's former maestros, for a full mechanical overhaul. The engine was dismantled and rebuilt to the highest standards and the fuelling changed from three to six Weber 40 carburetors. In order to take part in historic racing and to improve the handling, the suspension was improved with springs and adjustable dampers. The car was fitted with big brakes, front and rear stabilizer bars and an FIA compliant roll-cage. In addition it has just received its new PTH. A plexiglass rear window with openings was fitted to improve ventilation to the cockpit. Most of the original parts will be made available to the buyer (including glass rear window and front and rear bumpers). The car was red when the current owner acquired it, but having a strong preference for grey cars, he had it repainted Grigio Ferro by Lecoq. The car was then sent to Ferrari for Classiche certification, which was a formality, as it retains its original chassis, coachwork and mechanics. The fact that the chassis is stamped '275 GTC' is also noted.

In a recent filmed circuit test of this 275 GTC, we were in awe of the car's performance, its mesmerizing sound and handling. A Ferrari 275 as special as this GTC...



100

1964 FERRARI 250 GT/L « LUSSO » ❖

Carte grise française
French title

Châssis n° 5525

Moteur : voir texte

900.000 - 1.300.000 €

- Histoire continue
- Restauration complète par Lecoq (environ 300 000 €)
- Un des plus beaux modèles Grand Tourisme de Maranello

- *Continuous history*
- *Full Lecoq restoration (approximately 300 000€)*
- *One of Maranello's most beautiful Gran Turismo models*



Au tout début des années 60, Pininfarina était occupé à la production de la 250 GTE 2+2 et seule une version routière (Lusso) de la 250 GT SWB continuait d'être

produite en très petite série par Scaglietti. Ferrari, dont l'effort en compétition coûtait cher, voulait doubler sa production de voitures routières utilisables. >>>

At the start of the 1960s, Pininfarina was involved with the production of the 250 GTE 2+2 and the Lusso was the only road-going version of the 250 GT SWB

still being built, in small numbers, by Scaglietti. Ferrari, with racing commitments that were proving expensive, wanted to double the production of >>>



>>>Aussi, à Paris, en Octobre 1962, Ferrari et Pininfarina présentaient la 250 GTL berlinetta « Lusso ». Un deuxième prototype apparu peu après au salon de Turin, œuvre de la Carrozzeria Scaglietti de Modène. Les deux voitures reçurent un traitement un peu différent du toit et se démarquaient toutes deux par des détails de la version de série qui fut cataloguée en Janvier 1963 et resta en production jusqu'en Septembre 1964.

La « Lusso » avait été construite pour être la plus désirable possible et elle le fut.

Ce nouveau dessin fut et reste une parfaite réussite. Le châssis adoptait un empattement fétiche chez Ferrari, 2400 mm, et ressemblait beaucoup à celui de la GTO, partageant avec elle des éléments mécaniques et l'arrière tronqué à la manière de l'aérodynamicien Kamm. Sur cette voiture, Ferrari commençait réellement à prendre en compte les problèmes de confort et de fiabilité d'une voiture faite pour

la route, cependant, les pare-chocs étaient purement décoratifs et les sièges de type baquet.

Le Comte Lurani, après un essai-marathon, concluait dans Auto Sport Italiana ses impressions sur celle qu'il appelait « La Più bella del mondo! » : « La berlinette 250 GT dessinée par Pininfarina a pleinement confirmé ses droits à être considérée comme la plus exceptionnelle des voitures sportives de hautes performances existant aujourd'hui. Elle révèle l'excellence de sa base mécanique distillée par une tradition sportive incomparable et une conception esthétique remarquablement réussie qui porte la signature du plus grand carrossier du monde ».

La voiture présentée # 5525 est l'un des rares 350 exemplaires de 250 GT/L produits. Il s'agit d'une conduite à gauche, achetée neuve en Suisse puis expédiée aux Etats-Unis où elle est acquise par Philip Ojeda de San Diego, en Californie, >>>

>>>usable road-going cars. It was in Paris in October 1962, that Ferrari and Pininfarina presented the 250 GTL berlinetta "Lusso". A second prototype appeared shortly afterwards at the Turin Motor Show, built by Carrozzeria Scaglietti from Modena. The two cars had slightly different roofs and features from both appeared in the production version that was built between January 1963 and September 1964.

The "Lusso" was designed to be irresistibly attractive, and it certainly achieved that objective. The styling of this new model was and remains a perfect success. The chassis had Ferrari's favoured 2400 mm wheelbase and shared many similarities with the GTO, including mechanical elements and the truncated rear tail in the style of aerodynamicist Kamm. Ferrari began to take the issues of comfort and reliability seriously in this road-going model. The

bumpers, however, were purely decorative and the car retained bucket seats.

Count Lurani, following a marathon test session, recorded in Auto Sport Italiana his impressions of what he called "La Più bella del mondo!" : "The 250 GT berlinetta designed by Pininfarina has earned its right to be seen as the most exceptional, high performance sports car in existence today. It displays an excellent mechanical base distilled from unrivalled sporting heritage and a remarkably successful aesthetic design carrying the signature of the greatest coachbuilder in the world."

The car presented, # 5525, is one of just 350 examples of the 250 GT/L. A left-hand drive car, it sold new in Switzerland and was then shipped to the US to be bought by Philip Ojeda from San Diego in California. In March 1976 it was stolen from >>>



>>>avant d'être volée à Jim Payne (Louisville, Kentucky) en mars 1976. La voiture est retrouvée quatorze années plus tard, sans sa caisse. Alors réexpédiée en Italie, elle y est restaurée par Dino Ravani (Serenissima, Cremona). Le moteur est reconstruit par Salvetti autour d'un bloc neuf (l'original étant irréparable, son numéro a été réattribué au bloc de remplacement). La carrosserie et l'entretien est confié à l'artisan bien connu Giovanni Giordanengo à Cuneo. Une fois restaurée, la voiture est acquise par un collectionneur, Paolo Bozzano, basé à Monaco avant de s'établir en Italie. La Lusso est ensuite vendue par la veuve de ce dernier alors qu'elle n'avait que très peu roulé depuis la restauration totale. En février 2008, elle est acquise par son propriétaire actuel, homme d'affaires parisien,

passionné de la marque. Constatant que le moteur n'était pas à la hauteur des performances attendues, il le confie à Franck Opderbeck, mécanicien de génie de la région parisienne et sous-traitant des Etablissements Lecoq, pour une réfection totale. Il démonte complètement le moteur, change le bloc et refait tous les composants. La boîte et le pont sont également refaits à neuf. Très exigeant, le propriétaire demandera à Lecoq de corriger certains défauts de ligne de la carrosserie. En tout, près de 300 000€ ont été dépensés pour que cette Lusso retrouve sa splendeur de sortie d'usine et ses performances originales. La couleur extérieure est, comme l'exige le goût personnel et sûr du propriétaire, Grigio Ferro, intérieur avec fauteuils tendus de cuir fauve et moquettes beige en parfait état. Cette Ferrari 250 GT/L Lusso se présente aujourd'hui dans un état exceptionnel, mécaniquement optimale, fidèle à l'élégance absolu de ce modèle Grand Tourisme, véritablement mythique chez Ferrari.

>>>*Jim Payne of Louisville, Kentucky, and only discovered fourteen years later, minus its body. The car was shipped back to Italy and restored by Dino Ravani (Serenissima, Cremona). The engine was rebuilt by Salvetti using a new block (the original was irreparable and its number was reassigned to the replacement block). Maintenance and bodywork was entrusted to well-known craftsman Giovanni Giordanengo in Cuneo. Once restored, the car was bought by Paolo Bozzano, a collector who was based in Monaco before settling in Italy. The Lusso was later sold by the latter's widow, having been driven very little since its restoration. It was acquired by the current owner, a Parisian businessman and marque enthusiast, in February 2018. As the engine was not performing optimally, Franck Opderbeck, the talented mechanic sub-contracted by Lecoq and based next to Paris, was commissioned to completely rebuild it. Opderbeck dismantled*

the engine, changed the block and refurbished every component. The gearbox and rear axle were also rebuilt. The fastidious owner then asked Lecoq to rectify certain defects in the styling of the bodywork. In total, nearly 300,000 € was spent giving the car back the splendour and performance it had when it left the factory. The exterior colour, a wise choice by the owner, is Grigio Ferro, complemented by tawny brown leather upholstery and beige carpets in perfect condition. This Ferrari 250 GT/L Lusso is presented in exceptional condition today, mechanically perfect and faithful to the supreme elegance of this GT model, a true Ferrari legend.







101

1992 FERRARI 512 TR

Carte grise française
French title
Châssis n° ZFFLA40B000094514
120.000 - 150.000 €

- Livrée neuve en France
- Seulement 3 propriétaires
- Révision récente importante

- *Delivered new in France*
- *Only 3 owners*
- *Recent major service*

La Testarossa était une berlinette puissante et rapide avec un niveau de performance et de tenue de route très élevés. Pourtant, la 512 TR qui lui succède est une meilleure voiture : on peut évaluer l'amélioration de ses performances générales à 10%. Il faut saluer les techniciens de Ferrari qui réussirent à obtenir 421 ch du 12 cylindres sans en augmenter la cylindrée et en réduisant sérieusement la nocivité des gaz d'échappement, ceci grâce à un contrôle très précis par ordinateur de l'injection d'essence et de l'allumage. La tenue de route fut améliorée sur la 512 TR, non seulement en changeant les caractéristiques de suspension, mais en rigidifiant le châssis tubulaire, en obtenant un centre de gravité plus bas pour la voiture par

l'utilisation de pneumatiques plus évolués et, enfin, par une révision des paramètres aérodynamiques. Le freinage fut aussi grandement amélioré par l'utilisation de disques plus larges à l'avant, de nouveaux maître-cylindres, pistons, conduits de refroidissement, etc. tout ceci se traduisant par une distance d'arrêt réduite également par le gain de 40 kg sur le poids de la nouvelle voiture.

L'exemplaire présenté fut vendu neuf par Charles Pozzi SA à Lyon à un certain Yves Dupont-Ferrier de Grenoble le 21 septembre 1992. Elle passe ensuite entre les mains de Michel Soulacroup en région parisienne avant d'être acquise par l'actuel propriétaire. Alors rouge, ce dernier confiera cette belle 512 TR aux Etablissements

The Testarossa was a fast and powerful berlinetta, possessing very high-level performance and road handling abilities, however, the 512 TR which succeeded it was a better car: we can evaluate its general performance increase by 10%. Ferrari's technicians are to be praised, as they managed to get 421 hp out of the 12 cylinders without increasing the engine capacity and by seriously reducing the toxicity of the exhaust gas emission, thanks to a very precise fuel injection and ignition control via computer. Road handling was improved on the 512TR, not only by replacing the suspension specifications but also by reinforcing the tubular chassis, also through the use of more advanced tyres allowing to achieve

a lower centre of gravity and finally, by revising aerodynamic parameters. The braking system was also greatly enhanced by the use of wider front discs, new master cylinders, pistons, cooling ducts, etc... all of this translated into shorter braking distance and equally, by the 40 kg weight gain on the new car.

This particular example was sold new by Charles Pozzi SA in Lyon to a certain Yves Dupont-Ferrier from Grenoble on 21 September 1992. It would then be handed over to Michel Soulacroup living in Paris, before getting acquired by the actual owner. The latter would then entrust this beautiful 512 TR (in red colour until that time) to the Lecoq workshop, in order to



Lecoq pour un changement de teinte extérieure en Grigio Ferro, sa couleur préférée pour toutes les automobiles de sa collection. Elle a parcouru 41 500 km depuis sa sortie d'usine et a reçu toutes les révisions régulières préconisées par le constructeur. La grosse révision avec changement des courroies sera d'ailleurs réalisée en janvier 2019, juste avant la vente. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien. Cet exemplaire se trouve donc dans un état optimal. Sa teinte gris foncé avec intérieur en cuir fauve apporte une élégance et un chic époustouffant à cette 512 Testarossa, pour laquelle les passionnés ne pourront que tomber amoureux !

repaint the bodywork into Grigio Ferro, the favorite colour of the cars in his collection. The car covered 41,500 km since coming out of the factory and has been serviced regularly, as per the manufacturer's recommendations. A major service including belt change is to be done in January 2019, just before the auction. The car comes with its service logbook. This example is therefore in an ideal condition. The dark grey colour with tan leather interior brings an elegance and a breathtaking sophistication to this 512 Testarossa, which will undoubtedly make enthusiasts fall in love.



1961 JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3,5L ROADSTER FLAT-FLOOR

Titre de circulation belge
Belgian title

Châssis n° 875650
Moteur n°R-19418

220.000 - 280.000 €

- Vendue neuve en France
- Matching numbers, matching colors
- Plus de 136 000€ de factures!

- *Sold new in France*
- *Matching numbers, matching colors*
- *Over €136,000 of invoices!*



L'exemplaire présenté a été produit le 29 septembre 1961, avant d'être livré le 10 octobre suivant à Mme Besse, de Saint Jean Cap Ferrat, par l'intermédiaire de l'importateur français Charles Delecroix. Ainsi que le confirme son attestation Jaguar Heritage, elle était déjà de couleur crème, avec intérieur et capote noirs. Cet exceptionnel roadster, a été acheté en 2011 à l'Atelier des Coteaux qui indiquait le détenir d'un notaire, suite au décès de sa première propriétaire qui le possédait depuis 49 ans ! Il a ensuite été confié au spécialiste belge Rétro Cars pour

une restauration complète, dans le respect de la configuration d'origine. Un important dossier de photos témoigne de l'ensemble des travaux réalisés, avec mise à nu de la carrosserie et remise en état systématique de tous les éléments nécessitant. La seule amélioration majeure a été l'adaptation d'une boîte 5 vitesses, tandis que la boîte Moss d'origine sera livrée avec la voiture. Un allumage électronique, un alternateur Dynalite et un ventilateur Kenlow ont également été adaptés pour une meilleure fiabilité. Cette remise en état complète de qualité totalise plus de

This particular car was manufactured on 29 September 1961 and delivered to Mrs Besse of Saint Jean Cap Ferrat on 10 October 1961 by French importer Charles Delecroix. As its Jaguar Heritage certificate indicates, it has kept its original cream colour with black interior and soft top. This stunning roadster was bought from L'Atelier des Coteaux in 2011, which indicated to have it from a solicitor, following the death of its first owner who had remarkably been in possession of this machine for 49 years! It was eventually entrusted to

Belgian specialist Retro Cars where it was completely restored in order to bring the car back to its original specification. A large file of pictures confirms the amount of work carried out, including removal of the entire bodywork and thorough repair of all parts within. The only significant upgrade consisted in replacing the original Moss gearbox (to be delivered with the car) with a 5-speed one. An electronic ignition, Dynalite alternator and Kenlow fan have been fitted for greater reliability. The cost of this full-fledged and high-quality



136 000€ de factures et vient juste d'être achevée. Depuis, la voiture n'a parcouru que quelques centaines de kilomètres pour les mises au point et son aspect est proche du neuf. Un jeu de valises de coffre sur-mesure a également été réalisé.

Rares sont les exemplaires de Jaguar Type E à pouvoir se targuer d'autant de qualités : version planchers plats, historique limpide, vendue neuve de France, matching numbers et matching colors, restauration de qualité... Certainement un des exemplaires les plus désirables sur le marché actuel.

restoration work is more than €136, 000 and was recently completed. Since then, the car has only been driven over a few hundred kilometres and it looks almost brand new. A bespoke set of boot luggages has also been specifically made.

It is certainly rare to find such Jaguar E-Type examples boasted with so many qualities: flat-floor version, clear history, sold new in France, matching numbers and matching colours, high-quality restoration... undoubtedly one of the most sought-after models in this current market.



1961 RENAULT 4CV RI062 BEACH CAR ○

Titre de circulation US
Dédouanée en Suisse
US title
Customs cleared in Switzerland
Châssis n° 3607765
45.000 - 65.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Parfaite alternative à la Fiat 600 Ghia
- Rarissime dans cette configuration
- Tellement charmante

- *Perfect alternative to the Fiat 600 Ghia*
- *Extremely rare in this configuration*
- *So charming*



Plus communément fabriquée sur des bases Fiat 500 et 600, le concept de la voiture de plage fut imaginé par le carrossier italien Ghia et le patron Gigi Segre lorsque celui-ci aperçut des voitures à porteur, ouvertes, dans de petits hôtels sur les îles asiatiques. La Jolly est totalement allégée de ses portes, découpée en cabriolet permanent avec des sièges en osier recouverts de coussins, en général du même tissu que le taud, permettant de protéger ses occupants des rayons du soleil. Une minorité de voitures de plage ont été construites sur la base de Renault 4cv, une petite cinquantaine, mais elle avait effectivement bénéficié à l'époque de

multiples transformations comme pour les modèles de la Police. Evidemment, par rapport à la Fiat 500, elle était bien plus puissante avec des proportions un peu plus importantes, ce qui lui donnait un look inimitable et charmant. Son propriétaire en a fait l'acquisition dans une vente aux enchères à Fort Lauderdale il y a quelques années pour l'inclure dans son importante collection. Elle a bénéficié d'une révision complète dans son propre atelier. Il s'agit d'une automobile rare et très désirable pour n'importe quel amateur propriétaire d'une maison de vacances au bord de la mer ou à la campagne.

Most commonly manufactured on Fiat 500 and 600 bases, the beach car concept was created by the Italian coachbuilder Ghia and its boss Gigi Segre when he started noticing open carrier cars in small hotels on Asian islands. The Jolly is completely stripped off from its doors and was converted into a permanent convertible with cushions type wicker seats, generally of the same fabric as the cover and allowing passengers to be protected from the sun. Only a minority of about 50 beach cars were built on the Renault 4CV but at the time, it had actually benefited from various

transformations like the Police car models. It was naturally a lot more powerful and it had more generous proportions compared to the Fiat 500, which gave it a highly unique and charming look. Its current owner bought it at an auction sale in Fort Lauderdale few years ago in order to include it in his important collection. The car underwent a complete service in its own workshop. This is a rare and very desirable automobile for any enthusiast who owns a holiday home by the sea or in the countryside.

1961 FIAT 500 JOLLY PAR GHIA

Carte grise française
French title

Châssis n° 147636
Moteur n° 177547

60.000 - 80.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Provenance illustre
- Restauration complète
- Rare et originale

- *Well recorded provenance*
- *Comprehensive restoration*
- *Rare and original*



Née en 1958, la Fiat 500 Jolly, carrossée par Ghia, peut être considérée comme la première voiture de plage. Avec ses sièges en osier et son dais caractéristique, cette automobile originale sera très prisée des stars au cours des années 60.

Cet exemplaire est une version US, avec ses phares de grand diamètre et son compteur en miles. Il fut délivré neuf dans le sud de la France, le 30 juin 1961, à Madame Geneviève Fath, mannequin et égérie des années 60, épouse de Jacques Fath, célèbre couturier de l'après-guerre. Une copie de la carte grise d'origine indique qu'il fut immatriculé à leur adresse du Moulin de Joko, au Cannet.

La voiture a rejoint la collection Catimini en 1993, avant de bénéficier, l'année suivante, d'une restauration complète. Carrosserie, mécanique, chromes, vannerie pour le rotin des sièges, moquettes et capote pour le dais : rien n'a été oublié.

Plus récemment, ayant peu roulé, la voiture a bénéficié d'une révision et le réservoir d'essence a été remplacé.

Cet exemplaire authentique offre une provenance illustre, appartient à une collection parmi les plus complètes sur le thème de la Fiat 500 et a bénéficié d'une remise en état complète. Il s'agit donc d'une occasion exceptionnelle de replonger dans l'insouciance des années 60 !

Launched in 1958, the Fiat 500 Jolly, coachbuilt by Ghia, can be considered the first beach car. With its wicker seats and its characteristic canopy, this distinctive car became very popular with stars in the 1960s.

This example is a US market version, with its large diameter headlamps and counter in miles. The car was delivered new in the South of France, on June 30, 1961, to Mrs. Geneviève Fath, a model and muse from the 60s, the wife of Jacques Fath, a famous couturier from the post-war period. A copy of the original registration card indicates that it was registered at their address in the Moulin de Joko, in Le Cannet.

The car joined the Catimini collection in 1993, before benefiting, the following year, from a comprehensive restoration. Bodywork, mechanicals, chrome work, wickerwork for rattan seats, carpets and soft top: nothing was forgotten. More recently, the car has been serviced and the fuel tank has been replaced.

This authentic model has an illustrious provenance, belongs to one of the most complete collections on the theme of the Fiat 500 and has benefited from a complete restoration. It is therefore an exceptional opportunity to plunge into the recklessness of the 1960s!

1969 FIAT 500 GAMINE PAR VIGNALE

Carte grise française
French title

Châssis n° 110F1775905
Moteur n° 110F1881886

18.000 - 24.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Même propriétaire depuis 25 ans

• Collector ludique

• Seulement 400 exemplaires

• *Same owner for 25 years*

• *A delightful collector car*

• *Only 400 units produced*



L'idée originale de la Gamine est due à M. Germiniani, concessionnaire Fiat à Monaco, propriétaire de la société Générale Automobile Monégasque (d'où son appellation) et de son homologue de Perpignan de réaliser un mini roadster sur base de Fiat 500. La Fiat 500 Gamine porte la signature du carrossier Vignale, et a été produite à 400 exemplaires en deux séries de 200 de 1967 à 1971.

L'exemplaire présenté a rejoint la collection Catimini en 1993. L'année suivante la carrosserie va être remise en état et l'ensemble repeint dans une teinte jaune, conforme à l'époque. Dans le même temps le faisceau électrique a été remis en état et la mécanique révisée. En

2010, le réservoir d'essence a été démonté et nettoyé, tout comme le circuit d'alimentation en essence. La voiture est équipée d'un volant et d'un pommeau de levier de vitesses accessoires, et des attaches de capot ont été ajoutées. La sellerie et les moquettes, refaites avec un passepoil rappelant la teinte de la carrosserie, sont en parfait état de présentation, tout comme la capote et les side-screen en toile. La voiture est en outre équipée d'un couvre tonneau. Les soubassements pourront faire l'objet d'un traitement pour être préservés. Avec son aspect ludique, cette rare Gamine comblera l'amateur souhaitant combiner collection et véhicule de villégiature original !

The original idea of the Gamine came from Mr. Germiniani, a Fiat dealer in Monaco, and the owner of the company General Automobile Monégasque (hence the name) and his counterpart from Perpignan, to create a mini roadster based on the Fiat 500. The Fiat 500 Gamine bears the signature of coachbuilder Vignale, and 400 units were produced in two series of 200 from 1967 to 1971.

The car on offer joined the Catimini collection in 1993. The following year the bodywork was refurbished and the whole car repainted in a yellow, consistent with the time. At the same time the electricals was redone and the

mechanicals serviced. In 2010, the fuel tank was disassembled and cleaned, as was the fuel system. The car is equipped with an optional steering wheel and accessory gearshift knob, and hood fasteners have been added. The upholstery and carpets, redone with a piping reminding the tint of the bodywork, are in perfect condition, as is the hood and the canvas side-screens. The car is also equipped with a tonneau cover. The underbody would need treatment to be preserved. With its playful aspect, this rare Gamine will satisfy the enthusiast wishing to combine collectability with a distinctive vehicle!

1982 FIAT 595 BARCHETTA BY SIMPATICO

Titre de circulation anglais V5
British title V5

Châssis n° 8042175
Moteur n° 8600463

12.000 - 18.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un des 9 exemplaires produits
- Grande qualité d'exécution
- Véritable collector !

- *One of 9 examples made*
- *High quality of execution*
- *A real collector car!*



La 595 Barchetta est née de l'esprit bouillonnant du designer Peter Stevens, notamment à l'origine du dessin de la McLaren F1. Inspirée du design de la Fiat 500 et utilisant des éléments et une mécanique de Fiat 126, sa carrosserie est en matériaux composites et mêle fibre de verre et kevlar. Cette voiture dont le poids n'excède pas 460 kg s'est révélée joueuse, fiable et réussie, ainsi le designer décida d'en lancer la production avec la société Simpatico Design Ltd, ainsi que la commercialisation de kits. Neuf véhicules, comprenant notre exemplaire, seront assemblés par la firme.

L'exemplaire présenté, réalisé sur une base de 1982, fut commercialisé en Angleterre, en 1993, puis c'est

en 1996 que la voiture rejoint la collection Catimini. La voiture est en strict état d'origine et son compteur n'affiche que 878 miles. Volant Nardi, jantes OZ avec pneus taille basse, sièges baquets sur mesure en fibre de verre : rien ne manque à cette petite bombe dont la qualité d'exécution est surprenante. Ce véritable collector est en parfait état et accompagné d'un ancien V5, il reviendra à l'acheteur de se renseigner sur les modalités d'immatriculation en fonction du pays de destination. Rares sont les exemplaires qui ne s'échangent pas de la main à la main entre connaisseurs, ne manquez pas cette opportunité !

The 595 Barchetta was born from the concept by designer Peter Stevens, famous for being the designer behind the McLaren F1. Inspired by the design of the Fiat 500 and using elements and mechanicals from the Fiat 126, the body is made from composite materials and mixes fiberglass with Kevlar. This car, whose weight does not exceed 460 kg, is very delightful, reliable and robust. So the designer decided to launch series production with Simpatico Design Ltd, as well as the marketing of kits. Nine vehicles, including the one featured here, were assembled by the company.

The car on offer, made on the base of a 1982 model, was sold in

England, in 1993, then in 1996 it joined the Catimini collection. The car is in perfect original condition and its meter displays 878 miles only. Featuring Nardi steering wheel, OZ rims with low-profile tires, custom-made fiberglass bucket seats: nothing is missing from this little pocket rocket, whose quality of execution is surprising. This real collector car is in perfect condition and comes with an old V5, and it will be up to the buyer to figure out the registration procedures depending on the country of destination. Few examples were ever made and even fewer come up for sale, so do not miss this opportunity!

1990 RENAULT SUPER 5 GT TURBO SÉRIE « ALAIN OREILLE »

Carte grise française
French title

Châssis n° VF1C40505 02418029

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Rare et recherchée série
« Alain Oreille »

• Véhicule restauré dans un
état impressionnant

• Comportement sportif et
ludique

• *Rare and sought-after "Alain
Oreille" series*

• *Vehicle restored in
impressive condition*

• *Sporty and playful behavior*



Notre Supercinq GT Turbo est une rare version « Alain Oreille », mise en circulation le 26 juin 1990. Cette série limitée célébrait la victoire en championnat du monde des rallyes groupe N de la Renault 5 GT Turbo pilotée par A. Oreille. Son actuel propriétaire, pilote passionné, tomba sous le charme de cette petite bombe en 2017, restaurée sans compter par son précédent propriétaire. Particulièrement exigeant, ce dernier qui l'acheta en 2004 voulut une voiture parfaite. Dans ce but il fit notamment reprendre en 2006 et 2007 toute la carrosserie et toute la mécanique afin de réaliser une voiture irréprochable. Les factures de pièces figurant au dossier s'élèvent à elles seules à plus de 15 000 €. La

présentation de la voiture est toujours particulièrement surprenante, la carrosserie est exempte de bosses ou de rayures. L'intérieur d'origine est bien conservé lorsque l'on connaît sa fragilité et son état corrobore le kilométrage affiché au compteur de 89 000 km. La mécanique, qui n'a parcouru qu'environ 10 000 km depuis restauration, est vive et les accélérations sont franches. Elle sera livrée avec son autoradio d'origine, sa brochure commerciale d'époque ainsi qu'un échappement Devil. Un tel exemplaire restauré avec soin ne saurait vous laisser indifférent et pourrait s'avérer de plus un pertinent investissement.

Our Super 5 GT Turbo is a rare "Alain Oreille" version and was registered on 26 June 1990. This limited edition celebrated the Renault 5 GT Turbo's victory in Group N of the World Rally Championship, driven by A. Oreille. Its actual owner, a passionate race car driver, fell in love with this little bomb in 2017. The car was meticulously restored by its previous proprietor, a particularly demanding collector who bought it in 2004 and at the time, wanted the car to be perfect. Therefore, a bodywork and mechanical restoration was carried out in 2006 and 2007 in order to bring the car into pristine condition. Included in the folder, just invoices for parts alone

amount to more than €15,000. With the bodywork being free of dents or scratches, the condition of this car remains utterly impressive. Despite its fragility, the original interior has been well preserved and its condition is confirmed by the genuine 89,000 km mileage. Having only been driven around 10,000 km since its restoration, the engine remains very much alive and with great accelerating sensations. The car will be delivered with its original car radio, its vintage commercial brochure and a Devil exhaust. Such a carefully restored example will not leave you indifferent and could prove to be a worthwhile investment.

1975 BMW 2002 TURBO PRÉPARÉE GROUPE 2

Carte grise française
French title

Châssis n° 4291167

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

- Eligible dans de nombreuses courses historiques

- Très rare en préparation Groupe 2 avec PTH

- Voiture performante et bien préparée

- *Eligible for many historic races*

- *Very rare Group 2 preparation with PTH*

- *Performing and well prepared car*



Mise en circulation le 17 janvier 1975, notre 2002 Turbo se trouve dans une très rare configuration groupe 2. Son propriétaire en fit l'acquisition en Italie en 2013, souhaitant engager la voiture en courses historiques. Déjà utilisée en compétition, celle-ci nécessitait une remise à niveau et fut préparée dans ce but. C'est l'équipe de Classic et Modern Racing à Alès, atelier particulièrement réputé dans la discipline, qui s'est chargé de la préparation réalisée sans considération de coûts. La liste des travaux est importante et son détail est à consulter au dossier. Soulignons que la caisse fut démontée, sablée, puis repeinte, que le moteur a été entièrement restauré et préparé,

enfin que la boîte d'origine a été remplacée par une avantageuse boîte de M3. Elle est aussi équipée de deux sièges baquets Sabelt, d'un arceau et d'un tripmaster électronique. Il est précisé que les sièges avant ainsi que la banquette arrière d'origine seront livrés avec la voiture. Son propriétaire a depuis notamment participé au Tour Auto et au Tour de Corse historique éprouvant beaucoup de plaisir à la piloter. Elle dispose de son passeport technique historique obtenu en 2017 et le moteur a été démonté pour être révisé en 2018. Cette 2002 Turbo particulièrement bien préparée est un véhicule performant et rare pour se distinguer dans les meilleures courses historiques.

Registered on 17 January 1975, our 2002 Turbo is in an extremely rare Group 2 configuration. Its owner acquired the car in Italy in 2013, with the aim of entering it in historic races. Having already been used in racing, it required an overhaul and was prepared for this reason. This was carried out regardless of cost by the renowned workshop Classic and Modern Racing in Alès. The list of the work carried out is significant and can be consulted in detail in the car's folder. The body was dismantled, sandblasted, and repainted, the engine was thoroughly overhauled and prepared, and finally the original gearbox was replaced

by a one from a M3. It is also equipped with two Sabelt bucket seats, roll bars and an electronic trip master. It is specified that both the original front seats as well as the rear bench will be delivered with the car. Its owner notably took part in the Tour Auto and the historic Tour de Corse, experiencing a great deal of pleasure by driving. It comes with its original technical passport which was obtained in 2017 and the engine was taken apart to be overhauled in 2018. This particularly well prepared 2002 Turbo is a rare and performing vehicle which will stand out in the best historic races.

1984 BMW 635 CSI GROUPE A

Sans titre de circulation

Voiture de compétition

Unregistered race car

Châssis n° E24 RA2-40

250.000 - 350.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Brillant historique ETCC en 1984, 1985, 1986

• Préparation de haut niveau, couleurs emblématiques

• Modèle rare dans cette version

• Remarkable ETCC history in 1984, 1985, 1986

• First class preparation, symbolic colours

• Rare model



Cette magnifique BMW 635 CSI Groupe A fait partie des quelque 90 exemplaires de ce type produits par BMW entre 1983 et 1986. Elle a été engagée au Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme (ETCC) par l'écurie Eggenberger, sous la célèbre livrée arc-en-ciel. Mais pour la saison 1985, Eggenberger s'est tourné vers la nouvelle Volvo 245 et BMW Italia a mis en place sa propre écurie pour continuer à courir en ETCC. A cette époque, l'Italie était le deuxième marché le plus important pour BMW, après l'Allemagne, et l'équipe "BMW Italia" (qui est devenue par la suite "Cibiemme") s'est révélée une compétitrice importante sur la scène Tourisme, dans les années 1980 et 1990.

Ainsi, toujours habillée de la même livrée, la voiture a continué à occuper le devant la scène en ETCC en 1985 et 1986 avec BMW Italia. Elle a été ensuite vendue à un pilote amateur italien, Guido Davieri, qui l'a fait courir dans le cadre de

l'équipe « Jolly Club ». Il l'a engagée à la manche ETCC de Monza et a participé au championnat tourisme d'Italie, remportant un réel succès avec, semble-t-il, trois titres à la clé.

Après cette première carrière en course « moderne », cette voiture est restée inutilisée pendant plusieurs années avant d'être achetée au milieu des années 2000 par Jürgen Schilling pour être engagée en 2006 dans le nouveau « Youngtimer Trophy ». En 2008, la voiture était entre les mains du célèbre spécialiste BMW Munich Legends, qui l'a décrite en ces termes : « Il s'agit d'une des deux voitures préparées et utilisées par l'équipe Eggenberger pour BMW Italia. Aux spécifications "evo" et avec ses 330 ch, elle était régulièrement en tête lors de l'ETCC 1984. L'équipage italo-allemand de Gianfranco Brancatelli et Helmut Kelleners a terminé la saison à la quatrième place au classement général, derrière les Jaguar de Walkinshaw et Heyer, et

This magnificent BMW CSI Group A is featured among the rare 90 units of this model manufactured by BMW between 1983 and 1986. Adorned in its famous rainbow livery, it competed in the European Touring Car Championship (ETCC) under the banner of the Eggenberger team. However, in the 1985 season, Eggenberger switched to the new Volvo 245 and BMW Italia set up its own team to keep on competing in the ETCC. Back then, Italy was BMW's second most important market after Germany, and the "BMW Italia" team (which later became "Cibiemme") proved itself to be a strong contender on the Touring stage in the 1980s and 1990s.

The BMW Italia racer, sporting the same livery, continued to take centre stage in the ETCC in 1985 and 1986. It was eventually sold to an Italian amateur racing driver, Guido Davieri, where it

got to compete again as part of the "Jolly Club" team. He competed in the Monza ETCC and in the Italy Touring Car Championship behind the wheel of this car and it appeared he took home three trophies, definitely a huge success!

After this first career in "contemporary" racing, this car was left unused for several years before it was bought in the mid-2000s by Jürgen Schilling to compete in the new "Youngtimer Trophy" in 2006. In 2008, renowned specialist BMW Munich Legends got its hands on the car, which it described as follows: "It is one of the two cars prepared and used by the Eggenberger team for BMW Italia. With its 330 hp and "evo" specs, it was constantly in the lead in the 1984 ETCC. Gianfranco Brancatelli and Helmut Kelleners's Italo-German team finished the season in fourth place behind Walkinshaw and



24 Heures de Spa, 1984 © Gérard T'Serstevens



24 Heures de Spa, 1984 © Gérard T'Serstevens

l'Alfa Romeo de Rinaldo Drovandi, victorieuse de la Division 2. Les plus grands succès de l'équipe ont été leurs victoires au classement général à Silverstone et au Nürburgring, et une deuxième place à Monza. »

Le précédent propriétaire a acheté la voiture en 2009 et l'a utilisée en multiples occasions : cette 635 est une des plus connues sur la scène de la compétition historique. Confiée à Formula GT, à Munich, elle a été préparée au plus haut niveau, sans considération de coût, et a pris le départ de nombreuses épreuves des séries Peter Auto, la dernière course à laquelle elle a pris part étant les 10 000 Tours du Castellet.

Cette voiture est équipée d'un arceau cage complet conforme aux dernières réglementations FIA, d'un moteur préparé ayant peu tourné, avec injection programmable, et d'un châssis méticuleusement préparé et réglé. Cette emblématique 635 « arc-en-ciel » est dans un état remarquable, tant sur le plan mécanique que cosmétique. Elle est accompagnée de jantes de rechange, de son passeport technique historique FIA, et elle n'a pas été utilisée depuis sa révision complète. Non seulement cette étonnante BMW Eggenberger est une BMW 635 Groupe A affichant une importante signification historique, mais en plus elle présente toutes les qualités permettant d'occuper les premières places en compétition historique.

Heyer's Jaguar and Rinaldo Drovandi's Alfa Romeo, winner of the division 2. The team's greatest achievements consisted of their overall wins at Silverstone and Nürburgring, and a second place finish in Monza."

The previous owner bought the car in 2009 and used it on many occasions: this 635 is one of the most celebrated cars on the historic racing arena. Entrusted to Formula GT in Munich, it received first class preparation, with no regard to cost, and competed in many Peter Auto races, its last race being the "10,000 Tours du Castellet".

This car has a complete roll cage in line with latest FIA regulations, a prepared engine which was not used much, programmable injection, and a carefully prepared and adjusted chassis.

This emblematic "rainbow" 635 is in top shape, combining high-grade mechanics and aesthetic quality. It is delivered along with spare wheels, its FIA historic technical passport, and was not used since its comprehensive service. Not only is this amazing Eggenberger BMW a BMW 635 Group A of great historical significance, but it also boasts all the qualities necessary to snatch top ranks in historic races.



1980 BMW MI

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° WBS00000094301096

425.000 - 500.000 €

- Faible kilométrage, utilisation parcimonieuse
- Un des 90 exemplaires orange
- Modèle rare et performant
- Le symbole de l'engagement de BMW en compétition

- *Low mileage, used sparingly*
- *One of 90 examples in orange*
- *Rare, powerful model*
- *Symbol of BMW's commitment to competition*



Sortie d'usine le 19 juillet 1979, cette BMW M1 fait partie des 90 exemplaires qui ont été réalisés dans la teinte orange caractéristique de la marque et de l'époque. Elle a été dans un premier temps

livrée à Autohaus Feyock GmbH, à Pirmasens, en Allemagne et, de là, aurait été acheminée chez un distributeur américain, Hart International Enterprise, de Houston, au Texas. Le 28>>>

Leaving the factory on 19 July 1979, this BMW M1 was one of 90 examples painted orange, a colour characteristic of the marque and the period. It was delivered new to Autohaus Feyock

GmbH, in Pirmasens, Germany, and travelled from there to a US distributor, Hart International Enterprise, based in Houston, Texas. On 28 September 1981, Hart Enterprise sold the car to >>>



>>> septembre 1981, Hart Enterprise céda la voiture à M. Solomon Ramirez, citoyen mexicain aisé, qui l'a fait transporter jusqu'à Mexico City. La BMW M1 est alors restée dans sa collection jusqu'en 1986, date à laquelle elle a été vendue à M. Sergio Virgen, lui aussi de Mexico City. Ayant un petit musée personnel, il n'a utilisé la voiture que très rarement et l'a gardée jusqu'en 2013. Elle a alors été achetée par son propriétaire actuel, qui était à la recherche d'un exemplaire de teinte orange, en très bon état et vendu neuf en Allemagne. Celui-ci répondait de toute évidence à ses exigences et il l'a importé aux États-Unis.

Depuis 2013, cette M1 a été principalement utilisée à des fins d'exposition ou de présentation au sein d'événements consacrés aux voitures européennes historiques. Elle a été entretenue par The Speed Company basée à Charlotte, en Caroline du Nord et a récemment bénéficié d'une révision avec remplacement de tous les liquides. Affichant 38 000 km d'origine, elle se présente dans un bel état à tous points de vue.

Inspirée du concept car BMW Turbo présenté en 1972 et dessiné

par Paul Bracq, la BMW M1 était la première à porter le fameux « M » de BMW Motorsport. S'agissant au départ d'une voiture spéciale d'homologation (en Groupe 4), elle a été conçue sous la responsabilité du département compétition, alors dirigé par Jochen Neerspach. La carrosserie était en fibre de verre et la voiture a reçu un six-cylindres 3,5 litres en position centrale, dérivé de celui des coupés CSL, avec culasse 24 soupapes et lubrification par carter sec. Dévoilée au Salon de Paris 1978, c'était une machine de grand tourisme de haut niveau, dont les 277 ch permettait de dépasser 260 km/h. Modèle rare (453 exemplaires produits, dont 399 versions route), la M1 a bien évidemment connu une brillante carrière en compétition, avec des voitures d'usine engagées dans les épreuves FIA et IMSA, dans les années 1980.

La voiture que nous présentons a l'avantage d'un kilométrage très limité, d'une utilisation parcimonieuse sur route et d'un état superbe, le tout sous une couleur emblématique des années 1970/1980, et identique au prototype "Turbo" qui lui a donné naissance.

>>> *Mr Solomon Ramirez, a wealthy Mexican, who had the car transported to Mexico City.*

The BMW M1 remained in his collection until 1986, when he sold it to Mr Sergio Virgen, also from Mexico City. Virgen scarcely used the car, keeping it in his small private museum until 2013. It was then acquired by the current owner, who had been looking for an orange example in good condition, originally from Germany. This car clearly met his requirements and he imported it to the US.

Since 2013, this M1 has principally been used for display and presentation in events dedicated to historic European cars. It has been maintained by the Speed Company based in Charlotte, North Carolina, and had all fluids changed in a recent service. Having covered just 38,000 km from new, it is presented in beautiful condition in every respect.

Inspired by the BMW Turbo concept car designed by Paul Bracq and presented in 1972, the BMW M1 was the first to carry the famous "M" of BMW Motorsport. It was designed as a

homologation special (in Group 4), under the direction of the competition department, run at that time by Jochen Neerspach. The car had a fibreglass body and a six-cylinder 3.5-litre mid-positioned engine derived from that of the CSL coupés, with a 24-valve cylinder head and dry sump lubrication.

Unveiled at the 1978 Paris Motor Show, it made its appearance as a top-level GT machine, with an available 277 bhp giving a top speed of over 260 km/h. A rare model (453 examples produced, of which 399 were road-going), the M1 has enjoyed a brilliant career in competition, with factory cars competing in FIA and IMSA events during the 1980s.

The car on offer has the benefits of a very low mileage, parsimonious use and is in superb condition. Its colour is emblematic of the 1970s/1980s and identical to the "Turbo" prototype that gave birth to it.





1973 DE TOMASO PANTERA PRÉPARATION GR4

Carte grise française
French title

Châssis n° 5300

100.000 - 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Préparation sérieuse par un
team reconnu

• Multiples participations au
Tour Auto

• Voiture puissante,
compétitive et fiable

• *Serious preparation work by a
well-known team*

• *Numerous attendance at the
Tour Auto*

• *Powerful, competitive and
reliable car*



Voilà une monture idéale pour les courses historiques, et notamment le Tour Auto. Cette superbe Pantera a été préparée au début des années 2010 par Classic Modern Racing (CMR), atelier extrêmement sérieux, connu aujourd'hui pour faire courir des Alpine A110 GT4. La voiture a été mise au point pour l'équipe de Gregory Driot, figure familière des courses historiques et qui tient sa passion de son père Jean-Paul, créateur en 1988 de l'écurie Dams. Au volant de cette Pantera, Gregory Driot a participé au Tour de Corse 2012 et aux Tour Auto 2012, 2013 et 2014, avec pour meilleur résultat une sixième place en groupe H, avec un temps scratch.

L'actuel propriétaire a fait l'acquisition de la voiture en janvier 2016 dans l'idée de l'inscrire au Tour Auto, mais n'a pas trouvé le temps de mener à bien ce projet. La préparation de CMR est particulièrement soignée et concerne le châssis qui a été renforcé, la suspension, les freins, le

circuit de refroidissement, la boîte et le moteur (520 ch), complètement démonté et révisé au cours de l'hiver 2015-2016. Depuis, la voiture n'a pas roulé.

Selon Charly Bourachot, de CMR, cette Pantera était, à l'origine, une voiture de route, préparée à l'époque par son pilote-proprétaire Bernard Dégoût pour le championnat de la Montagne. Il aurait remporté le championnat de France en 1981 en Groupe 3, et aurait terminé troisième au classement général. Ensuite, dans les années 2000, cette voiture a été transformée en Groupe 4, puis confiée à CMR pour sa préparation. Dotée de baquets et de harnais récents, elle est accompagnée de son PTH précédant qui devra être renouvelé. Préparée et fiabilisée avec soin, cette Pantera constitue une alternative efficace et rapide pour prendre le départ des plus belles compétitions historiques.

Here is an ideal machine for historic racing and notably, for the Tour Auto. This superb Pantera has been prepared at the beginning of the 2010s by Classic Modern Racing (CMR) who are extremely serious and known today for running Alpine A110 GT4 cars. It was prepared by Gregory Driot's team, who is a familiar face in the historic racing circle and takes his passion from his father Jean-Paul, once founder of the Dams team in 1988. At the wheel of this Pantera, Gregory Driot took part in the 2012 Tour de Corse and in the Tour Auto in 2012, 2013 and 2014, with its best result being sixth place in Group H and with a scratch time.

The actual owner bought the car in January 2016 with the view of participating at the Tour Auto but unfortunately, he has never really found the time to pursue this project. The preparation from CMR is particularly meticulous, the

chassis for instance has been reinforced; suspensions, brakes, cooling system, gearbox and engine (520 hp) were completely stripped down and serviced during the winter 2015-2016. The car has not been used since.

According to Charly Bourachot from CMR, this Pantera was initially a road car which was at that time prepared for the Montage championship by its driver-owner Bernard Degout. He would have won the French championship in Group 3 and would have come third overall in 1981. During the 2000s, the car was converted into a Group 4 and then entrusted to CMR for its preparation. Fitted with modern bucket seats and harnesses, the car comes with its previous PTH which will have to be renewed. Carefully prepared and made reliable, this Pantera is an efficient and fast alternative in order to take part in the most beautiful historic competitions.



1984 FERRARI TESTAROSSA

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° ZFFTA17B000053081

175.000 - 225.000 €

- La première Testarossa produite
- Présentée au Salon Automobile de Paris et Birmingham
- Certifiée Ferrari Classiche

- *The first production Testarossa*
- *Paris and Birmingham motor shows car*
- *Ferrari Classiche certified*



La Testarossa que nous présentons a la particularité d'être le premier exemplaire produit. Si nous n'avons pas la certitude qu'il s'agit bien de celui qui fut exposé par Ferrari devant le cabaret parisien le Lido sur les Champs-Élysées, c'est bel et bien celui-ci qui était sur le stand Ferrari au Salon de Paris lorsque la Testarossa fut dévoilée à la presse et au public. Il s'agit également de l'exemplaire présenté par Ferrari à l'NEC à Birmingham, ainsi que le confirme la market-letter Ferrari et le constructeur lui-même. Elle est également celle qui

figure sur la brochure commerciale officielle de Ferrari. La voiture a ensuite été livrée au marchand Turinois Symbol Car s.p.a. en juillet 1985. Cet exemplaire historique bénéficie d'une teinte Rosso Corsa 300/6 avec un intérieur Pelle Crema. Il sera livré avec le fameux classeur Ferrari Classiche confirmant son originalité.

Nous avons noté que la plaque sur la colonne de direction présente l'inscription « 512 Testarossa », une caractéristique qui, pour autant que nous le sachions, n'a jamais été vue auparavant.

This Testarossa is production car number 1 and is the earliest Testarossa to have existed. Whether Ferrari used this car or another one when it was first unveiled outside the Lido night club on Champs-Élysées is not known, but this car was the car one on the Ferrari stand at the Paris motor show when it was officially shown to the public and press. It was also the car presented on the Ferrari stand at the NEC in Birmingham as confirmed by the Ferrari market letter and Ferrari themselves. It

is the one which appears onto the official commercial brochures. The car was finally delivered the following summer, in July 1985, to the Torino dealer Symbol car s.p.a. It was finished in Rosso Corsa 300/6 with Pelle Crema interior. It will be delivered with the Ferrari Classiche red book and conforms to the original in all respects. The steering column VIN plate reads "512 Testarossa", something that, as far as we know, has never been seen on any other Testarossa. The car spent the last 23 years in Holland and has had



Salon de Paris, 1984 © DR



La voiture a passé les 23 dernières années au Pays-Bas et n'a connu que 4 propriétaires, incluant l'actuel. Jamais accidentée, ainsi que le confirme la certification Ferrari. Son compteur indique 79 000 km depuis sa sortie d'usine et sa révision vient d'être réalisée. Ce n'est que récemment que l'on a découvert qu'il s'agissait de la première Ferrari Testarossa produite, alors qu'on la croyait disparue. Véritable pièce historique, cette automobile constitue une opportunité unique pour tout collectionneur de Ferrari spéciales.

4 owners from new including the current one. It has never had any accident, as confirmed by Ferrari Classiche. The odometer shows 79,000 km and it will be presented at auction having been fully serviced. It was only recently discovered that this was actually the first Testarossa, therefore it represents a great opportunity for a collector of special Ferraris to acquire this car, a car that until not long ago was believed to be lost.



1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER

Carte grise française
French title

Châssis n° F102AB 17561
Moteur n° 00032

250.000 - 320.000 €

- Restauration professionnelle totale depuis le châssis, peinture Lecoq
- Matching numbers, seulement 387 exemplaires
- Ex Jean Pierre Jabouille, pilote de formule 1

- *Full, professional chassis-up restoration, Lecoq paintwork*
- *Matching numbers, just 387 examples*
- *Ex Jean Pierre Jabouille, Formula 1 driver*



La voiture présentée est la 23^e BB construite en comptant le prototype (n° de châssis I7185) comme l'atteste un fax de l'usine. En 2005, le propriétaire actuel en fit l'acquisition avec l'objectif de pouvoir l'utiliser lors des sorties du club Ferrari dont il est membre actif depuis 14 ans. Ce collectionneur passionné de Ferrari s'attachait à donner à cette voiture le soin qu'elle méritait auprès des meilleurs spécialistes.

A cet effet, le moteur et la boîte de vitesses furent entièrement révisés et reconditionnés par le spécialiste YMA. Le moteur fut entièrement contrôlé, les culasses furent équipées de soupapes neuves et de sièges de soupapes permettant l'utilisation de carburant sans plomb. L'ensemble des coussinets furent changés, les pistons, segments

et chemises remplacés par des pièces neuves. Les périphériques moteur, pompe à huile et pompe à eau furent reconditionnés. La boîte de vitesses fit également l'objet d'une remise en état poussée. Les roulements furent changés ainsi que l'embrayage. Les équipements électriques : démarreur, alternateur, faisceau d'allumage, pompes à essence furent révisés et changés par des pièces neuves. Les carburateurs ont été reconditionnés dans le détail, gicleurs, joints, flotteurs, toutes les pièces qui garantissent le bon fonctionnement du système de carburation ont été vérifiées ou changées. Les freins ont été révisés, le maître-cylindre changé ainsi que les plaquettes. Les silent blocs des triangles de suspensions et les rotules du train avant ont

The car on offer was the 23rd BB built, including the prototype (chassis n° I7185), as confirmed by a fax from the factory. The current owner, an active member of the Ferrari Club for the last 14 years, bought the car in 2005, with the aim of using it on Club outings.

A passionate Ferrari collector, he has made sure the car has received the level of care it merits, undertaken by the best specialists. To this end, the engine and gearbox have been completely refurbished by YMA. The engine was given a thorough inspection and new valves and valve seats fitted to the cylinder heads to allow the use of unleaded fuel. New pistons, rings and sleeves were fitted and all bearings replaced. Engine ancillaries, and oil and water pumps were

reconditioned. The gearbox was overhauled, and the bearings and clutch replaced. On the electrical side, the starter, alternator, ignition loom and fuel pump were serviced and fitted with new parts where required. The carburetors were completely refurbished, and jets, seals and floats, checked or changed. The brakes were overhauled, and the master cylinder and pads replaced. The wishbone suspension silent bloc and front ball joints were changed to guarantee precise driving. Finally the job of repainting elements of the bodywork was given to the Lecoq coachbuilders. Most parts of the body and upholstery have been conserved in their original condition or simply restored, giving the car its charm and



été changés afin de garantir une précision de conduite parfaite. Enfin, des travaux de peinture des éléments de carrosserie ont été confiés à la carrosserie Lecoq. La plupart des éléments constitutifs de la sellerie et de la carrosserie ont été conservés d'origine ou simplement rénovés ce qui donne à cette voiture tout son charme et toute son authenticité. Le propriétaire actuel a parcouru moins de 2000 km depuis la remise en route de cette voiture. Elle est parfaitement rodée et son fonctionnement donne toute satisfaction. Ainsi donc on peut utiliser sans retenue la puissance du 12 cylindres Boxer à la tonalité si particulière, avec un couple et des accélérations instantanées que les systèmes d'injection des voitures modernes ne peuvent fournir avec autant de sensations mécaniques. Cette 365 GT4 BB, une des premières produites, constitue donc une rare opportunité de posséder une authentique Supercar des années 70', puissante et rageuse.

authenticity. The current owner has covered less than 2000 km since the car was put back on the road. It has been fully run in, with everything functioning as it should. There is no need to hold back on using the full power of the distinctive-sounding 12-cylinder Boxer engine, with torque and instantaneous acceleration not matched by the injection systems in modern cars. This 365 GT4 BB, one of the first built, presents a rare opportunity to own a genuine 1970s supercar, raw and powerful.

114

1994 FERRARI 348 GTS

Carte grise française
French title
Châssis n° ZFFUA36B000099152
55.000 - 75.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- La plus rare des 348
- Livrée Giallo, cuir noir très exclusive
- Sort de révision chez Ferrari

- *The rarest of the 348s*
- *Highly exclusive Giallo paintwork with black leather*
- *Just serviced by Ferrari*



À la fin de l'année 1993, dans le prolongement de la présentation de la 348 spider, Ferrari optimise son modèle 348 pour le rendre plus accessible. Initialement disponible en coupé appellation TB et en targa appelé TS, la gamme évolue en GTB et GTS. Ces versions restylées bénéficient d'une meilleure répartition des masses, d'une structure rigidifiée et d'un moteur optimisé qui développe désormais 320 ch à 7200 tr/min. Ces voitures plus abouties ne seront pourtant produites qu'en séries très limitées, de respectivement 222 GTB et 218 GTS, car il s'agissait des versions de fin de carrière de la 348, ce qui les rend particulièrement recherchées.

La voiture proposée est une rare 348 GTS délivrée et mise en circulation le 4 mai 1994 par le garage Francorchamps de Belgique. Dans sa couleur historique Ferrari, jaune « Giallo », mariée à un intérieur

en cuir et moquettes noirs, la configuration très pétillante de cette 348 GTS sied bien au caractère exclusif de l'auto. Son propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2015 auprès de la concession Ferrari de Bruxelles, après qu'un gros entretien ait été effectué alors que la voiture avait 47 409 km. En décembre 2018 le véhicule a également fait l'objet d'une révision chez Ferrari à Paris. Il dispose de son carnet d'entretien et est équipé d'un pédalier en aluminium perforé qui parfait sa présentation sportive. Totalisant maintenant un peu plus de 47 550 km notre 348 GTS se trouve en très bel état général et constitue un modèle important dans l'univers Ferrari, d'autant plus dans cette configuration.

At the end of 1993, continuing on from the introduction of the 348 Spider, Ferrari optimized its 348 model to make it easier to use at its full potential. Initially available as a coupé known as the TB and in TS-badged targa form, the range evolved into GTB and GTS models. These restyled versions benefitted from improved weight distribution, a stiffer body structure and an uprated engine which now developed 320 bhp at 7200 rpm. These more elaborate versions were only produced in very limited numbers, with respectively 222 GTB and 218 GTS models built, as they were the final production versions of the 348, making them particularly sought-after.

The car which we are offering is a rare 348 GTS delivered and first registered on 4 May 1994 by the Francorchamps garage in

Belgium. In its classic Ferrari livery of "Giallo" yellow, combined with a black leather interior and carpets, the dazzling specification of this 348 GTS is well suited to the car's exclusive character. Its current owner purchased it in 2015 from the Ferrari dealership in Brussels, after a major service had been carried out, when the car had covered 47,409km (29,459 miles). In December 2018, the car was also serviced by Ferrari in Paris. It comes with its service book and is fitted with a drilled aluminium pedal set, which lends the finishing touch to its sporting appearance. Having now covered just over 47,550km (29,546 miles), our 348 GTS is in very good overall condition and represents an important model in the world of Ferrari, especially with this specification.

115

1988 FERRARI 328 GTS

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFWA20B000078578

80.000 - 100.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Modèle emblématique de la berlinette à moteur arrière

• Superbe présentation et faible kilométrage

• Sort de révision chez Ferrari

• *An iconic model of the rear-engined berlinetta*

• *Superbly presented, with low mileage*

• *Recently serviced by Ferrari*



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

Ajoutés à un comportement sain et sportif la 328 connaîtra ainsi un fort succès avec une production de près de 7500 exemplaires.

D'origine italienne, la voiture présentée est une 328 en version targa GTS, dans sa classique combinaison rosso corsa avec intérieur cuir et moquettes noirs. Elle a été livrée et mise en circulation pour la 1^{re} fois le 23 septembre 1988. Elle a depuis parcouru moins de 14800 km. C'est ce qui explique

son excellent état de conservation et la sensation que nous avons eu de conduire une voiture quasiment neuve lors de notre essai. Cette magnifique 328 GTS vient de bénéficier en fin d'année 2018 d'une importante révision mécanique générale chez le concessionnaire Ferrari de Paris, pour un montant de plus de 6300 €. A cette occasion les courroies de distribution y compris accessoires et la pompe à eau ont été remplacées. Tout comme les filtres à huile, à air, à essence et les bougies, ainsi que les pneumatiques. Le circuit de freinage a également été purgé et la climatisation rechargée. La trousse à outils et le carnet d'entretien accompagnent ce véhicule de qualité. Notre 328 GTS constitue donc un « must have » pour tout amateur de Ferrari.

Unveiled at the 1985 Frankfurt Motor Show, as a rear-mid-engine berlinetta, the 328 replaced the 308 in the Ferrari lineup. Compared to its predecessor, the model improved on all fronts: a V8 engine of 270 bhp, a more harmonious aesthetic and an interior featuring a better finish. Its healthy and sporty behavior contributed to making this car very successful, with a production of nearly 7,500 models made.

Of Italian provenance, the car on offer is a targa GTS version, in its classic combination of rosso corsa with black leather interior and black carpets. It was delivered and registered on 23 September 1988. Since then it has covered less than 14,800 km.

This explains its excellent state of preservation and the sensation we experienced of driving a car that is almost new when we took it for a test-run. This magnificent 328 GTS has benefited in late 2018 from a major mechanical overhaul at the Ferrari dealership in Paris, costing over € 6,300. On this occasion the timing belts as well as accessories and the water pump were replaced. So were the oil filters, gasoline and spark plugs, as well as tires. The braking system was also bled and the air conditioning recharged. It also comes with the tool kit and maintenance book. This fine 328 GTS is therefore a "must have" for any Ferrari enthusiast.

116

1996 FERRARI F355 SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFXR48B000105034

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

- Modèle charnière dans l'ère des berlinettes V8
- Bonne configuration et carnet d'entretien très complet
- Sort de révision chez Ferrari pour plus de 14 000 €

- *A pivotal model among the V8 berlinettas*
- *Good specification and fully stamped service book*
- *Recent service by Ferrari for over 14,000 €*



La Ferrari F355 succède à la 348 en 1994 et reprend les bases de sa devancière. Le design toujours signé Pininfarina est plus moderne et classique avec le retour des 4 feux ronds à l'arrière. Le moteur de 3,5L adopte une configuration de 5 soupapes par cylindre, qui fait grimper sa puissance à 380 chevaux, conférant un rendement très élevé de 109 chevaux par litre à ce moteur atmosphérique. La boîte FI apparaît sur cette génération de berlinette V8 également disponible en boîte mécanique. Déclinée en version GTB et GTS à sa sortie la F355 est lancée en spider en 1995. Lequel cabriolet connaîtra un véritable succès avec 2664 exemplaires construits.

Notre F355 spider a été livré neuf le 30 mai 1996 à la concession Ferrari de Vienne en Autriche et mis en circulation le 17 octobre de la même année. Il se présente

dans une combinaison gris argent avec intérieur cuir et moquettes bleus associés à un tableau de bord noir et capote bleue. Comme en atteste son carnet d'entretien le véhicule a fait l'objet d'un entretien particulièrement régulier depuis sa sortie d'usine et ne totalisait lors de notre essai que 50 670 km. Il vient de bénéficier d'une révision complète chez Ferrari, incluant notamment le remplacement des courroies de distribution et de services, ainsi que des joints spi d'arbres à cames et des soufflets de cardans entre autres interventions, pour plus de 14000 € au total. Ce beau F355 spider, équipé de l'agréable boîte mécanique et disposant d'un pédalier alu, ainsi que de son double de clés et de sa trousse à outils a donc tout pour plaire.

The Ferrari F355 succeeded the 348 in 1994, with the same basic design as its predecessor. Still styled by Pininfarina, it was both more modern and traditional, with the four round taillights making their return. The 3.5-litre engine adopted five valves per cylinder, increasing the maximum power of this naturally aspirated unit to 380bhp, a very high specific output of 109bhp per litre. The FI transmission made its appearance on this generation of the V8 berlinetta, which was also available with a manual gearbox. Offered in GTB and GTS versions at its launch, the F355 Spider was introduced in 1995. This convertible version was extremely successful with 2664 cars built.

Our F355 Spider was delivered new on 30 May 1996 to the Ferrari dealership in Vienna, Austria and first registered on

17 October that same year. It is presented in a combination of silver grey with a blue leather interior and carpets, married to a black dashboard and blue hood. As its service book confirms, the car has been serviced very regularly since it left the factory, and at the time of our road test had covered only 50,670km (31,485 miles). It has just undergone a full service by Ferrari, including the replacement of the timing belt and accessory drive belt, as well as the lip seals on the camshafts and the universal CV joint boots, among other jobs, for a total in excess of 14,000 €. This attractive F355 Spider, which comes with the pleasing manual gearbox and an aluminium pedal set, as well as both keys and its toolkit, has everything going for it.

117

1993 FERRARI 348 SPIDER

Carte grise française
French title
Châssis n° ZFFUA43S000099222

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Un des 1146 exemplaires de 348 Spider
- Carnet, manuels et dossier de factures
- Kilométrage limité et sort de révision chez Ferrari

- *One of 1,146 units produced*
- *Logbook, manuals and invoice folder*
- *Limited mileage and recently serviced at Ferrari*



La Ferrari 348 perpétue la tradition des berlinettes 2 places à moteur V8 après la 328.

Son appellation vient de sa cylindrée de 3.4L via les huit cylindres qui animent la mécanique, développant 300cv et positionnée longitudinalement, alors que la boîte de vitesses mécanique à 5 rapports est installée transversalement derrière. Autre nouveauté la structure se compose d'une caisse autoporteuse et cadres tubulaires. Influencé par la Testarossa le dessin est une nouvelle fois signé Pininfarina. Dans la gamme assez large, le spider, apparu en 1993, est recherché pour profiter pleinement du V8 avec style.

Le spider 348 que nous proposons a été livré par le concessionnaire Ferrari « Autoropa » de Malmö en Suède le 11 mai 1994.

D'après son dossier de factures il y a connu un propriétaire durant une douzaine d'années avant d'arriver en France en 2016. Dans une élégante combinaison de couleurs, rouge avec capote et couvre capote noirs associés à une intérieur en cuir biscuit et moquettes noires, la voiture se présente dans un très bel état général. Le carnet d'entretien et les factures de maintenance attestent de son suivi régulier. En fin d'année 2018, à 25 166 km la voiture a fait l'objet d'une révision complète incluant les différentes vidanges et purges, le remplacement des courroies de distribution principales et accessoires, ainsi que le changement de tous les filtres et des bougies, le tout pour plus de 6 100 € chez Ferrari. Ce modèle exclusif, pourvu de sa trousse à outils est ainsi particulièrement attrayant.

The Ferrari 348 continued the tradition of the 2-seater V8 berlinettas after the 308. Its name came from its displacement of 3.4L from the eight cylinders, developing 300bhp and positioned longitudinally, while the 5-speed mechanical gearbox was installed transversely behind. Another novelty: the structure consisted of a self-supporting body and tubular frames. Influenced by the Testarossa, the design was once again from Pininfarina. The spider version was launched in 1993, and it sought to take full advantage of the V8, with style.

The spider 348 that we are offering was delivered by the Ferrari dealer "Autoropa" from Malmö in Sweden on May 11, 1994. According to the invoice file, the car was owned by an

enthusiast for a dozen years before arriving in France in 2016. In an elegant color combination, red with black top and hood cover, associated with a tan leather interior, and black carpets, the car is in a very good condition. The maintenance booklet and invoices attest to its regular servicing. At the end of 2018, at 25,166 km, the car underwent a complete service, including the various fluid changes and bleeding, the replacement of the timing belts and accessories, and the change of all the filters and spark plugs, all for more than €6100 at Ferrari. This exclusive model with its tool kit is particularly attractive.

2008 LAMBORGHINI GALLARDO GT3 ◆

Sans titre de circulation

Voiture de compétition

Unregistered

Competition car

Châssis n° ZHWGE12N481A07116

50.000 - 80.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Idéale pour le circuit
- Participation aux championnats d'Europe et d'Asie GT3
- Excellent rapport qualité-prix

- *Perfect track day car*
- *Raced in European and Asian GT3 championships*
- *Great value for money*



La Lamborghini Gallardo GT3 de 500cv a été développée par la firme allemande Reiter Engineering et non par la firme Lamborghini elle-même. C'était la première incursion de Lamborghini dans les courses de GT3 et la série monotype. Reiter a également développé les modèles de course Diablo et Murcielago.

La Lamborghini Gallardo GT3 est la version course de la Gallardo de série, adaptée à la catégorie GT3 de la FIA. Une fois de plus, le système à quatre roues motrices de la voiture a été supprimé et de nombreuses modifications ont été apportées pour adapter la voiture à la sécurité et aux performances.

Conforme à la réglementation GT3, la voiture a pu participer à de nombreuses séries nationales ainsi qu'au Championnat d'Europe

FIA GT3. Le Gallardo fut plus tard remplacée par le Huracan. Au total, 49 Gallardo GT3 ont été construites et ont couru dans le monde entier.

Le châssis numéro 7116 a été construit par Reiter Engineering ainsi qu'ils l'ont confirmé. Brièvement utilisé en Europe, il fut ensuite exporté à Hong Kong. Eligible à de nombreuses courses nationales, cette Gallardo a également couru en Malaisie et en Indonésie avant de retourner en Allemagne.

Les papiers de la FIA ont expiré et devront être renouvelés. Cette Gallardo GT3 est la monture idéale pour tout amateur d'épreuve sur circuit.

The 500 HP Lamborghini Gallardo GT3 race car was developed by the German Engineering Firm Reiter Engineering and not actually by Lamborghini themselves. It was Lamborghini's first foray into GT3 racing and the one-make series. Reiter also developed the Diablo and the Murcielago race cars.

The Lamborghini Gallardo GT3 is the racing version of the production Gallardo, adapted to comply with the FIA's GT3 class category. Once again, the car's four-wheel drive system has been removed, and modifications made elsewhere to adapt the car for safety and performance.

Due to the car complying with GT3 regulations, it was able to race in a variety of national series

as well as the FIA GT3 European Championship. The Gallardo was later replaced by the Huracan. A total of 49 Gallardo GT3's have been built and have been active worldwide.

Chassis number 7116 was built by Reiter Engineering, as confirmed by themselves, and it briefly saw service in Europe before being exported to Hong Kong. As it was eligible for many national racing series as well, it also raced in Malaysia and Indonesia. It then returned to Germany.

FIA papers have expired and will need to be renewed. Otherwise this would be a perfect track day car with which one can have enormous fun with.

1961 LAMBORGHINI 5C ERCOLE TRACTEUR CHENILLÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 5261

30.000 - 40.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Intéressant tracteur chenillé

• Équipé du très rare dispositif « tricycle » d'époque

• Une rareté dans cette configuration

• *Interesting tractor on tracks*

• *Equipped with the very rare period "tricycle" device*

• *A rarity in this configuration*



Avant de produire des voitures de sport, Ferruccio Lamborghini s'est lancé au lendemain de la seconde Guerre Mondiale dans la transformation d'engins militaires pour un usage agricole. Il a ensuite évolué vers la fabrication de tracteurs sous sa marque Lamborghini Trattori qui, la demande étant forte au début des 30 glorieuses, a rencontré un important succès. C'est d'ailleurs celui-ci qui a permis de financer plus tard le lancement des automobiles, concurrentes de Ferrari dont Ferruccio Lamborghini était un client.

Le tracteur que nous présentons est un 5C Ercole, modèle produit de 1961 à 1967, équipé d'un moteur trois-cylindres 2 193 cm³ refroidi par air et développant 39 ch à 2 200 tr/mn. Ce tracteur

a la particularité d'être chenillé et, de plus, il est doté d'un très rare dispositif « tricycle », très utile pour faire évoluer le véhicule facilement sur route. Comme on peut le lire dans le livre « I trattori » de Toni Lamborghini, ce dispositif était disponible sur demande. Extrêmement coûteux à l'époque, il connut une diffusion extrêmement limitée, ce qui en fait une véritable rareté pour les collectionneurs. Il a été utilisé à l'origine dans les collines de la région des Marches, proche de la côte de la mer adriatique et connue pour ses vignobles. Il est resté de 1961 à 1984 entre les mêmes mains, soit 35 ans en tout et sa restauration, soignée, n'a été terminée qu'en 2018. Un modèle rare, historique, en bel état et qui ne peut que séduire l'amateur.

Before producing sports cars, Ferruccio Lamborghini embarked, in the aftermath of the Second World War, on to the transformation of military machines for agricultural use. It then evolved into the manufacture of tractors under its brand Lamborghini Trattori which met with great success in the 1950s. It is this business, which made it possible to finance later the launch of cars, serious competitors of Ferrari, of which Ferruccio Lamborghini used to be a customer.

The tractor we are offering is a 5C Ercole, a model produced from 1961 to 1967, powered by an air-cooled 2193cc three-cylinder engine developing 39bhp at 2200 rpm. This tractor has the

particularity of featuring tracks, and moreover, it is endowed with a very rare "tricycle" device, very useful to make the vehicle move easily on the road. As stated in Toni Lamborghini's book "I trattori", this device was available on request. Extremely expensive at the time, it sold in very small numbers, which makes it a real rarity today. It was originally used in the hills of the Marche region, near the coast of the Adriatic Sea, known for its vineyards. It remained from 1961 to 1984 in the same ownership, 35 years in all, and its very neat restoration was completed in 2018. This rare and historic model in a very beautiful condition will seduce the most serious of enthusiasts.

120

Ex Walter Wolf

1974 LAMBORGHINI LP400 COUNTACH "PERISCOPIO"

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 1120030
Moteur n° 1120030

900.000 - 1.100.000 €

- Moteur et teintes d'origine
- Une des premières Periscope construites
- Un chef d'œuvre du design italien

- *Original engine and colour scheme*
- *One of the first Periscopes built*
- *A masterpiece of Italian design*



Il n'est jamais facile de remplacer une légende. Mais le jeune Marcello Gandini, alors employé par Bertone, s'est magistralement sorti de la mission délicate qui lui avait été confiée : dessiner celle qui devait

succéder à la Lamborghini Miura. Avec la Countach, il a dépassé toutes les attentes et, partant d'une feuille blanche, il a tracé une forme spectaculaire, très large, basse et anguleuse. A cause du châssis>>>

It is never easy to replace a legend. But the young Marcello Gandini, then employed by Bertone, masterfully triumphed in the delicate mission entrusted to him: to design the car that would

succeed the Lamborghini Miura. With the Countach, he exceeded all expectations and, starting from the drawing board, he drew a spectacular shape, very wide, low and angular. Because>>>





>>> tubulaire et des seuils de portes élevés, il a repris l'idée expérimentée sur l'Alfa Romeo Carabo et a adopté des portes en élytre. C'était à l'époque une formule complètement nouvelle, qui allait influencer toutes les futures Lamborghini. Le premier prototype présenté au Salon de Genève 1971, la LP 500, comportait par ailleurs un périscope faisant office de rétroviseur. Ce dispositif n'était pas retenu sur la version de série, mais le décrochement ménagé dans le toit était conservé, ce qui a valu aux premières LP 400 de série, à partir de 1974, le sobriquet de « Periscopio ». Ce dessin était en avance sur son temps, à une époque où les rues étaient remplies de Citroën Dyane, Peugeot 404,

Renault 8 ou Simca 1000, et il paraît aujourd'hui tout aussi radical qu'il l'était alors.

Les initiales « LP » correspondaient à « Longitudinale Posteriore », ce qui soulignait la position longitudinale du moteur, par opposition à la Miura où il était transversal. Contrairement à l'habitude dans le cas d'un moteur central, et dans un but de compacité et d'équilibre, la boîte de vitesses était placée devant le moteur, ce qui imposait la présence d'un arbre de transmission traversant le carter d'huile. Le moteur lui-même était toujours le V12 conçu par Giotto Bizzarrini, dans une version 3,9 litres développant 375 ch, ce qui lui permettait d'atteindre 270 km/h et de parcourir le kilomètre >>>

>>> *of the tubular frame and the high door thresholds, he took up the idea experimented on the Alfa Romeo Carabo and adopted the scissor doors. It was at the time a completely new look, which would influence all future Lamborghini. The first prototype presented at the 1971 Geneva Motor Show, the LP 500, also included a periscope serving as a rear-view mirror. This device was not included in the standard version, but the dropout in the roof was retained, which earned the first LP 400 series, from 1974, the nickname "Periscopio". The design was ahead of its time, at a time when the streets were filled with Citroën Dyane, Peugeot 404, Renault 8 or Simca 1000, and today it seems*

just as radical as it was then.

The initials "LP" corresponded to "Longitudinale Posteriore", which referred to the longitudinal position of the engine, as opposed to the Miura where it was transverse. Contrary to the usual practice in the case of a central engine, and with a view to compactness and balance, the gearbox was placed in front of the engine, which required the presence of a transmission shaft passing through the oil sump. The engine itself was still the V12 designed by Giotto Bizzarrini, in a 3.9-litre version developing 375 hp, which enabled it to reach 270 km/h and to cover one kilometre in 24 seconds from a standing start.>>>





>>>départ arrêté en 24 s.

Une attestation de Peter Wolf du Lamborghini Classic Club d'Allemagne nous apprend que cette voiture, la quinzième produite, est exceptionnelle à plus d'un titre. Elle fait d'abord partie des toutes premières Periscope, puisqu'elle est sortie d'usine le 24 octobre 1974, avant d'être livrée le 15 novembre au concessionnaire de Turin Laborauto. C'est la seule Periscope à avoir été livrée dans la sublime combinaison de couleurs qu'elle arbore encore aujourd'hui, Argento avec intérieur en cuir Tabac. Enfin, cette superbe voiture fut à l'époque entre les mains de Walter Wolf ce qui explique que, bien qu'européenne d'origine, et sans doute à sa demande, la voiture présente des répéteurs sur les ailes arrière comme les modèles destinés au marché canadien.

Originaire d'une modeste famille autrichienne, Walter Wolf va émigrer au Canada et construire une fortune colossale en devenant un magnat de l'or noir. Self made man aussi extravagant que passionné, cet authentique amateur de course et d'automobiles sportives va même devenir à la fin des années 1970 le patron d'une écurie de Formule 1 qui porte son nom ! Il fait partie intégrante de l'histoire du constructeur de Sant'Agata Bolognese puisqu'il est tout proche de racheter la firme et de la lancer en Formule 1, avant qu'elle soit vendue à Chrysler.

Toujours à la recherche de

sensations fortes, et de voitures spectaculaires, pour son propre usage, il se tourne naturellement vers la Countach. Il développa même, avec l'aide de Dallara, au moins trois Countach 5 litres particulièrement affûtées, bien connues des collectionneurs.

Le précédent propriétaire de cette belle Countach en fit l'acquisition auprès d'un collectionneur autrichien en 2014. Passionné par les Lamborghini, et propriétaire d'une Miura, il procéda à une révision d'ensemble de la voiture entre 2014 et 2015, incluant un remplacement des tous les filtres et fluides, des durites d'alimentation d'essence et de refroidissement, une révision du système de freinage, et une révision de l'allumage et de la carburation. La voiture fut même mise au point, avec l'aide de Valentino Balboni, venu en personne superviser les travaux. Depuis lors, la voiture n'a parcouru que quelques centaines de kilomètres et elle affiche aujourd'hui 20 104 kms au compteur. La voiture se présente dans un état très correct, la peinture étant ancienne et l'intérieur cuir tabac étant en très bel état.

Cette Countach représente ce qui se faisait de mieux en Italie dans les années 70. Le dessin sculptural de Marcello Gandini restera toujours dans l'histoire du design international comme un trait de génie, une œuvre d'art qui, accessoirement, sert aussi à se

>>>A certificate from Peter Wolf of the Lamborghini Classic Club in Germany confirms that this car, the fifteenth built, is exceptional in more ways than one. It was one of the first Periscopios built, leaving the factory on 24 October 1974, before being delivered on 15 November to the Turin dealer Laborauto. It was the only Periscopio to be delivered new in the sublime colour combination it retains today, argento with tobacco leather interior. Finally, this splendid Lamborghini was owned in period by Walter Wolf, explaining the presence of indicators on the rear wings as seen on models destined for the Canadian market. Being originally a European car, this feature was undoubtedly added at Wolf's request.

Coming from a modest Austrian family, Walter Wolf emigrated to Canada and built an immense fortune as an oil tycoon. He was a passionate and extravagant self-made man, who loved motor racing and sports cars and went as far as to set up an F1 team bearing his name at the end of the 1970s ! He played a part in the history of the manufacturer from Sant'Agata Bolognese as he came close to buying the firm and launching it into Formula 1, before it was sold to Chrysler. Always in search of excitement, and spectacular cars for his own use, he was naturally attracted to the Countach. He

commissioned Dallara to build three special highly-developed 5-litre Countachs, well known to collectors.

The previous owner of this superb Countach bought it from an Austrian collector in 2014. A Lamborghini enthusiast who already owned a Miura, he had the car fully serviced between 2014 and 2015. This included replacing all the fluids and filters, fuel and cooling hoses, overhauling the brakes, ignition and carburetors. Valentino Balboni was present to supervise the work. Since then, the car has only covered a few hundred kilometres and the odometer reads 20,104 kms today. Presented in totally correct condition, the paintwork is older and the tan leather interior is in lovely condition.

This Countach represents the best of what was being made in Italy in the 70s. Marcello Gandini's sculptural drawing will always remain in the history of international design as a stroke of genius, a work of art which, incidentally, is also useful for moving at incredible speeds! This breathtaking and highly desirable "Periscopio" is the very essence of design, the "personified" representation of speed. The model was later weighed down by aerodynamic devices in vogue during the 1980s. This LP400 version is also extremely rare since

déplacer à des vitesses indécentes ! Cette époustouflante et si désirable « Periscopio » est l'essence même du design, la représentation « personnifiée » de la vitesse. Le modèle sera plus tard alourdi par les dispositifs aérodynamiques qui étaient en vogue dans les années 1980. Cette version LP400 est également rarissime puisque le

nombre d'exemplaires n'a guère dépassé 150 exemplaires.

Dans sa sublime et unique combinaison de couleur d'origine, possédant une histoire unique en lien avec un passionné, excessif et flamboyant, comme seule l'automobile en connaît, son attrait ne peut pas laisser insensible les amateurs de supercars.

the number of examples built was just over 150.

As the only Periscopio to be produced in this sublime colour combination, and with a history linking it to a flamboyant and extravagant enthusiast, this car has huge appeal for all supercar fanatics.



1968 LAMBORGHINI 400 GT ESPADA SÉRIE I

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 7120

150.000 - 180.000 €

- Un des 50 premiers modèles, équipée de la grille métallique arrière
- Dotée du légendaire tableau de bord inspiré de la Marzal
- Dans les mêmes mains depuis près de 30 ans

- *One of the 50 first cars with the iron bars under the boot lid*
- *Furnished with the legendary Marzal-inspired dashboard*
- *Single ownership for 30 years*

La Lamborghini Espada série I est dérivée de la spectaculaire Marzal dont elle conserve le futuriste tableau de bord octogonal et l'intérieur design. Ces caractéristiques disparaîtront avec la Série 2, esthétiquement plus traditionnelle. Les 50 premiers exemplaires de la série I avaient la particularité d'être dotées d'une grille de protection en acier sur la vitre arrière.

La voiture que nous présentons porte le numéro de châssis 7120, c'est la 42^{ème} Espada produite avec une couleur champagne avec un intérieur « testa di moro ». Elle fut livrée à Rome où elle passa la première partie de sa vie. Le propriétaire actuel, un important collectionneur de Lamborghini, l'a acquise il y a environ trente ans. Elle fut alors importée en Suède où elle fut mécaniquement révisée et repeinte intégralement dans une teinte champagne métallique.

Aucune trace de rouille n'a été trouvée sur la carrosserie et la peinture paraît encore neuve. Il y a une dizaine d'années, le moteur et la boîte de vitesses ont été restaurés, tout comme les ressorts et amortisseurs Koni. En 2018, le système hydraulique, le démarreur et les carburateurs ont été restaurés en vue du rallye commémorant les 50 ans de l'Espada à l'Usine. Elle fut également chaussée de nouveaux Pirelli Cinturatos avant de parcourir 3000 kms à l'occasion du voyage aller-retour en Italie. Cette attractive et particulièrement recherchée Espada série I, l'une des 50 premiers produits, a été régulièrement utilisée et entretenue au fil des années. A la fois la plus attractive et recherchée des Espadas, cette série est également la plus exclusive.

The series I Espada's design derived from the spectacular Lamborghini Marzal from which it kept the octagonal instruments and the "designed" interior. Such features disappeared with the 2nd series which has a more traditional appearance. The first 50 first series examples produced were equipped iron bars covering the rear window above the tail-lights on the boot.

This Lamborghini Espada Series I, chassis number 7120, was the 42nd Espada that left the factory in Sant'Agata Bolognese. Champagne with "testa di moro" interior; it was delivered new to Rome where it spent most of its early days. It was bought almost thirty years ago by the current owner, an important Lamborghini collector. The car was brought to Sweden, where it was mechanically refurbished and received a bare-metal respray in

metallic champagne. About ten years ago the engine and gearbox received an overhaul, as well as springs and the Koni shock absorbers.

In 2018 the hydraulics, ignition and carburetors were reconditioned in view of the Espada 50 year anniversary rally at the factory. New original type Pirelli Cinturatos tyres were fitted and the Espada completed the 3,000 km return trip from Sweden to Italy without any problems

Being not only a sought after series I Espada but one of the most desirable 50 first cars, which has been so thoroughly tested and driven over the years it is a must have for the serious collector; someone who admires it from an aesthetic viewpoint but who also enjoys from behind the steering wheel.





1953 PORSCHE 356 1500 SUPER PRÉ A CABRIOLET

Titre de circulation américain
Dédouané en UE
US title - EU customs cleared

Châssis n° 60205
Moteur n° 40509
Carrosserie Reutter n° 60205
230.000 - 270.000 €

- Restauration de qualité
- Matching numbers
- Rare version 1500 super

- *Very well restored*
- *Matching numbers*
- *Very rare 1500 Super version*



Conçue au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, la Porsche 356 a connu une genèse mouvementée, d'abord à Gmünd, dans les Alpes autrichiennes, puis à Stuttgart, dans la propre maison de la famille Porsche. Finalement, la marque se présente officiellement au Salon de Genève 1949 et deux Porsche 356 sont exposées au Salon de Paris 1950. Peu après, en janvier 1951, Ferdinand Porsche disparaît et c'est son fils Ferry, brillant et dynamique, qui prend la suite.

Pour des raisons de coût et de simplicité, la 356 reprend une

plateforme dérivée de la Volkswagen, ainsi que son moteur modifié et plus puissant. La carrosserie est dessinée par Erwin Komenda, aérodynamicien d'origine autrichienne avec qui Porsche a déjà collaboré sur les Auto Union de compétition. Quant à la carrosserie, elle est réalisée dans les ateliers Reutter, à Stuttgart. Légère et aérodynamique, la voiture fait merveille sur les parcours sinueux. Les premières 356, baptisées rétrospectivement « Pré A » car elles arrivent avant la 356 A lancée en 1955, sont des modèles rares.

Designed in the aftermath of the Second World War, the Porsche 356 had an eventful beginning, starting in Gmünd in the Austrian Alps, and moving later to Stuttgart, the home of the Porsche family. Finally, in 1949, the model was officially unveiled at the Geneva Motor Show, and the following year, two Porsche 356s were displayed at the Paris Motor Show. Shortly afterwards, in January 1951, Ferdinand Porsche disappeared and his son, the dynamic and brilliant Ferry Porsche, took over.

For reasons of cost and simplicity, the 356 used a platform derived from the Volkswagen, as well as its engine, which was modified to provide more power. The body was designed by Erwin Komenda, the aerodynamics engineer from Austria who Porsche had already worked with on the Auto Union competition cars and the VW. The body was constructed in the coachbuilder Reutter's workshop in Stuttgart. Light and aerodynamic, the car was great on winding roads. The



Cette Pré-A a été livrée neuve aux Etats-Unis en 1953 dans la couleur Porsche bleu Azur avec un intérieur en cuir. Un certain Paul Wesselink, prêteur sur gages à Huntington Beach, a commencé à restaurer la voiture à la fin des années 90. Il l'a ensuite vendue à un Todd Michael Madeiros à Los Gatos, Californie, qui a poursuivi la restauration.

En 2004, elle a été exportée des États-Unis à Melbourne, en Australie par Trevor Keeley, qui a décapé la carrosserie pour la repeindre dans la teinte noire qu'elle arbore aujourd'hui. Les factures

des restaurations effectuées entre 1998 et 2005 sont disponibles dans le dossier de la voiture. En 2007, cette Porsche 356 a été vendue par le concessionnaire Melbourne Dutton Garage, pour retourner en Allemagne, où elle demeura jusqu'à présent.

Bien restaurée, cette belle Pré-A attend avec impatience les événements et les rallyes de la saison à venir.

first 356s, appearing before the 356 A launched in 1955, were retrospectively baptised "pre-A" and are rare models.

This pre-A was delivered new to the United States in 1953 in the Porsche colour of Azur Blue with a leather interior. A Mr Paul Wesselink who ran a pawnshop in Huntington Beach started to restore the car in the late 90s. He then sold it to a Todd Michael Madeiros in Los Gatos, California who continued the restoration.

In 2004 it was exported

from the USA to Trevor Keeley in Melbourne, Australia who stripped the car and painted it in its current black colour. Invoices from restoration accomplished between 1998 and 2005 are available in the car's file. In 2007, this Porsche 356 was sold by Melbourne dealer Dutton Garage and subsequently was brought back to Germany, where it has remained until now.

Splendidly finished and nicely restored this beautiful Pre-A is eagerly waiting for next season's events and rallies.

1970 PORSCHE 911 2.2L S

Carte grise française
French title

Châssis n° 9111300396
Moteur n° 6310672

100.000 - 130.000 €

• Livrée neuve en France,
historique tracé

• Moteur et boîte de vitesses
d'origine

• Véhicule récemment restauré

• *Delivered new in France,
tracked history*

• *Original engine and gearbox*

• *Vehicle recently restored*

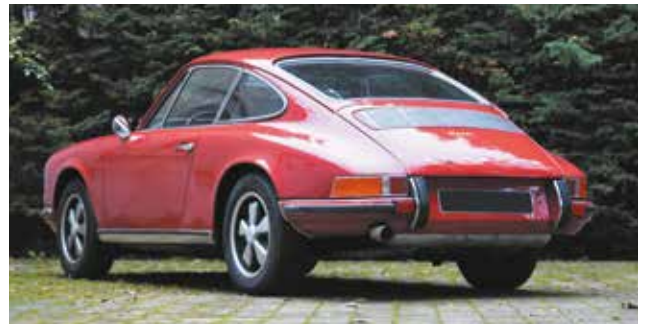


Notre belle 911 2.2L S fut livrée neuve en France le 28 décembre 1970 par les Etablissements Sonauto. Le riche dossier qui l'accompagne permet de retracer la quasi-totalité de son histoire. Toujours française, elle n'aurait connu que quatre propriétaires à ce jour. L'actuelle en fit l'acquisition en fin d'année 2013 auprès de l'un de ses proches qui la possédait depuis 1984, mais qui avait peu roulé avec la voiture. Elle entreprit alors une série de travaux afin de redonner à cette 911 sa superbe d'antan. La sellerie en simili noir ainsi que les moquettes furent reprises par le

réputé Baron Sellier en 2014. La même année, elle fut restaurée en carrosserie et entièrement démontée, traitée puis repeinte dans le coloris Bahiarot qu'elle arbore depuis des années. En 2016, c'est la partie mécanique qui va bénéficier de soins avec une dépose moteur et une réfection de la partie électrique. Un grand nombre de pièces neuves furent commandées chez Porsche pour un montant de plus de 10 000 €. Les chromes ainsi que les jantes présentent bien eux aussi. Aujourd'hui en très bel état général de présentation et de fonctionnement, elle sera de

Our beautiful 911 2.2L S was delivered new in France on 28th December 1970 by Sonauto. The comprehensive folder coming with the car allows us to track almost all of its history. Only four owners are known to this date, all of them in France. The current one bought it in 2013 from one of her relatives who owned it since 1984 but who didn't drive it much. She then undertook a series of work in order to give back this 911 its superb of yesteryear. The black faux leather and the carpets were entrusted to the renowned Baron Sellier in 2014.

It was restored in bodywork and completely disassembled the same year, treated and painted again in Bahiarot colour. In 2016, it's the mechanical part that will get carefully revised; the engine gets taken down and the electrical part is overhauled. A large amount of new parts were ordered from Porsche for a total exceeding €10,000. Chromes and rims are in good condition too. Overall, this car is today in a very good presentation and working order condition. It will be delivered with both keys, instruction manual, toolkit, original Fuch



plus livrée accompagnée de ses double de clef, manuel de bord, trousse à outils, roue de secours d'origine Fuchs et de son cric. Un très conséquent dossier de factures remontant à 1975 ainsi que de photos de la restauration complètent l'ensemble. Avec 180 chevaux et un poids contenu, la 2.2L S fabriquée à moins de 4700 exemplaires est l'archétype de la 911, cette voiture qui sait tout faire et à toutes les vitesses. Notre exemplaire français et « matching » possède de solides arguments pour séduire les plus exigeants amoureux de la marque.

spare tyre and its jack. It comes with a comprehensive folder full of invoices dating back to 1975, as well as pictures of the restoration. With 180 hp and a contained weight, the 2.2L was manufactured at less than 4,700 units and is great testimonial of the 911, a car that can do everything and at every gear shift. Our French and "matching" example has strong arguments to seduce the brand's most demanding lovers.



1971 PORSCHE 916 PROTOTYPE "BRUTUS" ❖

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° 9141430195

800.000 - 1.200.000 €

- Prototype unique conçu à l'usine
- L'unique Porsche 916 équipée d'un moteur 2,9L RSR d'origine
- Propriété de Porsche pour l'usage de Corina Piëch
- Restauration exceptionnelle

- *Factory-designed unique prototype*
- *The only Porsche 916 to be fitted with a 2.9L RSR engine from new*
- *Owned by Porsche for Corina Piëch's use*
- *Exceptional restoration*



« Brutus » : la raison de cette provoquante dénomination se trouve sous le capot arrière de cette Porsche très spéciale : il abrite en effet un six-cylindres à plat 2,9 litres RSR expérimental conçu à l'usine en position centrale, dont la puissance

dépasserait largement 300 ch. Ce surnom lui a été donné par Corina Piëch, fille de Ferdinand Piëch, neveu de Ferry Porsche alors très impliqué dans le développement des Porsche de tourisme et de compétition (dont la mise au >>>

"Brutus" : the explanation for the rather provocative name lies under the rear bootlid of this very special Porsche: an experimental flat-six 2.9-litre, mid-positioned factory engine, capable of over 300 bhp. It was given the

nickname by Corina Piëch, whose father, Ferdinand Piëch, (Ferry Porsche's nephew), was very involved in the development of touring and competition Porsche at that time, including the 917. This prototype car was >>>





>>>point de la 917). Avant de se trouver entre les mains de Corina, cette voiture était un prototype destiné à donner à la 914 la puissance qui lui manquait pour aller concurrencer d'autres sportives à moteur central comme les Dino 246 GT. Au risque de troubler aussi la carrière de la 911 qui, à cette époque, était menacée.

Ainsi, Brutus est le premier prototype des 11 voitures réalisées dans ce but. Ils reprenaient une caisse de 914/6 (dont le six-cylindres se limitait à 2 litres), mais le reste de l'auto était profondément modifié. Brutus est la seule 916 équipée d'origine d'un 2,9 litres à injection de RSR d'Usine alors que la dizaine d'autres voitures était équipée d'un 2,4 litres de 911 S. De ce fait un compte tours gradué jusqu'à 10 000 tr/min fut monté et un système de lubrification plus performant fut adapté. Brutus est aussi la seule Porsche 916 équipée d'un réservoir compétition de 100 litres et nécessitant la présence de barres de renforts de caisse. Pour les autres 916 on trouvait un réservoir de carburant de 62 litres placé à l'avant. Également dans un but de rigidité, le toit était soudé à

l'ensemble.

Finalement, cette voie explorée par Ferdinand Piëch est restée sans lendemain, sans doute à cause de sa proximité de performances avec la 911. Mais ce premier prototype est resté dans la famille puisqu'il a été la propriété de l'usine et était confié à Corina Piëch pour son usage personnel. Elle l'a utilisé pendant quelques années, n'hésitant pas à faire modifier à plusieurs reprises l'aménagement intérieur par le département design de Tony Lapine.

En avril 1974, cette voiture peu ordinaire a été vendue pour la somme de 27 500 DM au colonel Robert E. Hartvigsen, alors qu'il faisait partie des forces canadiennes basées en Allemagne, à Lahr. En 1978, Brutus fut renvoyé à l'usine pour une importante révision des trains roulants et suspension ainsi qu'une réfection du moteur et de la boîte de vitesse (facture de Porsche de 12 649 DM). En Avril 1978, Brutus fut exportée aux États-Unis lorsque l'affectation du colonel Hartvigsen arriva à son terme. La voiture fut immatriculée pour la première fois aux USA en octobre 1978.>>>

>>>designed with the aim of adding the power the 914 lacked, to compete with mid-engined sports cars like the Dino 246 GT. This also risked upsetting the 911's career which was under threat at that time.

Brutus was the first prototype model of 11 cars built for this purpose. Although the cars used the 914/6 bodyshell (a model limited to 2-litres), everything else was heavily modified. Brutus was the only 916 to be equipped with a factory 2.9-litre injection RSR engine, whilst the other ten cars were given a 2.4-litre 911S engine. For this reason, a rev counter graduated to 10,000 rpm was installed and the car received a more sophisticated lubrication system. Brutus was also the only Porsche 916 to be given an 100-litre competition fuel tank that required strengthening bars. The others had a 62-litre tank positioned at the front. To add extra rigidity, the Targa roof was welded to the body.

Ultimately, this experiment by Ferdinand Piëch didn't lead

anywhere, probably because the car's performance was so close to that of the 911. However, this first factory owned prototype remained in the family, given to Corina Piëch for her personal use. She drove it around for a few years, and had the interior modified several times by Tony Lapine's design department.

In April 1974, this unusual car was sold for the sum of 27 500 DM to Colonel Robert E. Hartvigsen, then stationed with the Canadian forces in Lahr, Germany. In 1978, Brutus was sent back to the factory for a major overhaul of the running gear and suspension. Work was carried out to the engine and gearbox at the same time (Porsche invoice of 12 649 DM). In April 1978, when Colonel Hartvigsen's assignment came to an end, Brutus was exported to the US, and the car was first registered in America in October 1978.

A Porsche certificate, dated 29 April 1974, states that this 916 was a "limited production model: less than 10 vehicles of this model were built between 1971 and 1972." It also indicates >>>





© DR



» Un certificat de Porsche, daté du 29 avril 1974, précise que cette 916 est une voiture « de production limitée : moins de 10 véhicules de ce modèle ont été produits pendant les années 1971 et 1972. » Il indique aussi que « la raison pour laquelle cette voiture porte un numéro de châssis de 914-6 est parce qu'une carrosserie normale de 914-6 a été utilisée pour fabriquer le prototype original qu'est cette voiture. »

Après le décès du colonel, la voiture resta stockée un certain nombre d'années avant d'être découverte par un important collectionneur américain, qui l'a lui-même cédée à l'actuel propriétaire, grand amateur de Porsche de compétition. Elle était alors en mauvais état et le compteur affichait 46 000 km. La rouille et de mauvaises réparations ont nécessité un déshabillage complet de la carrosserie pour qu'elle soit restaurée et repeinte dans les

règles. La mécanique a réclamé également d'importants travaux, particulièrement complexes, à cause de la spécificité du moteur et de la transmission. Ils ont été réalisés avec l'assistance de Drew Slaton (grand spécialiste des Porsche RSR américain). Le propriétaire a d'ailleurs fait appel à d'autres spécialistes comme Jürgen Barth et George Hussey, grand connaisseur des 914 et propriétaire d'une autre 916 qui a pu être utilisée comme modèle. Pour l'intérieur, certains matériaux ont dû être recherchés en Allemagne pour pouvoir respecter l'authenticité de la voiture.

Les travaux ont duré trois années et, depuis, cette Porsche 916 a été présentée en mars 2017 au concours d'élégance d'Amelia Island. Elle a été ensuite exposée pendant six mois au « North American headquarters » de Porsche à Atlanta, en Géorgie, avant de faire partie de la rétrospective

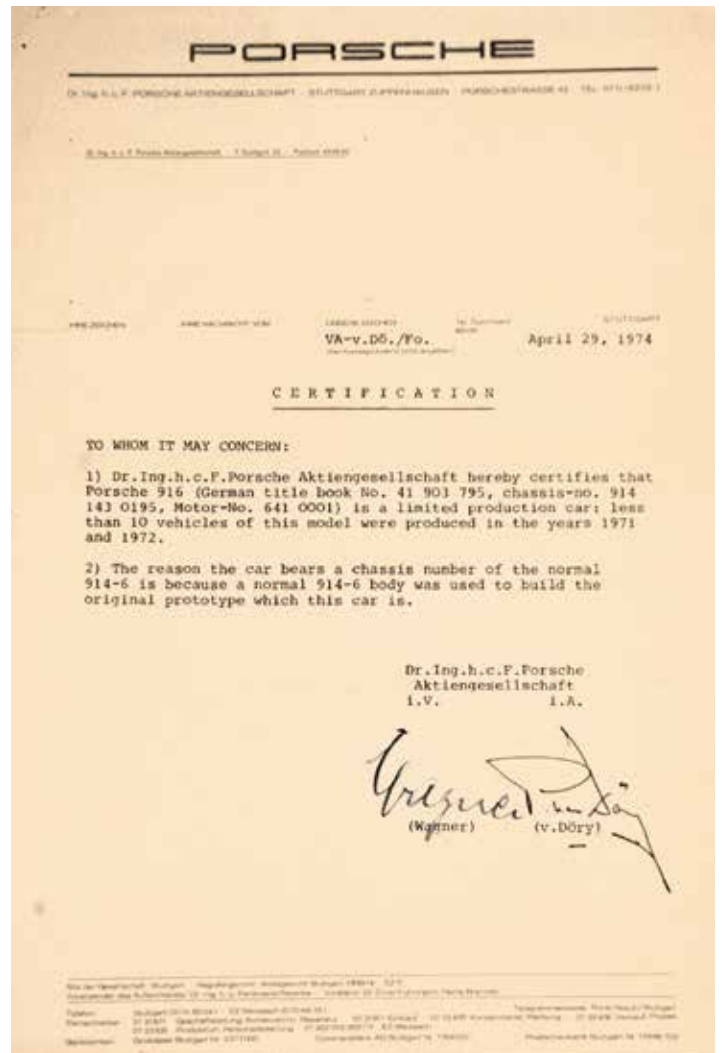
» *that "the reason this car has a 914-6 chassis number is that the standard body of a 914-6 was used to build this original prototype."*

When the Colonel died, the car remained in storage for a number of years before being discovered by a big US collector, who sold it to the current owner, a serious enthusiast of Porsche competition cars. At that time, the odometer was at 46,000 km and the car was in poor condition. The presence of rust and some bad repairs necessitated a full body-off restoration and re-spray, which was carried out to the highest standards. Major mechanical work was also required, which was complex because of the particular engine and transmission. This work was carried out with the help of Drew Slaton (renowned US specialist for Porsche RSR). The owner

also called on other specialists including Jürgen Barth and George Hussey, the great 914 expert who owned another 916 which was used as a model. For the interior, certain materials were sourced in Germany in order to maintain the car's authenticity.

The work took three years and once finished, this Porsche 916 was presented at the Amelia Island concours d'élégance in March 2017. It was then exhibited at Porsche's North American Headquarters in Atlanta, Georgia, for six months before being included in the marque retrospective at the superb Petersen Museum in Los Angeles.

The car is presented in exceptional condition today, thanks to its particularly thorough and careful restoration. It is a unique piece in Porsche history and a milestone in the marque's



© DR

spécialement consacré à la marque, au sein du superbe Petersen Museum de Los Angeles.

Aujourd'hui, la voiture se présente dans un état exceptionnel, grâce à sa restauration particulièrement poussée et méticuleuse. Elle constitue une pièce unique de l'histoire Porsche, un jalon dans l'évolution de la gamme et elle bénéficie d'une histoire limpide, avec une appartenance à la famille Porsche elle-même. Ainsi, en plus de présenter des performances exceptionnelles pour son époque, elle ouvrira au nouveau propriétaire les portes des plus prestigieux événements historiques du monde entier.

evolution. It benefits from having transparent history and has been owned and driven by a member of the Porsche family. This is a car with a performance that was exceptional in its day. It will open doors for its new owner to all the most prestigious historic events around the world.



1982 FERRARI 512i BERLINETTA BOXER

Titre de circulation anglais
Attestation FFVE
British title FFVE Certificate

Châssis n° 43561
Moteur n° F110A*00303*

180.000 - 220.000 €

- Seulement 24 000 km au compteur
- Très bel état de présentation
- Estimation particulièrement attractive

- *Only 24,000 km on the clock*
- *Very good condition*
- *Particularly attractive estimate*



Après avoir fait passer en 1976 la cylindrée de la 365 GT4 à 5L pour en faire la 512 BB, Ferrari poursuit l'évolution de sa première berlinetta à moteur central. En 1981, le constructeur abandonne les carburateurs au profit de l'injection et la voiture devient la 512 BBi. C'est au Salon de Francfort qu'est dévoilée cette nouvelle version dont les 340 cv sont délivrés de façon plus progressive et mieux maîtrisée, de façon à rendre la voiture plus facile et plus agréable à conduire. Cette mécanique brillante se complète d'une finition luxueuse, avec une sellerie signée Ermenegildo Zegna,

vitres électriques et climatisation.

L'exemplaire que nous présentons fut livré neuf en France par les Etablissements Charles Pozzi le 10 novembre 1982. Histoire singulière et amusante, son premier propriétaire fut un américain du Texas résidant dans le prestigieux Hôtel George V à Paris. Son actuel propriétaire, un collectionneur exigeant, en fit l'acquisition en 2015, la voiture avait alors séjourné quelques années au Japon, propriété là-bas, d'un grand collectionneur. Au cours de cette même année 2015, elle a fait l'objet de travaux mécaniques importants incluant

After having increased the engine size of the 5-litre 365 GT4 to the 512 BB in 1976, Ferrari continued to develop its first mid-engine berlinetta. In 1981, carburetors were replaced by a fuel injection and the car became the 512 BBi. The new version was unveiled at the Frankfurt Motor Show, with 340 hp delivered in a more progressive and controlled way, to make the car easier and more pleasant to drive. This brilliant mechanism was completed by a luxurious finish, with upholstery by Ermenegildo Zegna, power windows and air

conditioning.

The example on offer was delivered new in France by Etablissements Charles Pozzi on 10 November 1982. The first owner was an American from Texas living in the prestigious George V Hotel in Paris. This BBi spent a few years in Japan in an important collection before being purchased by its current owner, a demanding collector, bought it in 2015. During the same year 2015, it underwent major mechanical work, including the replacement of timing belts and a general inspection at the specialist Fiorano



notamment le remplacement des courroies de distribution et un contrôle général chez le spécialiste Fiorano Racing, factures à l'appui. La présentation générale de la voiture est particulièrement séduisante. La robe bicolore rouge rosso corsa et noire soulignant la beauté du dessin est valorisée par une peinture récente de belle qualité qui ne présente pas de défaut apparent. Les jantes à écrou central sont exemptes de traces de coup et sont chaussées de pneus Michelin TRX en bon état. L'habitacle est de belle présentation, la sellerie cuir des sièges noirs striés rouge arbore

une très belle patine tout comme le tableau de bord. Le dossier qui accompagne cette BBi comprend notamment factures et expertise. En trois ans, cette version sera vendue à 1 007 exemplaires, avant de laisser sa place à la Testarossa. Française d'origine et avec un compteur affichant seulement 24 000 km, notre exemplaire particulièrement bien conservé est présenté à une estimation assez irrésistible. L'occasion en somme de prendre le volant d'une sublime Berlinette signée Pinfarina.

Racing, which are supported by invoices. In attractive condition today, it benefited from a recent high quality paint with no visible defects. Its design is emphasized by its two-tone red rosso corsa and black colour. The centre nut rims are free of impact marks and are fitted with Michelin TRX tires in good condition. The interior is well presented, the leather upholstery of the black seats with red stripes has a very beautiful patina, as does the dashboard. The file accompanying this BBi includes invoices and expertise. In three years, 1,007 copies were

sold of this version, before it was replaced by the Testarossa. Of French origin and with only 24,000 km on the clock, this well preserved example is offered at a rather irresistible estimate: an opportunity to drive a sublime Berlinette by Pinfarina.

2008 FERRARI 599 GTB

Titre de circulation hollandais
Dutch title

Châssis n° ZFFFD60B000162945
Moteur n° 138804

300.000 - 400.000 €

• Rarissime livrée bleu Tour de France

• Boîte manuelle, spécifications européennes

• Superbe état

• Finished in the very rare "Blue Tour de France" colour

• Manual transmission and EU specifications

• Mint condition

Avec la 550 Maranello présentée en 1996, Ferrari renoue avec la tradition des puissantes berlinettes à moteur V12 avant, dans la lignée des splendides 275 GTB et Daytona. Comme pour ses devancières, son dessin signé Pininfarina privilégie un long capot dont la virilité laisse présager de performances hors du commun. Ultime évolution de la glorieuse famille des berlinettes Ferrari à moteur avant, la 599 GTB Fiorano allie puissance, comportement exceptionnel et élégance. Appartenant au club très exclusif des « plus de 320 km/h », elle a servi de base à plusieurs évolutions, à commencer par deux machines époustouflantes, les 599 FXX expérimentale et 599 GTO, façon de confirmer les extraordinaires qualités de cette berlinette, et la reconnaissance par les plus avertis de son statut particulier au sein de la gamme des voitures au cheval cabré.

La 599 présentée est un des 10 exemplaires européens équipés de la boîte de vitesse mécanique. Equipée d'un échappement Tubi Style, de freins céramiques et de sièges Daytona, il s'agit probablement du seul exemplaire dans cette superbe livrée bleu Tour de France, mariée à un intérieur bleu Carta di Zuccherò. Affichant aujourd'hui 58 539 km d'origine, cette voiture a passé la majorité de sa vie en Allemagne, et plus récemment aux Pays-Bas. La dernière révision a été réalisée à l'été 2018 chez Gallery Aaldering - Bommen, tandis que la voiture a toujours été entretenue jusqu'en 2016 chez Kroyman, agent officiel Ferrari. Dernier modèle à proposer la boîte mécanique chez Ferrari, la 599 et tout particulièrement ce superbe exemplaire, est une voiture de puriste, pour ceux qui ne se lassent pas d'entendre le claquement sec du levier de vitesse sur la grille de sélection.

With the launch of the 550 Maranello in 1996, Ferrari revived the tradition of the powerful front-engined V12 berlinettas, in line with the splendid 275 GTB and the Daytona. Like its predecessors, Pininfarina's design features a long bonnet with a muscular appearance that hints at its extraordinary performance. The ultimate evolution of the glorious family of front-engined Ferrari berlinettas, the 599 GTB, combines power, elegance and an outstanding level of comfort. Belonging to the exclusive "over 320 km/h" club, it formed the basis for several further evolutions, beginning with two mind-blowing machines, the 599 FXX Experimental and the 599 GTO. This evolution highlights the importance awarded by experts to its extraordinary qualities, giving this berlinetta a special status amongst Ferrari admirers

The 599 on offer is the ultra-rare manual transmission version, fitted with a Tubi exhaust system for nice sound. 30 were built in total, of which 20 for the American market, and 10 for Europe. It is also fitted with ceramic brakes and Daytona style seats. The mileage is 58,539 km from new and the car is finished in a stunning colour combination of Blue Tour de France together with a Carta di Zuccherò blue interior. It started its life in Germany but most of its life it has been in Holland. The car will also come to the sale having recently had a full service and was always serviced by Kroyman, Ferrari's official agent until 2016. After this it has been serviced at Gallery Aaldering in Brummen. Service records will also be available in our archives.

The latest model to offer the mechanical gearbox at Ferrari, the 599 and especially this superb model, is a purist's car, for those who never tire of hearing the dry clicking of the gear lever on the selection grid.





2004 ASTON MARTIN VANQUISH V12 ■

Carte grise française
French title

Châssis n° SCFAC233X3B501050

130.000 - 160.000 €

- Haut de gamme Aston Martin
- Fabuleux moteur V12
- Performances très élevées, plus de 300 km/h
- 1900 km d'origine, 4 places

- *Top of the range Aston Martin*
- *Fabulous V12 engine*
- *High performance, more than 300 km/h*
- *1900 km from new, 4 seaters*



Véritable porte-drapeau de la marque Aston Martin, la Vanquish présentée en 2000 abandonnait le V8 des modèles précédents au profit d'un remarquable V12 de près de 6 litres développant la puissance confortable de 460 ch. Cette mécanique sophistiquée permettait des performances hors du commun, propulsant la Vanquish au sein du cercle restreint et exclusif des automobiles capables de dépasser 300 km/h. Sa ligne signée Ian Callum évoquait vitesse et puissance, avec un raffinement, un confort et une élégance propres à la signature Aston Martin.

Vendue neuve par Autohaus Avalon à Munich, cette Aston Martin Vanquish n'affiche que 1900 km d'origine, elle est équipée d'une boîte séquentielle commandée par des palettes au volant. La carrosserie est peinte d'une belle couleur «Bowland Black», l'intérieur étant en cuir noir «Charcoal» avec moquette et garnitures noires et ciel de toit en Alcantara à losange parchemin. La voiture est accompagnée de tous ses accessoires (manuels, stylo, parapluie, outils et double des clés), elle permettra à son nouveau propriétaire de profiter d'une voiture quasiment neuve, offrant des sensations de conduite rares.

A real flagship model for the Aston Martin marque, the Vanquish, launched in 2000, abandoned the V8 engine of previous models in favour of a remarkable V12 of nearly 6-litre, that produced 460 bhp comfortably. This sophisticated engineering allowed extraordinary performances, propelling the Vanquish into the exclusive group of cars capable of over 300 km/h. The styling by Ian Callum conjured up speed and power with the refinement, comfort and elegance expected of an Aston Martin.

Sold new by Autohaus Avalon in Munich, this Aston Martin Vanquish has covered just 1900 km from new and has a sequential gearbox with controls on the steering wheel. The bodywork is liveried in a stunning "Bowland black", with black "Charcoal" leather upholstery and black mats and trim and white Alcantara headliner. The car is complete with all its accessories (manuals, tools, two sets of keys, pen in the glove box and umbrella). In a mint condition, the new owner will be able to enjoy a car that is practically new and offers a remarkable driving experience.

■ L'adjudication du lot est TTC. La TVA, aux taux en vigueur de 20%, est incluse dans le prix d'adjudication.

Cette TVA est récupérable pour le professionnel français. Elle est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

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



1993 JAGUAR XJ 220

*Titre de circulation anglais
British title*

Châssis n° SAJJEAX8AX220685
350.000 - 550.000 €

- Moins de 1300 km d'origine !
- Entretien scrupuleux
- Fait partie du club fermé des "plus de 300 km/h"

- *Less than 1,300 km from new!*
- *Meticulous maintenance*
- *Part of the "over 300 km/h" exclusive club*



D'abord présentée comme un concept-car, la Jaguar XJ 220 fut presque étudiée en « perruque », en parallèle aux projets plus classiques et officiels, par une équipe réunie

autour de Jim Randle, ingénieur en chef de l'entreprise. En 1988, ils présentent leur « bébé » à John Egan, patron de l'entreprise, et il est alors décidé d'exposer cette>>>

First introduced as a concept car by a team led by the company's Chief Engineer Jim Randle, the Jaguar XJ 220 was almost explored as a "sideline",

simultaneously with more standard and official projects. In 1988, the team unveils their "baby" in front of company boss John Egan and it is then >>>





>>> voiture exceptionnelle au Salon de Birmingham de la même année. L'accueil très favorable que lui font le public et les acheteurs potentiels emporte la décision de la mettre en production, en limitant le nombre d'exemplaires à 350. Grâce à son profilage soigné, la Jaguar XJ 220 entre ainsi dans le club très fermé des "plus de 300", atteignant même 320 km/h. Même au prix de 3,5 millions de francs, les acheteurs se l'arrachent. Livrée à partir de 1992, il en sera finalement produit 281 exemplaires.

Portant le n°42 de la série et sortie d'usine le 22 septembre 1993, l'exemplaire proposé a été

réceptionnée neuf par Jaguar Paris, avant d'être retourné invendu en Angleterre. Ce n'est que quatre ans plus tard qu'elle sera finalement vendue neuve à Paul Baines par l'intermédiaire de Jaguar Hartwell à Bristol, ainsi qu'en témoigne son carnet d'entretien. Le certificat Jaguar Heritage qui l'accompagne confirme sa livrée d'origine « Spa Silver », combinée à une sellerie cuir « Smoke Grey ». Achetée en 2014 auprès de son premier propriétaire par l'intermédiaire d'un marchand spécialisé, cette supercar qui affichait alors 1050 km offre un historique limpide et un entretien suivi. Un premier service a été

>>> *decided that this exceptional car would be showcased at the Birmingham Motor Show the same year. Highly well-received by the public, the car is therefore put into production to a limited number of 350 units. Thanks to its meticulous design, the Jaguar XJ 220 consequently enters the very exclusive "over 300" league, reaching in fact a staggering 320 km/h. Even with a price tag of 3.5 million francs, buyers are fighting each other over it. Delivered from 1992, a final total of 281 examples will be produced. The car we are offering (serial N° 42) was delivered new to*

Jaguar Paris after coming out of the factory on 22 September 1993, before being returned to England unsold. It is only four years later, as stated in its service logbook that the car will finally be sold new to Paul Baines by Jaguar Hartwell in Bristol. Its Jaguar Heritage certificate attests the original "Spa Silver" colour combined with the "Smoke Grey" leather upholstery. Purchased from its first owner in 2014 through a specialist dealer and with only 1,050 km on the clock then, this supercar possesses a transparent history and a consistent servicing. A first service at 992 km was carried



effectué en 2001 à 992 km, puis un second, moins de deux ans plus tard, à 1030 km. En 2016, la voiture a bénéficié d'une révision poussée chez le spécialiste anglais Don Law : la mécanique a été déposée, la distribution remplacée, l'allumage et l'alimentation en essence refaits, l'embrayage changé et le système de freinage révisé. Les réservoirs, leurs pompes immergées et les filtres ont également fait l'objet d'un remplacement, le total des travaux totalisant 38 000 €. La voiture n'a que très peu roulé depuis lors et affichait 1 248 km lors de notre examen. Un essai a, en outre, révélé un fonctionnement satisfaisant.

Seuls les pneus d'origine, peu usés, mériteront d'être remplacés pour un usage plus intensif. Accompagnée de sa housse de protection, de sa trousse de secours, d'un double des clés et de son carnet d'entretien avec les notices d'origine, cette XJ 220 est dans un état exceptionnel, et s'avère d'autant plus désirable qu'elle demeure aujourd'hui la seule supercar abordable. Véritable prototype sur route, elle offre des sensations hors du commun, un design à couper le souffle et demeure le dernier vrai chef d'œuvre « maison » de la marque.

out in 2001 and a second one was done at 1,030 km less than two years later. In 2016, the car is thoroughly overhauled by English specialist Don Law: the engine was removed, the distribution replaced, the ignition and fuel supply redone, the clutch amended and the braking system revised. Fuel tanks, immersed pumps and filters were also replaced, totaling the amount of work at a cost of €38,000. Displaying 1,248 km during our inspection, the car has not been driven much on the road since then and our test drive revealed that the vehicle is in good running order.

Only the original tyres, which show little use, would be worth replacing, should the car be used more intensively. In exceptional condition and delivered with its cover, first-aid kit, both keys and the service logbook with original record, this Jaguar XJ 220 turns out to be even more desirable as it remains today the only affordable supercar. This true road prototype keeps on being the brand's last "homemade" masterpiece, offering extraordinary sensations and a breathtaking design.

2006 PORSCHE CARRERA GT

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ98Z6L000221

750.000 - 850.000 €

- Supercar hors du commun, fabrication limitée
- Performances exceptionnelles, 330 km/h
- Qualité de conception et de fabrication Porsche
- Deuxième main, 1900 km d'origine

- *Extraordinary supercar, limited production*
- *Exceptional performances, 330 km/h*
- *Porsche design and build quality*
- *Two owners, 1900 km from new*



Véritable vitrine technologique de Porsche, la Carrera GT est d'abord présentée comme concept car au Mondial de l'Automobile de 2000, avant d'être commercialisée à partir de 2003, jusqu'à 2006. Cette supercar d'exception, destinée

à concurrencer les Ferrari Enzo, Mercedes SLR ou Ford GT, cumule tous les superlatifs, à commencer par ses performances: elle passe de 0 à 100 km/h en 3,9', de 0 à 200 km/h en 9,9' et atteint 330 km/h en pointe. >>>

A genuine technological showcase, the Porsche Carrera GT was first presented as a concept car at the Paris Motor Show in 2000, and was produced commercially between 2003 and 2006. This exceptional

supercar, designed to compete with the Ferrari Enzo, Mercedes SLR and Ford GT, attracted all the superlatives, beginning with its performance. It went from 0 to 100 km/h in 3.9', from 0 to 200 km/h in 9.9' and was>>>





>>>La Carrera GT succède à la 959 et reçoit une carrosserie mêlant élégance, sportivité et agressivité. Ses quatre phares sous bulle, sa prise d'air latérale et sa forme effilée sont autant de clins d'œil à celles qui ont marqué l'histoire de la marque en compétition, comme le spider 550 ou la 917, alors que la double bulle de toit se poursuit sur le capot arrière, dans une forme directement inspirée de la course automobile. Ce capot dissimule un moteur V10 à 40 soupapes en position centrale-arrière, d'une cylindrée de 5,7 litre et développant 612 ch à 8 000 tr/mn, avec un couple permettant une utilisation dès les plus bas régimes. D'une façon générale, la voiture reprend des solutions techniques largement éprouvées sur les modèles de course d'endurance, et concentre donc l'expérience sans égale de la marque

de Stuttgart. L'aérodynamique a été tout particulièrement soignée: un aileron arrière se lève à partir de 120 km/h et la forme du plancher, qui débouche sur un diffuseur arrière, génère une force d'appui qui augmente évidemment avec la vitesse. Comme toujours chez Porsche, une attention particulière a été donnée à la légèreté et la voiture ne dépasse pas 1 380 kg, grâce à l'utilisation extensive de matériaux composites comme le carbone ou, pour le châssis extrêmement rigide, le CFP mis au point par Porsche. La céramique est utilisée pour l'embrayage et les freins, permettant un gain de poids, d'efficacité et de résistance.

Véritable voiture de course adaptée à la route, la Carrera GT ne néglige pourtant pas les équipements de confort. Dans un habitacle fait de carbone, de

>>> capable of a top speed of 330 km/h. The Carrera GT followed the 959 and displayed a body that fused elegance, sportiness and virility. Its four covered headlights, large side inlets and tapered shape hinted at successful competition models, such as the Spider 550 and the 917, while the double-bubble roof stretching back over the engine lid was race car-inspired. This lid housed a formidable 40-valve V10 mid-positioned engine, with 5.7-litre producing 612 bhp at 8,000 rpm, and enough torque to enable use at low speed. In general terms, the car made use of technical solutions tested on endurance racing models, drawing on the unparalleled experience of the Stuttgart marque.

The aerodynamics were

particularly well designed: a rear spoiler lifted from 120 km/h and the shape of the floor, opening onto a rear diffuser, generated a downforce that increased with the speed. As expected with Porsche, particular attention was paid to the weight of the car, which remained below 1,380 kg, due to the use of composite materials such as carbon, and CFP for the strong chassis, prepared by Porsche. Ceramic materials were used for the clutch and brakes, providing weight reduction, resistance and efficiency.

A proper racing car adapted for the road, the Carrera GT also offered a high level of comfort. The cockpit was constructed using carbon, galvanised magnesium and leather, and passengers enjoyed air-conditioning, a sophisticated audio system and



cuir et de magnésium galvanisé, les occupants bénéficient de la climatisation, d'un système audio sophistiqué et d'un GPS, alors que le toit en deux parties en carbone est escamotable, permettant une conduite ouverte agréable par beau temps. La direction assistée facilite la conduite alors que, pour que la puissance de la voiture puisse être exploitée en toute sécurité, le conducteur bénéficie de systèmes d'aide contrôlés électroniquement: ABS pour les freins, contrôle de traction et anti patinage. Pour l'amateur de sensations fortes ou lors d'une utilisation sur circuit, ces dispositifs peuvent bien entendu être désactivés. Membre du club très fermé des supercars d'exception, elle sera produite à moins de 1 300 exemplaires.

Achetée neuve au Centre Porsche de Levallois le 15 juin 2006, la Carrera GT que nous présentons est une seconde main qui possède ses carnets qui nous indiquent deux révisions en 2009 et 2013 chez Porsche Vélizy. Elle a été de nouveau révisée en 2017 toujours chez Porsche Vélizy et a bénéficié d'un remplacement de l'embrayage, (facture). Elle est munie des ses carnets et de sa radio /GPS Becker Online Pro d'origine et est chaussée de pneus Michelin Pilot Sport. Peinte dans cette rare teinte « Jaune Vitesse » et équipée de la climatisation manuelle, cette voiture hors du commun à la sonorité d'une formule 1, représente l'occasion d'acquérir une des plus efficaces supercars du monde. Ses caractéristiques et sa rareté en font une voiture hautement collectionnable.

GPS, while the two-part roof was retractable, allowing open-top driving in good weather. Power-assisted steering made driving easier, and electronically-controlled systems enabled the driver to exploit the car's power safely: ABS for the brakes, traction control and anti-skid. For those seeking a thrill, or for driving on the track, these aids can be turned off. Belonging to the very exclusive class of exceptional supercars, less than 1,300 examples were built.

Bought new from the Porsche center in Levallois, near Paris, on 19th may 2005, the Carrera GT offered is a second hand, and has covered less than 2000 km. Invoices shows that it has been serviced in 2009 and 2013 at the Vélizy Porsche center. The car has been serviced again in

2017 at which time the clutch was replaced at the same Porsche workshop (invoice). It is fitted with the optional Becker GPS radio Online Pro and with Michelin Pilot Sport tires. It is equipped with the optional manual air conditioned system and sprayed in a rare "jaune vitesse", this extraordinary motor car who sounds like a formula 1, represents an opportunity to acquire one of the best supercars in the world. It has a character and rarity that make it highly collectible.

1958 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Titre de circulation norvégien
Dédouanée en Europe
Norwegian title
EU customs cleared

Châssis n° 1980427500328
Moteur n° 198.980.7500345
Body number n° 198.042.750051

1.000.000 - 1.200.000 €

- Certification complète par Mercedes-Benz Classic Center - Stuttgart

- Matching numbers
- Désirable version roadster

- *Full certification by Mercedes-Benz Classic Center - Stuttgart*

- *Matching numbers*
- *Desirable roadster version*



Châssis tubulaire, moteur six-cylindres à injection directe, carter sec, freins ailetés Alfin, roues indépendantes, carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Les meilleurs ingénieurs de Mercedes se sont penchés sur son berceau

et, merveilleuse trouvaille, les ailes « papillon » qui vont lui donner son nom ne sont pas un subterfuge esthétique: elles sont dues à la structure du châssis, qui monte sur les côtés pour assurer la meilleure rigidité possible. Ce qui était une contrainte se transforme en une >>>

With a tubular chassis, a six-cylinder direct injection engine, dry sump, finned Alfin brakes, independent suspension, and a very streamlined body, the Mercedes 300 SL was derived from racing. The best of Mercedes-Benz engineers from the period

were involved in the development and the amazing and innovative "gullwing" doors that gave the car its name, were not purely aesthetic, but a necessity that arose from the strong space frame with tubes running along the flanks, to give the greatest rigidity.>>>





>>>des caractéristiques qui vont faire de cette voiture une légende. Après sa présentation en 1954 au Salon de New York, la liste des acheteurs de la nouvelle Mercedes est un véritable « Who's who » des célébrités de l'époque : Pablo Picasso, le Shah d'Iran, le prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, le roi Hussein de Jordanie... sans parler de passionnés d'automobile comme Luigi Chinetti ou Briggs Cunningham. En 1956, il faut déboursier 5,4 millions de francs pour une 300 SL, contre 1,6 million pour une Porsche 356 1600 Super. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue, ce qui fera dire au magazine *Auto Sport* : « La ligne de la 300 SL est fabuleuse et ses performances presque incroyables », exemple parmi tant d'autres des propos dithyrambiques ayant accompagné l'arrivée de la 300 SL sur les routes d'Europe et des États-Unis. Pourtant, la Mercedes 300 SL « Papillon » n'a pas que des qualités : il règne dans l'habitacle une chaleur parfois insupportable et l'accès à bord n'est pas de la plus grande facilité pour une dame élégante portant une robe longue. Sous la pression de l'importateur aux États-Unis, Max Hoffman, Mercedes lance donc au Salon de Genève 1957 une version roadster plus agréable à utiliser, constituant un compromis idéal entre pedigree sportif, confort et agrément.

La voiture que nous proposons est délivrée neuve aux États-Unis par l'intermédiaire de l'agent Studebaker-Packard de Détroit, Michigan, qui était également l'agent Mercedes en 1957. La voiture est livrée avec les phares chromés en deux parties, la radio Becker Mexico et un rapport de pont plus court. Le certificat Mercedes indique que le numéro de châssis fut refrappé par l'usine à la suite d'un remplacement du premier tube avant. Elle est alors de teinte gris argent, intérieur en cuir bleu. Le 7 avril 1970, la voiture est acquise par Stephen Muethe du premier propriétaire Leland J Dysant au Michigan. Muethe, résident à Dallas, Texas, conserve la 300 SL de la vente jusqu'en 1976 lorsqu'elle revient au Michigan entre les mains d'un dénommé D. Luster. La voiture est alors revendue le 28 avril 1988 alors qu'elle est immatriculée en Californie, payant ses taxes sur place. Mais aucune trace de propriétaire californien n'a été retrouvée. C'est bien pourtant en 1988 que le roadster est importé en Norvège avec un kilométrage de 6030 miles noté dans son logbook (dans le dossier de la voiture). En 2006, elle affiche 12 350 miles. Elle n'a donc parcouru que 6 320 miles en 18 ans ! Le compteur affiche aujourd'hui 13 267 miles. Il paraît difficile de certifier que ce kilométrage est d'origine mais cela n'est pas impossible tant le véhicule se trouve dans un état impressionnant.

>>> *What was a constraint was turned into one of the features that would contribute to making this car a legend. After its dramatic unveiling in 1954 at the New York Auto Show, the list of buyers for Mercedes' latest was a veritable "who's who" of the celebrities of the period: Pablo Picasso, the Shah of Iran, Prince Aly Khan, Clark Gable, Tony Curtis, King Hussein of Jordan... not to mention car enthusiasts such as Luigi Chinetti and Briggs Cunningham. In 1956, the cost for a 300SL was 5.4 million French francs, against 1.6 million for a Porsche 356 Super 1600. Regarding the performance of the 300 SL, *Auto Sport* magazine highlighted: "The line of the 300 SL looks fabulous and it has an almost unbelievable performance" was one of many complementary articles that accompanied the arrival of the 300 SL on the roads of Europe and the United States. However the Mercedes 300 SL "Gulwing" had some drawbacks: the passengers had to suffer unbearable heat and getting into the car was not easy for an elegant lady wearing a long dress. Under pressure from US importer Max Hoffman, Mercedes-Benz launched a roadster at the Geneva Salon in 1957 that was more pleasant to use, an ideal compromise between the sporty pedigree of the "Gulwing" and a high level of comfort.*

The car on offer was delivered new to the US via the Studebaker-Packard dealer in Detroit, Michigan, who was also the dealer for Mercedes in 1957. It was delivered with two-part chromed lights, a Becker Mexico radio and had a shorter axle ratio. The Mercedes certificate states that the chassis number was re-stamped by the factory following the replacement of the first front tube. It was then silver grey with blue leather interior. On 7 April 1970 the car was sold by the first owner, Leland J Dysant from Michigan, to Stephen Muethe from Dallas in Texas. Muethe kept the 300 SL until 1976, when it returned to Michigan, and into the hands of a certain Mr D. Luster. The car was sold again on 28 April 1988, and registered in California with taxes duly paid. However, no details of any Californian owner have been found. In 1988 it was imported into Norway, with 6030 miles recorded in the logbook, which is in the file with the car. In 2006 it had a mileage of 12 350 miles, and so covered just 6 320 miles in 18 years ! Today the odometer reads 13 267 miles. It is difficult to ascertain whether this is the original mileage, but it is certainly possible given the impressive condition of the car. This lovely 300 SL roadster was included recently into a major Dutch collection. A test



Cette belle automobile fait aujourd'hui partie d'une collection hollandaise de grande qualité. Un essai nous a permis de constater que le moteur est bien réglé, la suspension est ferme sans être dure, le boîtier de direction (refait lors de la restauration) permet une conduite précise et la boîte est particulièrement agréable. Elle a bénéficié dernièrement d'une révision complète chez un spécialiste hollandais du modèle avec réfection des freins. Cette Mercedes 300 SL roadster sera livrée à son futur acquéreur accompagnée de sa certification Mercedes-Benz Classic réalisée et obtenue l'année dernière en Allemagne. Son excellente mise au point permettra au nouveau propriétaire de profiter pleinement des qualités routières de ce beau roadster, devenu aujourd'hui une véritable légende en collection, avec sa sœur la 300 SL Papillon.

drive confirmed that the engine is well set up, the suspension is firm without being hard, the steering is precise (steering box rebuilt during restoration) and the gearbox is lovely to use. It has recently benefitted from a full service carried out by a Dutch specialist for the model, at which point the brakes were refurbished. This Mercedes 300 SL Roadster will be delivered to its new owner with full Mercedes-Benz Classic Certification, obtained last year in Germany. The new owner will be able to enjoy to the full the driving qualities of this beautiful and well prepared roadster, that has gained legendary status in the collectors' world, alongside its sister the 300 SL Gullwing.







2009 MERCEDES-BENZ SLR STIRLING MOSS EDITION

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° WDD1999761M900056

2.250.000 - 2.500.000 €

• Un des 75 exemplaires produits, l'ultime McLaren SLR

• Performances époustouflantes

• 950 km d'origine!

• *One of 75 built and the ultimate McLaren SLR*

• *Enormous performance*

• *Only 950 kms from new*



Le Mercedes-McLaren SLR fut la dernière création née de la coopération entre McLaren et Mercedes qui a pris fin en 2009, avec la série Stirling Moss. Baptisée en hommage au pilote britannique, elle a été présentée au Salon de

l'Automobile d'Amérique du Nord en 2009. Exclusive, elle ne pouvait être acquise que par des propriétaires de SLR déjà existantes, et seuls 75 exemplaires furent fabriqués. Le prix catalogue était de l'ordre du million de dollars.>>>

The Mercedes McLaren SLR was the last version of the McLaren Mercedes cooperation project that ended in 2009 with the Stirling Moss edition. Named after the British racing driver Stirling Moss and introduced at

the North American Auto Show in 2009. The car was only offered to existing SLR owners and only 75 cars were made. The list price was towards USD 1 million.

Meant to be a tribute to Mercedes' Mille Miglia win in >>>





>>> Véritable célébration de la victoire de Mercedes-Benz aux Mille Miglia 1955, grâce à Stirling Moss au volant de la mythique 300 SLR, le style de la nouvelle SLR Stirling Moss reprend de nombreux éléments du SLR d'origine, dont la paire de saute-vent devant le conducteur et le passager, des appuie-tête intégrant les dérives arrière, de petites portes papillon, ou encore un couvre tonneau en carbone pour clore l'habitacle.

Techniquement, cette édition est nettement améliorée par rapport à la 722 SLR, notamment grâce à la carrosserie qui est entièrement en fibre de carbone, abandonnant 200 kg par rapport à une SLR standard. L'ensemble est mu par une mécanique de 660cv, garantissant des performances impressionnantes, et autorisant d'atteindre près de 350 km/h en pointe. Du point de vue aérodynamique, le fond plat et

l'important diffuseur garantissent l'appui nécessaire à une machine de cette trempe.

L'exemplaire présenté était destiné au marché allemand et fut livré en décembre 2009 à un collectionneur de renommée internationale en Allemagne. Il a conservé la voiture dans son musée privé, telle une pièce de collection, sans l'immatriculer. Ce n'est qu'en 2012 qu'il s'est décidé à immatriculer la voiture, puis a commencé à l'utiliser avec parcimonie. Jusqu'à ce jour, la voiture n'a parcouru que 964 km et est, pour ainsi dire, comme neuve.

La SLR Stirling Moss compte parmi les supercars en édition limitée les plus recherchées dans le monde et il est rare qu'un exemplaire apparaisse à la vente, les échanges se faisant essentiellement de bouche à oreille... Le mythe à l'état pur!

>>> *1955 where Stirling Moss won in the mythical 300 SLR and the styling of the SLR Stirling Moss edition takes many cues from the original SLR including small separate windcreens in front of the driver and passengers, headrests behind the driving compartments, small gullwing doors folding to the front, carbon fibre tonneau covers to close the car.*

Technically it is updated from the 722 SLR and the body is all carbon fibre and it weighs 200 kg less than the standard SLR due to the carbon fibre body and speedster styling. This, together with an updated engine producing 660HP, gives the car awesome performance topping out at 350 km/h. A closed underbody and a massive diffuser guarantees the necessary downforce for a car with this ability.

The car here was destined for the German market delivered in December 2009 to an internationally well-known collector in Germany. He kept the car in his private museum as an unregistered museum piece. In 2012 he chose to register the car as he started to use the car sparingly and up till today the car has still to cover any major distance as the total mileage from new is only 964 km.

The Stirling Moss edition SLR is today one of the most sought after limited edition super cars in the world and substantial prices are being paid for the cars if you can find one for sale.







2014 MERCEDES-BENZ AMG SLS GT ROADSTER FINAL EDITION

Carte grise française
French title

Châssis n° WMX1974781A011236
Moteur n° 15998060011328

280.000 - 320.000 €

- Très rare, faible kilométrage, 15730 km
- Merveilleux équilibre entre comportement sportif et confort
- Sonorité envoûtante, déjà « Collector », 350 exemplaires

- *Rare, low mileage, 15730 km*
- *Perfect balance between sporting behaviour and comfort*
- *Bewitching sound, already a "Collectible", 350 made only*



La SLS reprend le thème de la 300 SL de 1954 de par ses proportions tant en coupé à portes papillon ou en roadster. L'intérieur très épuré mais très fonctionnel, utilise des matériaux nobles comme l'aluminium, le cuir mais également la fibre de carbone. Présentée au salon de Francfort en 2011 dans la version ouverte, elle fût relayée en 2012 par le modèle GT. Le V8 de 6,2 litre développait 20 ch de plus soit 591 ch, ce qui améliora les performances, lui permettant d'atteindre 320 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en 3,7".

La rigidité reste équivalente au coupé et grâce à son moteur très reculé et à sa boîte-pont, la voiture vire bien à plat. Chaque moteur, comme il se doit chez

AMG, est assemblé et signé par son mécanicien. Accouplé à la boîte de vitesses Speedshift à 7 rapports, à l'ESP déconnectable et à ses gros étriers de freins à 6 pistons à l'avant et 4 à l'arrière, le roadster se révèle être une fabuleuse GT. Moins agile et agressive qu'une vraie sportive, mais tout de même très impressionnante. La capote en toile s'escamote en 11 secondes et ce jusqu'à 50 km/h et grâce à son chauffage de nuque « Air Scarf » le confort propre à la marque reste assurée. Le prix du roadster était plus élevé que celui du coupé à portes papillon de 10 000 €.

La voiture présentée a été vendue neuve à Paris par le garage Bosquet. Elle totalise 15730 km compteur et

The SLS was inspired by the 300 SL of 1954, in terms of proportions, both as a coupe with scissors doors and as a roadster. The interior is very refined but also very functional, and uses high quality materials such as aluminium, leather and carbon fibre. Launched at the 2011 Frankfurt Motor Show as a convertible, it was followed up in 2012 with the GT version. The 6.2-liter V8 developed an additional 20bhp, 591bhp to be exact, which improved performance and allowed the car to reach a top speed of 320 km/h, with a 0 to 100 km/h acceleration time of 3.7 seconds.

Torsional rigidity is as good as that of the coupe and thanks

to its almost central engine and its transaxle, the car corners flat. Each engine, as it should be at AMG, is assembled and signed by its mechanic, and mated to a 7-speed Speedshift gearbox, with disconnectable ESP backed by large 6-piston front brake calipers and 4-piston ones at the rear. Less agile and aggressive than a real sportster, but still very impressive. The hood retracts in 11 seconds up to a speed of 50 km/h, and thanks to its neck heater "Air Scarf" the comfort remains assured. The price of the roadster was higher than that of the scissors coupe by some € 10,000.

The car presented was sold new in France at garage Bosquet



a été révisée octobre 2016 au garage Mercedes Longchamps à Paris alors qu'elle totalisait 11805 km et en juin 2018 à 15718 km chez Mercedes Como Automobiles à Paris. Elle est accompagnée de ses carnets et de factures de révision. Elle a été commandée afin d'être plus discrète, avec un capot moteur peint et sans l'aile arrière mais avec l'option Hi Fi par Bang & Olufsen. Le moteur est signé du nom de son monteur, Eric Piehm. Elle allie le confort et le comportement sportif, avec un fond de brutalité dans une sonorité inimitable et est déjà hautement collectionnable car seulement 350 exemplaires ont été produits, coupés et cabriolets confondus.

and it totals a mere 15730 km on the odometer! It was serviced in October 2016 by garage Mercedes Longchamps at 11805 km and in June 2018 at 15718 km and is accompanied by its notebooks and maintenance invoices. The engine is signed by the fitter Eric Piehm. In order to be more discreet in traffic, it was ordered without the rear spoiler and a painted bonnet but with the optional Bang & Olufsen sound system. It combines comfort and sporting behaviour, with a growl of sheer force in its inimitable sound and is already highly collectible because only 350 specimens of both coupes and cabriolets were produced.



1969 MERCEDES-BENZ 300 SEL 6,3 L

Titre de circulation suédois
Swedish title

Châssis n° 10901812002011

45.000 - 65.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 250 ch dans un salon !
- Rare livrée bicolore
- Dans la même famille pendant près de 50 ans

- 250 hp in a luxury saloon!
- Very rare two-tone paint
- In the same family for almost 50 years

Cette Mercedes 300 SEL, dotée de l'impressionnante mécanique 6.3L, fut commandée par M. Uno Rylander, en Suède. A sa demande, elle arborait une livrée spéciale bicolore beige et marron, identique à celle de sa Mercedes 220 SE Coupé. Elle lui fut livrée par l'usine le 27 Juin 1969. Au titre des particularités, cette 300 SEL disposait également d'un intérieur en cuir cognac, d'un tableau de bord et de garnitures de portes avec inserts en ronce de noyer, de vitres électriques, d'un toit ouvrant électrique et de la climatisation.

La voiture resta entre les mains de Mr. Rylander pendant près de quatre décennies, jusqu'à sa mort. Son fils, Gustaf Rylander en hérita alors et la conserva jusqu'à l'année dernière lorsqu'il la revendit à son actuel propriétaire.

Avec près de 50 ans entre dans la même famille et une histoire continue et documentée, il s'agit d'une Mercedes 300 SEL 6.3L particulièrement intéressante.

D'après son dossier d'entretien, Mr Rylander fit remplacer le moteur par Daimler-Benz à Hambourg, le 31 août 1977. Son fils, Gustaf Rylander, précise que son père trouvait que sa 6.3 L consommait trop d'huile et par conséquent fait remplacer le moteur par le "Austauschaggregat", sous garantie.

La qualité du travail et la finition réalisée par Daimler Benz à l'époque est évidente. Malgré près de cinquante ans d'usage, l'intérieur de cette élégante Mercedes est superbe, presque intact et les coussins des sièges restent fermes. Le propriétaire actuel l'a fait repeindre récemment à cause de craquelures. Cette Mercedes 300 SEL 6.3L sera livrée avec sa roue de secours d'origine, son cric et ses outils ainsi que son dossier complet.

This Mercedes 300 SEL was ordered new with its impressive 6,3-litre engine by Mr Uno Rylander from Sweden. He specifically requested the car to be painted beige and brown, the same colour combination as his Mercedes 220 SE Coupé. The 300 SEL was delivered to him from the factory on the 27 June 1969. The interior was ordered in cognac leather, with burl walnut wood for the dashboard and door trimmings. This elegant Mercedes is also equipped with electric windows, electric sunroof and an air-conditioning. Mr. Rylander kept the car for almost four decades up until his death. The car then passed over to his son Gustaf Rylander who kept it until last year when the current owner had the opportunity to acquire this great automobile. Almost fifty years in the same family and a documented history since new, make this Mercedes

300 SEL 6,3 L one of the most interesting example. According to the car's documentation Mr Rylander had the engine exchanged at the Daimler Benz in Hamburg on the 31 August 1977. His son, Gustaf Rylander, said that his father was not happy with the oil consumption and got the "Austauschaggregat" as a replacement engine by warranty.

The quality of and the workmanship at Daimler Benz in those days is evident. Despite almost fifty years of use, the interior of this elegant Mercedes is still in remarkable condition, almost untouched and the seats cushions are still as firm as new. Due to some cracking in the clear coat, the current owner of this 6,3 L recently had the car resprayed. It will be delivered to its new owner with its original spare tire, jack and tools and comprehensive historic file.



1994 MERCEDES-BENZ 500E LIMITED

Titre de circulation anglais
British title

Châssis n° WDB1240361C213789

40.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Ultime génération de E500

• Un des 500 exemplaires produits

• Une Mercedes par Porsche

• *The last evolution of the E500*

• *Only 500 built*

• *Porsche-built performance Mercedes*



La Mercedes 500 E a été développée par Porsche. Les carrosseries étaient peintes à Sindelfingen, les moteurs, boîtes de vitesses et suspensions produits à Untertürkheim. L'ensemble était ensuite monté dans les usines Porsche à Zuffenhausen, Mercedes n'ayant pas la capacité de la faire à Stuttgart.

Conçue comme la version sportive de la Classe E, elle est équipée du V8 de la 500SL développant 326 ch et est capable d'atteindre une vitesse maximum limitée à 250km/h, abattant le 0 à 100 km/h en 5,6 secondes.

L'ultime version de la 500E avec l'avant modifiée, la « Limited », n'a été produites qu'à 500 exemplaires. A l'intérieur, les boiseries de couleur Onyx sont de série et, en option, la

partie centrale des sièges est en cuir rouge, vert ou gris.

Cette Mercedes 500E a été livrée neuve à Leipzig en Décembre 1994 à un professionnel. Ce dernier la revend ensuite à un amateur au Japon qui l'a très soigneusement entretenue, ainsi qu'en témoigne le carnet d'entretien. En 2016, elle est importée au Royaume-Uni, où elle reste jusqu'au printemps 2017, lorsqu'elle retourne en Allemagne. N'ayant parcouru que 84 400 km, cette Mercedes 500 E Limited représente une rare opportunité d'acquérir la version la plus développée issue de la collaboration Mercedes/Porsche.

The Mercedes 500 E was developed by Porsche who were also given the job of assembling the car in Zuffenhausen, as Mercedes did not have the capacity available in Stuttgart. The bodies were painted in Sindelfingen, the engines, gearboxes and suspensions were built in Untertürkheim and the whole was assembled at Porsche in Zuffenhausen, where Porsche had spare capacity at the time.

Designed as a performance version of the E-class, it was fitted with the V8 from the 500SL and given 326 hp and a limited top speed of 250 km/h. Its performance was breath-taking: 0 to 100 km/h in 5.6 seconds. The face lifted E500's final edition was produced at 500

units and called "limited" Its interior differed from the previous model. It included standard Onyx coloured wood and optional red, green or grey coloured leather for the centre part of the seats.

This particular car was delivered new to Leipzig in December 1994, to a dealer who then sold it in Japan to a meticulous owner who looked after it very well, according to the car's service book.

It was then re-imported in 2016 in the UK where it remained until spring 2017 when it returned to its home country, Germany.

This represents a rare opportunity to acquire the very last most developed of the ultimate Mercedes/Porsche metisse.

1993 LANCIA DELTA INTEGRALE EVO I

Carte grise française
French title
 Châssis n° ZLA831AB000568864
 55.000 - 85.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Italienne à fort tempérament
- Moins de 22 700 km d'origine
- Élégante teinte Bleu Madras

- *Italian with strong character*
- *Less than 22,700 km since new*
- *Elegant Madras Blue colour*



L'Evo I a servi de base pour l'obtention de l'homologation (la quatrième) de la version Groupe A 1992, qui apportait à Lancia sa dernière couronne mondiale. Le moteur quatre-cylindres de 1 995 cm³, 16 soupapes et injection monopoint Turbo de l'Evo I développe 210 ch. De quoi compenser une légère augmentation de son Cx aérodynamique et de son poids. Pour améliorer sa maniabilité, l'Evo I a reçu des trains avant et arrière élargis, entraînant une augmentation du volume des ailes. Autres changements esthétiques : la nouvelle grille de calandre ornée du monogramme HF jaune intégrant un éléphant rouge au galop (cher à Gianni Lancia dans les années 50).

La voiture proposée n'a connu que trois propriétaires et a été soigneusement préservée, ce qui

explique son très faible kilométrage d'origine, n'excédant pas 22 700 km depuis sa sortie d'usine. Son intérieur en cuir noir se trouve dans un très bel état d'origine et se marie à merveille avec la teinte extérieure bleu Madras. Entre les mains d'un grand amateur niçois de voitures sportives depuis trois ans, elle a été révisée récemment. La courroie de distribution, le compresseur de climatisation, les amortisseurs avant, l'assistance de freinage ainsi que les pneumatiques ont été changés. Dans une élégante combinaison de couleur avec un très faible kilométrage d'origine, cette Delta Evo I est prête à distiller à son nouveau propriétaire les fortes sensations de conduite qui ont fait la réputation de ce modèle.

The Evo I was used as the foundation to get the homologation (fourth one) of the 1992 Group A version, which has given Lancia its last world title back then. The 1,995 cc four-cylinder engine, 16 valves and the single-point Turbo injection of the Evo I is able to develop 210 hp, consequently enough to compensate for a light increase in aerodynamic Cx and weight. The Evo I has gained wider front and rear axles in order to improve the driveability, also resulting in an increase in wings volume. Other cosmetic amendments include: the front grille decorated with a yellow HF monogram incorporating a red galloping elephant (expensive at Gianni Lancia in the 1950s)

The car on offer has only known 3 owners and it has been carefully

preserved, which explains its very low original mileage of less than 22,700 km since leaving the factory. Its black leather interior remains in excellent original condition and matches beautifully with the Madras blue bodywork colour. The car has recently been serviced, under the ownership for the last three years of a big sports car enthusiast from Nice. The timing belt, the air-conditioning compressor, the front shock absorbers, the braking assistance and all tyres have been replaced. With a highly elegant colour combination and a very low mileage since new, this Delta Evo I is ready for a new owner to enjoy and experience strong driving sensations, which this model is famously known for.

1989 FERRARI 328 GTB

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° ZFFWA19B000080879
Moteur n° F105C 17051

90.000 - 110.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Full matching et carnet
d'entretien

• Faible kilométrage d'origine

• Certificat Ferrari Classiche

• **Full matching and service
logbook**

• **Low original mileage**

• **Ferrari Classiche certificate**



Sortie des usines de Maranello début 1989, cette Ferrari 328 GTB a été vendue neuve en Espagne en juillet de la même année à Madrid. Version européenne de couleur rouge (réf FER 300) avec un intérieur cuir noir et moquettes noires, elle est équipée de vitres et rétroviseurs électriques, ainsi que de la climatisation. S'agissant de l'un des derniers exemplaires produit, il dispose en plus de l'ABS. Son compteur n'affiche aujourd'hui que 26 300 km, chiffre confirmé par le carnet d'entretien et le dossier de factures qui l'accompagnent et qui témoignent aussi des soins réguliers qu'elle a reçus. Son propriétaire, grand collectionneur a pris soin de la maintenir en parfait état. Elle

a bénéficié d'un grand entretien en 2015 chez Cars Gallery, le concessionnaire Ferrari de Barcelone pour un montant s'élevant à près de 14.500 €. Les travaux incluaient notamment le remplacement des courroies, des pneumatiques, de l'embrayage et le reconditionnement des freins. La voiture reçut ensuite début 2016 la certification Ferrari Classiche. Son coffre avant abrite la galette de secours ainsi qu'une trousse à outils. En très bel état et livrée avec son Classiche, cette 328 au faible kilométrage n'ayant subi aucun dommage depuis l'origine est une parfaite occasion d'acquiescer l'une des berlinettas à moteur V8 les plus réussies.

Rolling off the production line of Maranello factories in early 1989, this Ferrari 328 GTB was sold brand new in Madrid, Spain in July of the same year. The red European version (Ref FER 300) with black leather interior and black carpets is equipped with power windows and side-view mirrors as well as air-conditioning. Being among one of the last units manufactured, it also features an ABS. Its mileage currently reads 26,300 km, a figure confirmed by its service booklet and tune-up records which also attest to its regular maintenance routine. Its owner, a dedicated collector made sure to keep the car in

perfect condition. In 2015, it underwent a major service costing around €14,500 at the Ferrari dealership in Barcelona called Cars Gallery. The work carried out included the replacement of cambelts, tyres, clutch and brake reconditioning. In early 2016, the car subsequently received the Ferrari Classiche certification. The front storage compartment houses a spare wheel and toolkit. In mint condition and delivered along with its Classiche certificate, this 328 with a clean title and low mileage is a sure-fire way to get your hands on one of the berlinettas powered by a robust V8 engine.

1978 FERRARI 512 BERLINETTA BOXER

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° F102BB25999
Moteur n°F102B00000338

250.000 - 300.000 €

- Restauration totale par Modena Classic Works
- Matching Numbers moteur et boîte
- Certification Ferrari Classiche

- Total restoration by Modena Classic Works
- Matching numbers engine and gearbox
- Ferrari Classiche certification



Ce superbe exemplaire fut livré neuf en décembre 1978 au concessionnaire italien S.A.M.O.CAR à Rome. Dans un état remarquable, il fut entièrement restauré par le spécialiste italien Modena Classic Works entre décembre 2013 et janvier 2015. Compte tenu de l'état de la voiture, il fut décidé de procéder à une restauration totale. La voiture fut donc intégralement démontée et la caisse fut séparée du châssis. Tous les éléments et ouvrants ont fait ainsi fait l'objet d'une remise en état. La partie mécanique ne fut pas en reste, la transmission, la suspension, le système de freinage, les trains et l'échappement ont entre autres éléments été repris.

Le moteur et la boîte de vitesses ont été reconditionnés eux aussi, puis scrupuleusement testés pour satisfaire aux normes du restaurateur. Bien entendu, une peinture neuve venait achever l'ouvrage. Rouge d'origine, il lui fut préféré une teinte gris fumé métallisé qui lui sied particulièrement bien. L'habitacle fut lui aussi totalement repris, du cuir des sièges à celui du tableau de bord sans oublier la console centrale et les moquettes noires neuves qui complètent l'ensemble. La sellerie de cuir bordeaux rayée noire est sublime, conjuguant luxe et sportivité. Notre BB arbore ses magnifiques jantes Cromodora d'origine et dispose aussi de sa

The car on offer was delivered new in December 1978 to the Italian dealer S.A.M.O. CAR in Rome. This example in remarkable condition was completely restored by the Italian specialist Modena Classic Works between in December 2013 and January 2015. Considering the condition of the car, it was decided to carry out a complete restoration. The car was completely dismantled and the body was separated from the chassis. All the elements and openings were restored. The mechanics were also treated: the transmission, suspension, braking system, trains and exhaust system among other elements

were overhauled. The engine and gearbox were also refurbished and then thoroughly tested to meet the restorer's standards. Of course, a new paint job was also carried out to complete the work. In preference to the original red, a metallic smoky grey colour that suits it particularly well was chosen. The interior was also completely refurbished: leather seats, dashboard, centre console and new black carpets that complete the package. The black striped burgundy leather upholstery is beautiful, combining luxury and sportiness. Our BB features its beautiful original Cromodora rims and also has its tool kit and spare wheel in the



trousse à outils et de sa galette de secours dans le coffre avant. Son actuel propriétaire, un grand collectionneur espagnol, en fit l'acquisition en 2017 séduit par la qualité de présentation de la voiture. Point particulièrement important, notre exemplaire sera livrée avec sa certification Ferrari Classiche établit en 2015 à l'issue de la restauration ainsi qu'avec son dossier de restauration. Se présentant dans un magnifique état, cette Ferrari 512 BB est sans aucun doute l'un des plus séduisants exemplaires. La BB est définitivement entrée au rang des Ferrari de légende, une voiture aussi belle à regarder que captivante à piloter.

front trunk. Its current owner, a Spanish collector, acquired it in 2017 and was impressed by the quality of the car's presentation. This Ferrari 512 BB will be delivered with its restoration file and its Ferrari Classiche certification delivered in 2015 at the end of the restoration. In magnificent condition, this Ferrari 512 BB is undoubtedly one of the most attractive examples. The BB has definitely become one of the legendary Ferraris, a car as beautiful to look at as it is captivating to drive.



1983 FERRARI 400I

Carte grise française
French title

Châssis n° ZFFEB06B000040977

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Classique, sportive et familiale à succès
- Présentation soignée et bon fonctionnement
- Important dossier d'historique et dédicace Fioravanti

- *Classic, sporty and successful family car*
- *Sleek presentation and good functioning*
- *Important historical file and dedication of Fioravanti*



Dans la lignée des modèles « familiaux » 250 GTE, 365 GT 2+2, puis 365 GTC/4 et 365 GT4 2+2, de la marque au cheval cabré, la 400i est commercialisée en 1980. C'est une évolution de la 400 apparue en 1976 pour succéder à la 365 GT4 2+2. Le « i » signifiant le passage du modèle à l'injection, en l'occurrence mécanique Bosch K-Jetronic très en vogue à l'époque. Dotée d'un moteur de 4.8L développant 310 chevaux la 400i est capable d'emmener quatre passagers à vitesse élevée, dans le plus grand confort grâce à un habitacle spacieux et luxueusement fini. Au total 1306 exemplaires de 400i seront produits avant que la 412, ultime évolution de la 400, ne prenne la relève en 1985.

La voiture que nous présentons est une 400i équipée de la boîte automatique General Motors trois rapports avec convertisseur de

couple hydraulique, qui lui procure une réelle douceur d'utilisation. Elle arbore une teinte marron glacé métallisée avec pare-chocs et bandeau de feux arrière noirs, associée à une sellerie en cuir de couleur sable avec moquettes assorties. Elle dispose des classiques jantes TRX, de silencieux inox et d'une symbolique dédicace de Leonardo Fioravanti réalisée en 2016 sur le pare-soleil gauche. Cette Ferrari, acquise en 2003 par son propriétaire actuel lors d'une vente Artcurial, a toujours fait l'objet d'un entretien suivi, comme l'atteste l'important dossier de factures. Elle est ainsi aujourd'hui dans un très bel état général. Son intérieur vient d'ailleurs d'être refait afin de parfaire sa présentation. Plaisante à conduire cette 400i permettra des voyages au long cours à son futur amateur.

In line with the "family" models 250 GTE, 365 GT 2+2, then 365 GTC/4 and 365 GT4 2+2, from the brand of the prancing horse, the 400i was marketed in 1980. It is an evolution of the 400 that appeared in 1976 to succeed the 365 GT4 2+2. The "i" meaning the transition to injection, in this case a mechanical Bosch K-Jetronic, which was very popular at the time. Equipped with a 4.8L engine producing 310 hp, the 400i is capable of carrying four passengers at high speed, in the greatest comfort thanks to a spacious and luxuriously finished interior. A total of 1,306 units were produced before the 412, the ultimate evolution of the 400, took over in 1985.

The car we are presenting is a 400i equipped with the General Motors three-speed

automatic transmission with hydraulic torque converter, which makes for a truly smooth ride. It features a metallic glazed brown colour with bumpers and black taillight headlights, combined with sand-coloured leather upholstery and matching carpets. It features the classic TRX wheels, stainless steel silencers and a symbolic dedication by Leonardo Fioravanti made in 2016 on the left sun visor. This Ferrari, acquired in 2003 by its current owner during an Artcurial sale, has constantly been maintained, as evidenced by the large invoice file. It is thus in a very good general condition today. Its interior has just been redone to perfect its presentation. Pleasant to drive, this 400i will allow long-distance travel for its future enthusiast.

1990 BMW Z1

Carte grise française
French title
 Châssis n° WBABA91030AL04049
 40.000 - 50.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Premier modèle de la lignée des roadsters Z
- Superbe état de conservation
- Voiture française d'origine

- *First model from the roadsters Z series*
- *In superb condition*
- *French provenance*



En 1987 BMW lance un petit roadster deux places très novateur avec ses portes escamotables : le Z1. Il renoue avec la tradition du roadster chez BMW et engendre la lignée des roadsters Z, faisant référence à « Zukunft » qui signifie « futur » en allemand.

Le Z1 que nous présentons a été mis en circulation le 13 juillet 1990 en France. Il arbore une teinte rouge verni « toprot » associée à des phares jaunes et à un intérieur en cuir/nubuck « camouflage ». Son état général est particulièrement satisfaisant et confirme qu'il a toujours été la propriété de collectionneurs soigneux. D'autant plus qu'il affiche

un kilométrage très raisonnable de 34500 km. Le dossier de factures qui remonte jusqu'à 2002 permet de constater qu'il a fait l'objet d'un entretien sérieux. Côté cosmétique, la peinture a un superbe éclat, la capote est quasiment comme neuve et la sellerie, les moquettes ainsi que les différentes garnitures sont en très bon état d'usage. La voiture dispose de sa roue galette de secours optionnelle et de sa trousse à outils. Elle sera de plus livrée avec sa notice d'utilisation, son dossier d'historique et son double de clés. A la vente aujourd'hui, il s'agit d'un exemplaire dont les qualités en font un Z1 de premier choix.

In 1987, BMW launched a highly innovative small two-seater roadster with retractable doors: the Z1. Not only it revives the roadster's tradition at BMW but, it also leads to the creation of the Z series roadsters, making reference to "Zukunft" which means "future" in German.

The Z1 we are offering was registered on 13 July 1990 in France. It has a red patent "toprot" with yellow headlights and a "camouflage" leather/nubuck interior. Its overall condition is definitely more than satisfactory confirming it has always been under the ownership of careful collectors, not to forget its very

reasonable mileage of 34,500 km. The file of invoices dating back to 2002 shows that a meticulous servicing has been carried out. Aesthetically, the paint has superb shine, the hood is almost like new and the upholstery (such as carpets and various fittings) is in very good condition. The car has an optional space-saving wheel and its toolkit. It will also be delivered with its instruction manual, history folder and a set of two keys. At this time, with its many great qualities, this Z1 remains one of the finest.

1993 PORSCHE 911 TURBO 3.6L

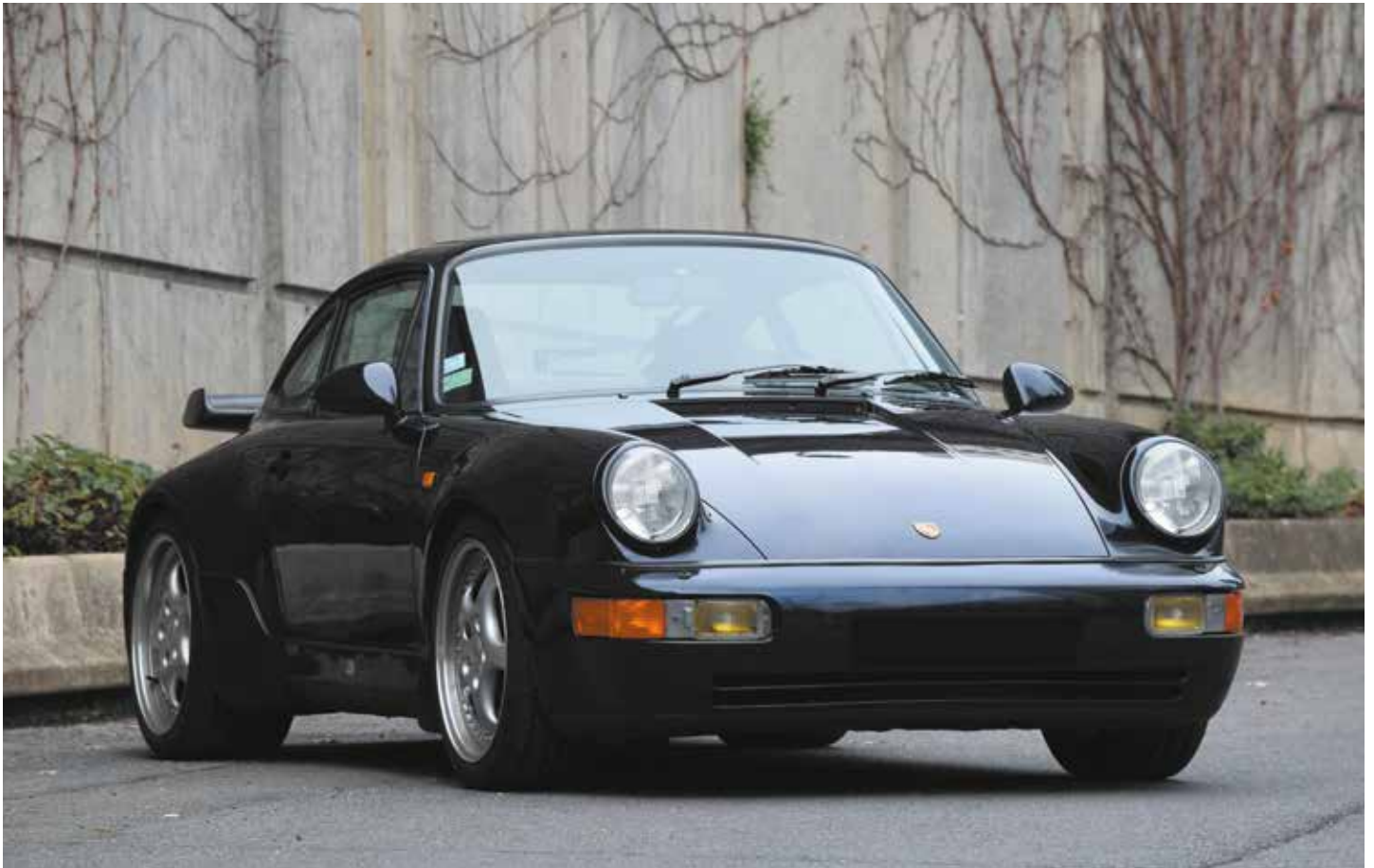
Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ96ZPS470164
Moteur n° 61P00622

180.000 - 240.000 €

- Dernière 911 monoturbo dans sa rare version 3,6L
- Très bel état de conservation avec moins de 40 000 km
- Même propriétaire depuis 15 ans et carnets

- *The last mono-turbo 911 in its rare 3.6L version*
- *Stunning preserved condition with less than 40,000km*
- *Same owner for the last 15 years, logbooks included*



Les succès de Porsche en compétition grâce à l'adoption du turbocompresseur sont déterminants du lancement de la 911 Turbo en 1975. Sa remplaçante type 964 passe à 3.6L de cylindrée et 360 ch en 1993. Elle emprunte le bloc tout aluminium des 964 Carrera RS et le turbo KKK souffle plus à 0,85 bar. Parce qu'elle procure le fameux « coup de pied aux fesses », qu'elle est le dernier monoturbo et qu'elle est rare, la 911 Turbo 3,6L est particulièrement recherchée.

L'exemplaire présenté a été livré neuf le 6 août 1993 en France par

Sonauto. De couleur " Midnight Blue Metallic " avec intérieur cuir gris il se trouve dans un superbe état de conservation. Dans les mêmes mains depuis plus de 15 ans, son propriétaire l'utilise avec parcimonie et prend soin de le faire tourner régulièrement. Si bien qu'il totalise un peu moins de 39 650 km seulement ! Cette 964 turbo a toujours fait l'objet d'un entretien soigné, comme en témoignent le carnet d'entretien et le dossier de factures. Disposant d'une ligne d'échappements inox, des sièges électriques, de l'autoradio CD Blaupunkt et du toit ouvrant

Porsche's success in motor-racing thanks to the introduction of the turbocharger were key to the launch of the 911 Turbo in 1975. Its replacement 964 type passes to 3.6L of displacement and 360 hp in 1993. It borrows, the all-aluminium block of the 964 Carrera RS and the KKK turbo blows stronger at 0.85 bar. Due to the fact that it provides the famous "kick in the ass", also that it is the last mono-turbo and that it is a rare car, this 911 Turbo 3.6L is particularly sought after:

The car we are offering here was delivered new in France

on 6th August 1993 by Sonauto. It is in a superb condition, with "Midnight Blue Metallic" colour and grey leather interior. It has been in the same ownership for more than 15 years, and has been sparingly but regularly used.; hence why the car displays less than just 39,650 km on the clock. This 964 has always been carefully serviced, as stated in the service logbook and invoices. This 964 is well equipped, including the stainless steel exhaust system, electric seats, Blaupunkt CD radio and a sunroof. It is also fitted with almost new tyres mounted



cette 964 est bien équipée. Elle est chaussée de pneus quasiment neufs montés sur ses jantes polies « Speedline » laissant apparaître ses étriers de freins rouges, caractéristiques de cette version 3,6L. Elle est vendue avec ses carnets de service et d'utilisation dans leur pochette, ainsi que son double de clés. La voiture n'a connu que peu de propriétaires et est restée entièrement d'origine. Cette 911 Turbo 3,6L l'une des 1437 construites a donc tous les arguments pour séduire les puristes.

on polished "Speedline" alloys rims which are revealing its red brake calipers, typical on this 3.6L version. It will be sold with its pouch including the service logbook and instruction manual and the spare keys. This car did not have many owners and has remained completely original. As one of 1,437 units, this 911 Turbo 3.6L has all the right arguments to seduce purists.



2018 PORSCHE 991 TURBO S EXCLUSIVE ◆

Carte grise française
French title

Châssis n° WP0ZZZ99ZJS151488

280.000 - 380.000 €

- 500 exemplaires dans le monde
- Performances de Supercar
- Seulement 230 km parcourus
- Dernière expression de la 911 Turbo

- *500 models worldwide*
- *Supercar Performance*
- *Only 230 km covered*
- *Latest version of the 911 Turbo*



Avec ses 607 ch, la nouvelle 991 Turbo S Exclusive demeure à ce jour la plus puissante de la lignée des 911 Turbo et le dernier modèle sorti des ateliers du département Porsche Exclusive Manufaktur. Auparavant connu sous le nom de « Porsche Exclusive », cette division du groupe se destine essentiellement à la personnalisation des véhicules de la marque afin de proposer des produits uniques, destinés à une clientèle exigeante soucieuse de qualité et ce dans les moindres détails. Étincelante dans sa livrée Golden Yellow Metallic cette 991 Turbo S Exclusive présente toutes les particularités propres au modèle que ce soit en terme d'équipement ou de présentation. Elle dispose d'un système de freinage avec des disques en céramique PCCB

pincés par des étriers signés dans la teinte Golden Yellow Metallic. La présence du Pack Sport Chrono associé au Porsche Active Suspension Management complété par le Porsche Dynamic Chassis Control assurent un contrôle permanent de la trajectoire et corrige de manière dynamique les mouvements de roulis et de lacet quelque soit la courbe ou le virage. Des systèmes de contrôle électronique qui loin d'atténuer le plaisir de piloter permettent d'optimiser la conduite d'une auto aux performances époustouflantes. Avec un gain de 27 chevaux par rapport à la version dont elle dérive, la 911 Turbo S Exclusive abat le 0 à 100 km/h en 2,9 secondes et le 0 à 200 km/h en à peine 9,6 secondes ! Des accélérations qui

With 607 hp, the new 991 Turbo S Exclusive remains to this day the most powerful of the 911 Turbo line and the latest model from the Porsche Exclusive Manufaktur workshops. Previously known as "Porsche Exclusive", this division of the group is essentially dedicated to the personalization of the brand's vehicles in order to offer unique products, intended for a demanding clientele concerned with quality down to the last detail. Sparkling in its Golden Yellow Metallic livery, this 991 Turbo S Exclusive has all the features specific to the model, both in terms of equipment and presentation. It is equipped with a braking system featuring PCCB ceramic discs pinched by

Golden Yellow Metallic shade calipers. The Sport Chrono Pack combined with the Porsche Active Suspension Management, completed by the Porsche Dynamic Chassis Control, ensures permanent trajectory control and dynamically corrects the yaw and roll, whatever the curve or turn. Electronic control systems allow the driving of a car with such breath-taking potential to be enhanced, rather than being diminished. With a gain of 27 horsepower compared to the version from which it derives, the 911 Turbo S Exclusive cuts 0 to 100 km/h in 2.9 seconds and 0 to 200 km/h in just 9.6 seconds! These accelerations combined with its top speed of 330 km/h, confirm its place in the very restricted



associées à sa vitesse maximale de 330 km/h, confirment sa place dans le cercle très fermé des Supercars... D'un point de vue esthétique, là encore, l'exclusivité est partout. Que ce soient les jantes de 20 pouces peintes en noir soulignées d'un liseré doré et dotées d'un écrou de verrouillage central de série ou les nombreux éléments en carbone dont les capots, toit et jupes latérales. A l'arrière, la sportive se caractérise par l'Aerokit Turbo, un nouveau tablier agrémenté d'une entrée d'air en carbone et d'un système d'échappement constitué d'un double pot en acier inoxydable peint en noir alors que les ailes avant portent des plaques estampillées "Porsche Exclusive Manufaktur". Installé à son bord, l'habitacle dispose de sièges sport réglables recouverts de deux pans de cuir perforé, agrémenté de bandes centrales en jaune d'or et de surpiqûres de la même couleur, sièges qui disposent également d'appuie-têtes relevés du logo Turbo S cousu en jaune doré. Le ciel de toit est tendu d'Alcantara à doubles bandes et des fils de cuivre fin sont intégrés dans des garnitures intérieures en carbone. Du côté passager, on retrouve une plaque indiquant le numéro d'édition de cette série limitée à 500 exemplaires et ultime détail, les seuils de portes présentent un plaquage carbone avec un lettrage qui vient s'illuminer par un système de LED intégrées. Avec à peine 230 km au compteur, notre exemplaire comme neuf représente l'opportunité d'acquérir la dernière des séries limitées de Porsche.

Supercars category... Even from an aesthetic point of view, exclusivity prevails. Whether it's the 20-inch black painted wheels with a gold trim and standard central locking nut or the many carbon elements including hoods, roof and side skirts. At the rear, it features the Aerokit Turbo, a new deck with a carbon air intake and an exhaust system consisting of a double stainless steel pot painted black, while the front fenders bear plates stamped "Porsche Exclusive Manufaktur". The cabin features adjustable sports seats covered with two perforated leather panels, adorned with gold yellow centre bands and topstitching in the same colour, which also feature raised headrests with the Turbo S logo sewn in gold yellow. The roof canopy is made of double-banded Alcantara and fine copper wires are integrated within the carbon interior trim. On the passenger side, there is a plate indicating the number of this series limited to 500 models and, last but not least, the door thresholds have carbon plated lettering illuminated by an integrated LED system. With barely 230 km on the clock, our new model offers the opportunity to acquire the last Porsche's limited edition series.



1960 PORSCHE-DIESEL TYPE 218 STANDARD

Carte grise française
French title

Châssis n° 8862H

15.000 - 25.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Belle remise en état
- Système d'attelage optionnel
- Design original

- *Beautiful refurbishment*
- *Optional hitching system*
- *A very original design*



Le Porsche-Diesel 218 Standard lancé en 1957 succède au type 208. Produit par la société Porsche-Diesel Motorenbau jusqu'en 1963, ce modèle connaîtra un large succès. La version standard se caractérisait notamment par une mécanique bicylindre à refroidissement par air. Avec un design particulièrement réussi, ces derniers pouvaient être livrés avec un système d'attelage trois points et une barre de coupe optionnels. L'exemplaire que nous présentons fut livré neuf en France par les Ateliers Ph.Goetzmann S.A. situés à Strasbourg et immatriculé pour la première fois le 29 juillet 1961. Restauré il y a environ deux ans par un passionné du modèle, ce tracteur qui n'a pratiquement pas

roulé depuis, se trouve en très bel état de présentation. Afin d'être rénové, il fut entièrement démonté, reçu un traitement contre la rouille avant d'être repeint dans sa célèbre teinte rouge d'origine. Côté mécanique, son moteur fut entièrement révisé et il fut chaussé de quatre pneus neufs. Il est de plus équipé de l'attelage optionnel et sa pompe de relevage est fonctionnelle. Ce modèle offre un design réussi avec son capot à la forme originale et sa seconde place logée sur l'aile arrière gauche, ces détails sont particulièrement bien mis en valeur grâce à la belle remise en état dont cet exemplaire a bénéficié.

The Porsche-Diesel 218 Standard, launched in 1957, was the successor to the type 208. Produced by Porsche-Diesel Motorenbau till 1963, this model was a great success. The standard version was characterized by an air-cooled twin-cylinder engine. With a particularly successful design, they could be delivered with a three-point hitch system and an optional cutter bar.

The tractor on offer was delivered new in France by Ph.Goetzmann SA Workshops, located in Strasbourg and registered for the first time on July 29, 1961. Restored about two years ago by an enthusiast of the model, this tractor has

hardly been used since and is in a very good state of presentation. It was completely dismantled and treated for anti-rust before being repainted in its famous red colour of origin. The engine was completely overhauled and it was fitted with four new tyres. It is also equipped with the optional coupling system and its lifting pump is functional. This model features a very successful design, with its hood in its original shape, and a second seat on the left rear wing – details which are particularly well highlighted thanks to the beautiful restoration that this example had had the benefit of.

1971 FORD MUSTANG BOSS 351

Carte grise française
French title

Châssis n° 1F02R135694

70.000 - 90.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Un des 1806 exemplaires de cette ultime version Boss
- Très bel état de présentation et fonctionnement
- Dossier intéressant dont facture originale

- *One of the 1,806 copies of this latest Boss version*
- *Very good condition and functioning*
- *Interesting file with original invoice*



Lancée en 1969, la série spéciale Boss servait initialement à l'homologation de la Mustang en compétitions, Trans-Am pour la Boss 302 et Nascar pour la Boss 429. Ce n'est qu'après l'arrêt de la compétition par Ford courant 1970 qu'est présentée en novembre la Boss 351, pour continuer à surfer sur la vague de l'exclusivité et la puissance exacerbées avec la Mustang restylée du millésime 1971. La mécanique de la Boss 351 est un V8 d'origine Cleveland entièrement retravaillé pour développer 330 chevaux. Elle est associée à une transmission mécanique à 4 rapports et à un différentiel à glissement limité pour faire passer correctement la puissance. Cette série dispose aussi d'un équipement spécifique assez complet pour une Mustang.

La voiture de la vente est une rare

Mustang Boss 351 qui a fait l'objet d'une délivrance interne par Ford le 13 novembre 1970, ainsi que l'atteste la facture originale figurant dans le dossier. D'après le « Marti Report » également présent au dossier, sa présentation actuelle gris clair métallique avec intérieur en vinyle noir correspond à sa configuration de sortie d'usine. En outre équipée du levier Hurst, des entrées d'air Naca sur le capot et de son set complet de stickers Boss 351, la voiture est bien dans la livrée particulière de cette série spéciale. Importée en France en février 2005 cette Mustang a bénéficié d'une restauration esthétique et mécanique, factures de pièces à l'appui. Récemment la voiture a aussi été révisée, les amortisseurs changés et les 4 pneus remplacés. Il s'agit ainsi d'une muscle car prête à prendre la route !

Launched in 1969, the Boss special series was initially used to certify the Mustang for competition, Trans-Am for the Boss 302 and Nascar for the Boss 429. It was only after the competition was stopped by Ford in 1970 that the Boss 351 was introduced in November, to continue to ride the wave of exclusivity and power brought to its ultimate by the restyled Mustang of the 1971 vintage. The mechanics of the Boss 351 is an original Cleveland V8 that has been completely reworked to develop 330 hp. It is combined with a 4-speed mechanical transmission and a limited slip differential to ensure correct power transmission. This series also has a specific equipment that is quite complete for a Mustang.

This rare Mustang Boss 351 was internally delivered by Ford on November 13, 1970 as per the original invoice on file. According to the "Marti Report" also on file, its current metallic light grey presentation with black vinyl interior corresponds to its factory configuration. In addition to the Hurst lever, Naca air inlets on the hood and its complete set of Boss 351 stickers, the car corresponds to the special livery of this special series. Imported into France in February 2005, this Mustang has been restored aesthetically and mechanically, with invoices for parts in support. Recently the car has also been overhauled, the shock absorbers changed and the four tires replaced. All of which makes it a thunderbolt ready to take the road!

1972 FORD CAPRI 2600 RS

Carte grise française
French title

Châssis n° GAECMR50573
Moteur n° MR50573

35.000 - 50.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Exemplaire français
d'origine, bien conservé

• Eligible au Tour Auto et au
Mans Classic

• Voiture performante, rare et
attachante

• *French provenance, well
preserved*

• *Eligible for Tour Auto and
Le Mans Classic*

• *Efficient, rare and endearing
car*



Notre rare Capri 2600 RS fut mise en circulation le 14 avril 1972 dans sa célèbre couleur bleu clair. Sa plaque constructeur et ses feux jaunes indiquent son origine française. Son actuel propriétaire, amoureux de l'automobile, en fit l'acquisition en 2017 afin de réaliser la célèbre épreuve du Tour Auto à son volant. Elle fut donc préparée dans ce but par le réputé Daniel Balle, spécialiste du modèle. De nombreux éléments mécaniques furent alors remis en état comme le système de freinage, la pompe à essence, les suspensions, le radiateur, l'embrayage et les pneus furent remplacés. En bon état de présentation générale, sa peinture a été refaite dans le passé. Sa sellerie

très certainement d'origine affiche la patine du temps, le drap noir étant usé par endroit. Non coursiée, elle est équipée d'un toit ouvrant et dispose toujours de sa liseuse de cartes. Sa renommée en course, son palmarès et sa faible production d'environ 3 532 exemplaires de route font de la 2600 RS une voiture exclusive. Performante et très plaisante à conduire, elle s'avère de plus éligible dans les plus belles compétitions historiques, faisant d'elle en plus un investissement « plaisir » parfaitement rationnel. Notre exemplaire, prêt à prendre la route, fera le bonheur de son futur pilote.

Our rare Capri 2600 RS was first registered on April 14, 1972 in its popular light blue color. Its constructor's plate and yellow lights indicate its French provenance. Its current owner, a true blue enthusiast, bought it in 2017 to participate in the famous Tour Auto. It was thus prepared for this purpose by the renowned Daniel Balle, a specialist of this model. Many mechanical components were then refurbished such as the braking system, fuel pump, suspensions, radiator, clutch and tires which were replaced. In good general condition, the paint was redone in the past. Its upholstery, certainly

original, shows the patina of time, the black cloth is worn in places. Not race prepared, it is equipped with a sunroof and still has its map light. Its racing fame, track record and low production run of approximately 3,532 road units make the 2600 RS an exclusive car. Efficient and very pleasant to drive, it is eligible in the most beautiful of historical competitions, making it a rational pleasure investment. Our example, ready to take to the road, will surely make its future driver very happy.

1974 PORSCHE 911 CARRERA 2,7L

Carte grise française
French title

Châssis n° 9114600739
Moteur n° 6641011

130.000 - 180.000 €

• Exemple français récemment restauré

• Moteur et couleur d'origine

• Mécanique mythique et performante

• Recently restored French exemplar

• Original engine and colour

• Legendary and powerful engine



Notre exemplaire, français d'origine, fut mis en circulation le 8 février 1974. Dans le même cercle familial depuis plus de 30 ans, il n'a connu que deux propriétaires depuis 1988. Ce superbe coupé équipé de son moteur d'origine fut restauré avec soin et se trouve aujourd'hui particulièrement désirable. Sa remise en état commence lorsque sa mécanique est confiée au spécialiste Porsche RMS en Bretagne qui prit soin de contrôler l'ensemble du groupe motopropulseur, réalisant pour plus de 10 000 € de prestations. Ainsi l'embrayage fut remplacé, l'allumage revu, le système de freinage rénové, entre autres travaux. Elle fut par la suite confiée aux Établissements Flat 56 en 2014 pour être restaurée dans son ensemble à l'exception donc du moteur et de la sellerie déjà restaurée dans le passé. Elle fut alors

entièrement démontée, l'ensemble des ouvrants et de la caisse repris après traitement de la corrosion avant d'être repeinte dans sa magnifique couleur bleu Mexico d'origine. La liste des travaux de près de 40 000 € est consultable au dossier, et les étapes de la restauration ont fait l'objet d'un reportage photos complet. La restauration fut achevée fin 2015 et cette 2.7L n'a que peu roulé depuis ce qui explique son très bel état général aujourd'hui. Le dossier joint à la voiture comprend le livret de bord, les photos et factures de la restauration ainsi qu'une expertise. Équipée d'un aileron queue de canard lui conférant une irrésistible allure sportive, cette voiture produite à seulement 1633 exemplaires en coupé possède un moteur mythique et offre des performances exceptionnelles.

This car, originally French, first registered on 8 February 1974, has only known two owners since 1988 and has remained within the same family circle for more than 30 years. Fitted with its original engine, this superb coupe has meticulously been restored and is now particularly desirable. Its restoration begins when the engine is entrusted to the Porsche RMS specialist in Britain who checked the entire powertrain system. More than €10,000 worth of work were spent: the clutch was replaced, the ignition reviewed, the braking system revised, among other works. It was then entrusted to the Flat 56 workshop in 2014 in order to be restored as a whole, except for the engine and the upholstery which were already restored previously. The car was

then completely stripped down, the set of vents and bodywork were taken for a thorough corrosion treatment before being repainted in its original blue Mexico colour. Coming to almost €10,000 in total, the amount of work is listed in the file and each step of this restoration has been documented by a complete set of pictures. The restoration was concluded in 2015 and this 2.7L has not been driven much since, which explains its beautiful condition today. The car comes with a folder including the logbook, restoration pictures and invoices and an appraisal. Produced at only 1,633 units and fitted with a rear ducktail spoiler which gives the car an appealing sporty look, this coupe version has a legendary engine and offers exceptional performance.

1964 MASERATI 3500 GT TOURING « SUPERLEGGERA »

Carte grise française
French title

Châssis n° 1012348

170.000 - 200.000 €

• Élégante et discrète, fleuron du « Gran Turismo »

• Moteur en rodage, boîte 5, Weber de 45, 4 disques

• Même propriétaire depuis 28 ans

• *Elegant and discreet, the jewel of the "Gran Turismo".*

• *Running-in motor, box 5, Weber 45, 4 discs*

• *Same owner for 28 years*



La série II sortie de 1961 à 1964 se distingue par des vitres latérales pourvues de déflecteurs avant et arrière, de feux en trois parties, de clignotants rectangulaires et de répétiteurs sur les ailes avant. La calandre est légèrement rentrée et certaines comme celle-ci, dépourvues de jones chromés sur les ailes arrière.

La voiture présentée a été importée de Californie en 1990 par le propriétaire actuel et une restauration professionnelle depuis

le châssis a été entreprise. Un bloc neuf dépourvu de numéro a été installé. Le moteur et ses périphériques, la boîte ZF à 5 rapports, le pont, les suspensions Alford & Adler, les amortisseurs Koni et les freins ont été refaits. Elle est pourvue de 4 freins à disque et d'un radiateur d'huile. L'échappement en acier a été réalisé par les élèves du lycée technique de Cholet. Le moteur reçu une nouvelle réfection totale en 2014 par les établissements Performance

The 2nd series, which ran from 1961 to 1964, is distinguished by side windows equipped with front and rear deflectors, three-part headlights, rectangular turn signals and repeaters on the front fenders. The grille is slightly tucked in and some, like this one, are without chrome rings on the rear fenders.

The car presented was imported from California in 1990 by the current owner and a professional restoration from

frame up was undertaken. A new numberless chassis had been previously installed, without stamped numbers. The engine and its peripherals, the 5-speed ZF gearbox, the axle, Alford & Adler suspensions, Koni shock absorbers and brakes have been rebuilt. It is equipped with 4 disc brakes and an oil cooler. The steel exhaust was made by the students of the Cholet Technical High School. The engine received a new total overhaul in 2014 by the



Plus dont le patron est un ancien de chez Peugeot FI, et se trouve encore en rodage et les compressions sont entre 9 et 11. Ce moteur noble à double allumage et double arbre à cames en tête, dérivé directement de celui de la 350 S de compétition et de la FI 250 F mis à part une distribution à chaîne plutôt qu'à cascade de pignons propulse cette GT à 210 Km/h. La carrosserie, mise à nue a reçu une très belle peinture bien tendue, s'alliant parfaitement avec les sièges en

cuir bleu et les tapis de laine bleu également. Les vitrages sont en excellent état et les jantes bimétal sont chaussées de pneus Michelin Pilot avec chambres à air. Elle est équipée d'un coupe batterie et d'un important dossier de factures depuis son importation. La 3500 GT demeure une voiture de sport, rigoureuse, efficace, puissante et rapide, héritière de plus de trente ans de compétition.

Performance Plus establishments, whose boss is a former Peugeot FI driver, and is still running in and the compressions are between 9 and 11. This noble twin-ignition, dual overhead camshaft engine, directly derived from that of the 350 S competition and FI 250 F, except for a chain timing system rather than a sprocket cascade, propels this GT at 210 km/h. The bare bodywork has been painted in a very beautiful and well-executed way, matching

perfectly with the blue leather seats and blue wool carpets as well. The windows are in excellent condition and the bimetal rims are fitted with Michelin Pilot tires with inner tubes. It is equipped with a battery switch and a large invoice file since its importation. The 3500 GT remains a sports car, rigorous, efficient, powerful and fast, heir to more than thirty years of competition.

1994 ROVER MINI 1.3i CABRIOLET

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourger title
Châssis n° SAXXNNBYNBD083146
20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- 52 000 km d'origine
- Modèle rare
- Une des plus charmantes citadines

- *52,000 km since new*
- *A rare model*
- *One of the most charming city cars*



On ne présente plus la Mini, la plus iconique des petites voitures anglaises, de ses prouesses dans l'histoire des courses internationales jusqu'à son omniprésence dans les rues des plus grandes villes !

Cette Mini cabriolet a été livrée neuf en Belgique et se trouve dans sa configuration d'origine, avec son splendide intérieur en velours gris, ses moquettes de la même couleur. Sa peinture bleue métallisé lui offre beaucoup d'allure. Elle est livrée avec

ses carnets d'origine, ses manuels et justifie d'un entretien régulier. Avec un peu moins de 52 000 km depuis sa sortie d'usine, ce petit cabriolet est un cadeau charmant pour tout homme galant voulant faire plaisir à son épouse ou à sa fiancée ou un gentil papa à sa fille !

We do not need to recount the legend of the Mini, the most iconic of all the small English cars, as well as its prowess in the history of international rallies, and its omnipresence in the streets of the largest cities of the world!

This Mini convertible was delivered new in Belgium and is in its original configuration, with its splendid interior in grey velvet, and its carpets in the same color. Its blue metallic paint

makes the car very attractive. The car comes with its original logbooks, manuals and service book showing that it has been regularly maintained. With little less than 52,000 km since the car rolled out of its factory, this little cabriolet is a charming gift for any gallant man wanting to please his wife or his fiancée, or for a nice dad a gift to his daughter!

ARTCURIAL

// Motorcars



1972 MV Agusta 750S ex A. Merzario

RETROMOBILE 2019

Collection MV Agusta

Vente aux enchères d'une
collection de 90 MV Agusta sans
prix de réserve

Vente aux enchères
Samedi 9 février 2019 - 14h

Salon Rétromobile - Paris

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

artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL

// Motorcars



RETROMOBILE 2019

Racing, Flying & Yachting

Vente aux enchères
Dimanche 10 février 2019 - 11h

Salon Rétromobile - Paris

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

ARTCURIAL

// Motorcars

© Mathieu César



RETROMOBILE 2019

"Vibration"

Importante collection de 180
casques de pilotes de Formule 1
et 160 combinaisons.

Vente aux enchères
Dimanche 10 février 2019 - 13h30

Salon Rétromobile - Paris

Contact:
Thaïs Thirouin
+33 (0)1 42 99 20 70
tthirouin@artcurial.com

artcurial.com/motorcars



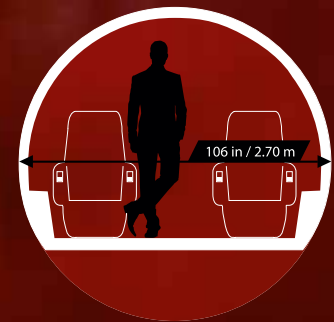
Ruinart
CHAMPAGNE
ROSE
1729

Ruinart
LA MAISON FONDÉE EN 1729

1729



NEW YEAR. NEW OPPORTUNITIES. NEW FALCON.



Get ready to experience the largest, tallest and widest cabin in business aviation. The Falcon 6X has a 5,500 nm (10,186 km) range and a top speed of Mach .90. In setting a higher, wider standard, it truly stands alone. **Falcon 6X. The roomiest, most productive 5,500 nm you'll ever experience.**

Falcon 6X
A CLASS ALL ITS OWN

WWW.FALCON6X.COM | FRANCE: + 33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4600

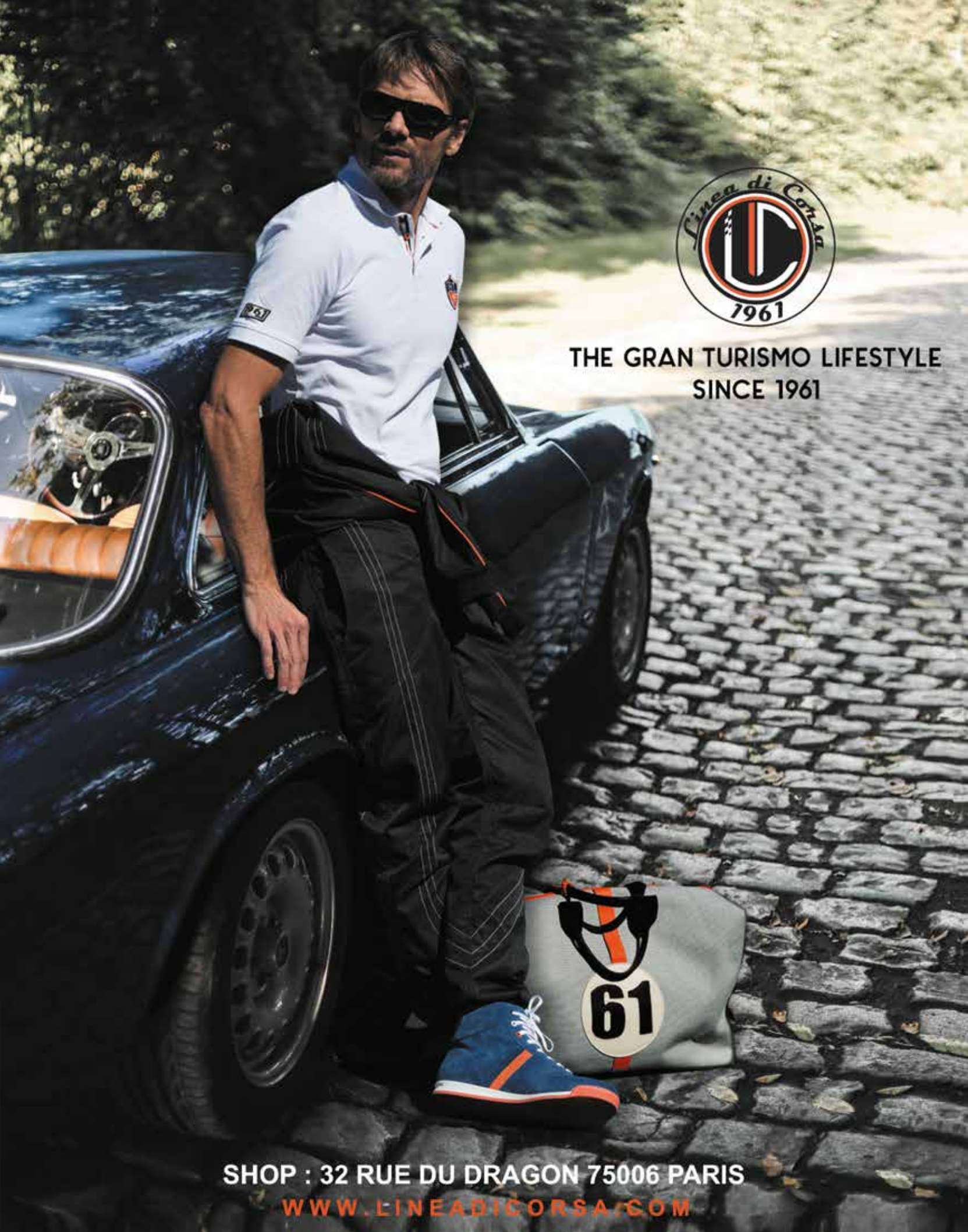
 **DASSAULT**
AVIATION

ENGINEERED WITH PASSION



**ARCHIVE
RESTORATION
CERTIFICATION
ORIGINAL SPARE PARTS**

Lamborghini Polo Storico
Via Modena, 12
40019, Sant'Agata Bolognese (IT)
Phone +39 051 215 6282
polostorico@lamborghini.com
polostorico.lamborghini



THE GRAN TURISMO LIFESTYLE
SINCE 1961

SHOP : 32 RUE DU DRAGON 75006 PARIS

WWW.LINEADICORSA.COM



SALON
**RETRO
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

06-10
FÉVRIER
2019

PARIS
PORTE DE VERSAILLES

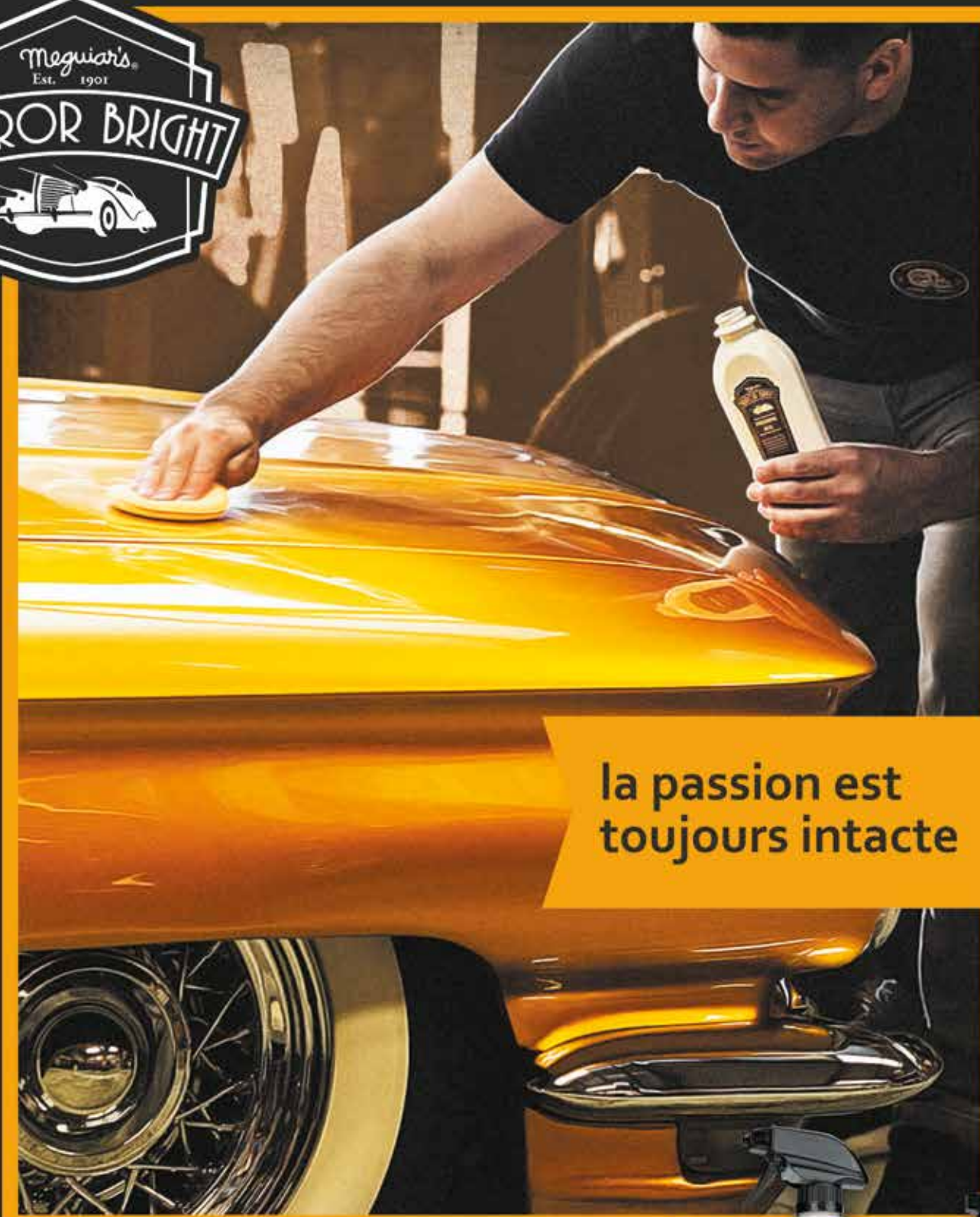
VENTE AUX ENCHÈRES

ARTCURIAL
// Motorcars

08 FÉVRIER

retromobile.fr
#RETROMOBILE





la passion est
toujours intacte

PASSION. TRADITION.

La nouvelle ligne de produits d'entretien auto Mirror Bright rend hommage aux 110 d'héritage de Meguiar's.

Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.



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. Artcurial 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 Artcurial SAS.

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

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

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

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon

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

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

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

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

- 1) Lots en provenance de l'UE:
Motos collection MV Agusta
17 % +TVA au taux en vigueur
Automobiles de collection :
• De 1 à 900 000 € : 16% +TVA au taux en vigueur
• Au-delà de 900 001 € : 12 % + 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) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

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

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

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués

en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

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

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

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

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

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

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

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après

mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

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

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

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

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

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

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

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

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit

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

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

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

8. RETRAIT DES LOTS

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

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

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

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

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

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 auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to

organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

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

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

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

1) Lots from the EU:

Motorcycles MV Agusta collection :

17 % + current VAT

Classic cars :

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

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

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

d) Buyers must check that they have

collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

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

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

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

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

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

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

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs

generated by the buyer's default,

- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

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

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

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

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

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

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed. Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead

its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are 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:



V_3_FR_MC

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 administratif et financier**

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 Orłowski

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 Orłowski, 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

Jean-Louis Vedovato
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

Miriam Krohne, directeur
Anja Bieg, 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
Aude de Vaucresson, spécialiste Post-War
& Contemporain
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, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District - Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

Israël

Philippe Cohen, représentant
Chirly Attias, assistante
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 institutionnelles :

Axelle Givaudan, 20 25
Directeur administratif et financier :
Joséphine Dubois

Comptabilité et administration

Comptabilité des ventes :
Responsable: Marion Dauneau
Julie Court, Audrey Couturier,
Nathalie Higuerey, Marine Langard,
Thomas Slin-Rey

Comptabilité générale:

Responsable: Virginie Boisseau,
Marion Bégat, Samantha Kisonauth,
Sandra Margueritat, Mouna Sekour
T. +33 (0)1 42 99 20 71

Responsable administrative des ressources humaines:

Isabelle Chénais, 20 27
Assistante :
Crina Mois, 20 79

Logistique et gestion des stocks

Directeur: Éric Pourchot
Rony Aviron, Mehdi Bouchekout,
Clovis Cano, Denis Chevallier,
Lionel Lavergne, Joël Laviolette,
Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi,
Louis Sévin

Transport et douane

Responsable : Robin Sanderson, 16 57
shipping@artcurial.com
Laure-Anne Truchot, 20 77
shippingdt@artcurial.com
Marine Renault, 17 01

Ordres d'achat, enchères par téléphone

Kristina Vrzests, 20 51
Marguerite de Boisbrunet
Ludmilla Malinovsky
Alexia Yon
bids@artcurial.com

Marketing, Communication et Activités Culturelles

Directeur :
Carine Decroi, 16 52
Chef de projet marketing :
Lorraine Calemard, 20 87
Chef de projet marketing junior :
Béatrice Epezy, 16 23
Graphistes juniors :
Émilie Génovèse, 20 10
Tom Montier, 20 88
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
Spécialiste junior :
Arnaud Faucon
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 :
Shu Yu Chang, 20 32

Art Déco

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

Bandes Dessinées

Expert : Éric Leroy
Spécialiste junior :
Saveria de Valence, 20 11

Bijoux

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

Curiosités, Céramiques et Haute Époque

Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, 20 12
Expert : Philippe Boucaud

Inventaires et Collections

Directeur : Stéphane Aubert
Chargé d'inventaires :
Vincent Heraud, 20 02
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^e et XIX^e s.

Directeur :
Isabelle Bresset
Céramiques, expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste :
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
Thais Thirouin, 20 70

Tableaux et Dessins Anciens et du XIX^e s.

Directeur : Matthieu Fournier
Dessins Anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Spécialiste : Elisabeth Bastier
Catalogueur : Matthias Ambroselli
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^e s.

Vice-président :
Fabien Naudan
Assistante :
Alma Barthélemy, 20 48

Client & Business Développement des départements du XX^e siècle

Salomé Pirson, 20 34

Design

Directeur : Emmanuel Berard
Catalogueur Design :
Claire Gallois, 16 24
Consultant Design Italien :
Justine Despretz, 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 : Bruno Jaubert
École de Paris, 1905-1939 :
Expert : Nadine Nieszawer
Recherche et certificat :
Jessica Cavaleiro
Historienne de l'art :
Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur : Florent Wanecq
Administrateur :
Élodie Landais, 20 84

Post-War & Contemporain

Directeur : Hugues Sébilleau
Recherche et certificat :
Jessica Cavaleiro
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,
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



International
Auctioneers

V-189



Crédits photos

Kevin Bitz : Lots 23, 66, 118, 122, 131, 134
Dirk Dehmel : Lot 22
Daniel Denis : Lot 53
Yann Geoffray : Lots 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13
Haase Foto Classic : Lot 108
Moritz Hoffmann : Lots 24, 25
Dirk de Jager : Lots 16, 20, 28, 36, 43, 48, 61,
62, 63, 88, 89, 91, 102, 112, 126
Luc Joly : Lot 80
Loïc Kernén : Lots 18, 26, 64, 69, 65, 68, 92, 93, 94, 103, 135
Christian Martin : Lots 20, 34, 35, 38, 85, 86, 87
Xavier de Nombel : Lots 20, 29, 30, 31, 32, 54
Peter Singhof : Lots 40, 79, 120
Dejan Sokolovski : Lot 19
Cymon Taylor : Lot 113
Kevin Van Campenhout : Lots 71, 72, 96, 98, 99,
100, 101, 127, 129, 132
Jorn Veerbeek of Fotostudio Smit : Lots 49, 130

Remerciements

Service Patrimoine de l'ACO
Jürgen Barth
Walter Bäumer
Steven Beaumont
Philippe Berthonnet
Cris Bertshi
Fabrice Bourrigaud
Raphaël Brunet
Noëlle Chapron
Christian Chesnoy
Citroën Heritage
Pascal Courteault
John De Boer
Aurélien Desjours
Domaine de Frégate à Saint Cyr sur Mer
Guillaume Keller
Pierre-Yves Laugier
Eric Lemoine
Philippe Losson
Maurice Louche
Simon Moore
Sheila O'Leary
Julian Parish
Philippe et Olivier de Parkelis
Liza Potel
Giacomo Rizzotto
Carrosserie RM Deuch'Santo
Rebecca Ruff
Gautam Sen
Christian Taoni
Jamie Thomas
Jean-Paul Tissot
Gilles Vallerian
Guillaume Waegemacker

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll



RETROMOBILE 2019 LA VENTE OFFICIELLE

Vendredi 8 février 2019 - 14h
artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
// Motorcars