

Automobiles, Motos et
Automobilia d'exception

Jeudi 4 février 2016

Le Grand Palais

Paris, France

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS



Bonhams





LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND PALAIS

Automobiles, Motos et Automobilia d'exception

Jeudi 4 février 2016
Le Grand Palais
Paris, France

COMMISSAIRE-PRISEUR

Automobilia, Motos et Automobiles:
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

N° agrément 2007-638
4, rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

LE GRAND PALAIS

Avenue Winston Churchill
75008 Paris

VENTE AUX ENCHÈRES

Jeudi 4 février 2016
Automobilia 10h30
Motos 12h30
Automobiles 14h00

EXPOSITION PUBLIQUE

Mercredi 3 février de 9h à 20h30
Champagne servi à partir de 18h

Jeudi 4 février à partir de 9h
Entrée libre jeudi 4 février de 8h à 9h

INFORMATIONS ET TÉLÉ- PHONES PENDANT L'ÉVÈNEMENT

Du lundi 1 février au vendredi 5 février
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

FRAIS D'ADJUDICATION

En sus du prix d'adjudication,
l'acheteur devra payer
sur le prix d'adjudication de chaque
lot des frais de vente s'élevant:

Pour les motos et automobiles :
15% + TVA du prix au marteau.
Pour l'automobilia, veuillez
consulter les « *informations
importantes aux acheteurs* ».

Ces frais de vente s'appliquent à
chaque lot et sont soumis
à la TVA. Certains lots sont sujets
à la TVA sur le prix d'adjudication
en plus de la TVA sur les frais de
vente.

Ces lots sont marqués d'un signe
oméga (Ω) à coté du numéro de
passage en cas d'importation
temporaire ou d'une dague (\dagger) en
cas de mise en vente du lot par
un assujetti. Ces symboles seront
imprimés à coté du numéro du lot
correspondant dans le catalogue.

IMPORTANT

La vente est soumise aux conditions
générales imprimées à la fin du
catalogue. Nous conseillons aux
enchérisseurs potentiels de prendre
connaissance des « *informations
importantes aux acheteurs* » ainsi
que de la partie douanes, transport
et gardiennage figurant en fin
de catalogue.

CATALOGUE: €50 + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

23262

www.bonhams.com

AUCTIONEER

Automobilia, Motorcycles and
Motor Cars:
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

N° agrément 2007-638
4, rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

LE GRAND PALAIS

Avenue Winston Churchill
75008 Paris

AUCTION DATE AND START TIMES

Thursday 4 February 2016
Automobilia at 10.30am
Motorcycles at 12.30pm
Motor Cars at 2pm

VIEWING

Wednesday 3 February from
9am to 8.30pm

Champagne served from 6pm

Thursday 4 February from 9am

Free entrance

Thursday 4 February from
8am to 9am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

From Monday 1 to Friday 5 February
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

BUYER'S PREMIUM

(NOTICE TO BUYERS)

Bonhams charge a buyer's
premium. For this sale we
will charge as follows:

Motorcycles and Motor Cars:
15% + TVA of the hammer price.
For Automobilia charges please
see "*Important Information
for Buyers*".

The Buyer's Premium applies to
each lot purchased and is subject
to TVA. Some lots may be subject
to TVA on the hammer price as well
as the premium. These lots will be
marked with an omega sign (Ω)
in relation to temporary imported
items or a dagger sign (\dagger) in relation
to TVA charged by a business.
Such signs will be printed beside
the relevant lot number in the
catalogue.

IMPORTANT

The sale is conducted according
to the general conditions printed
at the back of this catalogue. We
advise potential bidders to familiarise
themselves with the "*Important
Information for Buyers*" regarding
customs, transport and storage.

CATALOGUE: €50 + P&P

SALE NUMBER

23262

www.bonhams.com

Bonhams France SAS

N° agrément 2007-638
4, rue de la Paix
75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 42 61 10 08 fax



La maison de vente Bonhams prend ses quartiers d'hiver au Grand Palais. C'est avec plaisir que le monument, l'un des hauts lieux de l'histoire automobile à Paris, accueille à cette occasion les plus belles voitures de collection.

Le génie automobile et l'excellence de l'industrie sont mis à l'honneur dans la grande Nef, où furent organisés, durant 60 ans, de 1901 à 1961, les flamboyants salons de l'automobile. Ils ont contribué à ancrer le Grand Palais dans l'innovation et la modernité et à créer, au fil des années, un véritable lien entre le lieu et ses visiteurs fidèles.

Depuis 2011, la vente aux enchères Bonhams occupe pleinement sa place au sein de la programmation très variée du Grand Palais, présentant le meilleur de la création humaine sous toutes ses formes. L'évènement est une belle façon de faire découvrir au grand public les trésors de l'industrie automobile et de faire rêver les amateurs de belles voitures. Les plus fins connaisseurs y trouveront sans doute, quant à eux, de nouvelles pièces d'exception pour leurs collections.

Célébration brillante de la culture automobile française et internationale, l'édition 2016 promet à ses visiteurs de belles émotions.

This winter, the auction house Bonhams will take over the Grand Palais. We are delighted to welcome exceptional motor cars to this venue, one of the most important sites for the history of motor cars in France.

For this occasion, vehicle engineering and industrial excellence will be displayed in the Nave where for 60 years, from 1901 to 1961, flamboyant motor car shows have been organised. These shows in the Grand Palais embodied innovation and modernity and created a special bond between the venue and its loyal visitors over the years.

Since 2011, Bonhams' auctions take their rightful place in the Grand Palais' varied programming, displaying the finest of human's creation in all its forms. The event is a great opportunity to give the general public an insight into industrial treasures of automobile industry and to let amateurs dream of extraordinary motor cars. The experts, for their part, will without a doubt discover new exceptional pieces for their collections.

As a great event for French and international automobile culture, the 2016 edition promises to leave a lasting impression.

Jean-Paul Cluzel
Le président de la Réunion des musées nationaux – Grand Palais
Chairman of Réunion des Musées Nationaux – Grand Palais



Bonhams

C'est avec le plus grand plaisir que je vous annonce cette cinquième vente aux enchères dans le cadre, si remarquable architecturalement, du Grand Palais.

Comme vous avez pu le découvrir, le Grand palais a accueilli son premier salon de l'Automobile en 1901 et nous sommes ravis – après plus d'un siècle – de présenter à nouveau un événement de même envergure avec pas moins de 133 automobiles de collection.

Nous avons rassemblé une fantastique sélection fort variée d'automobilia, motos et automobiles pour vous et que vous soyez un enchérisseur averti souhaitant agrandir sa collection ou un premier acquéreur, je suis persuadé que l'évènement que nous vous proposons saura vous séduire.

Je souhaiterais également saisir cette opportunité pour remercier le Grand Palais de nous accueillir pour cette cinquième édition et pour leur soutien dans cet évènement.

Nous nous réjouissons de ce long et fructueux partenariat à travers les années avec le Grand Palais et de partager l'envie commune de vivre une expérience enrichissante et d'offrir le meilleur des services.

It gives me very great pleasure to introduce this fifth auction sale to you in the architecturally stunning surroundings of the Grand Palais.

As you will have read, the Grand Palais held its first Motor Show in 1901 and we are delighted – over a century later – to present another similar event with no fewer than 133 motor cars.

We have sourced an exciting and varied selection of fine automobilia, collectors' motorcycles and motor cars. Whether you are an experienced bidder wishing to enhance your collection or a first time buyer, I am confident that we offer something that will appeal to you.

I would also like to take this opportunity to thank the Grand Palais for hosting this sale for its fifth edition and for supporting us with this sale. We have enjoyed a long and rewarding partnership with the Grand Palais over the years and share a common goal of providing a rewarding experience with the very best service.

Philip Kantor
Head of Department,
Collectors' Motor Cars - Mainland Europe

Informations Importantes Aux Acheteurs

Conditions de vente

Les rapports entre Bonhams et les acheteurs sont soumis aux conditions générales imprimées à la fin de ce catalogue. La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique. Les lots sont décrits en langue française. La traduction des descriptions en langue anglaise n'est donnée qu'à titre indicatif. En cas de litige, seule la description des lots en français sera prise en compte.

Enchères

Les enchères peuvent être portées directement dans la salle par un enchérisseur dûment enregistré mais également au moyen d'un ordre d'achat ou par téléphone. Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion et par l'intermédiaire du commissaire-priseur habilité, de refuser à toute personne la participation aux enchères. Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot 'adjudgé'. Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.

Estimations

Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication. Elles n'incluent ni les frais d'adjudication à la charge de l'acheteur, ni les taxes supplémentaires. La conversion des estimations dans une monnaie autre que l'euro a pu être arrondi et le taux de change utilisé a pu changer depuis la préparation du catalogue. Certains lots portent la mention 'estimation sur demande', pour cela il convient de contacter une personne du département concerné.

Exposition publique

L'exposition avant la vente est ouverte au public. Cependant, des horaires particuliers d'entrée libre indiqués au début du catalogue peuvent s'appliquer aux ventes hors du lieu habituel de vente. Pour des raisons de sécurité, l'accès aux motos et aux automobiles de collection peut être limité. Lors de l'exposition, les spécialistes sont à la disposition du public pour tout renseignement ou informations. Sur demande, ils peuvent établir des « conditions reports » sur l'état des lots présentés.

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

Il est également rappelé aux acheteurs qu'une prime d'achat de 15% HT est payable sur chaque lot de véhicule dans la vente.

Il est rappelé aux acheteurs que pour les lots d'automobilia une prime d'achat de 25% HT est d'application sur les premiers €50,000 au marteau, 20% HT entre €50,001 et €1,000,000 au marteau et 12% HT sur la différence au dessus. La TVA au taux normal est prélevée sur les frais acheteurs par tous les acheteurs.

Certificat d'exportation

Afin de contrôler la circulation des biens culturels, la loi n°92-1477 du 31 décembre 1992 (modifiée par celle du 10 juillet 2000) soumet les exportations hors du territoire français à des modalités particulières, applicables aux biens dont l'ancienneté et la valeur dépassent certains seuils. Le certificat d'exportation est un simple document administratif qui n'apporte aucune garantie d'authenticité du bien qu'il permet d'exporter. La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incombant à l'acheteur.

Lots hors catalogue

Certains lots ont pu être ajoutés à la vente sans être inclus dans le catalogue. Une liste supplémentaire est, dans le cas échéant, à la disposition du public.

Mise à prix

La mise à prix est le point de départ des enchères, le plus souvent inférieur à l'estimation basse. Elle est fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur habilité. Il n'y a pas de lien entre la mise à prix et le prix de réserve.

Ordre d'achat

Bonhams offre la possibilité aux enchérisseurs ne pouvant ou ne voulant pas assister à la vente d'enchérir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone (formulaires annexés au catalogue). L'ordre d'achat est un mandat permettant d'acheter aux meilleures conditions pour le donneur d'ordre.

Paiement

La vente se fera au comptant et l'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables.

Le paiement peut être effectué:

– **Par virement en euros sur un compte au nom de l'acheteur** (tous frais au donneur d'ordre).

Nous recommandons ce mode de paiement par transfert bancaire:

Bonhams France SAS

HSBC – CAE Opéra
Code banque: 30056
Code agence: 00917
No compte: 09170002091
Clé RIB 92
IBAN: FR76 3005 6009 1709 1700 0209 192
BIC/SWIFT: CCFRFRPP

– En espèces en Euros

• un montant maximum de 1 000 € par acheteur sera accepté.

– Par cartes bancaires VISA/MASTERCARD

(Frais de 4% sur le montant de la facture pour les cartes étrangères).

– Par chèque

Bonhams accepte seulement des chèques en euros, émis d'un compte français. Veuillez les faire parvenir au Bureau de Paris: Bonhams France SAS, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

Pour des raisons de régulations des transferts d'argent internationaux, le nom du titulaire des moyens de paiement doit correspondre au nom inscrit sur la facture.

Les lots ne seront délivrés qu'après encaissement effectif des paiements.

Les factures seront envoyées par fax et email au choix du client ainsi que par courrier le lendemain de la vente.

Préemption

L'état français dispose d'un droit de préemption sur les biens meubles présentés en vente aux enchères publiques. L'exercice de ce droit s'effectue par l'intermédiaire d'un représentant de l'Etat présent dans la salle. L'Etat se substitue alors au dernier enchérisseur et dispose de quinze jours pour confirmer ce droit de préemption. Bonhams ne pourra être tenu responsable de l'exercice de ce droit par l'Etat français.

Prix de réserve

Le prix de réserve correspond au prix minimum confidentiel au-dessous duquel le lot ne sera pas vendu. Conformément à l'article L 321-11 alinéa 2 du Code de Commerce, il ne peut être supérieur à la fourchette basse de l'estimation indiquée au catalogue. Certains lots peuvent être proposés sans prix de réserve et seront signalés par la mention « sans réserve ».

TVA

En règle générale, Bonhams soumettra la vente des lots à TVA selon le régime de la marge.

Lorsque le bien vendu doit être exporté vers un pays tiers à l'Union Européenne, l'acheteur doit le signaler au commissaire-priseur habilité auprès de Bonhams dès que le bien lui a été adjudgé.

Si l'acheteur ne confie pas à Bonhams les formalités d'exportation, il devra verser le montant de la TVA à Bonhams au moment où ce dernier lui remettra le bordereau de vente. Le montant sera restitué à l'acheteur lorsque ce dernier aura fait parvenir à Bonhams l'exemplaire EX1 d'exportation visé par la douane du point de sortie dans le délai d'un mois à compter de la date du bordereau de vente.

Lorsque l'acheteur est identifié à la TVA dans un autre état membre de l'Union Européenne, la vente est exonérée de TVA que si l'acheteur le demande et si Bonhams détient des justificatifs suffisants de l'expédition du bien vendu de France vers l'autre état membre.

Bonhams décline toute responsabilité sur les conséquences juridiques et fiscales d'une fausse déclaration de l'acheteur.

Important Information For Buyers

The text below is a complimentary translation of the 'Informations Importantes Aux Acheteurs' in French. If there is a difference between the English version and the French version, the French version will take precedence.

Conditions of sale

The relationship between Bonhams and the buyer is subject to the general terms and conditions printed at the back of this catalogue. The auction will be conducted in French; this language has authority from a legal viewpoint. Lots shall be described in French. Translation of these descriptions into English is given for information purposes only. In the case of any dispute, only the description of lots in French will be taken into account.

Bids

Bids may be placed in person in the saleroom by bidders who have been duly registered, but also through an absentee bid or by telephone bid. Bonhams reserves the right, at its discretion and through an authorised auctioneer, to refuse to allow any person to participate in auctions. Bidding will close at the moment when the auctioneer's hammer falls and they pronounce the word "adjudé" (sold). Any person wishing to place a bid will be required to complete a Bonhams registration form before the auction. This person will provide Bonhams with proof of identity and their bank references. Once the form is duly completed, signed and dated, it will be given/sent to Bonhams before the auction begins and a registration number will be issued to each potential bidder.

Estimates

Estimates provided by Bonhams are for information purposes only and must in no way be considered an auction guarantee. Estimates do not include auction costs payable by the buyer, or additional taxes. Conversion of estimates into currencies other than Euros may have been rounded up and the exchange rate may have changed since the catalogue was prepared. Certain lots are marked "estimate on request," please contact someone in the relevant department regarding these items.

Public viewing

The pre-sale viewing is open to the public. However, specific free entry times printed at the beginning of the catalogue may apply to auctions outside the normal auction venue. For safety reasons access to collector's cars may be limited. At the viewing, specialists are available to the public for any enquiries or information. Upon request they may also draw up "condition reports" on the condition of the lots presented.

Buyer's premium

Buyers are reminded that a 15% Buyers Premium is payable on the final Hammer Price of each Vehicle in the sale. Buyers are reminded that for Automobilia a 25% Buyers Premium is payable on the first €50,000 of the hammer price, 20% from €50,001 to €1,000,000 of the hammer price and 12% on the balance thereafter. TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.

Export licence

In order to control the circulation of cultural objects, law number 92-1477 of 31 December 1992 (modified by the law of 10 July 2000) subjects exports outside French territory to specific procedures, applicable to objects whose age and value exceed certain thresholds. The export certificate is purely an administrative document which gives no guarantee of the authenticity of the object it authorises for export. The request for certification of a cultural object with a view to its free movement outside French territory, or for any other administrative documents, does not affect the liability for payment which rests with the buyer

Lots not included in the catalogue

Certain lots may be added to the auction without being listed in the catalogue. An additional list shall be made available to the public where necessary.

Starting price

The starting price is the starting point for auctions and it is usually below the low estimate. It is fixed at the complete discretion of the authorised auctioneer. There is no link between the starting price and the reserve price.

Bidding orders

Bonhams offers the possibility to bidders who cannot or do not wish to attend the sale of bidding through an absentee bid or by telephone (forms in the appendix of the catalogue). Bonhams will execute the bids as cheaply as possible on your behalf.

Payment

The buyer must immediately pay the total purchase price including the hammer price and the applicable costs and taxes.

The payment may be made:

- **By transfer in Euros on an account in the name of the buyer** (all costs to be paid by the issuer). To the following account

Bonhams France SAS

HSBC – CAE Opéra
Bank code: 30056
Agency code: 00917
Account number: 09170002091
RIB Code: 92
IBAN: FR76 3005 6009 1709 1700 0209 192
BIC/SWIFT: CCFRFRPP

- **In cash in Euros**

- The maximum amount of cash accepted from a buyer is 1,000 euros.

- **By VISA/MASTERCARD bank cards**

A surcharge of 4% will be made on the total invoice amount for all payments by credit card and debit card issued outside France.

- **By cheque**

Bonhams can only accept cheques in euros, drawn on a French bank account.

Please note international money laundering regulations prevent us from taking payment from any person other than the one named on the invoice.

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds.

All invoices will be sent by fax and email where possible, and also by post on the day after the sale.

Pre-emption

The French state has a right of pre-emption on movable property put up for sale at public auctions. This right shall be effected via a representative of the State who is present in the room. Thus, the State takes the place of the last bidder and has fifteen days to confirm this right of first refusal. Bonhams cannot be held responsible for the exercising of this right by the French state.

Reserve price

The reserve price is the confidential minimum price below which the lot shall not be sold. In accordance with article L 321-11, paragraph 2 of the Commercial Code, it cannot be above the minimum of the estimate indicated in the catalogue. Certain lots may be put forward without reserve and they shall be marked "without reserve".

TVA

As a general rule, Bonhams will submit the sale of lots to TVA depending on the margin scheme.

If the lot sold is exported to a country outside the E.U., the owner must notify the auctioneer as soon as the lot is sold.

If the buyer does not entrust the export formalities to Bonhams, he must pay the TVA amount due by Bonhams at the moment where the company presents him with the invoice. The amount will be returned to the buyer once he has provided Bonhams with a copy of the EX1 export document stamped by the customs within a month starting from the date indicated on the invoice.

When the buyer is TVA - registered with a country that is another member of the EU, the sale can only be exempted from TVA if the buyer requests it, and if Bonhams holds sufficient documentary evidence regarding the dispatch of the good sold from France to the other member-country.

Bonhams takes no responsibility for the juridical and legal consequences of a buyer's false declaration.

Avis

Delivrance, transport et gardiennage des lots

Les lots ne seront délivrés qu'après encaissement effectif des paiements.

Automobilia

Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au vendredi 5 février 12h. Ils seront ensuite transférés dans l'entrepôt d'Automobilia de Bonhams à Londres:

Unit 1, Sovereign Park,
Coronation Road, Park Royal,
London NW10 7QP

Frais administratifs et d'enlèvement depuis

Le Grand Palais:

€35.00 + TVA par lot d'automobilia, plafonné à €500.00 + TVA par facture.

Frais de stockage:

€10 + VAT par lot d'automobilia par jour. (Veuillez noter que pour les voitures à pédales et autres articles de grande taille, des frais d'enlèvement spécifiques seront appliqués d'un montant de €200 + VAT et des frais de stockage d'un montant de €10 + VAT par jour).

Le retrait des lots de l'entrepôt de Londres pourra s'effectuer à partir du jeudi 11 février 2016 (aux horaires d'ouverture des bureaux) et sur rendez-vous uniquement.

Unit 1, Sovereign Park,
Coronation Road, Park Royal,
London NW10 7QP.

Motos et automobiles

Tous les véhicules devront être retirés au Grand Palais le vendredi 5 février 2016 impérativement avant 15h, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Maëlle Fontaine le jour même de la vente avant 22h, s'ils viennent retirer leur véhicule dans la soirée du jeudi 4 février, ou le vendredi 5 février avant 15h.

Faute d'avoir été informé jeudi 4 février avant 22h, votre véhicule sera transféré dans un garage le soir même, à vos frais.

Maëlle Fontaine pourra être contactée par email: maelle.fontaine@bonhams.com ou sur son portable: +33 (0)6 66 01 91 03.

En l'absence d'instructions des clients, tous les véhicules seront déplacés temporairement dans un garage près de Paris par la compagnie de transports CARS Europe à vos frais et vos risques.

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page. Il est toutefois très important que vous nous contactiez avant 22h jeudi 4 février, si vous souhaitez retirer votre véhicule vendredi 5 février avant 15h.

Il est fortement recommandé que vous preniez vos dispositions concernant un enlèvement, avant la vente.

Tous les frais de transport et de magasinage devront être régularisés avant la délivrance ou l'organisation de tout autre transport ultérieur.

Le retrait pourra s'effectuer UNIQUEMENT sur rendez-vous dont la demande aura été faite au MINIMUM 24h à l'avance.

Toute personne souhaitant enlever un véhicule au garage près de Paris devra d'abord contacter Cars Europe, régler sa facture et s'assurer que Cars Europe a reçu de Bonhams, avant votre arrivée, l'autorisation de délivrer le véhicule.

Les acheteurs devront s'assurer eux-mêmes au moment du retrait de leur véhicule qu'ils sont en possession de tous les documents, log book et clés, inhérents à leur(s) lot(s).

Cars Europe, ses agents et représentants déclinent toute responsabilité quant aux pertes et dommages, dans toutes circonstances, bien que les véhicules soient sous leur contrôle.

Frais administratif et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:

€600 + TVA par automobile
€300 + TVA par moto

Frais de stockage à partir de vendredi 5 février 2016:

€30 + TVA par automobile et par jour
€10 + TVA par moto et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au dimanche 14 février 2016 à 17h.

Tout véhicule non enlevé endéans les 15 jours après la vente, sera transféré et transporté par Cars Europe pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client :
€900+TVA par voiture,
€400+TVA par moto.

Contact:

Hayley Painter - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850950
Fax Bureau: +44 (0) 1284 851077
Mobile: +44 (0) 7946 036468
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Douanes

Pour toutes les questions concernant les douanes tant d'un point de vue administratif que fiscal, veuillez contacter

CARS Europe

Hayley Painter - CARS Europe
Tel: +44 (0) 1284 850 950
Fax: +44 (0) 1284 8510 77
Mobile: +44 (0) 7946 036 468
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Assurance après la vente

Dès l'adjudication, tous les risques afférant au lot sont transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats.

Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir dès l'adjudication prononcée.

Notice Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Automobilia

All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12 noon Friday 5 February 2016. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Bonhams Automobilia warehouse in London.

Administration and uplift from Le Grand Palais:

€35.00 + TVA per automobilia lot, capped to €500.00 + TVA per invoice

Storage charges:

€10 + VAT per automobilia lot per day (Please note pedal cars or similar large size automobilia lots will be subject to a special uplift fee of £200 + VAT, with storage charges at €10 + VAT per day).

Collections from the London warehouse will commence from Friday 11 February 2016 (during normal office hours) and by appointment only:

Unit 1, Sovereign Park,
Coronation Road, Park Royal,
London NW10 7QP.

Motor Cars and Motorcycles

All vehicles must be collected from the Grand Palais by 3pm Friday 5 February 2016.

Customers must however notify Valerie Simonet or Gregory Tuytens of Bonhams no later than 10pm on the day of the Sale if they will be collecting their vehicle that evening, or by 3pm Friday 5 February.

Unless Bonhams hear from you by 10pm Thursday 4 February your vehicle will be removed to Store that evening at your expense.

Maëlle Fontaine can be contacted on: maelle.fontaine@bonhams.com or her mobile +33 (0)6 66 01 91 03.

In the absence of customer instructions, all vehicles will be removed to a temporary storage facility near Paris by the logistics company CARS Europe at your expense and risk.

The costs uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 10pm on Thursday 4 February if you intend to collect your vehicle by 3pm Friday 5 February.

It is strongly advisable that you make contingency arrangements regarding collection in advance of the Sale.

All storage and removal charges must be paid in full prior to the vehicle's collection or onward transportation.

Payment for storage must be arranged direct with CARS. Collection is strictly by appointment only and at least 24-Hours notice must be given.

Anyone wishing to collect a vehicle from the Paris storage must first call CARS Europe & arrange payment and confirm that CARS Europe have a release from Bonhams prior to arriving.

Buyers should satisfy themselves that they have collected all relevant registration and log books, documents and keys relating to their Lot(s) at the time of collection.

CARS Europe, its agents & representatives accept no liability for any loss or damage whatsoever under any circumstances whilst items are in their control.

Administration and uplift from Le Grand Palais:

€600 + TVA per motor car
€300 + TVA per motorcycle

Storage charges from Friday 5 February 2016:

€30 + TVA per motor car per day
€15 + TVA per motorcycle per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until 5pm Sunday 14 February 2016.

Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to Cars Europe permanent storage facility in the UK at the customer's expense:

€900 +VAT per motor car,
€400 +VAT per motorcycle.

Contact:

Hayley Painter - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850950
Fax Bureau: +44 (0) 1284 851077
Mobile: +44 (0) 7946 036468
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact CARS Europe.

CARS Europe
Hayley Painter - CARS Europe
Tel: +44 (0) 1284 850 950
Fax: +44 (0) 1284 8510 77
Mobile: +44 (0) 7946 036 468
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Insurance after sale

Buyers are reminded that their vehicles are their responsibility from the fall of the auction hammer. It is your responsibility to have adequate insurance cover in place.

Neither Bonhams, nor their agents, will be liable for any damage or loss that the lot may suffer from the fall of the auction hammer.

Vos contacts pour la vente

Your contacts for this Sale

Bonhams France SAS

4 Rue de la Paix
Paris 75002
France
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)1 42 61 10 08 fax

Spécialistes Automobiles Motor Car Specialists

Philip Kantor
+32 (0) 476 87 94 71
philip.kantor@bonhams.com

James Knight
+44 (0) 20 7447 7440
james.knight@bonhams.com

Gregory Tuytens
+32 (0)471 71 27 36
gregory.tuytens@bonhams.com

Gregor Wenner
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

Paul Gaucher
+ 33 (0)1 42 61 10 11
+ 33 (0)6 61 80 15 56
paul.gaucher@bonhams.com

Sholto Gilbertson
+44 (0) 20 7468 5809
+44 (0) 7967 552 634 mob
sholto.gilbertson@bonhams.com

Spécialistes Motos Motorcycle Specialist

Ben Walker
+44 (0) 20 8963 2819
+44 (0) 8700 273 613 fax
ben.walker@bonhams.com

Bill To
+44 (0) 20 8963 2822
+44 (0) 8700 273 613 fax
bill.to@bonhams.com

Spécialistes Automobilia Automobilia Specialists

Toby Wilson
+44 (0) 8700 273 619
+44 (0) 7967 552 573 mob
+44 (0) 8700 273 625 fax
toby.wilson@bonhams.com

Adrian Pipiros
+44 (0) 20 8963 2840
+44 (0) 7967 552 616 mob
adrian.pipiros@bonhams.com

Administrateurs de la vente Sale Administrator

Valérie Simonet
+33 (0)1 42 61 10 11
valerie.simonet@bonhams.com

Maëlle Fontaine
+33 (0)1 42 61 10 11
maelle.fontaine@bonhams.com

Thomas Harrington
+44 (0)20 7468 5808
thomas.harrington@bonhams.com

Service Clients Lundi à vendredi de 9h à 18h Customer Services

Monday to Friday 9:00 to 18:00
+44 (0) 20 7447 7447
+44 (0) 20 7447 7400 fax

Enchères/ Inscriptions à la vente Bids service/ Sale registrations

+44 (0) 44 20 7447 7448
+44 (0) 44 20 7447 7401 fax
bids@bonhams.com

Comptabilité acheteurs/vendeurs Buyers/Sellers Accounts

Cheryl Uggles
+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Relation Presse Press Office

Ruth Fletcher
+44 (0) 20 7468 8210
+44 (0) 20 7468 8209 fax
ruth.fletcher@bonhams.com

Abonnement aux catalogues Catalogue Subscriptions

Helen Grantham
+44 (0) 1666 502 200
+44 (0) 1666 505 107 fax
helen.grantham@bonhams.com

Société de transport recommandée Recommended Transporter

Polygon Transport
Unit 2H
Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hants SO40 3PB
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 2380 862 111 fax
polygon@polygon-transport.com

Remerciements Acknowledgements

Nous aimerions remercier les personnes suivantes pour leur aide et leur collaboration à l'élaboration de ce catalogue et de cette vente:

We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:

Richard Agostini
Gert Beets
Frank Benaim
Nick Benwell
Antonio Biasioli
Andrea Bodmer
Fabio Collina, Maserati S.p.A
Cav. Antonio Costantini
Eddie Daepf
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Alex Drouliscos
Catherine Durand
Marco Fazio, Centro Documentazione
Automobilismo Storico Alfa Romeo
Antony Forshaw, Aston Service Dorset
Livie Gallone-Moeller
Robert Glover
Wanda Hannecart-Weyth
Thomas Harrington
David Hawtin
Jaguar Heritage
Erik Kuiken
Marjorie Lecointre
Diana Makejeva
Marcel Massini, Massini AG
Eric Minoff
Tony Paalman
Carin Paalman
Nitesh Patel
Bob Petersen
Vincent Peghaire
Rolls-Royce Enthusiasts Club
Victoria Rey de Rudder
Dr. Pierluigi Rizzi
James Roberts
Koen Samson
Raoul San Giorgi
Hans Schede
Henning Thomsen
Gaëtan Van Calster, Porsche Belgium
Leo Van Hoorick
Teresa Ybarra
Zoute Events

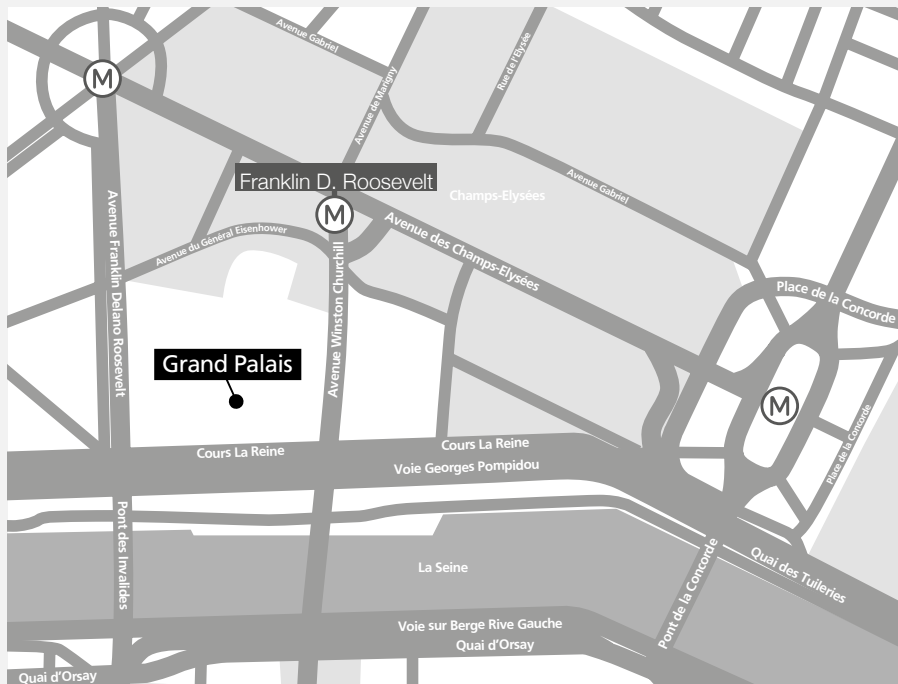
Photo credits:

Christian Baraja
Simon Clay
Jeremy Cliff
Dirk De Jager
Matthieu Damiens
DERDEHMEL

David Durán
Elsevier Stokmans
Erik Lassalle
Remco Pronk
Daniele Turetta
Jacco Van de Kuilen

Accès au Grand Palais

Directions to The Grand Palais



Le Grand Palais est situé au cœur de Paris dans le 8^{ème} arrondissement, l'entrée principale est située sur l'avenue Winston Churchill - 75008 Paris

Des parkings publics sont situés:
Vinci Park Service
18, avenue des Champs Elysées
75008 Paris
6, place Concorde
75008 Paris

Métro: lignes 1, 9, 13 /
Stations: Franklin D. Roosevelt,
Champs-Élysées Clemenceau

RER: lignes C / Station: Invalides

Bus: lignes 28, 42, 52, 72, 73, 80, 83, 93

The Grand Palais is situated in the heart of Paris, at the Place de la Concorde end of the Champs-Élysées, accessed via Avenue Winston Churchill - 75008 Paris

Ample public car parking can be found at:
Vinci Park Service
18 Avenue Champs Elysées
75008 Paris
6 Place Concorde
75008 Paris

Metro: lines 1, 9, 13 /
Stations : Franklin D. Roosevelt,
Champs-Élysées Clemenceau

RER: lines C / Station: Invalides

Bus: routes 28, 42, 52, 72, 73, 80, 83, 93

Worldwide Motoring contacts

Contacts d'automobilistes à travers le monde

Mainland Europe Motor Cars

Automobiles d'Europe Continentale

Phillip Kantor
+32 (0) 476 87 94 71
philip.kantor@bonhams.com

Gregor Wenner (Italy)
+39 (0) 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

Hans Schede (Germany)
+49 (0) 172 2088 330
hans.schede@bonhams.com

Administrators Administrateurs

Valérie Simonet
+33 (0) 1 42 61 10 11
valerie.simonet@bonhams.com

Gregory Tuytens
+32 (0) 471 71 27 36
gregory.tuytens@bonhams.com

Paul Gaucher
+ 33 (0) 661 80 15 56
paul.gaucher@bonhams.com

Henning Thomsen (Denmark)
+45 (0) 4051 4799
henning.thomsen@bonhams.com

Maëlle Fontaine
+33 (0) 1 42 61 10 11
maelle.fontaine@bonhams.com

UK Motor Cars

Automobiles du Royaume Uni

Tim Schofield
+44 (0) 20 7468 5804
tim.schofield@bonhams.com

Rob Hubbard
+44 (0) 20 7468 5805
rob.hubbard@bonhams.com

James Knight
+44 (0) 20 7447 7440
james.knight@bonhams.com

Administrators Administrateurs

Tom Harrington
+44 (0) 20 7468 5808
tom.harrington@bonhams.com

Sholto Gilbertson
+44 (0) 20 7468 5809
sholto.gilbertson@bonhams.com

John Polson
+44 (0) 20 7468 5803
john.polson@bonhams.com

Malcolm Barber
+44 (0) 207 468 8238
malcolm.barber@bonhams.com

Mark Gold
+44 (0) 20 7468 5807
mark.gold@bonhams.com

USA Motor Cars

Automobiles des États-Unis

West Coast Côte Ouest

Mark Osborne
+1 415 391 4000
mark.osborne@bonhams.com

Nick Smith
+ 1 323 436 5470
nick.smith@bonhams.com

East Coast Côte Est

Rupert Banner
+1 212 461 6515
rupert.banner@bonhams.com

Evan Ide
+1 917 340 4657
evan.ide@bonhams.com

Jakob Greisen
+1 415 503 3284
jakob.greisen@bonhams.com

Eric Minoff
+ 1 917 206 1630
eric.minoff@bonhams.com

Administrator Administrateurs

Stephen Girlich
+1 415 503 3447
Stephen.girlich@bonhams.com

Additional contacts

Contacts additionnels

Motorcycle Department Département Motos

Ben Walker
+44 (0) 20 8963 2819
ben.walker@bonhams.com

James Stensel
+44 (0) 20 8963 2818
james.stensel@bonhams.com

Bill To
+44 (0) 20 8963 2822
bill.to@bonhams.com

Motorcycle Administrator Administrateur Motos

Andy Barrett
+44 (0) 20 8963 2817
+44 (0) 8700 273 613 fax
andrew.barrett@bonhams.com

Automobilia Automobile

Toby Wilson
+44 (0) 20 8963 2842
toby.wilson@bonhams.com

Adrian Papiro
+44 (0) 20 8963 2840
adrian.papiro@bonhams.com

Press Office Bureau Presse

Ruth Fletcher
+44 (0) 20 7468 8210
+44 (0) 20 7468 8209 fax
ruth.fletcher@bonhams.com

Catalogue subscriptions Inscriptions au catalogue

+44 (0) 1666 502 200
+44 (0) 1666 505 107 fax
subscriptions@bonhams.com

Buyers/Sellers Accounts UK

Acheteurs/Vendeurs RU
+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Buyers/Sellers Accounts USA

Acheteurs/Vendeurs EU
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8591 fax

AUTOMOBILIA

Jeudi 4 Février 2016

Lot 1 - 104 à 10.30 heures.

Tous les défauts ne sont pas précisés.
Tous les lots sont vendus en l'état.

Thursday 4 February 2016

Lots 1 - 104 at 10.30am

Images of all automobilia lots are available
at bonhams.com/automobilia

Not all imperfections are stated.
All lots sold as viewed





1

3



2

4

1
TROIS ANNUELS FERRARI DE 1955, 1956 ET 1958,

texte en italien, couvertures carton, in-4° auxquels on joint « Mes joies terribles » d'Enzo Ferrari dans une édition de 1964 en français, dédicacé par l'auteur à l'encre violette sur la page de titre.
(4)

THREE FERRARI YEARBOOKS FOR 1955, 1956 AND 1958, Italian text, each card covers, 4to, offered together with a signed edition of Enzo Ferrari: Mes Joies Terribles; French edition 1964, red canvas covers, signed by Enzo Ferrari in purple ink to title page.
(4)

€2,000 - 3,000

2
TROIS ANNUELS FERRARI DE 1959, 1960 ET 1961,

texte en italien, couvertures carton, in-4°.
(3)

THREE FERRARI YEARBOOKS FOR 1959, 1960 AND 1961, Italian text, each card covers, 4to.
(3)

€1,200 - 1,800

3
TROIS ANNUELS FERRARI DE 1962, 1963 ET 1964,

texte en italien, couvertures carton, in-4°.
(3)

THREE FERRARI YEARBOOKS FOR 1962, 1963 AND 1964, Italian text, each card covers, 4to.
(3)

€1,000 - 1,500

4
QUATRE ANNUELS FERRARI DE 1965, 1966, 1967 ET 1968/69/70,
texte en italien, couvertures carton in-4°.
(4)

FOUR FERRARI YEARBOOKS FOR 1965, 1966, 1967 AND 1968/69/70, Italian text, each card covers, 4to.
(4)

€1,000 - 1,500

5
RARE CATALOGUE COMMERCIAL DE 1950 POUR LES MODÈLES FERRARI 195 INTER, 340 AMERICA ET 212 EXPORT,

dépliant de quatre pages en couleur intitulé « 30 anni di esperienze », la couverture illustrée d'une scène de course montrant la monoplace 125 F1 de la Scuderia Ferrari qui débuta en 1950, plus des illustrations et les caractéristiques des 195 Inter et 340 America et l'illustration du châssis roulant et du moteur de la 212 Export et des publicités Esso et Pirelli sur les pages intérieures, texte en italien avec cachet du concessionnaire Joao A. Gaspar de Porto (Portugal) sur les première et dernière de couverture, sans perforations, quelques déchirures et fragilités par endroits aux pliures, in-4°.

A RARE 1950 SALES BROCHURE FOR FERRARI 195 INTER, 340 AMERICA AND 212 EXPORT, four page fold-out colour brochure entitled '30 anni di esperienze', the front cover illustrated with race scene featuring early depiction of the Scuderia Ferrari 125 F1 race car which debuted in 1950, also with illustrations and specifications of the 195 Inter, 340 America, and rolling chassis illustration of the 212 Export and engine, and with Esso and Pirelli advertising to inside pages, Italian text, with Joao A Gaspar of Porto, Portugal dealer's stamp to front and rear covers, without holes punched, some separation and fragility to creases in places, 4to.

€1,000 - 1,500



5



5



6



7

6
OUVRAGE FERRARI EDITION « CAVALINO RAMPANTE »,
 édition limitée numéro 250/500, signé par John Surtees, Nigel Mansell,
 Stirling Moss, Fernando Alonso et Felipe Massa, 851 pages numérotées,
 première édition en 2010, magnifique ouvrage de référence sur Ferrari,
 relié cuir rouge avec insigne de capot sur la couverture, en coffret éditeur
 et emballage carton contenant des gants de protection et un chiffon de
 nettoyage, grand format.

A FERRARI OPUS 'CAVALINO RAMPANTE' EDITION,
 limited edition number 250/500, signed by John Surtees, Nigel Mansell,
 Stirling Moss, Fernando Alonso and Felipe Massa, 851 numbered
 pages, first published in 2010, a beautiful Ferrari reference work, bound
 in red leather with bonnet badge to front cover, in library box case and
 cardboard packing box containing protective gloves, and cleaning cloth,
 large format.

€4,500 - 5,500

7
**ASSORTIMENT D'OUTILS POUR VOITURES ANCIENNES
 « VINTAGE » DONT BENTLEY**,
 comprenant une pompe à pied Desmo et un cric bouteille Lake & Elliott,
 tous deux repeints en vert, une burette, un extincteur Galvo Electryne en
 laiton avec son support, deux chignoles à main, une par Fleetway, sept
 pompes à graisse assorties dont Técalémit, un manomètre Dunlop pour
 pneus, un entonnoir, trois clés à molette Abingdon King Dick, cinq paires
 de pinces, 14 clés principalement BSA, quatre tournevis « perfect pattern
 », deux marteaux, un fer à souder, trois limes et trois leviers démonte-
 pneu dont Dunlop, plus un sac en cuir avec plateau intérieur amovible.
 (Qty)

ASSORTED TOOLS TO SUIT VINTAGE CARS INCLUDING BENTLEY,
 comprising a Desmo foot pump and a Lake & Elliott bottle jack, both
 repainted green, an oil can, a Galvo Electryne brass extinguisher with
 mounting bracket, two hand drills, one by Fleetway, seven assorted
 grease guns including Tecalmit, a Dunlop tyre pressure gauge, a funnel,
 three Abingdon King Dick adjustable spanners, five pairs of pliers, 14
 mainly BSA spanners, four 'perfect pattern' screwdrivers, two hammers,
 soldering iron, three files and three tyre levers including Dunlop, together
 with a tan box-bag with interior base tray.
 (Qty)

€1,000 - 1,500



8



9

**8
JEU D'OUTILS EN MALLETTE DE CUIR POUR FERRARI 512 TR/512 M,**

mallette cuir par Schedoni avec poignée de transport, largeur 38 cm, ouvrant sur un intérieur contenant trois plateaux amovibles portant huit clés Ferrari au chrome vanadium, un cliquet, des pinces, quatre tournevis, une attache de remorquage, une courroie de ventilateur de rechange et autres outils et accessoires ainsi qu'une bombe anti-crevaison Agip (vide) dans un étui noir souple, plus un manuel de l'utilisateur pour Ferrari 512 M dans un étui en cuir fauve et un catalogue commercial de Ferrari 512 TR avec porte-carte.

(3)

A FERRARI 512TR/512M TOOL KIT IN LEATHER CASE, tan leather case by Schedoni with carrying handle, 38cm wide, opening to interior containing three lift-out trays fitted with eight Ferrari chrome vanadium spanners, a ratchet, pliers, four screwdrivers, tow hitch, spare fan-belt, and other tools and accessories, and an Agip pressurised tyre inflator (expired) in black soft case, offered together with a Ferrari F512M Owner's Manual in tan leather wallet, and a Ferrari 512 TR sales brochure with card folio.

(3)

€2,200 - 2,600

Note importante pour les enchérisseurs: En raison de la nature du contenant et du fluide contenu dans la bombe anti-crevaison, ce lot peut être soumis à des interdictions de transport et/ou d'import/export.

Please Note: Bidders are advised that due to the nature of the container and fluid contained within the tyre inflator, this lot may be subject to various shipping and/or import/export restrictions.

**9
LOT D'OUTILLAGE ET CATALOGUE POUR FERRARI 355,** dans une mallette en cuir fauve par Schedoni avec poignée de transport, largeur 39 cm, incomplète, contenant six clés Ferrari au chrome vanadium, d'autres outils, un cliquet, un plateau portant des pinces, un petit plateau portant des ampoules et un connecteur électrique, avec une attache de remorquage, une baladeuse à brancher sur l'allume-cigare et une bombe anti-crevaison Agip (présumée vide) dans un étui plus un catalogue commercial de Ferrari F355 et un sac Ferrari en vinyl rouge.

(3)

A CASED FERRARI 355 TOOL KIT AND BROCHURE, tan leather case by Schedoni, with carrying handle, 39cm wide, incomplete, containing six chromed Ferrari vanadium spanners, other tools, a ratchet, a lift-out tray fitted with pliers, a smaller tray with bulbs and electrical connectors, together with a tow hitch, a cigarette lighter operated light, and an Agip pressurised tyre inflator (believed expired) in case, together with a Ferrari F355 sales brochure and a red Ferrari vinyl bag.

(3)

€1,500 - 2,000

Note importante pour les enchérisseurs: En raison de la nature du contenant et du fluide contenu dans la bombe anti-crevaison, ce lot peut être soumis à des interdictions de transport et/ou d'import/export.

Please Note: Bidders are advised that due to the nature of the container and fluid contained within the tyre inflator, this lot may be subject to various shipping and/or import/export restrictions.



11

10

10
RÉSERVOIR D'HUILE DE FERRARI 500 F2 1952,
 monté à l'origine que la voiture numéro 0208 jaune de l'Ecurie Francorchamps engagée par Jacques Swaters et Charles de Tornaco en 1952-53, gagnante du GP de F2 de l'Avus pilotée par Swaters en 1953, fait de quatre feuilles d'aluminium rivetées avec attaches pour bouchon à ouverture rapide, quatre points d'attache et orifices de vidange, 26 x 42 x 56 cm de hauteur, récemment restauré par Roberto Bernadi.

A 1952 FERRARI 500 F2 OIL TANK, originally fitted in the yellow Ecurie Francorchamps Number 0208 car campaigned by Jacques Swaters and Charles de Tornaco during 1952-53, winner of the F2 Avus Grand Prix driven by Swaters in 1953, manufactured from four sheets of riveted aluminium, with quick release filler lugs, four connection points and drain holes, 26 x 42 x 56cm high, recently restored by Roberto Bernadi.

€2,800 - 3,500

11
COFFRET D'EXPOSITION D'UN ENSEMBLE « BADGES OF THE WORLD'S GREAT MOTORCARS » PAR DANBURY MINT,
 contenant vingt-cinq écussons de marques automobiles pour le National Motos Museum de Beaulieu, écussons émaillés de Ferrari, Bugatti, Rolls-Royce, Maserati, Alfa Romeo, Aston Martin Lagonda, et autres marques contenus dans un coffret en bois recouvert d'un couvercle de protection en Perspex portant le titre de l'ensemble, dimensions du coffret 30 x 39cm.

A CASED DISPLAY SET OF 'BADGES OF THE WORLD'S GREAT MOTOR CARS', BY DANBURY MINT, comprising twenty-five motor car emblems for the National Motor Museum at Beaulieu, enamel badges for Ferrari, Bugatti, Rolls-Royce, Maserati, Alfa Romeo, Aston Martin Lagonda, and other marques, set in wooden display case, fitted with protective Perspex title panel, the case 30 x 39cm.

€1,000 - 1,500



12

12



13

12
TRÈS ANCIEN ÉCUSSON EN LAITON DE MEMBRE DU ROYAL AUTOMOBILE CLUB PAR ELKINGTON, 1908,
 fonte creuse en laiton poli portant un Mercure ailé, n° A379 à demi effacé et la mention Registered Design n° 513135 du côté gauche de la base avec l'Union Jack émaillé rectangulaire au centre et un disque au dos portant le profil d'Edouard VII, complet avec sa patte de montage sur le radiateur, hauteur 17 cm, monté sur un socle en bois tourné.

AN EARLY ROYAL AUTOMOBILE CLUB FULL MEMBER'S BRASS BADGE, BY ELKINGTON, 1908, hollow-cast polished brass, with double-winged Mercury, the base faintly numbered A379, and Registered Design No.513135 to left edge, with rectangular enamelled Union Jack centre and brass Edward VII profile disc to reverse, complete with lug for radiator mounting, 17cm high, mounted on a turned wooden display base.

€2,000 - 3,000

13
MASCOTTE « CHOUETTE » ANNÉES 1920,
 non signée, en bronze nickelé, finement détaillée, représentant une chouette perchée ailes déployées, hauteur 20,5cm, montée sur un socle en bois.

AN 'OWL' MASCOT, 1920S, unsigned, nickel-plated bronze, finely detailed mascot depicting a perched owl with wings outstretched, 20.5cm high, mounted on a wooden display base.

€1,000 - 1,500



15



19



16



18



14



20



21

14
MASCOTTE « NU FÉMININ » PAR A. E. LEJEUNE, FABRICATION BRITANNIQUE, ANNÉES 1920, frappée « AEL » à l'arrière de la base, représentant une femme nue assise sur un rocher, hauteur 11 cm, montée sur un socle en bois.

A 'FEMALE NUDE' MASCOT BY A E LEJEUNE, BRITISH, 1920S, stamped 'AEL' to rear of base, depicting a female nude seated on a rock, 11cm high, mounted on a wooden display base.

€1,000 - 1,500

15
MASCOTTE « DIAFOIRUS », FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920, non signée, fonte creuse en bronze, représentant Thomas Diafoirus muni d'une énorme clystère marquée « dignusintrare » (digne de pénétrer), célèbre personnage de la pièce de Molière « Le malade imaginaire », hauteur 12cm, montée sur un socle en bois.

A 'DIAFOIRUS' MASCOT, FRENCH, 1920S, unsigned, hollow-cast bronze mascot, depicting Thomas Diafoirus with oversized syringe marked 'dignusintrare' (be worthy), the fictional doctor character from the play 'Le Malade Imaginaire' by Moliere, 12cm high, mounted on a wooden base.

€1,000 - 1,500

16
MASCOTTE « TRIOMPHE » PAR R.C. IRELAND, ANNÉES 1920, signée, en bronze nickelé, représentant un personnage ailé portant une torche enflammée, hauteur 14 cm sur une base en marbre.

A 'TRIUMPH' MASCOT, BY R C IRELAND, 1920S, signed, nickel-plated bronze, depicting a winged figure holding a flaming torch, 14cm high, on a marble base.

€1,000 - 1,500

17
MASCOTTE « SCHNEIDER TROPHY SEAPLANE » PAR LOUIS LEJEUNE, FABRICATION BRITANNIQUE, APRÈS GUERRE, représentant un hydravion de la Coupe Schneider, marquée « LL » sur l'arrière de la base, laiton chromé avec gouvernail peint, hélice tournante, envergure 15,5cm, montée sur un socle en bois..

A 'SCHNEIDER TROPHY SEAPLANE' MASCOT, BY LOUIS LEJEUNE, BRITISH, POST-WAR, marked 'LL' to rear of base, chrome-plated brass, with painted rudder, rotating propeller, wingspan 15.5cm, mounted on a wooden base.

€1,000 - 1,500

18
MASCOTTE « ETOILE FILANTE » PAR GUIRAUD, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920, signée, bronze nickelé, longueur 21 cm sur base en composite.

A 'SHOOTING STAR' MASCOT BY GUIRAUD, FRENCH, 1920S, signed, nickel-plated bronze, 21cm long, on a composite base.

€1,000 - 1,500



22



23



24

19
MASCOTTE « LANCEUR DE JAVELOT » PAR DAREL, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
frappée « Darel » sur la base, bronze plaqué, hauteur 25cm, montée avec un « Autothermomètre » De Dion-Bouton sur un bouchon de radiateur en métal.

A 'SPEAR THROWER' MASCOT BY DAREL, FRENCH, 1920S, stamped 'Darel' to base, plated bronze mascot, 25cm high, mounted together with De Dion Bouton 'Autothermometre' on metal radiator cap.

€1,000 - 1,500

20
MASCOTTE « DANSEUSE ÉGYPTIENNE » PAR A. ALONZO, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
signée, en laiton, hauteur 14cm, fêlure à la cheville gauche, montée sur un socle en marbre sculpté.

AN 'EGYPTIAN DANCER' MASCOT BY A ALONZO, FRENCH, 1920S, signed, brass, 14cm high, crack to left ankle, mounted on shaped marble pedestal base.

€1,000 - 1,500

21
RARE MASCOTTE PROMOTIONNELLE « LA PLONGEUSE » (DIVING GIRL) POUR LES MAILLOTS DE BAIN JANTZEN, FABRICATION AMÉRICAINE, ANNÉES 1920,
marquée « Copyright USA », fonte creuse en alliage nickelé, montée sur un bouchon de radiateur, hauteur totale 16,5cm.

A RARE 'DIVING GIRL' ADVERTISING MASCOT FOR JANTZEN'S SWIMSUITS, AMERICAN, 1920S, marked 'Copyright USA', hollow-cast, nickel-plated alloy, mounted on a radiator cap, 16.5cm high overall.

€1,000 - 1,500

22
MASCOTTE « LE COCHON » PAR HENRI PAYEN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
signée, bronze nickelé, longueur 9,5cm, montée sur un socle en marbre.

A 'PIG' MASCOT BY HENRI PAYEN, FRENCH, 1920S, signed, nickel-plated bronze, 9.5cm long, mounted on a marble base.

€1,000 - 1,500

23
MASCOTTE « PÉGASE » PAR DAREL, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
frappée sur la base, bronze nickelé à patine foncée, longueur 15cm, sur socle en marbre.

A 'PEGASUS' MASCOT BY DAREL, FRENCH, 1920S, stamped to base, nickel-plated bronze with dark patina, 15cm long, on marble base.

€1,000 - 1,500

24
MASCOTTE « FEMME CHEVAUCHANT UN ESCARGOT » PAR A. L. LEJEUNE FABRICATION BRITANNIQUE, ANNÉES 1920,
signée « AEL », bronze, longueur 16cm, cornes et rênes manquants.

A 'GIRL RIDING SNAIL' MASCOT, BY A E LEJEUNE, BRITISH, 1920S, signed 'AEL', cast bronze, 16cm long, tentacles and reigns missing.

€1,000 - 1,500



27



31



30



34



32



25



26

25^Y Φ

MASCOTTE « SPHINX » PAR J. SERTORIO, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,

signée, bronze nickelé avec face en ivoire sculpté, hauteur 9,5cm, montée sur un bouchon de radiateur en bakélite et métal.

A 'SPHINX' MASCOT BY J. SERTORIO, FRENCH, 1920S, signed, nickel-plated bronze with carved ivory face, 9.5cm high, mounted on a Bakelite and metal radiator cap.

€1,200 - 1,800

26

MASCOTTE « LA FÉE ASSISE » PAR H. VEBER, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,

signée, bronze nickelé, longueur 13cm, montée sur un socle en marbre sculpté.

A 'SEATED FAIRY' MASCOT BY H. VEBER, FRENCH, 1920S, signed, nickel-plated bronze, 13cm long, on a shaped marble display base.

€1,200 - 1,800

27

MASCOTTE « EGYPTIENNE AILÉE » D'APRÈS MARCEL BONNOT, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,

non signée, bronze, hauteur 13cm, montée sur un socle en marbre.

AN 'EGYPTIENNE AILEE' MASCOT AFTER MARCEL BONNOT, FRENCH, 1920S, unsigned, bronze, 13cm high, on a marble base.

€1,200 - 1,800

28

MASCOTTE « CIGOGNE EN VOL » PAR FRANÇOIS BAZIN POUR HISPANO-SUIZA, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,

signée, bronze nickelé, frappée « HS 1072 » sous la base, longueur 18,5cm, usure à l'extrémité des ailes.

A 'FLYING STORK' MASCOT FOR HISPANO-SUIZA BY FRANCOIS BAZIN (1897-1956), FRENCH, 1920S, signed, nickel-plated bronze, stamped 'HS 1072' under base, 18.5cm long, wing-tips rubbed down.

€1,200 - 1,600

29

MASCOTTE « LION PEUGEOT » PAR M. MARX, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,

signée, bronze nickelé, version la plus grande de cette mascotte, hauteur 13cm.

A PEUGEOT 'LION' MASCOT BY M MARX, FRENCH, 1920S, signed, nickel-plated bronze, larger version of the mascot, 13cm high.

€1,400 - 2,000

30

MASCOTTE « GAMIN COURANT » PAR OSCAR LOEVENICH, FABRICATION FRANÇAISE, VERS 1920,

signée sur la base, bronze nickelé, représentant un gamin portant une oie sous le bras et un bâton, hauteur 14cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'RUNNING BOY' MASCOT BY OSCAR LOEVENICH, FRENCH, CIRCA 1920, signed to base, nickel-plated bronze, depicting a young urchin with a goose under his arm and carrying a stick, 14cm high, mounted on a radiator cap.

€1,500 - 2,000



33

36

28

35

31
MASCOTTE « BOULEDOGUE ENCHAÎNÉ » PAR MARVEL, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
 portant la marque de fonderie n° 17 , bronze nickelé, grande version, longueur 14cm, complète avec sa chaîne, (percée à la base).

A 'CHAINED BULLDOG' MASCOT BY MARVEL, FRENCH, 1920S, marked with foundry stamp number 17, nickel-plated bronze, large version, 14cm long, complete with chain, (drilled to base).

€1,500 - 2,500

32
MASCOTTE « LA RENOMMÉE » PAR EMILE PEYNOT, POUR « LES MOTEURS BALLOT », FABRICATION FRANÇAISE, 1922-1928,
 non signée , en bronze, représentant une femme dénudée tenant une guirlande de lauriers de la victoire, soufflant dans une trompette au-dessus d'un moteur Ballot, rare version de cette mascotte coulée intégralement avec sa base bombée intégrant le bouchon de radiateur, profondément ternie, cornet de trompette remplacé, hauteur totale 15,5cm.

A 'LA RENOMEE' MASCOT BY EMILE PEYNOT FOR MOTEURS BALLOT, FRENCH, 1922-1928, unsigned, bronze mascot depicting female nude holding a victory laurel garland, blowing a trumpet standing over a Ballot engine, rare version of the mascot with integral cast domed 'dog-bone' radiator cap base, heavily tarnished, end of horn replaced, measuring 15.5cm high overall.

€2,000 - 3,000

La mascotte « la Renommée » dessinée à l'origine en 1917 par Emile Edmond Peynot remporta une médaille d'argent au concours du journal L'Auto à Paris.

The 'La Renommee' (Trumpeting Angel) mascot, originally designed in 1917 by Emile Edmond Peynot, was silver medal winner at the 1922 Journal L'Auto Concourse in Paris.

33
MASCOTTE « EGYPTIENNE AILÉE » PAR MARCEL BONNOT, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
 signature frappée sur l'arrière de la base, bronze nickelé, style art déco, hauteur 17,5cm, montée sur un socle en marbre.

AN 'EGYPTIENNE AILEE' MASCOT, BY MARCEL BONNOT, FRENCH 1920, stamped signature to the rear of the base, nickel plated bronze, Art Deco design, 17.5 cm mounted on a marble base.

€2,000 - 3,000

34
MASCOTTE « ICARE » PAR GEORGES COLIN POUR AUTOMOBILES FARMAN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
 signée, en bronze nickelé, représentant le personnage mythologique ailé, envergure 18,7 cm, hauteur 15 cm, montée sur un bouchon de radiateur en métal pressé.

AN 'ICARUS' MASCOT FOR FARMAN CARS, BY GEORGES COLIN, FRENCH, 1920S, signed, nickel-plated bronze, depicting the mythical winged figure, 18.7cm wingspan, 15cm high, mounted on a pressed metal radiator cap.

€2,000 - 3,000

35
RARE MASCOTTE « GORGONE OU MÉDUSE » PAR G. POITVIN POUR HERMÈS, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
 signée, avec marques de fonderie sur la base, à l'origine vendue exclusivement par Hermès dans son magasin de Paris, en bronze nickelé, hauteur 11 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A RARE 'GORGON - MEDUSA' MASCOT BY G POITVIN FOR HERMES, FRENCH, 1920S, signed, with foundry markings to base, originally offered exclusively by Hermes from their Paris showroom, finished in nickel plated bronze, 11cm high, mounted on a dog-bone radiator cap.

€2,000 - 3,000



37

36
MASCOTTE « AIGLE SUR UN GLOBE » PAR CASIMIR BRAU, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
signée indistinctement sur la base, bronze nickelé, hauteur 20cm, usure de extrémité de l'aile gauche, montée sur un socle.

AN 'EAGLE ON GLOBE' MASCOT BY CASIMIR BRAU, FRENCH, 1920S,
indistinctly signed to base, nickel-plated bronze, 20cm high, left wing-tip rubbed down, mounted on a display base.

€2,000 - 3,000

37
MASCOTTE « PÉGASE » PAR EMILE MARTIN, DE STYLE ART DÉCO, FABRICATION FRANÇAISE, CRÉE EN 1921,
bronze nickelé, représentation stylisé du mythique cheval ailé prenant son envol sur une boule au-dessus de la base, signée « E Martin » du côté gauche, hauteur 15cm, montée sur un socle en bois.

AN ART DECO 'PEGASUS' MASCOT, BY EMILE MARTIN, FRENCH, CREATED 1921,
nickelled bronze mascot, stylised depiction of the mythical winged horse taking flight, on a ball above base, the ball signed 'E Martin' to left side, 15cm high, mounted on a turned wooden display base.

€2,500 - 3,500

Cette mascotte fut récompensée par une médaille d'or en 1921 au concours de L'Auto. Vendue par Hermès, elle figure à son catalogue dans les années 1920.

This mascot was awarded the Gold medal in 1921 at L'Auto competition. It was retailed by Hermès, and appeared in their sales brochures of 1920s.

38
RARE MASCOTTE « CHEVAL AILÉ » PAR DUNHILL, FABRICATION BRITANNIQUE, 1922,
frappée « REG NO 690642 » au dos, bronze nickelé, finement détaillée, hauteur 9,5cm, montée sur un socle en bois peint en noir.

A RARE 'WINGED HORSE' MASCOT BY DUNHILL, BRITISH, 1922,
stamped 'REG.NO 690642' to rear, nickel-plated bronze, finely detailed, 9.5cm high, mounted on a black-painted wooden display base.

€2,500 - 3,500



38



39

39
MASCOTTE « LÉVRIER SAUTANT » PAR CASIMIR BRAU POUR LORRAINE-DIETRICH, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
signée, bronze nickelé, hauteur 22,5cm, montée sur un socle en bois.

A 'LEAPING BORZOI' MASCOT FOR LORRAINE DIETRICH CARS BY CASIMIR BRAU, FRENCH, 1930S,
signed, nickel-plated bronze, 22.5cm long, loose mounted on a wooden base.

€2,500 - 3,500

40
MASCOTTE « ICARE » PAR GEORGES COLIN POUR AUTOMOBILES FARMAN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
signée « Colin George » sur le drapé avec cachet du fondeur, numérotée « 10 et (19) 57 » sur la base, bronze nickelé finement détaillé, première version de la mascotte représentant la mythique figure ailée, hauteur 14,7cm, envergure 18,8cm, montée sur un socle en bois tourné.

AN 'ICARUS' MASCOT FOR FARMAN CARS BY GEORGES COLIN, FRENCH, 1920S,
signed 'Colin George' to drapery and with French foundry stamp, numbered '10 and '(19) 57' to base, nickel-plated bronze, finely detailed early version of the mascot depicting the mythical winged figure, 14.7cm high, 18.8cm wingspan, mounted on a turned wooden display base.

€2,800 - 3,200

41
RARE MASCOTTE « PIERROT À LA LANTERNE » PAR MAURICE GUIRAUD-RIVIÈRE, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
signée « M.Guiraud.Riviere » sur la base, bronze nickelé, représentant un Pierrot cherchant avec une lanterne, patinée avec points de nickel sous-jacents représentant le costume à pois, hauteur 15cm, montée sur un socle en bois tourné.

A RARE 'PIERROT WITH LANTERN' MASCOT, BY MAURICE GUIRAUD-RIVIERE, FRENCH, 1920S,
signed to base 'M.Guiraud.Riviere', nickelled bronze mascot depicting a seeking Pierrot holding a lantern, patinated and with underlying points of nickel to represent a polka-dot costume, 15cm high, mounted on a turned wooden display base.

€3,000 - 4,000



41



44



42



45



46



43

42
MASCOTTE « PANTHÈRE SAUTANT » PAR CASIMIR BRAU, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1925,
vendue par Hermès, signée et frappée « Made in France Déposée » sur la base, bronze nickelé, longueur 22cm, montée sur un socle en bois.

AN ART DECO 'LEAPING PANTHER' MASCOT BY CASIMIR BRAU, FRENCH, CIRCA 1925, retailed by Hermes, signed and further stamped 'Made in France Deposee' to base, nickel-plated bronze, 22cm long, mounted on a wooden display base.

€3,000 - 4,000

43
MASCOTTE « FEMME SERPENT » PAR M. PODIEBRAD, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920,
signée, en bronze nickelé, hauteur 13,5cm, montée sur un socle en marbre.

A 'SNAKE GIRL' MASCOT BY M PODIEBRAD, FRENCH, 1920S, signed, nickel-plated bronze, 13.5cm high, mounted on a marble base.

€3,000 - 4,000

44
RARE MASCOTTE «JEUNE AUTOMOBILISTE » PAR JEAN VERSCHNEIDER, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1910,
signée et portant le cachet du fondeur « A.G. » et frappée « 23 D », fonte creuse en bronze nickelé représentant un jeune garçon vêtu de fourrure, portant lunettes et casquette et actionnant une trompe à poire d'automobile ancêtre, hauteur 13cm, montée sur un socle en bois tourné.

A RARE 'YOUNG MOTORIST' MASCOT BY JEAN VERSCHNEIDER, FRENCH, CIRCA 1910, signed and bearing 'A.G.' foundry stamp to rear of base and further stamped '23 D', hollow-cast nickel-plated bronze mascot depicting a young boy in fur motoring coat, goggles and cap sounding a veteran car bulb horn, 13cm high, mounted on a turned wooden display base.

€3,500 - 4,500

45
RARE MASCOTTE « CHOUETTE ILLUMINÉE » PAR MESTRE ET BLATGÉ DE PARIS, ANNÉES 1920,
en bronze nickelé en forme de chouette, de style art déco avec de grands yeux en acétate et fil d'éclairage passant dans la base, hauteur 10,5cm, montée sur un bouchon de radiateur en bakélite, sur un socle en bois tourné comportant un interrupteur d'éclairage.

A RARE ILLUMINATING 'OWL' MASCOT BY MESTRE & BLATGE OF PARIS, 1920S, nickel-plated mascot in the form of an owl with Art Deco styling, with large acetate eyes wired for illumination via rear of base, 10.5cm high, mounted on a Bakelite radiator cap above a turned wooden display base incorporating switch for illumination.

€4,000 - 5,000

46
RARE MASCOTTE « MICKEY MOUSE » PAR DESMO POUR WALT DISNEY, FABRICATION BRITANNIQUE, CIRCA 1930,
en bronze nickelé représentant le célèbre personnage de Disney dans une pose amusante avec une longue queue, marquée Desmo à l'arrière et frappée « By Permission Walt Disney Mickey Mouse Ltd » sous le pied droit, hauteur 8,5cm, montée sur un socle en bois tourné.

A RARE 'MICKEY MOUSE' MASCOT BY DESMO FOR WALT DISNEY, BRITISH, CIRCA 1930, nickel-plated bronze mascot depicting the famed Disney character in amusing pose and with long tail, marked Desmo to back and further stamped 'By Permission Walt Disney Mickey Mouse Ltd' under right foot, 8.5cm high, mounted on a turned wooden display base.

€4,000 - 5,000



47



48



49



50

47
RARE MASCOTTE « GRENOUILLE SAUTANT » D'APRÈS A. RENEVEY PAR MESTRE ET BLATGÉ, VERS 1920,
 vendue par Dunhill, signée « A Renevey » sur la base, en bronze nickelé ,
 hauteur 16cm, montée sur un socle en bois tourné.

A 'LEAPING FROG' MASCOT AFTER A.RENEVEY BY MESTRE &
 BLATGE, CIRCA 1920,
 retailed by Dunhill, signed 'A Renevey' to base, nickelled bronze, 16cm
 long, mounted on a turned wooden display base.

€4,000 - 5,000

48
**MASCOTTE « CHAT BOTTÉ » PAR ANTOINE BOFILL,
 FABRICATION FRANÇAISE, VERS 1910,**
 signée sur la base, en bronze nickelé, représentant le célèbre chat du
 conte de Charles Perrault portant chapeau, bottes et canne, marque du
 fondateur « MAM » sur l'arrière de la base, hauteur 15 cm, montée sur un
 bouchon de radiateur.

A 'CHAT BOTTE' (PUSS IN BOOTS) MASCOT BY ANTOINE BOFILL,
 FRENCH, CIRCA 1910,
 signed to base, in nickelled bronze, depicting the celebrated Comte de
 Perrault as a well-dressed cat with hat, boots and cane, based upon the
 fabled character adapted by French author Charles Perrault, with 'MAM'
 foundry marking to rear of base, 15cm high, mounted on a radiator cap.

€5,000 - 6,000

49
**RARE MASCOTTE « COQ » DE HOTCHKISS » EN BRONZE, PAR
 AUGUSTE CAIN, FABRICATION FRANÇAISE, VERS 1925,**
 signée « A Cain » sur la base , portant aussi le cachet du fondateur « Susse
 Frères, Paris » et frappée « 164 » à l'arrière de la base, pièce en bronze
 massif non plaqué représentant un coq chantant complété de l'emblème
 Hotchkiss sur le devant de la base, hauteur 17cm, la base creuse portant
 deux goujons filetés pour un montage correct, sur son bouchon de
 radiateur Hotchkiss d'origine.

A RARE "HOTCHKISS" COCKEREL BRONZE MASCOT, BY AUGUST
 CAIN, FRENCH, CIRCA 1925,
 signed 'A.Cain' to base, also bearing Susse Freres, Paris foundry marking
 and further stamped '164' to rear of base, unplated solid cast finely
 detailed bronze mascot in the form of a resplendent crowing cockerel,
 complete with 'Hotchkiss - Paris' emblem to front of base, 17cm high,
 the hollow base with twin stud for correct position mounting, fitted to
 original Hotchkiss radiator cap.

€6,000 - 7,000

Cette mascotte, réservée aux véhicules de la Présidence de
 la République ou des membres des deux Chambres et aux
 concessionnaires de la marque fut la seule mascotte réalisée par le
 sculpteur parisien Auguste Cain.

These mascots were only fitted to the car of the President of France,
 Chamber of Deputies government cars, and Hotchkiss sales agents'
 cars, and was the only mascot produced by the Parisian sculptor August
 Cain.

50
**BEAU ET RARE SOUVENIR « COQ HOTCHKISS » EN BRONZE PAR
 AUGUSTE CAIN, FABRICATION FRANÇAISE,**
 bronze ciselé d'après la mascotte originale, vers 1925, représentant un
 coq chantant, signé « A Cain » sur le devant de la base et la signature
 et le cachet du fondateur « Susse Frères Paris » à l'arrière, hauteur 19cm,
 monté sur un socle en marbre gris avec une plaque en laiton portant
 gravés les mots : « Société des Automobiles HOTCHKISS A. M. Louis
 Deriot En souvenir de 25 ans de collaboration », hauteur totale 29,5cm.

A FINE AND RARE "HOTCHKISS" COCKEREL PRESENTATION
 BRONZE, BY AUGUST CAIN, FRENCH,
 finely detailed bronze after the original circa 1925 mascot design of a
 resplendent crowing cockerel, signed 'A Cain' to front of base and with
 Susse Freres of Paris signature and foundry stamp to rear, 19cm high,
 mounted on a grey marble block base fitted with brass plaque engraved
 'Societe des Automobiles HOTCHKISS A.M. Louis Deriot En souvenir de
 25 ans de collaboration', measuring 29.5cm high overall.

€7,000 - 8,000



51

51
RARE MASCOTTE « BÉCASSINE » PAR JOSEPH PORPHYRE PINCHON, FABRICATION FRANÇAISE, VERS 1920,
 signée « J.P.Pinchon » à l'arrière de la robe, bronze nickelé, représentant le personnage de la bande dessinée portant un parapluie avec tête mobile en céramique (repeinte) et chapeau, hauteur 13,5cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A RARE 'BECASSINE' MASCOT BY JOSEPH PORPHYRE PINCHON, FRENCH, CIRCA 1920, signed 'J.P.Pinchon' to rear of dress, nickel-plated bronze, depicting the French comic strip character holding an umbrella, with ceramic movable head (repainted) and with hat, 13.5cm high, mounted on a radiator cap.

€7,000 - 8,000

« Bécassine » est un célèbre personnage de bande dessinée créé par Pinchon dont la première apparition eut lieu dans le numéro du 2 février 1905 du journal pour jeunes filles *La Semaine de Suzette*. Considérée comme le premier personnage féminin de l'histoire de la bande dessinée, Bécassine est généralement représentée habillée d'un costume de paysanne et vue comme un stéréotype de la culture bretonne traditionnelle.

'Becassine' was a French comic book character created by Pinchon, first appearing in the first issue of the publication for young girls *La Semaine de Suzette*, on February 2nd 1905 and is considered the first female protagonist in the history of comics, usually depicted in typical peasant costume and seen as a stereotype of traditional Breton culture.



52

52
RARE ET BELLE MASCOTTE «LA FÉE ÉLECTRIQUE » PAR L. COUPE, POUR AUTOMOBILES VIRIOT & JANIN C.E.M.S, FABRICATION FRANÇAISE, 1917,
 signée et datée sur la base, en bronze nickelé, le nu plongeant tenant un projectile électrifié, longueur 29cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A FINE AND RARE 'FEE ELECTRIQUE' MASCOT FOR AUTOMOBILES VIRIOT & JANIN C.E.M.S. COMPANY BY L COUPE, FRENCH, 1917, signed and dated on the base, nickel plated bronze, the nude diving forward holding an electrified projectile, 29cm long, mounted on a radiator cap.

€7,000 - 9,000

La société Viriot et Janin C.E.M.S. était basée à Suresnes (près de Paris) et les ateliers étaient situés 7 rue du Commandant Rivière.

Automobiles Viriot & Janin C.E.M.S. were based in Suresnes (near Paris) and their workshops were based at 4 rue du Commandant Rivière.



53

53
BELLE MASCOTTE « FEMME CHEVAUCHANT UNE TORTUE » PAR ANTOINE BOFILL, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920, signée, en bronze argenté, hauteur 15cm montée sur un socle en bois.

A FINE 'GIRL RIDING TORTOISE' MASCOT BY ANTOINE BOFILL, FRENCH, 1920S, signed, silver-plated bronze, 15cm high, mounted on a black wooden base.

€7,500 - 9,500



54

54
RARE MASCOTTE « MR. BIBENDUM » PAR GÉNÈRES POUR PNEUS MICHELIN FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1920, l'emblématique figurine publicitaire se tenant sur un pneu portant les mots « Michelin Câblé » sur le dessus et « Génères Made in France » sur le dessous, hauteur 11,5cm montée sur un socle en marbre.

A RARE 'MR BIBENDUM' MASCOT FOR MICHELIN TYRES, BY GENERES, FRENCH, 1920S, the iconic advertising figure standing on a tyre cast 'Michelin Cable' to the top, and 'Generes Made in France' to underside, 11.5cm high, mounted on a marble base.

€7,500 - 9,500



55

55
TRÈS RARE MASCOTTE « PETIT CITRON » PAR ETIENNE MERCIER POUR AUTOMOBILES CITROËN, FABRICATION FRANÇAISE, VERS 1923,

rare exemplaire signé de cette mascotte marquée « Et.Mercier » du côté gauche avec cachet du fondeur sur la base, pièces creuse en bronze en forme de citron émaillé jaune à froid avec une Citroën Type C 5 HP Torpédo sortant du citron, sur une base foliée et montée sur un socle en marbre noir.

AN EXTREMELY SCARCE 'PETIT CITRON' MASCOT BY ETIENNE MERCIER FOR AUTOMOBILES CITROEN, FRENCH, CIRCA 1923, rare signed example of the mascot marked 'Et.Mercier' to left side and with foundry stamp to base, hollow-cast bronze mascot in the form of a lemon with yellow cold-painted surface, with Citroen Type C 5cv Torpedo bursting out from the skin, above a foliate base, mounted on a black marble display base.

€15,000 - 20,000



55 (detail)

56

MASCOTTE « PINGOUIN » EN VERRE PAR ETLING, FABRICATION FRANÇAISE, ANNÉES 1930,

mention « Etling 203 France » moulée sous la queue, verre dépoli sur base transparente, bec meulé, hauteur 13cm.

A 'PENGUIN' GLASS MASCOT BY ETLING, FRENCH, 1930S, moulded 'Etling 203 France' under tail, frosted glass on clear base, beak ground down, 13cm high.

€1,000 - 1,500



56

57

MASCOTTE « COQ NAIN » EN VERRE PAR RENÉ LALIQUE, FABRICATION FRANÇAISE, INTRODUITE LE 10 FÉVRIER 1928,

signature « R Lalique » et « France » moulée en relief de chaque côté de la base, en verre transparent et dépoli, en forme de coq debout, bec intact, hauteur 20,5cm, quelques bulles visibles dans le verre.

A 'COQ NAIN' GLASS MASCOT, BY RENE LALIQUE FRENCH, INTRODUCED 10TH FEBRUARY 1928, moulded 'R Lalique' and 'France' to either side of base, in clear and frosted glass, in the form of a standing cockerel, with claws intact, 20.5cm high, some internal bubbles.

€1,400 - 2,000



57



58

58

MASCOTTE « TÊTE DE COQ » EN VERRE PAR RENÉ LALIQUE, INTRODUIE LE 3 FÉVRIER 1928,

signée « Lalique France » moulé en creux sur le cou, en verre dépoli et transparent, en forme de tête de coq avec crête, hauteur 18cm, quelques bulles visibles dans le verre.

A 'TETE DE COQ' GLASS MASCOT BY RENÉ LALIQUE, INTRODUCED 3RD FEBRUARY 1928,

intaglio moulded 'Lalique France' to side of neck, in clear and frosted glass, in the form of a cockerel's head with comb, 18cm high, some internal bubbles.

€2,000 - 3,000



59

59

MASCOTTE « ECSTASY » PAR RED ASHAY, EN VERRE, CIRCA 1930,

verrière d'art tchécoslovaque vendue par H. G. Ascher de Manchester et Londres, représentant un nu féminin à genoux, renversé en arrière, sa chevelure flottant derrière elle, en verre satiné avec base à gradins, hauteur 18cm montée sur un socle noir.

A RED ASHAY 'ECSTASY' GLASS MASCOT, CIRCA 1930, Czechoslovakian art glass, retailed by H G Ascher of Manchester and London, in the form of a backwards leaning kneeling female nude, her hair flowing behind her, in satin glass with stepped base, 18cm high, fixed to a black display base.

€3,500 - 4,500



62



60

60
**IMAGE PHOTOGRAPHIQUE DU DÉPART
 TRADITIONNEL DES 24 HEURES DU MANS
 1969,**

tirage monochrome, signé par le photographe,
 montrant le dernier départ à pied type Le Mans,
 28,5 x 39cm, montée sur carton, vendue libre
 de droits.

A PHOTOGRAPHIC IMAGE OF THE RUNNING
 START OF THE 1969 LE MANS 24 HOUR
 RACE,

monochrome, signed by the photographer,
 depicting the last running start, 28.5 x 39cm,
 mounted on card, sold without copyright.

€1,000 - 1,200

61
**QUATRE PORTRAITS PHOTOGRAPHIQUES
 SIGNÉS DE PILOTES FRANÇAIS DE
 FERRARI GRAND PRIX,**

tous en couleur comprenant Jean Alesi, signé et
 daté 91, 60 x 35cm, Alain Prost, signé et daté,
 91, 35 x 50cm, encadrés séparément, et René
 Arnoux, 18 x 24cm et Patrick Tambay, 30 x
 39,5cm dans le même cadre.

(3)

FOUR SIGNED PHOTOGRAPHS OF FRENCH
 FERRARI GRAND PRIX DRIVERS,

each colour comprising Jean Alesi, signed and
 dated 91, 50 x 35cm, Alain Prost, signed and
 dated 91, 35 x 50cm, in separate frames, and
 Rene Arnoux, 18 x 24cm and Patrick Tambay,
 30 x 39.5cm, mounted together in one frame.

(3)

€1,000 - 1,500



61



61



61



63

62 PHOTOGRAPHIE DE MICHAEL SCHUMACHER DANS UN ENCADREMENT PORTANT SA SIGNATURE AUTOGRAPHE, représentant le pilote au GP de Belgique 2001 à Spa Francorchamps, 26 x 33 cm, encadrée sous verre, à laquelle sont jointes quatre estampes sur le thème Ferrari comprenant une estampe monochrome n° 123/500, destinée aux participants de la Mille Miglia 1995, montrant la Mille Miglia 1957, une estampe monochrome édition limitée n° 0339/1000 des 24 Heures de Daytona 1967, une estampe en couleur représentant Phil Hill Champion du Monde 1961 et Gilles Villeneuve, d'après Antonio de Giusti, édition limitée n° 90/200, toutes encadrées sous verre, la plus grande 57 x 44cm.

(5)

A PHOTOGRAPH OF MICHAEL SCHUMACHER WITH AUTOGRAPHED MOUNT, depicting the driver at the 2001 Belgian Grand Prix at Spa Francorchamps, 26 x 33cm, framed and glazed, together with four Ferrari themed motorsport prints comprising 1995 Mille Miglia participants monochrome print, limited number 123/500, depicting the 1957 Mille Miglia, a limited edition number 0339/2000 monochrome print of the 1967 Daytona 24 Hour race, a colour print depicting Phil Hill 1961 World Champion and Gilles Villeneuve after Antonio de Giusti, limited edition number 90/200, each framed and glazed, the largest 57 x 44cm.

(5)

€1,300 - 1,800



64

63

E. GIMMER, « GORDON BENNETT 1904 », ŒUVRE ORIGINALE, signée « E Gimmer Hamburg 1904 », aquarelle monochrome sur papier représentant l'arrivée de Léon Théry sur la Richard-Brasier gagnante de la course de 1904 disputée sur le circuit du Taunus en Allemagne, 38.5 x 26cm, montée et encadrée sous verre.

E GIMMER, 'GORDON BENNETT 1904', AN ORIGINAL ARTWORK, signed 'E Gimmer Hamburg 1904', monochrome watercolour on paper, depicting the arrival of Leon Thery in his winning Richard-Brasier car at the 1904 race held in Taunus, Germany, 38.5 x 26cm, mounted, framed and glazed.

€1,500 - 2,000

64

« SHELL OIL AND PETROL, THE QUICK STARTING PAIR », AFFICHE PUBLICITAIRE PAR JEAN D'YLEN, 1927, couleurs très vives, sur papier, quelques réparations et restaurations, quelques déchirures sur le bord gauche, 71 x 100cm, entoillée.

A 'SHELL OIL AND PETROL, THE QUICK STARTING PAIR' ADVERTISING POSTER BY JEAN D'YLEN, 1927, extremely bright colours, printed on paper with minor repair and restoration, small tears to left edges, 74cm x 100cm, laid on linen.

€3,500 - 4,500



65



65



66

65
« 1898 LA PREMIÈRE VOITURE RENAULT » LITHOGRAPHIE EN ÉDITION LIMITÉE ET SIGNÉE D'APRÈS MARIE LAURENCIN (1885-1957),

numérotée 50/500 d'après un original au crayon et pastel représentant un gentleman dans sa nouvelle automobile Renault entouré d'élégantes admiratrices, signée au crayon par l'artiste en bas à droite, 41 x 29,5cm, montée et encadrée sous verre, on y joint « Départ à l'Automobile Club de France », estampe d'après Albert Brenet (1903-2005), édition limitée n° 38/200, 81 x 62cm, encadrée sous verre.

(2)

'1898 LA PREMIÈRE VOITURE RENAULT', A SIGNED LIMITED EDITION LITHOGRAPHIC PRINT AFTER MARIE LAURENCIN (1885-1957), numbered 50/500, after an original pencil and pastel work, depicting a gentleman with his new Renault automobile with several admiring well-dressed females gathered round, signed in pencil by the artist to lower right corner, 41 x 29.5cm, mounted, framed and glazed, together with 'Depart Automobile Club de France', a print after Albert Brenet (1903-2005), limited edition number 38/200, 81 x 62cm, framed and glazed.

€1,500 - 2,000

66
« BIBENDUM BOIT L'OBSTACLE », DESSIN ORIGINAL DE WILLETTE,

signé et daté 1906, plume et encre rehaussé de crayon de couleur et d'aquarelle, 44 x 34cm, monté et encadré sous verre.

A WILLETTE, 'BIBENDUM BOIT L'OBSTACLE', AN ORIGINAL ARTWORK,

signed and dated 1906, pen and ink with coloured pencil and watercolour, 44 x 34cm, mounted, framed and glazed.

€1,500 - 2,000

Une annotation manuscrite figure au dos du cadre : « A. Willette – La Roue de la Fortune 1906, présenté au Salon des Artistes Humanistes en 1907 au alais de Glace, Champs-Elysées à Paris ».

There is a hand-written annotation to the reverse of the frame: 'A Willette - La Roue de la Fortune 1906, presente au Salon des Artistes Humanistes en 1907 au Palais de Glace Champs Elysees a Paris'.

67AR

PATRICK BRUNET (FRANÇAIS, 1956-), « VOLANTS DE FERRARI »,

signé et daté '06, mine de plomb et crayon de couleur, 69 x 70 cm, monté et encadré sous verre.

PATRICK BRUNET (FRENCH, 1956-), 'FERRARI STEERING WHEELS' signed and dated '06, coloured pencil and graphite, 69 x 70cm, mounted, framed and glazed.

€1,000 - 1,500



68



67

68^{AR}

**PATRICK BRUNET (FRANÇAIS, 1956-),
« FANGIO ET SCHUMACHER »**,

signé et daté '06, mine de plomb et crayon de couleur,
69 x 70 cm, monté et encadré sous verre.

PATRICK BRUNET (FRENCH, 1956-), 'FANGIO AND
SCHUMACHER',
signed and dated '06, coloured pencil and graphite, 69 x 93cm,
mounted, framed and glazed.

€1,000 - 1,500

69^{AR}

**RAYMOND GROVES
(BRITANNIQUE, 1913-1958),
DEUX ÉTUDES DE VOITURES DE COURSE,**

technique mixte, encadrées, comprenant « Lotus », signée et
datée, représentant Ron Flockhart au volant de la voiture n° 10,
une Lotus Climax Eleven, montée et encadrée sous verre, plus
une étude de monoplace, signée et datée, montée et encadrée
sous verre, la plus grande 26 x 38cm.

(2)

RAYMOND GROVES (BRITISH, 1913-1958), TWO FRAMED
MIXED MEDIA STUDIES OF RACING CARS,
comprising, 'Lotus', signed and dated, depicting Ron Flockhart
driving car number 10, a Lotus Climax Eleven, mounted, framed
and glazed, together with a study of a single-seater racing car,
signed and dated, mounted, framed and glazed, the largest
26cm x 38cm.

(2)

€1,000 - 1,500



69



69



70



70



71



71

70^{AR}

RAYMOND GROVES (BRITANNIQUE, 1913-1958), DEUX ÉTUDES DE VOITURES DE FORMULE 1,

technique mixte, encadrées, comprenant « Monaco 1957 », signée et datée, représentant une scène du GP de Monaco 1957 avec Fangio dans la Maserati n° 32 devant Tony Brooks dans la Vanwall, Fangio finissant premier devant Brooks à 25 secondes, sur panneau, encadrée avec une toile représentant Tony Brooks en vitesse dans la Connaught Type B, signée, non montée, la plus grande 81 x 61 cm.

(2)

RAYMOND GROVES (BRITISH, 1913-1958), TWO MIXED MEDIA STUDIES OF FORMULA ONE CARS, comprising, 'Monaco 1957', signed and dated, depicting a scene from the 1957 Monaco Grand Prix with Fangio in the Maserati car number 32 ahead of Tony Brooks in the Vanwall, the race ending with Fangio in first and Brooks 25 seconds behind in second, on board, framed, together with a canvas depicting Tony Brooks at speed in the Connaught Type B, signed, un-mounted, the largest 51cm x 61cm.

(2)

€1,000 - 1,500

71^{AR}

RAYMOND GROVES (BRITANNIQUE, 1913-1958), DEUX ÉTUDES DE MONOPLACES DE COURSE,

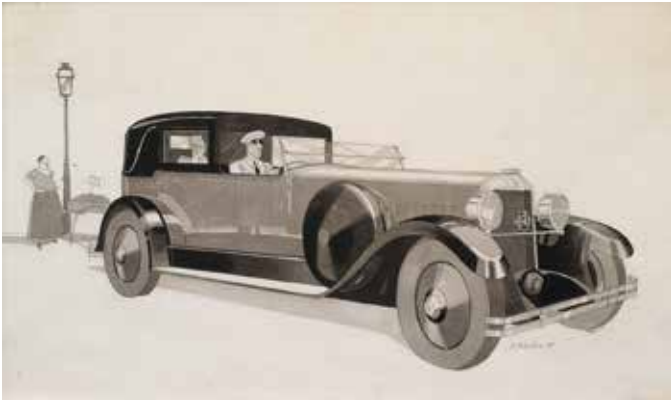
technique mixte, encadrées comprenant « Prescott 1956 », signée et datée, représentant une voiture montant la côte en vitesse et « Crystal Palace 1956 », signée et datée, représentant Paul Emery dans son Emeryson à la lutte avec Stirling Moss dans la Maserati, passant devant les tribunes lors de la London Trophy Race 1956, chacune 27 x 38cm, non montées.

(2)

RAYMOND GROVES (BRITISH, 1913-1958), TWO MIXED MEDIA STUDIES OF SINGLE SEAT RACING CARS, comprising 'Prescott 1956', signed and dated, depicting a car driving uphill at speed, together with 'Crystal Palace 1956', signed and dated, depicting Paul Emery in his Emeryson battling with Stirling Moss in the Maserati, passing the grandstand in the 1956 London Trophy race, each 27cm x 38cm, unmounted.

(2)

€1,000 - 1,500



72



73

72
J. PAGÈS, « PANHARD ET LEVASSOR », ILLUSTRATION EXÉCUTÉE POUR LE MAGAZINE VOGUE ÉDITION FRANÇAISE ET PUBLIÉE EN NOVEMBRE 1927,
 signée et datée 27, aquarelle monochrome et crayon, 19,5 x 33cm, en cadrée sous verre.

J. PAGÈS, 'PANHARD LEVASSOR', ARTWORK FOR FRENCH VOGUE MAGAZINE, PUBLISHED NOVEMBER 1927,
 signed and dated '27, monochrome watercolour and pencil, 19.5 x 33cm, framed and glazed.

€1,000 - 1,500

73
J. PAGÈS, « MINERVA », ILLUSTRATION EXÉCUTÉE POUR LE MAGAZINE VOGUE ÉDITION FRANÇAISE ET PUBLIÉE EN NOVEMBRE 1927,
 signée et datée 27, aquarelle monochrome et crayon, 16,5 x 37,5cm, encadrée sous verre.

J. PAGÈS, 'MINERVA', ARTWORK FOR FRENCH VOGUE MAGAZINE, PUBLISHED NOVEMBER 1927,
 signed and dated '27, monochrome watercolour and pencil, 16.5 x 37.5cm, framed and glazed.

€1,000 - 1,500

74^{AR}
ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIÈRE, FRANÇAIS 1909-1992), « TARGA FLORIO 1931 »,
 signé, huile sur panneau, représentant Tazio Nuvolari au volant d'une Alfa Romeo 8C 2300 allant vers la victoire sur le Grand Circuit des Madonies, Palerme, Sicile, 38,5 x 53,5 cm, encadré.



74



75

ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIÈRE, FRENCH, 1909-1992),
 '1931 Targa Florio',
 signed, oil on board, depicting Tazio Nuvolari driving the Alfa Romeo 8C 2300 to victory on the Grande Circuito delle Madonie, Palermo, Sicily, 38.5 x 53.5cm, framed.

€2,000 - 3,000

75
L. TRINQUIER-TRIANON, « COURSE DE GAILLON 1902 », PROJET D'AFFICHE POUR LES VOITURES À VAPEUR SERPOLLET,
 signé, aquarelle, 30 x 30cm, monté et encadré sous verre, étude d'affiche achevée en 1903, l'affiche lithographiée définitive étant imprimée par J. Barreau à Paris.

L TRINQUIER-TRIANON, 'COURSE DE GAILLON 1902', POSTER DESIGN FOR GARDNER SERPOLLET STEAM VEHICLES,
 signed, watercolour, 30 x 30cm, mounted framed and glazed, poster design finished in 1903, the final lithographed poster printed by J Barreau of Paris.

€2,000 - 3,000



76
MICHEL COLLET « 2 VEV » SCULPTURE AUTOMOBILE,
 œuvre murale signée et numérotée 1/8, en métal, représentant une
 section du nez de l'Aston Martin DB4 GT Zagato pilotée à Goodwood en
 1961 par Jim Clark, 70 x 27 x 25cm.

'2VEV' AUTOMOTIVE SCULPTURE BY MICHEL COLLET,
 designed as a wall mounted artwork, signed, numbered 1/8, of metal
 construction, depicting a section of the nose of the Aston Martin DB4 GT
 Zagato driven at Goodwood in 1961 by Jim Clark, 70 x 27 x 25cm.

€2,200 - 2,800

77
SAC DE VOYAGE GLADSTONE EN CUIR PAR LOUIS VUITTON,
CIRCA 1910,

en peau de porc de couleur brun avec poignée, fermeture et serrure
 en laiton, ouvrant sur un intérieur en cuir brun foncé avec deux poches
 intérieures, largeur ouvert 40cm.

A LEATHER GLADSTONE-TYPE BAG BY LOUIS VUITTON, CIRCA 1910,
 brown pigskin case with handle, brass lock and catch, opening to dark
 brown leather interior with two interior pockets, the case measuring
 40cm wide.

€1,400 - 1,600

78
SAC DE VOYAGE SOUPLE MODÈLE « STEAMER » PAR LOUIS
VUITTON, FABRICATION D'APRÈS GUERRE,

sac souple orné du monogramme LV avec fond en cuir épais, dessus
 marqué, poignée et sangles à boucles en laiton, intérieur en toile marron,
 largeur environ 47 cm.

A LOUIS VUITTON STEAMER BAG, POST-WAR,
 LV monogram pattern soft-sided bag with heavy leather base, branded
 upper, handle and strap with brass loops, brown canvas interior,
 approximately 47cm wide.

€1,400 - 1,600

79
SAC HERMÈS « BUGATTI » POUR DAME, CIRCA 1925,
 sac souple en cuir brun de forme trapézoïdale marqué Hermès entre les
 poignées, muni d'un des premiers modèles de fermeture à glissière, avec
 protecteurs en laiton sur le dessous, largeur 42 cm, complété d'un petit
 cadenas et de deux clés Hermès plus récents.

A LADIES' HERMES "BUGATTI" BAG, CIRCA 1925,
 dark brown leather soft sided bag of tapered form, with Hermes branding
 between the leather handles and early example of zip fastening, with
 brass studs to underside of base, 42cm wide, together with a later
 Hermes miniature padlock and two keys.

€1,400 - 1,600

Ce modèle de sac « Bugatti » rebaptisé par la suite « Bolide », fut
 initialement exécuté à la demande de l'épouse d'Emile Maurice Hermès,
 ami d'Ettore Bugatti, qui voulait un sac de dame inspiré par les courbes
 du radiateur des belles voitures Bugatti du milieu des années 1920. Du
 fait que Hermès détenait les droits exclusifs en France de la fermeture à
 glissière, ce sac fut un des premiers objets de maroquinerie français à
 comporter ce tout nouveau type de fermeture.

This "Bugatti" bag design, later named 'Bolide', was originally
 commissioned after a request from the wife of Emile Maurice Hermes,
 who was a friend of Ettore Bugatti, for a ladies purse inspired by the
 curves of the grille of the elegant Bugatti cars of the mid 1920s, and as
 Hermes had exclusive patent rights in France to the use of the '*Hermes*
Fastener', was one of the first designs to incorporate the innovative
 zipper in French leather goods and clothing.

80
GRAND SAC DE VOYAGE EN CUIR LOUIS VUITTON, CIRCA 1930,
 avec poignée, en cuir brun, fermoirs et serrure en laiton, intérieur doublé
 en toile beige, plateau manquant, le bord intérieur de l'ouverture portant
 une étiquette et le numéro à l'encre 214206, dimensions 84 x 44 x 23cm.

A LOUIS VUITTON LARGE LEATHER CASE, CIRCA 1930,
 brown leather case with handle, brass lock and catches, with beige cloth
 lined interior, lacking tray, the inside edge of lid bearing label and ink
 stamped number 214206, measuring 84 x 44 x 23cm.

€1,400 - 1,600



83



84



76

81

VALISE PAR HERMÈS PARIS, CIRCA 1930,

corps en toile beige avec poignée Vellum et renforts de coin, fermoirs et serrure à la marque, ouvrant sur un intérieur doublé de toile moutarde, renforts, courroies et boucles en cuir, avec plateau supérieur amovible muni de courroies en cuir et de poignées à la marque, la valise portant des étiquettes de voyage et quelques taches par endroits, 61 x 38 x 19cm.

A SUITCASE BY HERMES OF PARIS, CIRCA 1930, beige canvas case, with Vellum handle and reinforced corners, branded locks and catches, opening to mustard cloth lined interior with leather trim, straps and buckles, with lift-out upper tray, also with leather straps and branded handles, the case applied with travel labels and some staining in places, 61 x 38 x 19cm.

€1,400 - 1,600

82

VALISE EN CUIR PAR LOUIS VUITTON, CIRCA 1910,

corps en cuir grené avec couvercle accordéon et initiales R.D.B. frappées dans le rebord avant, avec renforts d'angles et coins en laiton, poignées et courroies en cuir, fermoirs et serrure en laiton à la marque, ouvrant sur un intérieur doublé de toile beige avec sangles en cuir et division avec poches en cuir pour documents et numéro 741616 imprimé à l'encre dans l'angle inférieur, quelques taches par endroits, 76 x 41 x 23cm.

A LOUIS VUITTON LEATHER SUITCASE, CIRCA 1910, grained brown leather case with concertina lid and branded initials R.D.B to front edge, with brass riveted reinforced edging and corners, leather handles and straps, branded brass lock and catches, opening to beige cloth lined interior with leather straps and divider panel with leather documents pouch and ink stamped number 741616 to lower corner, some staining in places, 76 x 41 x 23cm.

€2,000 - 3,000

83⁰⁰

GRANDE MALLE AUTOMOBILE PAR BROOKS, ANNÉES 1920,

corps en simili cuir noir « Brooks Industrial », avec poignées et crochets de fermeture à chaque extrémité, fermoirs et serrures nickelés, panneau arrière légèrement oblique, avant à abattant, intérieur doublé en toile fauve, contenant trois valises Antler, dimensions totales de la malle 87 x 53 x 46cm.

A LARGE MOTORING TRUNK BY BROOKS, 1920S, black leather-cloth 'Brooks Industrial' trunk, with leather handles and fixing hooks to each end, nickelled lock and catches, with slight slope to rear, the fall front opening to tan cloth-lined interior fitted with three black Antler suitcases, the trunk measuring 87 x 53 x 46cm overall.

€2,000 - 3,000

84⁰

MALLE AUTOMOBILE PAR ALFRED DUNHILL DE CONDUIT ST., LONDRES, CIRCA 1909,

corps en simili cuir noir avec renforts d'angles et de coins en cuir (usure par endroits) avec panneau arrière légèrement oblique, serrure et fermoirs en laiton, le couvercle portant la plaque du fabricant et une étiquette de voyage à une extrémité, ouvrant sur un intérieur doublé de toile à rayures (taches et traces d'usure par endroits), mesurant 77 x 36 x 30 cm.

A MOTORING TRUNK BY ALFRED DUNHILL OF CONDUIT ST., LONDON, CIRCA 1909, black leather-cloth case with leather handles and trim to edges (worn in places), with slight slope to rear, brass lock and catches, the lid bearing maker's plaque and travel label to one end, opening to striped cloth-lined interior (stained with some wear in places), measuring 77 x 36 x 30cm overall.

€2,000 - 3,000



85



86



87

85⁰⁰

PAIRE DE MALLES CABINES PAR MOYNAT, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,

chacune à corps en bois gainé de rexine vert olive avec poignées cuir et supports marqués Moynat, angles et coins renforcés, lattes de protection en bois rivetées sur le couvercle, serrures et fermoirs nickelés, les couvercles portant le « M » de Moynat ouvrant sur un intérieur doublé de toile beige, l'une portant l'étiquette Moynat à l'intérieur du rebord du couvercle, les deux avec panneaux de base entoîlés remplacés, portant chacune des étiquettes de voyage et le monogramme « G. B. » à chaque extrémité, dimensions totales 90 x 53 x 31 cm (chacune).

(2)

A PAIR OF CABIN TRUNKS BY MOYNAT, FRENCH, CIRCA 1920, each olive green Rexine covered wooden case with leather handles with Moynat branded mounts, reinforced edging and corners, riveted wooden battens to lid, nickelled locks and catches, the lids with Moynat 'M' design hinges opening to beige cloth-lined interior, one bearing Moynat label to inside edge of lid, both with replacement lined base panels, each applied with travel labels and with painted monogram 'G.B.' to each end, each measuring 90 x 53 x 31cm.

(2)

€2,000 - 3,000

86⁰

MALLETTE DE PIQUE-NIQUE EN CUIR POUR SIX PERSONNES, ANNÉES 1920,

corps en cuir brun à motif crocodile embouti, avec poignées, serrure et fermoirs nickelés, le couvercle ouvrant sur un intérieur doublé de cuir rouge à compartiments contenant deux grandes bouteilles Thermos, une bouteille en verre garnie d'osier, deux bouteilles en verre plus petites, une théière en céramique carrée « Cunard » par Myott, six tasses à thé et soucoupes en céramique, deux boîtes à mets en céramique Brexton, six gobelets, un beurrer en céramique, et divers accessoires, avec couverts et assiettes en céramique retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, la mallette mesurant 74 x 44 x 20cm.

A LEATHER-CASED PICNIC SET FOR SIX PERSONS, 1920S, brown leather case impressed with crocodile effect pattern, with nickelled handles, lock and catches, the lid opening to red leather lined compartmentalised interior, fitted with two large Universal vacuum flasks, large wicker-covered glass drinks bottle, two smaller glass milk bottles, square 'Cunard' ceramic tea-pot by Myott, six ceramic tea-cups and accompanying saucers, two Brexton ceramic based food boxes, six glass tumblers, ceramic butter jar, and other accessories, with cutlery and ceramic plates housed behind leather straps in the lid, the case measuring 74 x 44 x 20cm.

€2,000 - 3,000

87

PANIER DE PIQUE-NIQUE EN OSIER POUR QUATRE PERSONNES PAR BARRETT & SONS, CIRCA 1905,

panier en osier de teinte sombre avec une seule poignée en osier, sangles en cuir et baguette de fermeture, le couvercle ouvrant sur un intérieur compartimenté en osier contenant une grande et deux plus petites boîtes à mets en métal avec plaque du fabricant sur les couvercles, deux grandes bouteilles garnies d'osier (l'une dans un panier en osier), une petite bouteille en verre pour le lait, un service de quatre gobelets en métal empilés, six assiettes émaillées rondes, quatre gobelets en verre rangés dans des étuis en osier, un beurrer en céramique et une salière et une poivrière, les couverts retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, le panier mesurant 50 x 42 x 26cm (hauteur).

A WICKER-CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY BARRETT & SONS, CIRCA 1905, dark wicker compact case with single wicker handle, leather straps and locking bar, the lid opening to wicker compartmentalised interior fitted with one large and two smaller food tins with maker's plaques to lids, two large wicker-covered drinks bottles (one in wicker cradle), smaller glass milk bottle, set of four stacking metal tumblers, six circular enamel plates, four glass tumblers stacked in wicker cases, ceramic butter jar and salt and pepper pots, with cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 50 x 42 x 26cm high.

€3,000 - 4,000



88

88^o
PANIER DE PIQUE-NIQUE POUR QUATRE PERSONNES DE MARQUE CORACLE PAR G. W. SCOTT & SONS, CIRCA 1909,

en osier avec poignées, serrure et fermoir en laiton, le couvercle ouvrant sur un intérieur doublé de toile vert foncé avec carcasse en osier, contenant au centre une bouilloire et son réchaud, deux grandes et une petite bouteilles en verre, deux bouteilles à lait en verre, deux boîtes à mets à fond en céramique, une boîte à mets en métal, quatre tasses à thé en céramique, beurrier et bocaux en verre, quatre gobelets en verre gainés en osier et divers accessoires, avec soucoupes en céramique, assiettes émaillées rondes et couverts retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, dimensions totales 66 x 39 x 21 cm.

A WICKER-CASED CORACLE BRAND PICNIC SET FOR FOUR PERSONS BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,

wicker case with brass handles, lock and catch, the lid opening to dark green cloth lined interior with wicker framework, fitted with central copper kettle with burner, two large and one smaller wicker-covered glass drinks bottles, two glass milk bottles, two ceramic-based food boxes, a food tin, four ceramic tea-cups, butter and preserves jars, four glass tumblers in wicker frames, and other accessories, with ceramic saucers, circular enamel plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 66 x 39 x 21 cm.

€4,000 - 5,000



89

89^o
TRÈS BEAU NÉCESSAIRE DE PIQUE-NIQUE POUR QUATRE PERSONNES, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1909,

en simili cuir vert olive avec garnitures de cuir brun, poignée cuir, serrure et fermoirs nickelés, avec clé, le couvercle ouvrant sur un intérieur compartimenté doublé de simili cuir vert foncé contenant une grande bouteille Thermos, deux bouteilles en verre garnie d'osier, une casserole avec réchaud, deux grandes boîtes à mets en céramique avec sangles en cuir, quatre tasses à thé en céramique, quatre coquetiers, quatre gobelets en métal, divers bocaux à condiments et épices garnis d'osier et une théière, avec six assiettes rondes en Limoges, couverts, tire-bouchon et canif en forme d'ancienne automobile retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, dimensions totales 65 x 42 x 19 cm.

A FINE CASED PICNIC SET FOR FOUR PERSONS, FRENCH, CIRCA 1909, olive green leather-cloth case with brown leather trim, leather handle, nickelled lock and catches, with key, the lid opening to dark green leather-cloth compartmentalised interior fitted with large vacuum flask, two wicker-covered glass drinks bottles, saucepan with burner, two large ceramic food boxes with leather straps, four ceramic tea-cups, four egg-cups, four metal tumblers, various wicker-covered condiments and spice jars and a tea infuser, with six Limoges circular ceramic plates, cutlery, corkscrew and pen-knife in the form of an veteran motor car housed behind leather straps in the lid, the case measuring 65 x 42 x 19 cm.

€7,000 - 8,000



90



90

90^o
BEAU NÉCESSAIRE DE PIQUE-NIQUE « EN ROUTE » POUR SIX PERSONNES PAR DREW & SONS, CIRCA 1909,

corps recouvert de simili cuir noir à dessins géométriques, poignées, serrure et fermoirs en laiton, avec couvercle et abattant ouvrant sur un intérieur à carcasse en osier contenant une bouilloire à poignée d'osier avec support et réchaud ornements, une bouteille Autotherm, deux grandes bouteilles en verre garnies d'osier, une petite bouteille à lait, une grande, deux moyennes et deux petites boîtes à mets, cinq tasses en céramique (une manquante) avec six soucoupes, des assiettes rectangulaires et rondes en céramique, six gobelets en étuis d'osier, et trois bocaux à condiments, des couverts retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, nombreuses pièces correctement marquées, largeur totale 40 cm.

A FINE CASED 'EN ROUTE' PICNIC SET FOR SIX PERSONS BY DREW & SONS, CIRCA 1909,

black leather-cloth case with geometric design, brass handles, lock and catches, with lid and fall-front opening to reveal wicker framework interior fitted with wicker-handled kettle with ornate stand and burner, an Autotherm flask, two large wicker covered drinks bottles, a smaller glass milk bottle, one large, two medium and two smaller food tins, five ceramic cups (one missing) with six saucers, rectangular and circular ceramic plates, six glass tumblers in wicker cases, and three condiments jars, with cutlery housed behind leather straps in the lid, many pieces correctly marked, the case measuring 74 cm wide overall.

€8,000 - 10,000



91



94



95



95



92

93

91*
RARE PLAQUE EN BRONZE DU RALLYE FERRARI DE VERBANIA, 1966, marquée S. Johnson dans l'angle inférieur gauche et E. Monti à droite avec l'écusson émaillé de Verbania et l'écusson émaillé Ferrari au centre, offerte par Crepaldi Ferrari de Milan, sponsor principal du rallye de Verbania 1966, plaque offerte à tous les participants, dans un cadre présentoir en Rexine marron, dimensions totales 19.5 x 26.5cm.

A RARE BRONZE VERBANIA FERRARI RALLY PLAQUE, 1966, marked S. JOHNSON on lower left corner and E. MONTI in lower right corner, with enamelled Verbanian crest, and central enamelled Ferrari badge, presented by Crepaldi Ferrari of Milan, the main sponsors of the 1966 Verbania rally, presented to each of the entrants, in maroon Rexine frame/stand, 19.5 x 26.5cm overall.

€1,000 - 1,500

92
TROPHÉE EN ARGENT FIN « COLMORE DEPOT » DU RILEY MOTOR CLUB DE 1907, REMIS EN 1961, grande coupe à deux poignées marquée Mappin & Webb, Sheffield, 1907, emblème du Riley Motor Club gravé d'un côté, l'autre portant gravée la mention « The Colmore Depot Trophy - Presented by Bob Charlesworth - March 1961 », montée sur un socle noir avec un cercle en argent portant gravé le nom du vainqueur, J G Handley, et des vainqueurs successifs jusqu'en 1990, hauteur 20,5cm.

A 1907 STERLING SILVER RILEY MOTOR CLUB 'COLMORE DEPOT TROPHY', AWARDED 1961, twin handled trophy, hallmarked Mappin & Webb, Sheffield, 1907, engraved with Riley Motor Club emblem to one side, the other engraved 'The Colmore Depot Trophy - Presented by Bob Charlesworth - March 1961', standing on a black base with silver collar engraved with the winner for 1961, J G Hadley, and subsequent winners to 1990, 20.5cm overall.

€1,000 - 1,500

93
TROPHÉE EN ARGENT FIN DES « SALT BURN SPEED TRIALS » DU YORKSHIRE AUTOMOBILE CLUB DE 1910, coupe à deux poignées marquée Atkin Brothers, Sheffield, 1909, offerte par Messrs Thomas Winn & Sons, Leeds et portant gravé le détail de l'épreuve, remise à « Event E », hauteur 18,5 cm, sur un socle présentoir en bois ultérieur.

A 1910 STERLING SILVER YORKSHIRE AUTOMOBILE CLUB SALT BURN SPEED TRIALS TROPHY, twin handled trophy hallmarked Atkin Brothers, Sheffield, 1909, presented by Messrs Thomas Winn & Sons, Leeds, and engraved with event details, awarded for 'Event E', 18.5cm high, together with a later wooden display base.

€1,400 - 2,000

94
MÉDAILLE COMMÉMORATIVE EN ARGENT POUR AUTOMOBILES BERLIET, frappée du profil de Berliet d'après un dessin de Muller, daté 1866-1949, le revers portant gravé « Gustave Bayle », diamètre 63mm, dans son écrin présentoir d'origine.

AN AUTOMOBILES MARIUS BERLIET COMMEMORATIVE SILVER MEDALLION, struck with portrait profile image in relief of Berliet after design by Muller, dated 1866-1949, the reverse engraved 'Gustave BAYLE', 63mm diameter, in original fitted display case.

€1,000 - 1,500

95
DEUX SOUVENIRS D'ANNIVERSAIRES FERRARI, comprenant un totem « Ferrari 60 Years », 1947-2007, édition limitée 20/500 par Veca, en aluminium peint en rouge portant 60 plaquettes en céramique vitrifiée représentant ou évoquant chacune une année de l'histoire de Ferrari avec socle présentoir, hauteur 96cm plus une plaque émaillée 50th Anniversary Tour par CEMPI de Medina, 30 x 90cm.

TWO FERRARI ANNIVERSARY ITEMS, comprising Ferrari 60 Years totem, 1947-2007, limited edition 20/500 by Veca, red painted aluminium pole applied with 60 glazed ceramic tiles, each depicting or representing a year in the Ferrari history, with display base, 96cm high, together with a 50th Anniversary Tour enamel sign by CEMPI of Medina, 30 x 90cm.

€1,500 - 2,500



96

96 RARE MAQUETTE EN PLÂTRE DE LA PREMIÈRE VOITURE À VAPEUR MIESSE « LA TORPILLE » DE 1896,

maquette originale peinte en « terracotta », représentant Jules Miesse au volant de sa voiture à vapeur à moteur 3 cylindres « La Torpille » avec la mention « Jules Miesse 1896 » sur l'arrière du socle et sur le devant « Jules Miesse – Au volant de la première automobile à vapeur, La Torpille -1896 », longueur 44cm, probable réparation ou remplacement de la tête du conducteur et de la lanterne gauche.

A RARE PLASTER MAQUETTE OF THE FIRST MIESSE "LA TORPILLE" STEAM CAR, BELGIAN, 1896, original maquette with painted 'terracotta' finish, of Jules Miesse at the wheel of his 3-cylinder "The Torpedo" steam-powered car, with painted lettering to rear of plinth 'Jules Miesse 1896', and inscribed to front of plinth 'Jules Miesse - Au Volant de sa premier automobile a vapeu, La Torpille - 1896', measuring 44cm long overall, with possible old repair or replacement head of driver and to left sidelamp.

€1,000 - 1,300

This maquette is believed to have been one of several preliminary sculptures for a proposed later cast bronze version that was never realised.



97

97 MAGNIFIQUE SCULPTURE DE VITRINE « LA CONQUÊTE DE L'AIR » OU « ICARE » POUR LA SOCIÉTÉ FARMAN PAR GEORGES COLIN, CIRCA 1911,

bronze finement ciselé représentant la mythique figure d'Icare prêt à prendre son envol d'un rocher, signé « Colin George » à l'arrière du drapé, marqué « Bronze » et portant le cachet du fondeur Contenot & Lelièvre, Paris à l'arrière de la base et frappé « 24 4452 », hauteur totale 36cm et envergure de 37cm, monté sur un socle en marbre noir d'origine.

A FINE FARMAN COMPANY 'CONQUETE DE L'AIR' "ICARUS" BRONZE DESKPIECE BY GEORGES COLIN, CIRCA 1911, detailed cast bronze depicting the mythical winged figure Icarus poised to take flight from a rocky outcrop, signed 'Colin George' to rear of drapery, marked 'Bronze' and bearing Contenot & Lelievre, Paris foundry stamp, to rear of base and further stamped '24 4452', measuring 36cm high overall with wingspan of 37cm, mounted on original black marble plinth.

€5,500 - 6,500

Ce modèle de figure, commandé à l'origine par le gouvernement français afin de commémorer les exploits du célèbre aviateur brésilien Santos-Dumont, fut adopté par les usines d'aviation Farman puis utilisé ultérieurement comme mascotte sur les automobiles de la marque.

This figural design was originally commissioned by the French Government to commemorate the achievements of famed Brazilian pilot Santos-Dumont and was adopted by the Farman Aviation Works and later used as the mascot for its cars.



98

98° SUPERBE SCULPTURE EN BRONZE « LA CONQUÊTE DE L'AIR » OU « ICARE », GRAND MODÈLE D'EXPOSITION SIGNÉ GEORGES COLIN POUR LA SOCIÉTÉ FARMAN, PRODUCTION FRANÇAISE, CIRCA 1911,

bronze creux finement ciselé représentant la figure mythique ailée Icare prêt à prendre son envol d'un rocher, adopté par la Société des Avions et Automobiles Farman et censé être une des rares pièces produites pour être exposées dans les magasins des agents de la marque, signé « G. Colin » sur le côté gauche de la base avec la mention « Bronze garanti au titre L. V. Déposée » dans un cartouche avec cachet du fondeur et marqué « (10) 5169 » sur l'arrière de la base, la figure de teinte bronze clair avec ailes couleur bronze plus foncé, envergure 76cm, monté sur un socle en marbre original, hauteur totale 77cm.

A FINE AND LARGE 'CONQUETE DE L'AIR' "ICARUS" SHOWROOM BRONZE BY GEORGE COLIN FOR THE FARMAN COMPANY, FRENCH, CIRCA 1911, finely detailed hollow-cast bronze depicting the winged mythical figure Icarus poised to take flight from a rocky outcrop, adopted by the aeroplane and automobile manufacturer Farman Company and believed to be one of only a small batch produced for display in Automobiles Farman showrooms, signed 'G. Colin' to left side of base and with 'Bronze Garanti Au Titre L.V. Deposee' cartouche foundry stamp and marked '(10) 5168' to rear of base, the figure with light bronze colour and darker bronze colour wings, wingspan 76cm, mounted on original marble base and measuring 77cm high overall.

€12,000 - 14,000



99



99

MAGNIFIQUE COFFRET PRÉSENTOIR EN ARGENT FIN DÉCORÉ DE THÈMES AUTOMOBILES ET AÉRONAUTIQUES PAR EDWARD DIMES DE LONDRES, 1916, OFFERT À JAMES ARMSTRONG WILDING,

exécuté à la demande de Lionel Walter Rothschild, 2e Baron Rothschild, coffret en argent fin de forme rectangulaire portant une décoration architecturale classique et la figure de Britannia tenant son trident à chaque extrémité, l'ensemble porté sur des pattes griffues avec un couvercle surmonté au faite d'un Lion Passant, le devant orné de quatre emblèmes émaillés armoriés et des monogrammes « SW » et « JAW » avec un panneau central en arche portant gravées les circonstances de cette remise :

'Presented to James Armstrong Wilding - As a Token of Esteem & Affection - From a few of his many friends on the occasion of His Jubilee Birthday 1866 - 12th August-1916 - And also to commemorate His Silver Wedding 1891-19th September-1916 - Long Life, Happiness & Prosperity is their sincere wish.'

[« Offert à James Armstrong Wilding - en témoignage d'estime et d'affection – de la part de quelques-uns de ses nombreux amis à l'occasion du jubilé de sa naissance 1866 – 12 août 1916 – et en célébration de ses 25 ans de mariage 1891 – 19 septembre 1916 – avec leurs souhaits les plus sincères de longue vie, de bonheur et de prospérité. »]

l'arrière du coffret orné de deux panneaux d'argent portant en relief, l'un une automobile découverte de 1915, l'autre représentant un des premiers avions à hélice propulsive, le couvercle ouvrant sur un intérieur rembourré doublé de moire de soie, le coffret distinctement marqué en différents endroits, dimensions 39 x 22 x 25cm (hauteur) et pesant environ 3160gr.

A SUPERB MOTORING AND AVIATION THEMED STERLING SILVER PRESENTATION CASKET BY EDWARD DIMES OF LONDON, 1916, PRESENTED TO JAMES ARMSTRONG WILDING, specially commissioned by Lionel Walter Rothschild, 2nd Baron Rothschild, sterling silver casket of rectangular form, with classical architectural decoration and case figures of Britannia holding tridents to

either end, the whole raised on claw feet, with hinged lid surmounted by Lion Passant finial, the front decorated with four fine enameled armorial and monogram emblems 'SW' and 'JAW' with central arched panel engraved with presentation details:

'Presented to James Armstrong Wilding - As a Token of Esteem & Affection - From a few of his many friends on the occasion of His Jubilee Birthday 1866 - 12th August-1916 - And also to commemorate His Silver Wedding 1891-19th September-1916 - Long Life, Happiness & Prosperity is their sincere wish.'

the rear of the casket decorated with two silver panels with designs in relief, one depicting a 1915 open touring motorcar, the other depicting an early 'pusher' biplane, the lid opening to reveal purple watered silk re-lined padded interior, the case clearly hallmarked in various places, measuring 39 x 22 x 25cm high and weighing approximately 3,160gms.

€20,000 - 30,000

James Armstrong Wilding fut un créateur et un pionnier dans les domaines de la mécanique, de l'automobile et de l'aviation au cours de la première partie du XXe siècle. Ami du Baron Rothschild (1868-1937), ingénieur conseil et membre de l'Institution of Automobile Engineers 1909-1911 puis directeur de Harper Bean, une firme de construction automobile, co-inventeur et détenteur de brevets pour divers dispositifs automobiles et mécaniques dont des améliorations aux carburateurs des moteurs à combustion interne et des systèmes amortisseurs pour affûts de canon, fut une figure très respectée dans les milieux automobiles au début du siècle.

James Armstrong Wilding, was an innovator and pioneer of engineering, motoring and aviation aids during the first part of the 20th Century. Wilding, a friend of Baron Rothschild (1868-1937), was a consulting engineer and member of the Institution of Automobile Engineers 1909-1911, and later Director of Harper Bean a motoring manufacturing company, and was co-inventor and patentee on various motoring and engineering applications including improvements on carburettors for internal combustion engines, and spring dampening systems for gun carriages and was a highly respected figure within the early motoring fraternity.



100



100
GIRARD-PERREGAUX : RARE MONTRE BRACELET CHRONOGRAPHE AUTOMATIQUE « FERRARI 275 GTB » EN ACIER INOXYDABLE, ÉDITION LIMITÉE AVEC CALENDRIER, ÉDITION N° 186/275, RÉFÉRENCE 27650, CIRCA 2004,
 mouvement automatique, cadran à fond noir avec chiffres arabes, divisions au 1/5 seconde, marqueurs 5 minutes à point lumineux, aiguilles bâton à pointe et centre lumineux, totalisateurs des secondes, 30 minutes et 12 heures respectivement à 3, 6 et 9 heures, guichet de date entre 4 et 5 heures, boîtier forme tonneau avec dos gravé tenu par 7 vis, couronne flanquée de deux boutons, bracelet cousu main avec double boucle déployante signé Girard-Perregaux, boîtier, cadran et mouvement signés, diamètre 38mm.

GIRARD-PERREGAUX: A RARE LIMITED EDITION STAINLESS STEEL AUTOMATIC CALENDAR CHRONOGRAPH BRACELET WRISTWATCH 'FERRARI 275 GTB' EDITION NO. 186/275, REFERENCE 27650, CIRCA 2004,
 automatic movement, black dial with Arabic numerals, 1/5th second divisions with luminous dot five minute markers, luminous pointed baton and centre chronograph hand, subsidiary dials at 3, 6 and 9 for running seconds, 30 minute and 12 hour recording, date aperture between 4 and 5, tonneau shaped case with engraved back secured by 7 screws, crown flanked by twin buttons, fitted hand stitched bracelet with signed Girard-Perregaux double folding clasp, case, dial and movement signed 38mm.

€11,500 - 13,500

101
RARE MODÈLE EN BOIS DE LA BUGATTI ROYALE « COUPÉ NAPOLÉON »,
 finement détaillé représentant la Type 41 numéro de châssis 41110, voiture utilisée personnellement par Ettore Bugatti, fabriqué avec différentes essences de bois dont noyer, ébène, bouleau, érable, bois de rose, sycamore et autres essences rares, avec détails de capot et de carrosserie incrustés et roues tournantes, longueur 59 cm, accompagnée de la liste complète des matériaux utilisés.

(2)



101



102

A RARE HARDWOOD MODEL OF THE BUGATTI ROYALE 'COUPE NAPOLEON',
 finely detailed model of the Type 41 chassis number 41.110, the car as used by Ettore Bugatti personally, constructed from a variety of woods including walnut, ebony, birch, maple, tulipwood, sycamore and other rare hardwoods, with inlaid bonnet and coachwork details and rolling wheels, 59cm long, together with a full list of materials used in the construction.
 (2)

€1,000 - 1,200

102
MAQUETTE AU 1/8E DE L'ASTON MARTIN DB5 DE JAMES BOND DU FILM « GOLDFINGER »,
 kit assemblé comprenant une majorité de pièces en métal, autorisé à l'origine par Eon Productions et Aston Martin Lagonda Ltd, modèle très détaillé avec portes, capot et coffre ouvrants, pourvue de tout l'équipement « spécial Bond » dont les mitrailleuses, le bouclier, le toit amovible, les roues découpeuses et un intérieur finement détaillé, longueur 60cm environ, dans une vitrine en Perspex gravé.

A 1:8 SCALE MODEL OF THE JAMES BOND 'GOLDFINGER' ASTON MARTIN DB5,
 kit-built, constructed from mainly metal parts, originally licensed by both Eon Productions and Aston Martin Lagonda Limited, well detailed model with opening doors, bonnet and boot, loaded with all the Bond 'Special Equipment' including machine guns, bullet shield, removable roof section, cutting spinners, and finely detailed interior, approximately 60cm long, within an etched Perspex display case.

€1,500 - 2,000



103



103
MODÈLE AU 1/5E DE LA FIAT À TURBINE PROTOTYPE, RÉALISATION ITALIENNE,

alliage léger peint, fabriqué à l'époque, intérieur signée « Casalis », longueur 86cm, serait une des deux maquettes d'étude en soufflerie réalisées pour ce projet.

A 1:5 SCALE MODEL OF THE 1954 FIAT TURBINA PROTOTYPE, ITALIAN, painted cast alloy, made in period, the inside signed 'Casalis', 86cm long, believed to be one of only two wind tunnel models made for the project.

€9,000 - 12,000

Alessandro Casalis dirigeait l'usine de Monviso où la Fiat Turbina fut construite en 1954. Fiat fut le deuxième constructeur après Rover à introduire une voiture propulsée par une turbine à gaz. Le projet demanda du temps, les premières études remontant à 1948 pour s'achever avec les essais de 1954 sur la piste du toit de l'usine du Lingotto. Le moteur avait deux groupes compresseurs et une turbine de puissance à un seul étage avec réducteur mécanique. La puissance déclarée était de 300 ch (220 kW) à 22 000 tr/min et la vitesse maximale estimée d'environ 250 km/h. Le concept fut abandonné par Fiat en raison de la consommation élevée en carburant et des problèmes de surchauffe. Le style de cette voiture fut très admiré et la Turbina détint pendant trente ans le record du coefficient de traînée le plus bas avec 0,14.

La Fiat Turbina est actuellement exposée au Musée automobile de Turin.

Alessandro Casalis was head of the Monviso plant where the Fiat Turbina was built in 1954. Fiat was the second car manufacturer, after Rover, to introduce a car propelled by a gas turbine. The project took a long time, with early planning starting in 1948 and ending with a test run in 1954 on the rooftop track of the Lingotto factory. The engine had two compressor units, and one a power turbine stage with a geared reduction. The declared power was 300hp (220kW) at 22,000rpm, and the estimated top speed was approximately 250 km/h (160 mph). The concept was shelved by Fiat due to high fuel usage and problems with overheating. The styling won high praise and The Turbina held the record for lowest drag coefficient on an automobile (0.14) for 30 years.

The Fiat Turbina is today shown in the Automobile Museum of Turin.



104

104⁰⁰⁰

VOITURE D'ENFANT À PÉDALES « MICRO BOLID » DE LA SCUDERIE CAMPARI INSPIRÉE PAR LA FERRARI 375 INDY,

par Mira en Italie modèle « High Tech » construit manuellement par Mira de Parme en 2014 dans la région d'Emilie Romagne, d'une série limitée à 67 exemplaires prévus en production chacun d'entre eux présenté dans une finition unique sur mesures, châssis et carrosserie en fibre de carbone, pédale actionnant les roues arrière, avec protection des pieds en Kevlar, suspension et support des roues en Ergal, équipée de roues semi convexes en fibre de carbone, monoplace équipée d'un volant Nardi en bois et aluminium, peinte en rouge avec dessous noir et portant le n° 12, inspirée par la voiture de course pilotée par Alberto Ascari aux 500 Miles d'Indianapolis 1952, convient aux enfants de 3 à 6 ans, dimensions approximatives 150 x 50 x 49cm hors tout et pesant environ 10kg, offerte avec un titre de propriété et sa caisse de transport.

A SCUDERIE CAMPARI 'MIRA MICRO BOLID' CHILD'S PEDAL CAR INSPIRED BY THE FERRARI 375 INDY, 'High Tech' design handbuilt by Mira of Parma based in the Emilia Romagna region of Italy in 2014, one of a limited edition of 67 examples scheduled for production, each with 'one-off' customized livery, with carbon fibre chassis and body construction, pedal driven to rear wheels, with Kevlar foot protection, suspension and wheel support constructed in Ergal, fitted with semi-convex carbon fibre wheels, with single seat and fitted with cherry wood rimmed and alloy Nardi steering wheel, finished in red with black underside and wearing the number 12, inspired by the race car as driven by Alberto Ascari at the 1952 Indianapolis 500, to suit children aged 3-6 years, measuring approximately 150 x 50 x 49cm overall and weighing approximately 10Kg, offered together with certificate of ownership and with wooden transport crate.

€12,500 - 15,000

END OF AUTOMOBILIA

MOTOS

Jeudi 4 Février 2016

Lot 201 - 254 à 12.30 heure

Tous les défauts ne sont pas précisés.
Tous les lots sont vendus en l'état.

Des photos de tous les lots sont disponibles
sur bonhams.com/23262

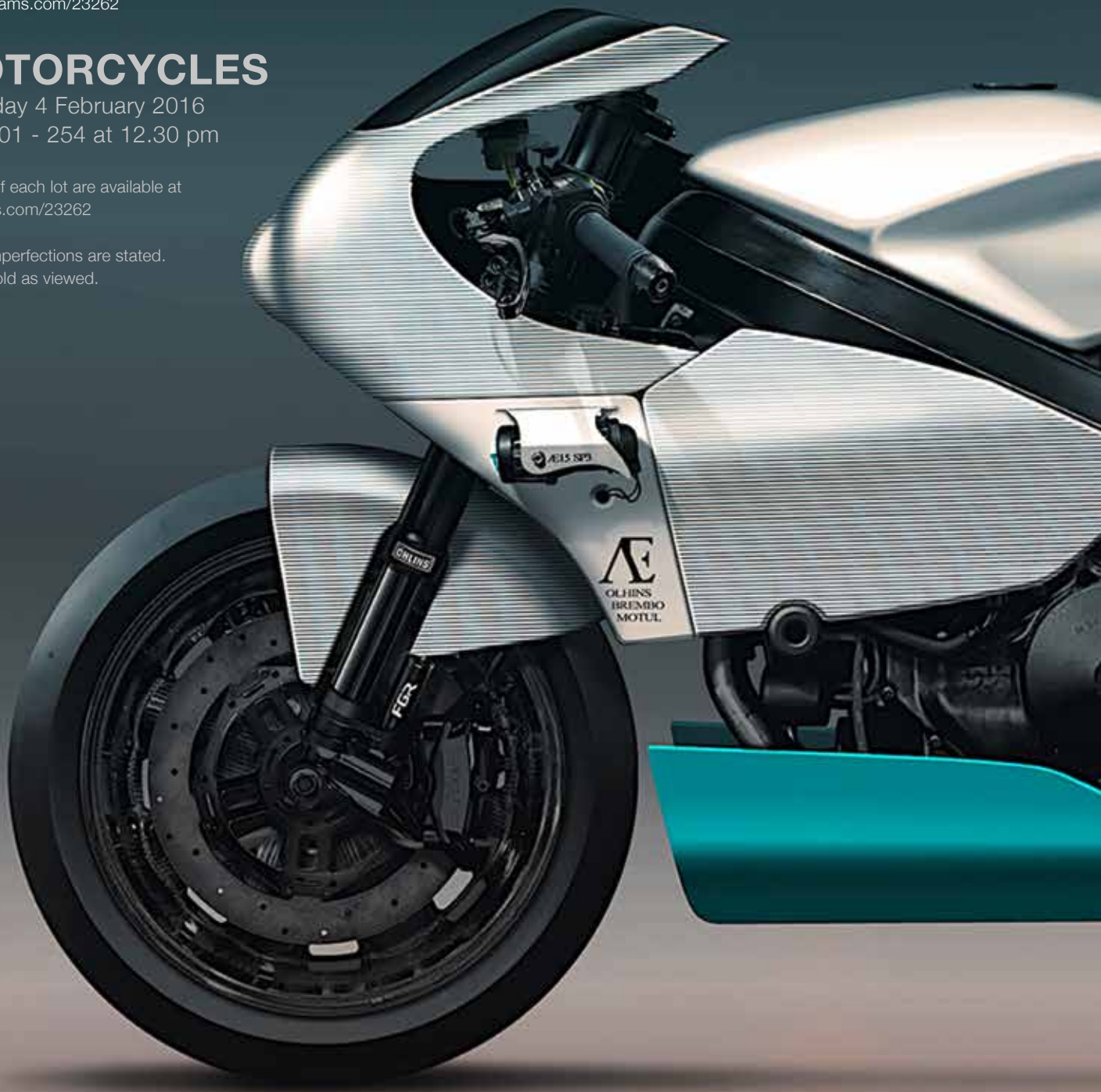
MOTORCYCLES

Thursday 4 February 2016

Lots 201 - 254 at 12.30 pm

Images of each lot are available at
bonhams.com/23262

Not all imperfections are stated.
All lots sold as viewed.





PRAEM

S 383.



THE MC COLLECTION

For the very first time, the world renowned MC Collection Motorcycle Museum offers 18 of its highly desirable collectors' motorcycles at auction, all of them Italian.

The Stockholm-based museum was founded in 1999 by enthusiast Christer R Christensson who, together with motorcycle historian Ove Johansson, has assembled a world-class collection of motorcycle masterpieces. The MC Collection's guiding principle is summed up by the phrase: 'Design Art and Technology', encouraging the appreciation of the motorcycle as mechanical sculpture.

At the entrance, visitors to the Museum are greeted by a Hildebrand & Wolfmüller dating from 1894, which is the first motorcycle to enter what might be termed 'series production'. Continue into the museum and you will see a cavalcade of motorcycles ranging from a Henderson Model D Four from 1915 to a 1920 Ner-A-Car, while upstairs there are modern design classics such as a Vyrus 984 C3 and a replica of the legendary Harley-Davidson chopper from the movie 'Easy Rider'.

'At the MC Collection, we have more than 400 motorcycles, each featuring a design that's proved important to the industry,' says Mr Christensson. 'The motorcycles featured in Bonhams' auction have each been influential. My personal favourite from a design point of view is the 1954 MV Agusta Disco Volante, while the manufacturer I most admire is AI Crocker, whose 1936 "Big Tank" was - in my opinion - the first Superbike.

'I've always loved well-designed and beautiful classics; it was difficult to stop collecting, so the collection just grew and grew. My interest started in 1957 when I caught sight of a Husqvarna Silver Arrow, which was my first ever motorcycle. It just stuck in my mind until I was able to start collecting in earnest, which began in 1985.'

The MC Collection has recently completed a year-long exhibition of Italian motorcycles. Space is needed for new purchases and so the decision has been made to offer these 18 motorcycles for sale, some of which are duplicates and thus surplus to requirements.

Left
The MC Collection's 1925 Brough
Superior SS100 Alpine Grand Sport.

Main
Christer Christensson and MC Collection
curator Ove Johansson.







201

DUCATI 125 CM3 SPORT SPECIAL 1960

Cadre n° 11037

Moteur n° 11037

Fabricant d'appareils de radio et d'équipements électroniques, la firme Ducati située à Bologne aborda la construction motocycliste après la Deuxième Guerre mondiale avec le Cucciolo (bébé chien), un petit moteur adaptable aux bicyclettes. Le Cucciolo fut vite suivi par une gamme des bonnes motos légères. Autre modèle marquant, la « 98 » de 1952 était comme ses devancières conçue par Giovanni Fiorio. Le moteur à culbuteurs de Fiorio sera ensuite agrandi et développé pour équiper finalement une gamme d'élégants modèles 125 cm3 produits jusqu'au début des années 1960. Utilisée pour la dernière fois en 1990, cette machine rare légère Ducati à soupapes en tête a été restaurée dans son état d'origine par MC Huset, importateur Ducati suédois. La machine est accompagnée de ses papiers suédois.

€3,900 - 4,700

Sans Réserve



Previously a producer of radios and electronic equipment, Bologna-based Ducati turned to motorcycle manufacture after WW2 with the Cucciolo ('little pup') a clip-on engine designed for bicycle attachment. The Cucciolo was soon followed by a range of proper, lightweight motorcycles. Another landmark was the arrival in 1952 of the '98' designed, like its predecessors, by Giovanni Fiorio. Fiorio's pushrod engine would be further enlarged and developed, finally featuring in a range of stylish 125cc models that would be produced into the early 1960s. Last used on the road in 1990, this rare OHV Ducati lightweight has been restored to original specification by MC Huset, the Ducati importer for southern Sweden. The machine is offered with Swedish paperwork.



202

PARILLA 175 CM3 SPECIALE 1959

Cadre n° 410332

Moteur n° 410332

Giovanni Parrilla construisit sa première moto en 1946 en supprimant un « e » dans son nom pour créer sa marque. Cette première Parilla, une 250 cm3 monocylindre à 1 ACT, était l'œuvre de l'ingénieur Giuseppe Salmaggi que l'on pouvait déjà crédité de la Gilera Saturno. La production de machines de route et de course commença en 1947 et, en 1954, la firme introduisit son modèle à arbre à cames rehaussé qui consacra sa réputation. La Parilla Speciale offerte ici a été superbement restaurée dans son état d'origine à Stockholm (Suède) par Dennis Ståhlberg en 2005. Cette moto, utilisée jusqu'en 2006, sera une précieuse addition à toute collection de qualité et la bienvenue l'année prochaine dans le Moto Giro d'Italia. Elle est accompagnée de ses papiers d'immatriculation suédois.

€4,600 - 5,400

Sans Réserve



Giovanni Parrilla built his first motorcycle in 1946, dropping his surname's second 'r' to call the machine a Parilla. That first Parilla, a 250cc overhead-camshaft single-cylinder racer, was the work of engineer Giuseppe Salmaggi, who already had the Gilera Saturno to his credit. Production of road and race models began in 1947 and in 1954 the company introduced the high-camshaft model for which it is best remembered. The Parilla Speciale roadster offered here was superbly restored to original specification in Stockholm, Sweden by Dennis Ståhlberg in 2005. Last used in 2006, it would make a superb acquisition for any collection and be welcomed in next year's Moto Giro d'Italia. The machine is offered with a Swedish registration document.

203

RUMI 125 CM3 SUPER SPORT 1953

Cadre n° 13260

Moteur n° 2.8004

Constructeur des sous-marins de poche et des torpilles pendant la Deuxième Guerre mondiale, la firme dirigée par Donnino Rumi s'orienta vers la construction motocycliste après la fin de la guerre et présenta son premier modèle « Turismo » en 1950. Ce petit bijou était propulsé par ce que deviendrait la marque de fabrique de Rumi, un twin parallèle deux temps de 125 cm3 à cylindres horizontaux. Produite selon différents niveaux de puissance, ce moteur merveilleusement polyvalent équipa des modèles standard, sport et competizione. Mieux équipé et plus rapide que la version standard, ce Super Sport fut utilisé le dernier fois dans les années 1970. Importé d'Italie, la machine restaurée au niveau musée par Gösta Karlsson en Suède se présente dans un état superbe. Aucun document n'accompagne ce lot.

€6,300 - 9,100

Sans Réserve

Previously producers of miniature submarines and torpedoes in WW2, the firm headed by Donnino Rumi switched to motorcycle manufacture at the war's end, introducing its first 'Turismo' model in 1950. This little gem was powered by what would become Rumi's trademark engine, a 125cc parallel-twin two-stroke, the cylinders of which were inclined horizontally. Built in numerous different stages of tune, this wonderfully versatile motor was used to power standard, sport and competizione models. Better equipped and faster than the standard version, this Super Sport was last used in the 1970s. Imported from Italy, the machine has been restored to museum standard by Gösta Karlsson in Sweden and is presented in beautiful condition. There are no documents with this Lot.



204

MOTO MORINI 175 CM3 SETTEBELLO REPLICA 1956

Cadre n° B15592

Moteur n° B15210

Introduite pour 1954, la Moto Morini Settebello (Sept de carreau) était une routière sport à haute performance qui inaugura une série de modèles portant des noms de jeux de cartes. Pourtant destinée à la compétition en catégorie production, la Settebello vendue avec un équipement routier se différenciait des autres 175 de Morini par sa culasse plus large équipée de ressorts de soupapes en épingle. Après l'économique Briscola (Atout), la dernière des 175 sur le thème des jeux de cartes fut la Tresette (Tré-sept). Une combinaison de pièces de plus d'un modèle de Moto Morini, ce roadster de sport au style Settebello était possédé auparavant à Milan par Giuseppe Del Latte, ancien pilote essayeur pour MV Agusta. Utilisé pour la dernière fois dans les années 1980s et merveilleusement restauré, il serait une superbe acquisition pour toute collection.

€5,600 - 7,000

Sans Réserve

Introduced for 1954, the Moto Morini Settebello (Seven of Diamonds) was a high-performance sports roadster that commenced a run of models named after card games. Although intended for production-class racing, the Settebello was sold with full road equipment and could be distinguished from Morini's other 175s by its larger cylinder head containing hairpin valve springs. Following the budget-priced Biscola (trumps) the last of the card game-themed 175s was the Tresette (Three Sevens). Combining parts from more than one Moto Morini model, this Settebello-style sports roadster was previously owned in Milan, Italy by Giuseppe Del Latte, a former test rider for MV Agusta. Last used in the 1980s and beautifully restored, it would make a superb acquisition for any collection.



205

MV AGUSTA 175 CM3 CSS « DISCO VOLANTE » 1954

Cadre n° 404596

Moteur n° 470704 SS

- Moto italienne emblématique
- Version à fourche Earles
- Restaurée au standard « musée »



Après avoir abordé la production des motos à la fin de 1945 avec une deux-temps de 98 cm³, Meccanica Verghera (MV) introduisit ses premières quatre-temps de production, les monocylindres 175 CST et CSTL au Salon de Milan 1952, leurs moteurs modernes à arbre à cames en tête et boîtes montées en bloc les distinguant de la plupart des marques concurrentes. Leur parties cycles étaient aussi à la pointe du progrès avec leur cadre en double berceau intégrant le moteur comme élément structurel, leur fourche avant télescopique hydraulique, leur suspension arrière à bras oscillant et leurs moyeux tambours en aluminium. Un an plus tard arriva la 175 CS Sport caractérisée par un moteur encore plus poussé dont la puissance atteignait 15 ch à 8 800 tr/min pour une vitesse maximale de 135 km/h. Les versions alternatives offraient soit une fourche avant type Earles à roue poussée développée en compétition ou une fourche télescopique conventionnelle. Les spécifications techniques d'avant-garde de la Sport ne furent pas les seules raisons de l'engouement du public pour la compétition, il faut y ajouter son style, car le modèle offrait un réservoir d'une forme spéciale, presque circulaire vue de dessus, qui lui valut bientôt le surnom de « Disco Volante » (soucoupe volante).

Superbe « pièce de musée », cette 175 CSS Disco Volante a été restaurée dans les années 1980 par Giuseppe Del Latte de Cesano Boscone (Milan), ancien pilote essayeur de l'usine MV. Cette moto, utilisée le dernier fois dans les années 1980, n'a pas de document d'immatriculation.

€11,000 - 17,000

Having commenced motorcycle production late in 1945 with a 98cc two-stroke, Meccanica Verghera (MV) introduced its first production four-strokes, the single-cylinder 175CST and CSTL, at the Milan Show in 1952, the newcomers' advanced overhead-cam, unitary construction engine setting them apart from most of the opposition. Their cycle parts too were state-of-the-art, consisting of a duplex loop frame incorporating the engine as a stressed member, oil-damped telescopic front fork, swinging-arm rear suspension and full-width alloy hubs. A year later the 175 CS Sport arrived featuring an engine in a higher state of tune that increased maximum power to 15bhp at 8,800rpm and pushed top speed to 135km/h (84mph). Alternative versions with either a race-developed Earles-type leading-link fork or conventional telescopics were offered. It was not just the Sport's cutting-edge technical specification that set the public's pulse racing but also its styling, for the model featured a sculpted fuel tank, almost circular when viewed from above, that soon gained it the popular sobriquet 'Disco Volante' (Flying Saucer).

A beautiful 'museum piece', this particular 175 CSS Disco Volante was restored in the 1980s by Giuseppe Del Latte of Cesano Boscone, Milan, a former MV factory test rider. There are no registration documents with this motorcycle, which was last used in the 1980s.

GILERA 499 CM3 SATURNO 1948

Cadre n° 264780

Moteur n° 264780

- *Moto italienne emblématique*
- *Ancienne version à fourche à parallélogramme*
- *Restauration de la qualité musée*



La Saturno reste la plus célèbre et la plus réussie des routières de grosse cylindrée de Gilera de l'immédiat de l'après-guerre. Vue pour la première fois en 1940 en version compétition, la Saturno – une « mono » à quatre temps de 499 cm³ à soupapes en tête – n'entra pas en production jusqu'à 1946 pour apparaître avec la suspension arrière à bras oscillant à ressort horizontal et amortisseur à friction vu pour la première fois sur la machine de course à compresseur d'avant guerre. À la fin des années 1940, l'usine construisit en nombre limité des versions Competizione de la Saturno et ce modèle donna le jour à la moto de course de San Remo plus développée qui se caractérisait par un moteur plus poussé, une fourche à parallélogramme à ressort à lame et un moyeu tambour à l'avant. Le stade suivant du développement du modèle, la Corsa qui arriva en 1951, bénéficiait d'un moteur révisé portant davantage d'ailettes et doté d'un carter de plus grande capacité. Une fourche avant télescopique et des amortisseurs arrière hydrauliques conventionnels apparurent sur ce modèle qui reçut le nom de Piuma (plume) en raison de la qualité de son comportement due à ces nouvelles solutions techniques. La production des routières Saturno se poursuivit jusqu'en 1959, leur disparition marquant la fin d'une lignée de grandes classiques italiennes.

Cette Saturno étonnante digne des plus beaux musées fut achetée en Allemagne où elle aurait été restaurée vers 2000 par Olivier Mayer. Aucun document n'accompagne ce lot.

€11,000 - 16,000

The best known and most successful large-capacity Gilera roadster of the immediate post-WW2 period was the Saturno. First seen in 1940 in competition guise, the Saturno - a 499cc, overhead-valve, four-stroke single - did not enter production until 1946 when it appeared with the horizontally-sprung, friction-damped, swinging-arm rear suspension first seen on the pre-war blown 'four' racer. In the late 1940s the factory built a limited number of Competizione versions of the Saturno, and this model resulted in the more highly developed San Remo racer that featured a more powerful engine, blade girder fork and full-width front hub. The design's next development, the Corsa, arrived in 1951 boasting a revised engine with increased finning and a larger sump. A telescopic front fork and conventional hydraulically damped rear shock absorbers made their first appearance on this model, giving rise to the name Piuma (feather) because of the ease of handling these advances conferred. Major changes to the Turismo and Sport roadsters were mainly confined to the cycle parts, which were updated with a telescopic front fork and full-width alloy front brake for 1951 and conventional coil-spring dampers at the rear soon after. Production of the Saturno roadsters continued until 1959, their passing marking the end of the line for one of Italy's truly great classic motorcycles.

This stunning, museum-standard Saturno was acquired from Germany where it is believed to have been restored circa 2000 by Oliver Mayer. There are no documents with this Lot.



207

FB MONDIAL 125 CM3 SPORT 1949

Cadre n° 1136

Moteur n° 1136

Le nom de « Mondial » apparut pour la première fois en 1948 quand les frères Boselli (FB pour Fratelli Boselli) introduisirent une machine de course de 125 cm3 révolutionnaire à deux ACT. Le chef-d'œuvre miniature de Mondial mena tout naturellement le constructeur de Bologne à disputer son premier Championnat du Monde l'année suivante et se révéla aussi dominateur en 1950 et 1951. Après une pause assez brève, Mondial retrouva la gloire des Grands Prix en 1957 en remportant le titre en 125 et en 250 cm3. Le FB Mondial de route offerte ici fut la propriété à Milan (Italie) de Giuseppe Del Latte, ancien pilote essayeur de MV Agusta.. D'origine et non restaurée, cette machine ne peut que relever le niveau d'une collection et elle sera la bienvenue l'année prochaine dans le Moto Giro d'Italia. Aucun document n'accompagne ce lot.

€7,000 - 10,000

The name 'Mondial' first appeared on a motorcycle in 1948 when the Boselli brothers (FB = Fratelli Boselli) introduced a revolutionary double-overhead-camshaft 125cc racer. Mondial's miniature masterpiece duly brought the Bologna manufacturer its first World Championship the following year and proved equally dominant in 1950 and '51. After a relatively lean spell, Mondial returned to Grand Prix glory in 1957, taking both the 125cc and 250cc World Championships. The FB Mondial roadster offered here was previously owned in Milan, Italy by Giuseppe Del Latte, a former test rider for MV Agusta. Original and un-restored, the machine would make a superb acquisition for any collection and be welcomed in next year's Moto Giro d'Italia. There are no documents with this Lot.



208

FB MONDIAL 175 CM3 SUPER TURISMO 1957

Cadre n° 0068

Moteur n° 00377

Le nom « Mondial » apparut pour la première fois en 1948 quand les frères Boselli (FB pour Fratelli Boselli) introduisirent une machine de course de 125 cm3 révolutionnaire à deux ACT. Le chef-d'œuvre miniature de Mondial mena tout naturellement le constructeur de Bologne à disputer son premier Championnat du Monde l'année suivante et se révéla aussi dominateur en 1950 et 1951. Utilisée le dernier fois dans les années 1990, cette routière Super Turismo a été restaurée dans son état d'origine en Italie en 2004 et importée en Suède la même année (voir la lettre dans le dossier). Très belle addition à toute collection et concurrente appréciée dans le Moto Giro d'Italia l'année prochaine, cette machine est accompagnée de son manuel d'utilisation (en italien). On précise que la clé de contact est manquante.

€5,300 - 6,700

Sans Réserve

The name 'Mondial' first appeared on a motorcycle in 1948 when the Boselli brothers (FB = Fratelli Boselli) introduced a revolutionary double-overhead-camshaft 125cc racer. Mondial's miniature masterpiece duly brought the Bologna manufacturer its first World Championship the following year and proved equally dominant in 1950 and '51. Last used in the 1990s, this Super Turismo roadster was restored to original specification in Italy in 2004 and imported into Sweden that same year (see letter on file). A superb acquisition for any collection and a welcome entry in next year's Moto Giro d'Italia, the machine also comes with an instruction manual (in Italian). It should be noted that the ignition key is missing.



209

PARILLA 175 CM3 SPECIALE 1956

Cadre n° 400972

Moteur n° 400972

Giovanni Parrilla construisit sa première moto en 1946 en supprimant un « r » dans son nom pour créer sa marque. Cette première Parilla, une 250 cm3 monocylindre à 1 ACT, était l'œuvre de l'ingénieur Giuseppe Salmaggi que l'on pouvait déjà créditer de la Gilera Saturno. La production de machines de route et de course commença en 1947 et, en 1954, la firme introduisit son modèle à arbre à cames rehaussé qui consacra sa réputation. La production des motos Parilla cessa en 1967. La Parilla Speciale offerte ici a été restaurée à Milan par Giuseppe Del Latte, ancien pilote essayeur de l'usine MV. Cette moto, utilisée le dernier fois dans les années 1990, ne peut que rehausser le niveau d'une collection et elle sera la bienvenue l'année prochaine dans le Moto Giro d'Italia. Aucun document n'accompagne ce lot.

€5,600 - 7,000

Sans Réserve

Giovanni Parrilla built his first motorcycle in 1946, dropping his surname's second 'r' to call the machine a Parilla. That first Parilla, a 250cc overhead-camshaft single-cylinder racer, was the work of engineer Giuseppe Salmaggi, who already had the Gilera Saturno to his credit. Production of road and race models began in 1947 and in 1954 the company introduced the high-camshaft model for which it is best remembered. Production of Parilla motorcycles ceased in 1967. The Parilla Speciale roadster offered here was previously owned and restored in Milan, Italy by Giuseppe Del Latte, a former test rider for MV Agusta. Last used in the 1990s, the machine would make a superb acquisition for any collection and be welcomed in next year's Moto Giro d'Italia. There are no documents with this Lot.



210

BENELLI 175 SPORT 1960

Cadre n° HS 3145

Moteur n° HS 3050

La plus ancienne marque de motos italienne encore en activité, Benelli, fut fondée en 1911 par les six frères Benelli. Benelli est plus connue pour ses succès en Grands Prix dans les années 1960 avec ses deux titres de Champion du Monde en catégorie 250 cm3 ainsi que par ses routières à moteur six cylindres des années 1970. Lancée en même temps que la version Turismo en 1959, la 175 Sport qui délivrait 12 ch « valait » environ 112 kmh en vitesse de pointe. Ce magnifique exemplaire fut importé d'Italie en Suède en 1997 par le très réputé restaurateur Häken Widlund qui la restaura en 2004. La machine est offerte avec son certificat de vente de 1997 et ses anciens papiers d'immatriculation italien. Son compteur affiche 40 056 km.

€4,900 - 5,600

Italy's oldest surviving motorcycle manufacturer, Benelli was founded in 1911 by the six Benelli brothers. Benelli is best known for its Grand Prix successes in the 1960s when it secured two 250cc World Championships, and also for its outrageous six-cylinder road bikes of the 1970s. Launched alongside the Turismo version in 1959, the 175 Sport produced 12bhp, which was good for a top speed of around 112km/h. This superb example was imported into Sweden from Italy in 1997 by well known restorer Mr Häken Widlund and restored by him in 2004. The machine is offered with the 1997 purchase receipt and old Italian registration papers. A total of 40,056 kilometres is displayed on the odometer.



211

BENELLI 750 CM3 SEI 1976

Cadre n° BC 5864

Moteur n° C 07279

- Première moto six cylindres de production
- Excellent état d'origine
- A roulé jusqu'en 1981



En dépit d'un passé en compétition des plus glorieux, Benelli se trouva dans une situation financière désastreuse à la fin des années 1960 avant de passer sous le contrôle de l'industriel argentin Alejandro De Tomaso en 1971. Sous la gestion De Tomaso, la société réorganisée ne tarda pas à faire les gros titres avec une série de nouveaux modèles dont la 750 cm³ Sei (Six) de 1972, première moto six cylindres de production au monde, ne fut pas le moins surprenant. Le fait que Benelli fût en mesure de produire un modèle aussi rapidement sans avoir l'expérience nécessaire de ce type de moteur s'expliqua facilement : il ressemblait à un Honda CB 500 quatre cylindres avec deux cylindres de plus et c'est justement ce qu'il était. La production elle-même débuta en 1974, mais la Benelli fut bientôt éclipsée par la propre six-cylindres CBX 1000 de Honda. La firme italienne répliqua en 1980 avec la 900 Sei équipée du moteur original à 1 ACT dont l'alésage et la course avaient été augmentés pour obtenir une cylindrée de 905,9 cm³. La production de la 900 Sei se poursuivit jusqu'en 1987.

En excellent état d'origine, cette belle Benelli Sei représente une superbe opportunité pour le collectionneur avisé ou le responsable d'un musée d'acquérir une machine d'une grande importance historique dans le développement de la moto. Conduite sur route pour la dernière fois en 1981, elle est proposée avec ses papiers d'immatriculation suédois datés de cette même année. Le compteur affiche un total de 7 279 km.

€14,000 - 19,000

Despite a racing heritage second to none, Benelli was in financial difficulty by the late 1960s, falling into the clutches of Argentinian industrialist Alejandro De Tomaso in 1971. Under De Tomaso's stewardship the revitalised company was soon grabbing the headlines with a host of new models, none more startling than the 750cc Sei (Six) of 1972, the world's first six-cylinder production motorcycle. The fact that Benelli was able to produce the design so quickly despite lacking previous experience of this type of engine was easily explained: it looked like a Honda CB500 'four' with two extra cylinders, which in effect was just what it was. Production proper began in 1974 but the Benelli was soon overshadowed by Honda's own CBX1000 six. The Italian company responded in 1980 with the 900 Sei, which used the original single-cam engine bored and stroked for a capacity of 905.9cc. Production of the 900 Sei ceased in 1987.

Presented in excellent original condition, this beautiful Benelli Sei represents a wonderful opportunity for the discerning collector or museum trustee to acquire a machine of great historical significance in the development of the motorcycle. Last used on the road in 1981, it comes with Swedish registration papers dating from that year. A total of 7,279 kilometres is displayed on the odometer.

212

BIMOTA 860 CM3 SB2/80 1980

Cadre n° « VICTOR »

Moteur n° GS750-50870

- *Marque italienne emblématique*
- *Une des 30 machines construites*
- *Seulement 7 636 km parcourus*



Dans les années 1970 et 1980, la conception des cadres de moto par les Japonais prit du retard par rapport aux moteurs, ce qui signifia que quiconque voulait exploiter au maximum le potentiel d'un moteur n'avait pas le choix, sinon opter pour une partie cycle spécifiquement étudiée. Des firmes spécialisées se développèrent en vue de satisfaire cette demande dont Moto Martin et Segale en France, Nico Bakker en Hollande et Fritz Egli en Suisse, tandis qu'au Royaume-Uni, Harris et Spondon rejoignaient le déjà réputé Rickman. Mais au-dessus de ce groupe inspiré se trouvait – et se trouve toujours – la firme italienne Bimota. Fondée au milieu des années 1960, Bimota fabriquait des gaines de chauffage et de ventilation avant que la passion de deux des fondateurs férus de moto – Giuseppe Morri et Massimo Tamburrini – ne l'orienta vers la production motocycliste au début des années 1970.

Introduite en 1978 et disponible pendant quelques années, devenue à la fin la SB2/80, la Bimota SB2 à moteur Suzuki GS750 coûtait environ 4 500 livres, prix qui en faisait l'une des motos les plus chères du monde, le prix définitif dépendant des spécifications du moteur. Cette même somme vous permettait d'acheter trois Suzuki GS750.

Cette moto SB2/80, une des 30 présumées construites, dans un état d'origine exceptionnel, n'a parcouru que 7 636 km. Elle se présente dans un superbe état. Utilisée pour la dernière fois dans les années 1980, la machine est offerte avec ses papiers d'immatriculation suédois.

€21,000 - 25,000

In the 1970s and 1980s, Japan's motorcycle frame design lagged behind that of its engines, which meant that anyone wishing to exploit a motor's full potential had little option but to opt for a bespoke chassis. Specialist firms sprang up to satisfy this demand, among them Moto Martin and Segale in France, Nico Bakker in Holland and Fritz Egli in Switzerland, while in the UK, Harris and Spondon joined the established Rickman. But at the very pinnacle of this exalted group was – and still is – the Italian firm of Bimota. Founded in the mid-1960s, Bimota manufactured heating and ventilation ducting before the enthusiasm of two of its motorcyclist founders - Giuseppe Morri and Massimo Tamburrini - saw it turn to motorcycle production in the early 1970s.

Introduced in 1978 and available for the next few years, latterly as the SB2/80, the Suzuki GS750-engined Bimota SB2 cost around £4,500, the final price depending on engine specification, making it one of the world's most expensive motorcycles. You could have bought three Suzuki GS750s for the same money.

One of an estimated 30 built, this highly original SB2/80 has covered only 7,636 kilometres and is presented in beautiful condition. Last used in the 1980s, the machine is offered with Swedish registration papers.



213

DUCATI 864 CM3 900 S2 1983

Cadre n° DM860SS 092409

Moteur n° 907041 DM860

Le moteur V-twin de deuxième génération de Ducati, le 900 cm³ « carter carré » (cylindrée effective de 864 cm³) fit ses débuts sur la 860 GT de 1974 avant de propulser, l'année suivante, la nouvelle superbike 900 SS dessinée d'après la 750 SS originale issue de la machine de Paul Smart gagnante à Imola en 1972. Plus qu'une simple augmentation de l'alésage, le moteur à carter carré bénéficiait d'un nouvel entraînement d'arbres à cames, d'une meilleure pompe à huile, d'un filtre à cartouche et d'un allumage électronique. En 1982, la 900 SS fut remplacée par la 900 S2 redessinée qui ajoutait un démarreur électrique aux spécifications. 1 236 machines seulement virent le jour entre 1982 et 1984. Présentée dans un état d'origine extraordinaire, cette rare Ducati qui n'a parcouru au total que 63 907 km est accompagnée de ses papiers d'immatriculation suédois.

€7,000 - 9,700

Sans Réserve

Ducati's second-generation v-twin engine, the 900cc 'square case' (actual capacity 864cc), debuted in the 860 GT of 1974 and the following year was used to power the new 900 SS superbike, which was styled like the original 750 SS that had been developed from Paul Smart's 1972 Imola winner. More than just a simple over-bore, the 'square case' engine incorporated a new camshaft drive arrangement, improved oil pump, cartridge-type oil filter and electronic ignition. In 1982 the 900 SS was replaced by the restyled 900 S2, which added an electric starter to the specification. Only 1,236 were made between 1982 and 1984. Presented in outstandingly original condition, this rare bevel-drive Ducati has recorded only 63,904 kilometres from new and comes with Swedish registration papers.



214

LAVERDA 1 116 CM3 MIRAGE 1982

Cadre n° LAV1200 3473

Moteur n° 1200 3473

Un moteur plus gros et moins poussé capable de délivrer des performances comparables, telle fut la principale différence entre la Mirage et la trois-cylindres 1 000 Jota originale de Laverda. « Une moto toujours très rapide, mais avec un peu moins de la force brute de la Jota et un peu plus de civilité raffinée » : tel fut le commentaire du magazine Bike qui résuma ainsi ses impressions sur la machine. À ne pas confondre avec le modèle 1200 standard, la Mirage qui fut exclusive comme la Jota à l'importateur britannique Slater Brothers était fournie avec les arbres à cames « course production » et les « silencieux » de performance. Cette Mirage non restaurée qui n'a parcouru que 10 480 km se présente dans un état « comme neuf ». Elle est offerte avec ses papiers d'immatriculation suédois de 1990.

€5,600 - 7,000

Sans Réserve

A bigger, less stressed engine capable of delivering comparable performance was what differentiated the Mirage from Laverda's original super-sports triple, the 1,000cc Jota. 'A very fast bike still, but with a little less of the Jota's raw brutality and a little more refined gentility,' was how Bike magazine summed it up. Not to be confused with the standard 1200 model, the Mirage, like the Jota, was unique to UK importer Slater Brothers and came with production-race cams and performance 'silencers'. This un-restored Mirage has covered only 10,480 kilometres and is presented in 'like new' cosmetic condition. The machine is offered with Swedish registration papers (issued 1990).



215

BENELLI 254 QUATTRO 1982

Cadre n° BH 11841

Moteur n° BH1792

Réorganisée après sa reprise par l'industriel argentin Alejandro De Tomaso, Benelli lança dans les années 1970 une nouvelle gamme de motos sportives à quatre et six cylindres. La plus petite de la gamme était la 250 (en réalité 231 cm³) Quattro qui, à l'époque des premières livraisons, fut une des plus chères 250 du marché mondial, mais ses spécifications comprenaient des roues en alliage, des freins à disque Brembo et un démarreur électrique. Deux ans plus tard, le modèle fut redessiné et rebaptisé en devenant la 254 Quattro. Conduite sur la route pour la dernière fois en 2003, ce superbe exemplaire a été restauré en Suède en 2013, le moteur étant reconstruit en Allemagne par le spécialiste de la marque D Burian (voir factures dans le dossier). Le compteur affiche un total de 3 753 km.

€3,500 - 4,500

Revitalised after its take-over by Argentine industrialist Alejandro de Tomaso, Benelli launched a range of new four- and six-cylinder sports bikes in the 1970s. Smallest of the range was the 250 (actually 231cc) Quattro which, when deliveries commenced in 1979, was one of the most expensive 250s on sale anywhere, but then its specification did include cast alloy wheels, Brembo disc brakes and an electric starter. A couple of years later the model was restyled and renamed, becoming the 254 Quattro. Last used on the road in 2003, this beautiful example was restored in Sweden in 2013, the engine being rebuilt in Germany by marque specialist D Burian (bills on file). A total of 3,753 kilometres is displayed on the odometer.



216

MOTO MORINI 344 CM3 '3½' SPORT 1983

Cadre n° à venir

Moteur n° 23783

Avant l'apparition de sa famille de routières à moteur V-twin à 72 degrés, la renommée de Morini reposait essentiellement sur ses très efficaces et réussies machines de course à moteur monocylindre à 2 ACT. Une approche totalement différente fut adoptée pour les V-twins : les deux soupapes de chaque cylindre étaient commandées par des tiges et un seul arbre à cames, tandis que les chambres de combustion étaient placées non plus dans les culasses désormais plates, mais dans les têtes de piston. Accouplé à une boîte à six rapports, ce superbe moteur faisait oublier sa faible cylindrée en donnant à la légère et agile Morini une vitesse de pointe d'environ 160 km/h. Cette « 3 ½ » Sport qui n'a parcouru que 36 291 km au total se présente dans un extraordinaire état d'origine, accompagnée de ses papiers d'immatriculation suédois de 2013.

€3,000 - 3,900

Sans Réserve

Before the arrival of its family of 72-degree v-twin roadsters, Morini's reputation had rested mainly on its highly successful double-overhead-cam single-cylinder racers. An entirely different approach was adopted for the v-twins: each cylinder's two valves were pushrod-operated by a single camshaft while the combustion chambers were located, not in the flat-faced cylinder heads, but in the piston crowns. Coupled to a six-speed gearbox, this superb motor's performance belied its lack of capacity, endowing the lightweight, nimble-footed Morini with a top speed of around 100mph. This '3½' Sport has recorded only 36,291 kilometres from new and is presented in outstandingly original condition. The machine is offered with Swedish registration papers (issued 2013).





217

DUCATI 450 SCRAMBLER 1972

Cadre n° DM 450S 4660

Moteur n° 458732

Produite en vue de satisfaire les demandes des importateurs américains en faveur de types « tout-terrain », la première 250 Scrambler qui apparut au début des années 1960. Premier modèle à carter large montré au public (au Salon de Cologne 1967), la Scrambler fut produite initialement en 250 et 350 cm³, la 450 (en réalité 436 cm³) n'arrivant qu'en 1969. Offerte avec ses papiers d'immatriculation italiens d'origine, cette Ducati 450 Scrambler a fait partie de la célèbre Moto Art Design (MAD) Collection à Milan (Italie) qui l'avait acquise auprès d'un certain Innocenzo Trifilio, présumé son deuxième propriétaire. La machine, restaurée avant la deuxième exposition de MAD en 2009, affiche actuellement 19 237 km au compteur.

€9,800 - 14,000



Produced to satisfy the demands of its American importers for 'off road' models, the first Ducati Scrambler - a 250 - appeared in the early 1960s. The first wide case model shown to the public (at the Cologne Show in 1967), the Scrambler was produced in 250 and 350cc sizes initially, the 450 (actually 436cc) version not arriving until 1969. Offered with its original Italian registration papers, this Ducati 450 Scrambler was formerly part of the celebrated Moto Art Design (MAD) Collection in Milan, Italy, which had purchased it from a Mr Innocenzo Trifilio, believed its second owner. The machine was restored before the second MAD exhibition in 2009 and currently displays a total of 19,237 kilometres on the odometer.



218

DUCATI 250 SCRAMBLER 1969

Cadre n° DM 250S 251326

Moteur n° 109614

Si la majorité des passionnés britanniques considéraient les routières sportives style café racer comme la quintessence des monocylindres Ducati, en Europe continentale et aux USA ce furent les versions tout-terrain qui firent les plus grosses ventes. Produite en vue de satisfaire les demandes de ses importateurs américains, la première 250 Scrambler qui apparut au début des années 1960 continua sa carrière lorsque la gamme des monos fut modernisée en recevant le « carter large » pour 1968. Premier modèle à carter large montré au public (au Salon de Cologne 1967), la Scrambler fut produite initialement en 250 et 350 cm³. Cette Ducati 250 Scrambler originale et non restaurée, qui a roulé jusqu'en 2000 et qui est offerte avec ses papiers d'immatriculation suédois, affiche 17 123 km à son compteur.

€5,600 - 7,000



While vast majority of British enthusiasts would regard the café-racer styled sports roadsters as the definitive single-cylinder Ducatis, in Continental Europe and the USA it was the off-road models that were the biggest sellers. Produced to satisfy the demands of its American importers, the first 250 Scrambler appeared in the early 1960s and continued when the singles range was updated to 'wide case' specification for 1968. The first wide case model shown to the public (at the Cologne Show in 1967), the Scrambler was produced in 250 and 350cc sizes initially. This original and un-restored Ducati 250 Scrambler was last used on the roads in 2000 and is offered with Swedish registration papers. A total of 17,123 kilometres is displayed on the odometer.

LES POSSESSIONS SUPPLÉMENTAIRES

219

SUNBEAM-PORSCHE SPÉCIAL 1300 CM3 C.1952

N ° D'Enregistrement XML 841

Cadre n° S8-5250

Moteur n° P-22034

- Moto unique au monde
- Superbe conception mécanique
- Première mise sur le marché



Propriétaire en 1969 d'une agile variante S8 du modèle, Gordon Griffiths, constructeur expérimenté de « spéciales » à deux roues, devenu insatisfait de la faible puissance de ces modèles, changea le moteur d'abord pour un Volkswagen 1200 de Coccinelle dont la fiabilité répondit à toutes ses attentes. L'étape suivante consista logiquement à rechercher davantage de puissance avec un Porsche série A 1955 destiné à la Sunbeam. Une cloche spéciale fut coulée en aluminium comme les cache-culbuteurs qui remplacèrent les pièces Porsche en tôle emboutie et la première sortie de la Sunbeam-Porsche eut lieu au BMF Rally de 1970.

Essayée ensuite sur route par feu John Ebbrell du magazine Motor-Cycle News (exemplaires et photos dans le dossier) elle fit la première de ses sidérantes apparitions dans les salons au « Motor Cycle » à l'Olympia. Un réservoir et des clignotants de BMW, une fourche Norton « Roadholder » et une suspension arrière très retouchée ont été installés et un authentique compteur de vitesse de Vincent Black Shadow. Ces dernières sont dues à son deuxième propriétaire, ingénieur membre de l'APMC, qui l'hérita en 1992.

Cette unique Sunbeam-Porsche est accompagnée d'un volumineux et très détaillé dossier historique, de moules de fonderie, de photographie grand format, des documents V5C et RF60. Une occasion unique à saisir pour tout passionné de mécanique moto à son apogée ou pour un propriétaire de Porsche avec un penchant pour les deux roues. Il convient de noter que le V5C enregistre de manière incorrecte la qualité de 990cc.

€8,000 - 11,000

An owner in 1969 of the nimble S8 variant of the design, Gordon Griffiths, a highly-experienced builder of two-wheel 'specials', became dissatisfied with the models low power and changed it to initially a Volkswagen 1200 'Beetle' power unit, which proved as reliable as expected. The next step was the logical way of finding more power, with a 1955 Porsche 'A-Series' motor for the Sunbeam. A special bell-housing was cast in aluminium, as were rocker-box covers, replacing Porsche's pressed-steel items and the Sunbeam-Porsche's first show outing was to the 1970 BMF Rally.

Subsequently road-tested by the late John Ebbrell for Motor-Cycle News (copies and photos on file) it made the first of its many show-stopping appearances, this time for 'Motor Cycle' at Olympia. A BMW tank and indicators, Norton 'Roadholder' forks and much-revised rear suspension have been fitted and a genuine Vincent Black Shadow speedometer. These latter were from the hands of its second custodian, an APMC engineer member, who inherited it in 1992.

This unique Sunbeam-Porsche comes with an immensely-detailed history file, casting patterns, large-format photographs, V5C and RF60 documents. A one-off opportunity for the lover of motor cycle engineering at its best, or for the Porsche owner who relishes two wheels. It should be noted that the V5C incorrectly records the capacity as 990cc.

220

MOTO GUZZI V7 SPORT 749 CM3 1971

Cadre n° VK11149

Moteur n° VK30076

- Véritable modèle « telaio rosso »
- Partiellement restaurée en 1980
- Aux mains de l'actuel propriétaire depuis 1998
- Immatriculée en Italie



Le vénérable v-twin à 90 degrés de Moto Guzzi apparut pour la première fois sur une moto en décembre 1965 lorsque la V7 de 703 cm³ fut exposée au Salon international de Milan. C'était alors la plus grosse et la plus rapide routière jamais produite par l'usine de Mandello del Lario. La première véritable version sport, la V7 Sport, arriva en 1971. En la créant, l'ingénieur Lino Tonti déplaça le générateur électrique qui passa du dessus du carter à l'avant du vilebrequin afin de surbaïsser le cadre. Selon les mots du spécialiste de la marque, Mick Walker, ce fut « une étonnante métamorphose d'une machine jusque-là sérieuse et trop lourde. » De plus, la nouvelle moto bénéficiait d'un moteur de 749 cm³, d'une boîte à cinq rapports et de grands freins à tambour, à deux mâchoires primaires à l'avant. Avec 52 ch disponibles à la roue arrière, la superbe V7 Sport était donnée pour 190 km/h.

Cette V7 Sport est accompagnée d'un certificat d'origine de Moto Guzzi qui confirme l'année, le numéro de cadre et le fait qu'il s'agisse d'un modèle « telaio rosso » (cadre rouge). Partiellement restaurée en 1980, cette V7 qui appartient au vendeur actuel depuis 1998 a toujours été garée dans un garage chauffé. Décrite comme étant en excellent état général, cette machine est offerte avec son libretto italien et ses documents ASI.

€18,000 - 22,000

Moto Guzzi's venerable 90-degree v-twin engine first appeared in a motorcycle in December 1965 when the 703cc V7 was displayed at the International Milan Show; it was the biggest and fastest roadster ever to come out of the Mandello del Lario factory. The first true sports version, the V7 Sport, arrived in 1971. In creating the V7 Sport, designer Lino Tonti moved the electrical generator from atop the crankcase to the crankshaft nose, thus enabling a much lower frame to be used. In marque expert Mick Walker's words, it was 'an amazing transformation of a formerly staid, overweight package.' In addition, the newcomer featured a 749cc engine, five-speed gearbox and large-diameter drum brakes, the front a double-sided, twin-leading-shoe unit. With 52bhp available at the rear wheel, the magnificent V7 Sport was good for 190km/h (120mph).

This V7 Sport comes with Moto Guzzi Certificate of Origin confirming the year, frame number and the fact that it is a 'telaio rosso' (red frame) model. Partially restored in 1980, this V7 has been in the current ownership since 1998 and has always been kept in a heated garage. Described as in generally excellent condition, the machine is offered with Italian libretto and ASI papers.

221

L'œuvre du célèbre créateur de customs Oscar Tasso

**'MILLENOVECENTO 36' CUSTOM 2003
MOTO GUZZI 750CM3 NEVADA**

- Inspirée par la Fiat 500 « Topolino »
- Construite par Oscar Tasso
- Des spécifications uniques
- Immatriculée en Italie

Cadre n° ZGULK01002M112878



Cette Moto Guzzi, pièce unique proposée ici, est l'œuvre du célèbre créateur de customs Oscar Tasso de OC Garage situé à Ravenne en Italie, dont la source d'inspiration a été la Fiat 500 d'avant guerre. Mieux équipée que certaines voitures deux fois plus grosses, la Fiat 500 surnommée aussitôt « Topolino » (Mickey en italien) introduisit lors de son lancement en 1936 un niveau de raffinement jusque-là absent sur les petites voitures populaires.

« Plusieurs raisons m'ont incité à rendre hommage à la Topolino » a déclaré Oscar. « La première est un souvenir d'enfance, de l'endroit où j'ai grandi ... Il y avait un monsieur peu bavard qui possédait un garage dans lequel était cette voiture. Rarement, quelques fois seulement dans l'année, la Topolino en sortait et c'était une fête pour moi. Chaque fois, je m'arrêtais pour la regarder et écouter son bruit qui me fascinait. J'étais très emballé par ses formes arrondies, par ses teintes noir et bourgogne, par son odeur d'échappement... Des émotions toujours vivantes... »

Oscar a démonté, rajeuni et peint le moteur, monté un embrayage neuf et refait le système de freinage. Des pipes d'échappement spéciales ont été fabriquées et le faisceau électrique est neuf. Un réservoir de Honda CB350 F a été installé, peint dans les teintes spéciales de la Topolino. Cet exemple unique d'œuvre artistique sur deux roues est accompagné de ses papiers d'immatriculation italiens.

€18,000 - 22,000

The unique Moto Guzzi offered here is the work of celebrated customiser Oscar Tasso of OC Garage, based at Ravenna, Italy, whose inspiration was the pre-war FIAT 500. Better equipped than many cars twice its size, the FIAT 500 - soon nicknamed 'Topolino' (little mouse) - brought a degree of refinement hitherto unknown to small saloons when launched in 1936.

'Many reasons led me to dedicate a tribute to the Topolino,' says Oscar. 'First of all a childhood memory, of the yard where I grew up ... There was a taciturn gentleman who had a garage, and this car was kept there. Rarely, a few times a year, the Topolino was pulled out of the garage and each time for me was a party. Every time, I stopped looking at her to listen to her voice, which thrilled me. I was so excited by her smooth shapes, by her black and burgundy colours, by the smell of the exhaust: those emotions are still very vivid...'

Oscar stripped, refreshed and painted the engine, fitted a new clutch and overhauled the braking system. Special exhaust headers were fabricated and a new wiring loom installed. A Honda CB350F fuel tank was fitted, painted in the typically Topolino colours of burgundy and black. This unique piece of two-wheeled artistry is offered with Italian registration papers.

En provenance de la Collection Giuseppe Visenzi "GIVI", vendue à des fins caritatives au profit de Fondazione della Comunità Bresciana Onlus

MV AGUSTA 750 CM3 F4 « SERIE ORO » 1999

Cadre n° ZCGF400AAXV000060.

- Modèle repère chez MV Agusta
- Vendue neuve en Italie
- 30 km parcourus au total
- A immatriculer



Conçue par le créateur de la Ducati 916, Massimo Tamburini, et introduite au Salon de Milan 1998, la F4 est entrée dans la légende de MV. Par un coup publicitaire génial, l'usine annonça que, contrairement aux usages, la production commencerait par une série de F4 limitée à 300 exemplaires, la « Serie Oro ». Le prix d'une Serie Oro était fixé à près du double de celui de la F4 Strada standard, mais la demande fut telle que toutes les motos furent vendues avant les premières livraisons. Ce prix astronomique s'expliquait par l'emploi de matériaux coûteux pour gagner encore du poids. Par exemple, le carénage aux lignes somptueuses de la Strada est en fibre de verre alors que celui de l'Oro est en fibre de carbone, les roues à cinq bâtons et le monobras oscillant en aluminium sur la Strada sont en magnésium sur l'Oro et le combiné amortisseur arrière est un Öhlins tandis que celui de la Strada est un Sachs. Sans parler de la qualité des composants anodisés or de l'Oro.

Vendue neuve autour de 90 millions de liras (environ €42 000 aujourd'hui), cette Serie Oro numéro 060 n'a parcouru que les 30 km de l'essai initial. Occasion exceptionnelle d'acquérir une de ces super motos construites manuellement dans un état effectivement « comme neuf », la machine est accompagnée d'une déclaration de conformité (homologation), du bon de livraison original et de deux clés de contact. Vendue à des fins caritatives au profit de Fondazione della Comunità Bresciana Onlus.
€25,000 - 34,000

Designed by Ducati 916 creator Massimo Tamburini and introduced at the 1998 Milan Show, the F4 has become part of MV legend. In a publicity masterstroke, the factory announced that, most unusually, production would commence with a limited edition of 300 very special F4s: the 'Serie Oro' (Gold Series). The Serie Oro's price was set at around double that of the standard F4 Strada yet every single one had been sold prior to delivery, such was the demand. That stratospheric price tag was explained by the exotic materials employed in further reducing weight. For example: the Strada's gorgeously curvaceous fairing is made of plastic whereas the Oro's is carbon-fibre; the five-spoke wheels and single-sided swinging arm - aluminium on the Strada - are magnesium on the Oro; and the rear shock is an Öhlins, replacing the Strada's Sachs unit. Plus, of course, the Oro's wealth of top-notch, gold-anodised componentry.

Sold new for around 90 million Lire (approximately €42,000 today) this Serie Oro, number '060', has covered a mere 30 'test' kilometres from new. Representing an exciting opportunity to acquire one of these exotic hand-built superbikes in effectively 'as new' condition, the machine comes with factory Declaration of Conformity (homologation), the original delivery note and two ignition keys. Sold in aid of the charity Fondazione della Comunità Bresciana Onlus.

223

5 km "poussée" à la main au total

DUCATI 916 SENNA II 1997

Cadre n° ZCGF400AAXV000060.

- La n° 146 sur 300 environ
- Vendue neuve au Danemark
- Jamais démarrée ni immatriculée
- Offerte avec son certificat de conformité



En plus du type de base Ducati 916 Strada, il y eut plusieurs versions produites en série limitée offrant des spécifications supérieures dont l'une – la Senna – commémorait le Champion de Monde de Formule 1 décédé, Ayrton Senna, qui avait eu une 851 et qui était un ami des propriétaires de Ducati, les frères Castiglioni. La Senna apparue en 1995 différait de la Strada essentiellement par sa livrée gris foncé, sa partie cycle et sa transmission 916 PS et son moteur à bielles Pankl. Deux autres séries furent produites – les Senna II et Senna III – sous des teintes différentes et avec des différences mineures avant que le modèle ne soit abandonné à la fin de 1998. Environ 300 exemplaires furent produits dans chaque série.

Ce rare exemple d'une série limitée de la famille 916 fut vendue neuve par l'importateur danois de Ducati à une firme de Copenhague qui l'exposa dans ses bureaux jusqu'en 2007. La Senna passa alors aux mains d'un négociant de motos d'Aarhus qui la conserva jusqu'à l'année dernière quand elle fut acquise par le vendeur actuel. Jamais démarrée, la machine est accompagnée de son outillage et de son certificat de conformité danois, mais elle n'a jamais été immatriculée. Un catalogue de Ducati Senna est joint et un jeu de manuels devrait être fourni lors de la vente.

€35,000 - 45,000

In addition to the Ducati 916 Strada base model, there were a number of limited edition versions of superior specification, one of which - the Senna - commemorated the late Formula 1 World Champion, Ayrton Senna, who had owned an 851 and was a friend of Ducati's owners, the Castiglioni brothers. The Senna first appeared in 1995, differing from the Strada by virtue of its predominantly dark grey colour scheme, 916SPS chassis and running gear, and Pankl con-rods inside the engine. Two further series were produced - the Senna II and Senna III - with different colour schemes and only minor changes before the model was deleted at the end of 1998. Approximately 300 of each series were produced.

This rare example of a limited edition member of the 916 family was delivered new from the Danish Ducati importer to a company in Copenhagen, which displayed it in its offices until 2007. The Senna then went to a motorcycle dealer in Aarhus, who kept it on display until last year when the current vendor acquired it. Never started, the machine comes with its original tool kit and Danish Certificate of Conformity, but has never been registered. A Ducati Senna brochure comes with the machine and it is hoped that a set of manuals will have been obtained by time of sale.

HONDA RVF750 R TYPE RC45 1996

Cadre n° RC45 2000511

Moteur n° 2000511

- *Machine emblématique « homologation special » du WSB*
- *Deux propriétaires depuis l'origine*
- *4 300 km au compteur*
- *Immatriculée en France*



Remplaçante de l'exotique VFR750 R (RC30), la RVF750 (RC45), une autre machine de course « routière », était encore plus exclusive. Comme son illustre devancière, la RC45 était une « homologation special » en série limitée à peine déguisée, conçue pour donner à Honda les moyens de remporter le World Superbike Championship.

Tout en étant très voisine de la RC30, la RC45 résultait d'un développement plus poussé et presque tous les composants avaient été soigneusement passés au crible par les techniciens de Honda dans le seul but de les améliorer. Assemblée manuellement sur une ligne de montage dédiée de Honda Racing Corporation, la RC45 était forcément chère : à son lancement, elle coûtait plus de 50 pour cent de plus qu'une Ducati 916 !

Cette RC45 a été achetée neuve à Genève (Suisse) par un passionné mature qui accomplit 4 000 des 4 300 km affichés au compteur. Il la donna en reprise à un négociant de la région de Lausanne où elle fut acquise par le vendeur actuel il y a un peu plus d'un an. Ce négociant effectua tous les travaux de remise en état nécessités sur une machine âgée de 20 ans dont la réparation de la pompe à essence (un problème connu sur la RC45) et le remplacement des bougies, des fluides, des filtres et des pneus (par des Pirelli). La machine est offerte avec son carnet de garantie d'origine, la liste des pièces et sa carte grise française.

€17,000 - 22,000

Replacement for the exotic VFR750R (RC30), the RVF750 (RC45) was another racer-for-the-road and even more exclusive. Like its illustrious predecessor, the RC45 was a thinly disguised, limited edition, 'homologation special' intended to provide Honda with the means to win the World Superbike Championship.

Although clearly related to the RC30, the RC45 took development to the next level, there being scarcely a single component that had not been carefully scrutinised by Honda technicians with a view to improvement. Hand built on a special assembly line at Honda Racing Corporation, the RC45 was necessarily expensive: when launched it cost over 50 percent more than a Ducati 916!

This RC45 was purchased new in Geneva, Switzerland by a mature enthusiast, who rode it for 4,000 careful kilometres out of the 4,300 showing on the odometer. He then part-exchanged it with a dealer near Lausanne, from whom it was purchased by the current vendor a little more than one year ago. The dealer carried out all the re-commissioning required by this 20-year-old machine, including renewing the fuel pump (a known issue with the RC45) and replacing the spark plugs, fluids, filters and tyres (with Pirellis). The machine is offered with its original guarantee book, parts list and French Carte Grise.

225

En provenance de la Collection Giuseppe Visenzi "GIVI", vendue à des fins caritatives au profit de Fondazione della Comunità Bresciana Onlus

HONDA CB50 DREAM C.2000

Cadre n° AC15-1007008

Chef d'œuvre miniature, la CB50 Dream fut conçue en vue de commémorer les débuts de Honda en compétition en catégorie 50 cm³, plus précisément ceux de la RC110 qui servit de base à une machine compétition client très réussie, la CR110. Introduite en 1997, son équivalent moderne, la CB50 Dream qui connaît un énorme succès au Japon, a été produite en différentes versions au fil des années et a donné lieu à la création d'une catégorie de travailleurs à domicile fabriquant accessoires et composants pour ce modèle. Cette Dream de première main originale et complète n'a parcouru que 5,6 km au total. Non immatriculée, elle se présente dans un excellent état à l'exception d'une petite trace de choc dans le flanc droit du réservoir. Elle possède ses deux clés de contact. Vendue à des fins caritatives au profit de Fondazione della Comunità Bresciana Onlus.

€4,200 - 5,600

A miniature masterpiece, the CB50 Dream was conceived to commemorate Honda's early racing history in the 50cc class, specifically the RC110, which provided the basis for a hugely successful over-the-counter racer for privateers: the CR110. Introduced in 1997, its modern equivalent, the CB50 Dream, is immensely popular in Japan and has been produced in various versions over the years, spawning an entire cottage industry of accessory and component suppliers. This original and complete one-owner Dream has covered a mere 5.6 kilometres from new. Unregistered, it is presented in generally excellent condition apart from a shallow dent in the fuel tank's right side. The machine comes with two ignition keys. Sold in aid of the charity Fondazione della Comunità Bresciana Onlus.



226

MV AGUSTA F4 1000 R 2010

Cadre n° ZCGF610AAAV000210

Moteur n° ZCGF610AAAV000210

En 2006, MV Agusta lança son la F4 1000 R. Machine d'avant garde, elle apparut avec un moteur porté à 174 ch, des freins radiaux Brembo Monobloc, des roues forgées Brembo une fourche Marzocchi USD à plongeurs nitrurés. Cette superbe F4 1000 R qui n'a parcouru que 5 835 km au total est actuellement aux mains de son deuxième propriétaire seulement. La machine est totalement d'origine excepté les durits de frein, de meilleure qualité, et les garde-boue plus légers en fibre de carbone. Le 12 juin 2005, cette MV a été dédiée par Giacomo Agostini, 15 fois Champion du monde, au Salon de la Moto de Friedrichshafen en Allemagne (voir photo dans le dossier). Offerte dans un état superbe, la machine est livrée avec ses deux clés, ses papiers d'immatriculation allemands et autrichiens et tous les manuels et documents d'usine originaux.

€13,000 - 16,000

In 2006 MV Agusta launched the F4 1000 R. A state-of-the-art superbike, the F4 1000 R featured a 174bhp engine, Brembo Monobloc radial brakes, forged Brembo wheels and a carbon-nitride coated Marzocchi. This pristine F4 1000 R has covered only 5,835 kilometres since delivery and is currently in the hands of only its second owner. The bike is all original apart from upgraded brake hoses and special lightweight carbon-fibre mudguards. On 12th June 2015, this MV was signed by 15-times World Champion Giacomo Agostini at the Friedrichshafen Motorcycle Show in Germany (photograph on file). Presented in beautiful condition, the machine comes with two keys, German and Austrian registration papers, and all its original factory-supplied books and documents.





227

TRICYCLE À MOTEUR DE DION-BOUOTON À RESTAURER

Moteur n° 5185.

Les noms de De Dion et Bouton sont intimement liés à l'histoire des débuts de l'automobile. Les moteurs de l'ingénieur Bouton développaient des puissances bien supérieures à celles des moteurs de Daimler et de Benz tout en les égalant en fiabilité. Il n'est donc pas étonnant que ces moteurs aient été adoptés par de nombreux autres constructeurs sans doute influencés par les succès obtenus par ces rapides tricycles dans des épreuves comme Paris-Bordeaux et autres grandes courses de l'époque. On sait peu de choses de ce tricycle à restaurer. Tout en apparaissant très complet, il faut noter qu'il manque le carburateur et ses commandes, la bobine d'allumage et le système d'échappement. Ces pièces étant fort heureusement disponibles, ce projet de restauration devrait être facilement mené à bien. Le moteur serait du type 1 3/4 HP de 250 cm³ datant de fin 1898 ou début 1899.

€20,000 - 30,000

Sans Réserve

The names of De Dion and Bouton are inextricably linked with the motor car's pioneering years. Engineer Bouton's engines developed significantly greater output than those of Daimler and Benz, yet matched them for reliability. Small wonder then that they were adopted by many other manufacturers, influenced no doubt by the success of the flying tricycles in such events as the Paris-Bordeaux and other races. Little is known of this tricycle, which is offered for restoration. Although appearing largely complete, it is at least missing the carburettor plus controls, the ignition coil and exhaust system. Fortunately, parts are readily available, which should make this a relatively straightforward project. Its condition unknown, the engine is believed to be the 250cc 1 3/4hp type, dating late 1898 or early 1899.



228

READING STANDARD 1 180 CM³ C.1918 À RESTAURER

Moteur n° 21598

Exemplaire des plus rares d'une des marques pionnières américaines, cette Reading Standard V-twin fut démontée dans les années 1930 par le précédent propriétaire dans l'intention de la restaurer. Mais le projet en resta là et la machine fut stockée au sec. Le propriétaire actuel qui acheta la Reading Standard il y a environ 40 ans la conserva « telle que » sans la restaurer. Elle est incomplète, le réservoir étant une des pièces manquantes les plus importantes, le moteur n'a pas ses bielles et la fourche avant cassée devra être réparée. Ce lot qu'aucun document n'accompagne est vendu « à restaurer » et dans l'état où il se trouve.

€7,000 - 10,000

An extremely rare example of one of America's pioneering marques, this Reading Standard v-twin was dismantled in the 1930s by the preceding owner, whose intention was to restore it. However, the project proceeded no further and the dismantled machine was placed in dry storage. The current owner acquired the Reading Standard some 40 years ago and has preserved it in 'as found', un-restored condition. It is not complete, the fuel tank being one of the more obvious missing components, while there are no con-rods in the engine and the front fork is broken and needs to be repaired. There are no documents with this Lot, which is offered for restoration and sold strictly as viewed.



229

GILERA 500 CM3 MODÈLE VT « 8 BULLONI » 1938

Cadre n° 6877

Moteur n° 428210

Gilera s'imposa sur la scène sportive internationale à la fin des années 1930 lorsque ses racers à quatre cylindres et compresseur dominèrent les BMW dans les Grands Prix et dépassèrent la marque allemande du record du monde de vitesse. Pendant tout le début des années 1950, les quatre-cylindres de la marque d'Arcore décrochèrent cinq titres Constructeurs et six titres Pilotes dans les championnats. Produite du milieu des années 1930 jusqu'en 1941, les monos 500 cm3 à culbuteurs de la série VT faisaient partie des machines de tourisme les plus rapides sur le marché. Elles sont communément surnommées « 4 bulloni » ou « 8 bulloni » en fonction de nombre de boulons retenant la culasse. L'historique de cette machine est mal connu sinon qu'elle a été héritée. Elle est accompagnée de son libretto italien.

€12,000 - 18,000

Gilera first sprang to international prominence in the late 1930s when its supercharged four-cylinder racers trounced BMW in Grands Prix and snatched the world speed record away from the German marque. Throughout the early 1950s it was the racers which again grabbed the headlines, the Arcore marque's fours taking five manufacturer's titles and six individual world championships. Built from the mid-1930s until 1941, the VT series of overhead-valve 500cc singles were among the best fast touring bikes that money could buy. They are commonly known as either '4 bulloni' or '8 bulloni' (4/8 bolt) depending on the engine's top-end fixing arrangements. Little is known about this example, which is offered from a deceased's estate. The machine comes with an Italian libretto.



230

NSU OSL 251 241 CM3 1934

Cadre n° 8627P3

Moteur n° 167667

En 1929, la firme allemande NSU réussit à recruter l'ingénieur Walter Moore alors chez Norton. Moore avait créé la première machine réussie à 1 ACT de Norton, la CS1, si bien que personne ne fut surpris lorsque les modèles NSU Super Sport à arbre à cames en tête très « nortonesques » apparurent peu après. En 1932, NSU introduisit la série « O » des monocylindres à soupapes en tête conçues par Moore, série qui allait constituer l'essentiel de la production de NSU au milieu des années 1930 en commençant par l'OS 350 de 1932. Les types OSL 201 de 198 cm3 et OSL 251 de 241 cm3 suivirent en 1933. Cette très belle OSL 251 qui est toujours restée aux mains de la même famille a été restaurée en 2001. La machine est accompagnée de ses papiers d'immatriculation autrichiens.

€5,500 - 7,500

In 1929, the German company NSU succeeded in recruiting designer Walter Moore from Norton. Moore had been responsible for Norton's first successful overhead-camshaft machine, the CS1, so it came as no surprise when distinctly Norton-esque 'cammy' NSU Super Sport models appeared a short time later. In 1932 NSU introduced the Moore-designed 'O' series of overhead-valve singles, which would form the mainstay of production in the mid-1930s, commencing with the 350 OS in 1932. 198cc 201 OSL and 241cc 251 OSL models followed in 1933. This beautiful 251 OSL has been in the same family's ownership all its life and was restored in 2001. The machine is offered with Austrian registration papers.



HARLEY-DAVIDSON 1 200 CM3 MODEL JD SIDE-CAR 1922

- *Modèle haut de gamme*
- *Immatriculée en Italie*
- *Restauration ancienne*

Cadre n° 22JD10617

Moteur n° 22JD10617



Après une tentative avortée en 1909, le bicylindre en V Harley-Davidson réapparut en 1911 sous une forme révisée qui bénéficiait de soupapes d'admission en tête commandées positivement (à la place des soupapes atmosphériques ou automatiques héritées des monocylindres) et la production décolla vraiment. Surnommé « pocket valve », ce moteur à culasse semi-culbutée ou « en F » restera en production pendant 20 ans. Le système de transmission des monos Harley – directe au moyen d'une courroie de cuir – fut conservé au début sur la twin, mais la nécessité d'utiliser mieux le potentiel du moteur, notamment avec un side-car, hâta l'introduction d'un moyeu à deux vitesses pour 1914, date à laquelle la transmission par chaîne et un embrayage normal avaient été adoptés. Plus tard dans l'année, une boîte de vitesses conventionnelle à trois rapports à baladeurs complétée d'un kick de démarrage fut introduite sur la version haut de gamme de la twin qui, dotée d'un équipement électrique complet, fut cataloguée sous la désignation Model J.

Anciennement restauré, cet attelage Model JD représente la twin Harley-Davidson « F-head » dans sa version haut de gamme 1 200 cm3 (74 ci), complète avec sa dynamo et ses éclairages, le side-car étant un modèle Harley-Davidson correct pour la période considérée. Le compteur Corbin est un accessoire particulièrement appréciable. Elle est accompagnée de ses papiers d'immatriculation italiens.

€26,000 - 30,000

Following an abortive attempt in 1909, Harley-Davidson's twin returned for 1911 in redesigned form boasting mechanically operated inlet valves (replacing the 'atmospheric' type inherited from the single) and production really took off. Known by the sobriquet 'pocket valve', this 'F-head' (inlet-over-exhaust) engine would remain in production for the next 20 years. The Harley single's transmission arrangements - direct drive by means of a leather belt - were continued at first on the twin but the need to make better use of the engine's power characteristics, particularly for sidecar pulling, prompted the introduction of a two-speed rear hub for 1914, by which time chain drive and a proper clutch had been adopted. Later that same year a conventional, three-speed, sliding-gear transmission with 'step starter' was introduced on the top-of-the-range version of the twin which, with full electrical equipment, was listed from now on as the Model J.

An older restoration, this Model JD motorcycle combination represents the Harley-Davidson 'F-head' twin in its top-of-the-range 74ci configuration, complete with electrical generator and lighting set, while the sidecar is of the correct Harley-Davidson pattern for the period. The Corbin speedometer is a particularly nice accessory. Accompanying documentation consists of Italian registration papers.

232

EXCELSIOR 750 CM3 SUPER-X 1930

Moteur n° A6946

- *Première marque américaine*
- *Restaurée*
- *Compteur Corbin et avertisseur Sparton*



La célèbre moto américaine Excelsior fut produite par l'Excelsior Motor Manufacturing Company de Chicago (Illinois), de 1907 à 1931, à la fin sous l'appellation « Super-X ». Une V-twin de 1 000 cm³ (61 ci) fut ajoutée à la gamme en 1911, date à laquelle Excelsior fut rachetée par le fabricant de bicyclettes Ignaz Schwinn, et, en 1913, elle fut proposée avec une transmission chaîne-chaîne. En 1921, apparut une V-twin de 1 200 cm³ (74 ci), mais à cette date, Excelsior avait racheté les droits de fabrication de l'Henderson Four et les jours des grosses V-twin étaient comptés. Celles-ci disparurent en 1925, Excelsior préférant concentrer ses ressources sur la Four et la nouvelle V-twin Super-X 750 cm³.

Introduite en 1925, la Super-X conservait la distribution semi-culbutée de la « Big Twin » tout en revenant à la fourche avant à roue poussée utilisée sur les toutes premières machines. Pour le reste, elle fut majoritairement révisée en recevant un bloc moteur-boîte et une transmission primaire par pignons enfermés dans un carter en alliage léger. Un modèle Super Sport plus performant fut proposé et ces deux Super-X continuèrent avec peu de modifications sinon l'adoption d'un réservoir profilé en goutte d'eau pour 1929 jusqu'à ce que Ignaz Schwinn arrête la production motocycliste au printemps 1931.

Cette Super-X restaurée est offerte avec son certificat de l'Automotoclub Storico Italiano.
€22,000 - 26,000

The famous American Excelsior motorcycle was produced by the Excelsior Motor Manufacturing Company of Chicago, Illinois from 1907 until 1931, latterly under the 'Super-X' brand name. A 61ci (1,000cc) v-twin joined the range for 1911, at which time Excelsior was acquired by bicycle maker, Ignaz Schwinn, and in 1913 was offered with all-chain drive. Two-speed planetary transmission and a leaf-sprung, Indian-style front fork were two of the following season's innovations. In 1921 a 74ci (1,200cc) v-twin appeared but by this time Excelsior had acquired the manufacturing rights to the Henderson Four and the days of the big v-twins were numbered. They were gone by 1925, Excelsior preferring to concentrate its resources on the Four and the newly introduced Super-X 45ci (750cc) v-twin.

Introduced in 1925, the Super-X retained the Big Twin's F-head valve gear while reverting to the leading-link front fork used on its earliest ancestors. Elsewhere though, it was extensively redesigned, featuring unitary construction of the engine/gearbox and geared primary drive encased with an alloy casting. There was a higher-performance Super Sport model available and this pair of Super-Xs continued with few changes, other than a switch to a streamlined, teardrop-shaped fuel tank for 1929, until Ignaz Schwinn pulled the plug on motorcycle production in the spring of 1931.

This restored Super-X is offered with an Automotoclub Storico Italiano certificate.

HARLEY-DAVIDSON 750 CM3 MODEL R SIDE-CAR 1934

Moteur n° 34R3131

- *Modèle repère*
- *Restauration ancienne*
- *Immatriculée en Italie*



Bien que Harley-Davidson fût familiarisée avec les moteurs à soupapes latérales (les flat head, culasse plate), la marque n'appliqua pas ce type de distribution sur un V-twin avant l'apparition des tout nouveaux modèles 750 (45 ci) types D (standard) et DL (haute compression) en 1929. La désignation passa de D à R en 1932, ce changement coïncidant avec l'adoption d'une nouvelle dynamo (horizontale) et d'un cadre adapté. En même temps, les carters furent modifiés pour loger des volants moteur plus gros et le moteur fut équipé de pistons en aluminium. L'effondrement des ventes consécutif au krach de Wall Street d'octobre 1929 réduisit considérablement les ressources financières nécessaires à l'introduction d'améliorations plus importantes sur la gamme 1933.

Plusieurs perfectionnements furent cependant apportés aux modèles 1934, les twins recevant un cadre et une fourche renforcés, une nouvelle pompe à huile, un système d'échappement relevé High-Flo, des garde-boue plus arrondis et un gros feu arrière Airflow. Régulièrement améliorée et modernisée par la suite, l'immortelle « flat head » de Harley connut une longue carrière sans précédent pour être finalement encore cataloguée en version solo KH en 1956, la variante tricycle Servi-Car étant maintenue au catalogue jusqu'en 1973 !

Restauration ancienne, cette moto Model R est attelée à un side-car du modèle Harley-Davidson correct pour son année. Achetée par la Collection Lonati en octobre 2006, la machine est offerte avec ses papiers d'immatriculation italiens.

€19,000 - 24,000

Although Harley-Davidson was no stranger to sidevalve ("flat head") engines, it did not apply this valve gear arrangement to a v-twin until the arrival of the all-new 45ci 'D' (standard) and 'DL' (high-compression) models in 1929. The model designation changed from 'D' to 'R' for 1932, the change coinciding with the adoption of a new (horizontal) electrical generator and a suitably modified frame. At the same time, crankcases were changed to accommodate larger flywheels and the engine also received aluminium pistons. With sales dropping to a mere fraction of what they had been before the October '29 Wall Street Crash, there was little money available to finance major changes to the 1933 line up.

Nevertheless, several improvements were made for 1934, the twins receiving a strengthened frame and forks, a new oil pump, High-Flo upswept exhaust systems, curvaceous new mudguards and a large Airflow tail light. Periodically improved and up-dated thereafter, Harley's immortal flat head enjoyed an unprecedentedly lengthy production life and was last catalogued, in KH solo form, in 1956, though the three-wheeled Servi-Car version was still on sale in 1973!

An older restoration, this Model R motorcycle is attached to a sidecar of the correct Harley-Davidson pattern for the period. Acquired for the Lonati Collection in October 2009, the machine is offered with Italian registration papers.

Les acheteurs potentiels doivent vérifier par eux-mêmes la description et l'état de chacun des lots avant d'enchérir. Chaque lot est vendu "dans l'état et là où il se trouve" avec tous ses défauts et manques.

234

EXCELSIOR 750 CM3 SUPER-X 1928

Cadre n° I5132

Moteur n° 4953 (voir texte)

- Première marque américaine
- Restaurée
- Compteur Corbin et avertisseur Sparton



La célèbre moto américaine Excelsior fut produite par l'Excelsior Motor Manufacturing Company de Chicago (Illinois), de 1907 à 1931, à la fin sous l'appellation « Super-X ». Une V-twin de 1 000 cm3 (61 ci) fut ajoutée à la gamme en 1911 et, en 1913, elle fut proposée avec une transmission chaîne-chaîne. En 1921, apparut une V-twin de 1 200 cm3 (74 ci), mais à cette date, Excelsior avait acheté les droits de fabrication de l'Henderson Four et les jours des grosses V-twin étaient comptés. Celles-ci disparurent en 1925, Excelsior préférant concentrer ses ressources sur la Four et la nouvelle V-twin Super-X 750 cm3.

Introduite en 1925, la Super-X conservait la distribution semi-culbutée de la « Big Twin » tout en revenant à la fourche avant à roue poussée utilisée sur les toutes premières machines. Pour le reste, elle fut majoritairement révisée en recevant un bloc moteur-boîte et une transmission primaire par pignons enfermés dans un carter en alliage léger. Un modèle Super Sport plus performant fut proposé et ces deux Super-X continuèrent avec peu de modifications sinon l'adoption d'un réservoir profilé en goutte d'eau pour 1929 qui dura jusqu'à la fin de la production motocycliste au printemps 1931.

Cette Super-X restaurée est offerte avec son document d'immatriculation allemand et un rapport du TÜV. On notera que le premier porte le numéro de cadre « J5132 » et que le numéro du moteur a été regravé avec le numéro du cadre.

€21,000 - 25,000

The famous American Excelsior motorcycle was produced by the Excelsior Motor Manufacturing Company of Chicago, Illinois from 1907 until 1931, latterly under the 'Super-X' brand name. A 61ci (1,000cc) v-twin was added to the range for 1911, and in 1913 was offered with all-chain drive. In 1921 a 74ci (1,200cc) v-twin appeared but by this time Excelsior had acquired the manufacturing rights to the Henderson Four and the days of the big v-twins were numbered. They were gone by 1925, Excelsior preferring to concentrate its resources on the Four and the newly introduced Super-X 45ci (750cc) v-twin.

Introduced in 1925, the Super-X retained the Big Twin's F-head valve gear while reverting to the leading-link front fork used on its earliest ancestors. Elsewhere though, it was extensively redesigned, featuring unitary construction of the engine/gearbox and geared primary drive encased with an alloy casting. There was a higher-performance Super Sport model available and this pair of Super-Xs continued with few changes, other than a switch to a streamlined, teardrop-shaped fuel tank for 1929, until motorcycle production ceased in the spring of 1931.

This restored Super-X is offered with a German registration document and TÜV paperwork. It should be noted that the former records the frame number as 'J5132' and that the engine number has been over-stamped with the frame number.

235

INDIAN 750 CM3 101 SCOUT 1928

Moteur n° DG2502

- *Modèle emblématique d'Indian*
- *Restaurée*
- *Immatriculée au Royaume-Uni*



Modèle plus petit de bicylindre Indian, la Scout de 600 cm³ compléta la twin Powerplus de 1 000 cm³ pour 1920. Rompant avec une pratique jusque-là courante, cette nouvelle petite Indian twin qui se distinguait par sa transmission primaire par pignons hélicoïdaux au lieu de la chaîne plus habituelle se fit rapidement une réputation de machine indestructible. « Vous n'utiliserez jamais une Indian Scout » clamait le slogan de la marque. Sur les autres points, le v-twin à soupapes latérales ou « flat head » reprenait la formule si réussie de la Powerplus. La grande nouvelle pour 1925 concerna les culasses détachables de la Scout et une variante 750 cm³ fut proposée deux ans plus tard, suivie en avril 1928 par la 101 Scout. Celle-ci bénéficiait d'un moteur 750 cm³ révisé installé dans un nouveau cadre rallongé et ce modèle sport de poids moyen allait être un immense succès pour la firme de Springfield.

Cette 101 Scout acquise par le propriétaire actuel en mars 2001 fut restaurée au cours des dix années qui suivirent comme en font foi les nombreuses factures qui l'accompagnent. Elle fut alors immatriculée au Royaume-Uni (en août 2012). Présentée en magnifique état, la machine est offerte avec les factures mentionnées ci-dessus, un certificat de datation, deux MoT non valides, un document d'immatriculation au Royaume-Uni V5C, de la littérature technique et le certificat de vente de 2001. Sont joints deux sacoches en cuir et un compteur de vitesse Corbin.
€16,500 - 20,500

A smaller Indian v-twin model, the 37ci (600cc) Scout, joined the existing 61cu in (1,000cc) Powerplus twin for 1920. In a somewhat unusual departure, this new smaller Indian twin featured primary drive by helical gears, rather than the more usual chain, and soon gained a reputation for indestructibility: 'You can't wear out an Indian Scout,' claimed the company's advertising. In other respects the 'flat head' v-twin motor followed the successful Powerplus formula. Detachable cylinder heads were the Scout's big news for 1925 and two years later a 45ci (750cc) variant arrived, to be followed in April 1928 by the 101 Scout. The latter featured a revised 750cc engine in a new, longer-wheelbase frame, and this medium-weight sports model would prove an immense success for the Springfield firm.

This particular 101 Scout was purchased by the current registered keeper in March 2001 and restored over the next ten-or-so years, as evidenced by numerous accompanying invoices. It was then registered in the UK (in August 2012). Presented in beautiful condition, the machine is offered with the aforementioned invoices, dating certificate, two expired MoTs, a UK V5C registration document, some technical literature and the 2001 purchase receipt. A pair of leather saddlebags and a Corbin speedometer are included in the sale.

236

ARIEL « SQUARE FOUR » 601 CM3 1934

Cadre n° 4817

Moteur n° 285

- Vendue neuve au Royaume-Uni
- Numéros de cadre et de moteur concordants
- Excellemment restaurée



Conçue par le légendaire Edward Turner, l'Ariel « Square Four » apparut au Salon de l'Olympia de Londres en 1930. Unique en son genre au moment de son introduction, la Square Four se singularisait par son bloc de quatre cylindres en carré et ses deux vilebrequins engrenés l'un sur l'autre avec des pistons calés à 180 degrés. Lancée avec une cylindrée de 500 cm³, la « Squariel » fut très vite portée à 601 cm³ en considération de l'importance du marché du side-car. Jusqu'à nos jours, l'Ariel Square Four demeure seule de son espèce dans l'histoire de la moto, une vraie « machine de gentleman », raffinée et séduisante, qui possède ses fidèles et ses passionnés et qui reste très appréciée des connaisseurs.

Cette Square Four des premières séries fut acquise par un précédent propriétaire vers 1958-59 sous forme d'un projet de restauration. Le moteur démonté pour être réparé ne fut jamais réinstallé dans le cadre et l'Ariel demeura démontée et stockée au sec jusqu'à son achat par le vendeur actuel en juin 2014. Ce dernier qui passa des mois à rechercher le modèle et les pièces manquantes a fini par terminer la restauration après avoir investi près de 25 000 euros dans ce projet. L'Ariel est accompagnée d'un épais dossier contenant la plupart des factures et récépissés correspondant aux pièces utilisées pour ces travaux. Présentée dans un état « mieux que neuf », cette splendide Square Four est vendue avec des copies de ses anciens documents d'immatriculation au Royaume-Uni. **€42,000 - 48,000**

Designed by the legendary Edward Turner, the Ariel 'Square Four' was first shown at Olympia in 1930. Unique at the time of its introduction, the Square Four featured a single block of four cylinders and twin geared-together crankshafts with pistons phased at 180 degrees. Although launched as a '500', the Squariel was soon enlarged to 601cc with an eye on the important sidecar market. To date, the innovative Ariel Square Four remains unique in motorcycling history; a true 'gentleman's motorcycle', this refined yet charismatic machine retains an enthusiastic and loyal following, and is highly prized by discerning enthusiasts.

This early Square Four was purchased by a previous owner in approximately 1958/59 as a restoration project. The engine was sent away for repair but was not reinstalled in the Ariel, which remained in dry storage in a dismantled state until it was purchased by the current vendor in June 2014. The owner has spent many months researching the model and locating missing parts, and has now been able to complete the restoration having spent some £18,000 (approximately €25,000) in the process. The Ariel comes with a thick file containing most, if not all, the invoices and receipts for parts used in the rebuild. Presented in 'better than new' condition, this beautiful square Four is offered with copies of its old UK registration documents.



237

HONDA CB750 1973

Cadre n° CB7502046063

Moteur n° à venir

Il y a plus de quarante ans, on a du mal à imaginer l'impact de la Honda CB750 sur le monde de la moto quand elle fut révélée à un public sidéré au Salon de Tokyo 1968. Certes, on avait déjà connu beaucoup de motos à quatre cylindres, mais celles-ci produites en quantités assez faibles étaient destinées à des acheteurs fortunés. Modèle d'une immense signification incarnant la tendance nouvelle et une des véritables plus grandes classiques de la moto, la CB750 mérite de figurer dans toute collection. Livrée neuve aux États-Unis, cette CB750 importée dans l'UE en 2010 possède ses papiers d'immatriculation belges.

Apparemment non restaurée, la machine se présente dans un très bon état général et revêtue d'une belle patine. Elle a fait l'objet d'un entretien complet en 2014 et, d'après son propriétaire, elle fonctionne très bien.

€4,000 – 7,000

Sans Réserve



Forty-plus years on, it is hard to imagine the impact the Honda CB750 had on the motorcycling world when it was unveiled to a stunned public at the 1968 Tokyo Show. True, there had been plenty of four-cylinder motorcycles before but these had been built in relatively small numbers and aimed at the wealthy few. A trend-setting design of immense significance and one of the truly great classic motorcycles, the CB750 is worthy of a place in any collection. Delivered new to the USA, this CB750 was imported into the EU in 2010 and comes with Belgian registration papers. Believed un-restored, the machine appears very original and in generally very good condition, with a nice patina; a major service carried out in 2014 and the owner says that it performs very well.



238

BMW K1 980 CM3 1990

Cadre n° 6375551

Moteur n° à venir

Lancée en 1989, la K1 représentait une audacieuse tentative de la part de BMW de créer un haut de gamme hyper sportif en utilisant le moteur Série K à quatre cylindres de 980 cm3 qui, destiné à la K1 au style futuriste, fut amélioré avec une culasse à 16 soupapes et une injection électronique Bosch. Le cadre Série K existant fut renforcé, la géométrie de la direction amendée et la suspension arrière Paralever de BMW adoptée. Produite pendant quatre ans seulement, la K1 est déjà une des BMW modernes les plus dignes d'entrer en collection. Vendue neuve en Belgique, cette K1, aux mains du même propriétaire depuis 16 ans, possède ses documents d'immatriculation belges. Non restaurée, la machine qui a bénéficié d'un grand entretien en 2014 est décrite comme étant en très bon état général et de fonctionnement.

€4,000 - 5,000

Sans Réserve



Launched in 1989, the K1 represented BMW's bold attempt to create a hyper-sports flagship using its K-Series 980cc four-cylinder engine, which for the futuristically styled K1 was up-rated with a 16-valve cylinder head and Bosch electronic fuel injection. The existing K-Series frame was stiffened, the steering geometry altered and BMW's Paralever rear suspension incorporated. Produced for only four years, the K1 is already one of the more collectible of post-war BMWs. Delivered new to Belgium, this K1 has been in the same ownership for the last 16 years and comes with Belgian registration papers. Un-restored, the machine had its last major service in 2014 and is said to be in generally good condition, performing well.

239

BMW R75/5 745 CM3 1973

Cadre n° 4003658

Les remplaçantes attendues depuis longtemps des flat-twins BMW à fourche Earles arrivèrent en 1969. Outre une fourche télescopique à roue poussée, les nouvelles machines se distinguaient par un léger cadre duplex soudé. Le moteur avait aussi fait l'objet d'une profonde révision et l'allumage à bobine et le circuit en 12 volts étaient autant d'innovations de la part de la firme de Munich. Les nouveaux modèles « /5 » de BMW étaient proposés selon trois cylindrées, les variantes étant déterminées par des différences d'alésage sur ce qui était par ailleurs des machines pratiquement identiques. La R75/5 délivrait officiellement 50 ch, puissance suffisante pour lui donner une vitesse maximale de 177 km/h. Cette R75/5 vendue neuve en Belgique possède ses documents d'immatriculation belges. Non restaurée, la machine se présente dans un très bon état général et son fonctionnement est qualifié de très bon.

€4,000 - 5,000

Sans Réserve

The long-awaited replacements for BMW's long-running Earles-forked flat twins finally arrived in 1969. As well as a telescopic, leading-axle front fork, the newcomers featured a lightweight, welded duplex frame. The engine too had come in for extensive revision, while coil ignition and 12-volt electrics were other new departures for the Munich firm. BMW's new '/5' models came in three capacities, the variation being achieved by different bore sizes in what were otherwise virtually identical machines. The R75/5 produced a claimed 50PS (49.3bhp) which was good enough to propel the 190kg machine to a top speed of 177km/h. This R75/5 was delivered new to Belgium and comes with Belgian registration papers. Un-restored, the machine appears to be in generally good condition and is said to perform very well.



240

HONDA CB450 1966

Cadre n° CB450 5035814

L'arrivée de la Honda CB450 en 1965 devait faire tomber tous les doutes sur les intentions de l'industrie japonaise de lutter sur tous les segments du marché de la moto. C'était au moment de ce lancement le modèle le plus important de Honda qui capitalisait sur l'expérience acquise avec une succession de plus petites twins. Pourtant, la CB450 s'écartait des pratiques de Honda sur plusieurs points notamment par l'emploi de deux arbres à cames en tête, le rappel des soupapes par des barres de torsion, les carburateurs à dépression constante et un cadre tubulaire. Cet exemplaire d'une des Honda classiques des plus recherchées, importé des Etats-Unis, est offert taxes payées dans l'UE (documents dans le dossier). Apparemment non restaurée, la machine se présente en très bon état et sous une très belle patine.

€2,000 - 3,000

Sans Réserve

The Honda CB450's arrival in 1965 should have dispelled any lingering doubts about Japan's intention to compete in all sectors of the motorcycle marketplace. It was Honda's largest model when launched and capitalised on experience gained with a succession of smaller twins. Nevertheless, the CB450 departed from Honda's usual practice in numerous ways, in particular by its use of twin overhead camshafts, torsion-bar valve springs, constant-velocity carburetors and a tubular frame. This example of a much sought after classic Honda was imported from the USA and is offered with EU taxes paid (documents on file). Believed un-restored, the machine appears to be in generally very good condition, with a nice patina.



HARLEY-DAVIDSON 1 200 CM3 « PANAFINA » CUSTOM 1956

Moteur n° 56FL4787

- *Modèle unique de moto customisée*
- *Construite par le Champion du Monde « Ferry » Clot*
- *Classée première de sa catégorie au Modified Harley Championship of Custom Bike Building 2009*



Modèle unique construit par le double Champion du Monde Fernando « Ferry » Clot, cette étonnante moto a été classée première au Modified Harley Championship of Custom Bike Building 2009 tenu à Sturgis (Dakota du Sud). Sur une base de Harley-Davidson 1200 (74 ci) « Panhead » 1956, elle a conservé son cadre, son moteur et sa boîte d'origine, mais en recevant une fourche H-D Springer transformée en fourche à parallélogramme. En outre, le cadre a été modifié : les tubes avant ont été remplacés, l'arrière a été raccourci de 51 mm et relevé de 63 mm, le tube supérieur a été remplacé et le support de la boîte relevé de 25 mm.

Le moteur, reconstruit aux spécifications Constructeur dans l'atelier de Ferry, a été équipé d'une magnéto Morris, d'un carburateur Linkert M74 avec cornet d'aspiration Sidevalve, cache-culbuteurs Colony et couvercle de boîte modifié S&S. Les composants fabriqués manuellement comprennent le réservoir d'essence (qui renferme le réservoir d'huile), les canalisations d'huile, les garde-boue avant et arrière, les axes et moyeux de roue, le guidon et les poignées, le support du phare, les commandes avant, la selle, le support moteur supérieur, les lampes arrière, le kick, les capuchons de bougie style hot-rod et bien d'autres. Une occasion pour un collectionneur privé ou un musée d'acquérir une pièce unique.
€28,000 - 35,000

A unique build by the two-times World Champion, Fernando 'Ferry' Clot, this amazing motorcycle was a 1st-in-class winner at the 2009 Official Modified Harley Championship of Custom Bike Building held at Sturgis, South Dakota. It is based on a 1956 Harley-Davidson 74ci 'Panhead', retaining the original frame, engine and gearbox, but fitted with 1998 H-D Springer forks converted to 'girder' specification. In addition, the frame has been modified: the front down-tubes being replaced, the rear end shortened 2" and raised 2½" with top tubes replaced, and the transmission mounting plate raised 1".

The engine was rebuilt to OEM specification in Ferry's workshop and fitted with a Morris magneto, Linkert M74 carburettor with Sidevalve velocity stack, Colony pushrod covers and a modified S&S gear cover. Unique handmade components include the fuel tank (which contains the oil tank), oil lines, front and rear mudguards, wheel axles and hubs, handlebar and grips, headlamp bracket, forward controls, seat, upper engine mount, tail lights, kickstart, hot rod-style spark plug caps and many more. A unique opportunity for the private collector or museum curator.

HARLEY-DAVIDSON 1 340 CM3 « ROCKET » CUSTOM 1990

Cadre n° 1HD1BJL11LY010744

- *Modèle unique de moto customisée*
- *Construite par le Champion du Monde « Ferry » Clot*
- *2e de sa catégorie au Championnat du Monde AMD 2014*



Création unique par le double Champion du Monde Fernando « Ferry » Clot, cette étonnante moto a été classée deuxième au Championnat du Monde de Construction de Customs AMD à Cologne en 2014. Sur une base de Harley-Davidson 80 ci « Evo », elle a conservé le cadre « Softail » d'origine. La chasse et l'empattement sont inchangés, tandis que l'avant a reçu une fourche Denver's Choppers raccourcie et le bras oscillant Hot Dreams a été soudé au cadre.

Le moteur et la boîte ont été reconstruits et customisés dans l'atelier de Ferry. La transmission primaire est une Barnett Scorpion modifiée avec une courroie de 3 pouces et un embrayage à verrouillage. Les deux roues sont des Harley-Davidson standard de 21x2.25 pouces, tandis que le frein arrière à pignon intégré est un Kustom Tech pincé par un étrier à deux pistons. Les composants suivants ont été fabriqués manuellement : réservoir d'essence, réservoir d'huile, garde-boue arrière, selle et carrosserie, sélecteur manuel, support moteur supérieur et échappement, entre autres. Dédié à la mémoire de la mère de Ferry, Pilar Romano de Antonio, cette magnifique création d'art motocycliste constitue une occasion unique pour un collectionneur privé ou un conservateur de musée. Ce lot est accompagné de ses papiers d'immatriculation espagnols.

€18,000 - 22,000

A unique build by the two-times World Champion, Fernando 'Ferry' Clot, this amazing motorcycle was a 2nd-in-class winner at the 2014 AMD World Championship of Custom Bike Building held at Cologne, Germany. It is based on a 1990 Harley-Davidson 80ci 'Evo', retaining the original 'Softail' frame. Rake and stretch are stock, while the front end is a Denver's Choppers item, shortened to suit, and the Hot dreams swinging arm has been welded to the frame.

Both the engine and gearbox were rebuilt and customised in Ferry's workshop. Primary drive is a modified Barnett Scorpion with 3" belt and lock-up clutch. The wheels are stock Harley-Davidson, 21x2.25" at both ends, while the combined rear brake/sprocket is a Kustom Tech item gripped by a 2-pot calliper. Unique handmade components include the fuel tank, oil tank, rear mudguard, seat and bodywork, hand gearshift, upper engine mount, the exhausts and many more. Dedicated to the memory of Ferry's mother, Pilar Romano de Antonio, this wonderful piece of motorcycling art represents a unique opportunity for the private collector or museum curator. Offered with Spanish registration papers.

MV AGUSTA 798 CM3 F3 'MISSONI' WSS REPLICA 2015

Cadre n° ZCGF320BAGV006085

Moteur n° F31A G06324

- Unique WSS replica
- Neuve et jamais utilisée
- Immatriculée en Italie



Cette moto unique offerte ici est une réplique de la MV Agusta F3 engagée par l'équipe officielle Reparto Corse de MV Agusta dans le Championnat du Monde Supersport (WSS) 2015 avec le soutien de la maison de haute couture italienne, Missoni. Les pilotes recrutés pour l'équipe WSS de MV pour 2015 étaient le Français Jules Cluzel et l'Italien Lorenzo Zanetti. La saison n'aurait pu connaître un meilleur début avec Cluzel au départ de la première manche à Phillip Island en Australie en pole position avant de remporter une brillante victoire. Cluzel allait remporter cinq autres pole positions et deux autres victoires, mais la saison revint à Kenan Sofuoglu sur Kawasaki qui gagna cinq des douze manches et finit deuxième à quatre reprises.

Cette machine est issue de la F3 de 798 cm3 plutôt que de la version 675 cm3 utilisée en course. Les étonnants graphismes de MV inspirés par un tableau d'Ottavio Missoni accroché dans les bureaux du Reparto Corse ont été conçus par Luca Missoni en hommage à MV Agusta. La machine se caractérise aussi par une plaque en fibre de carbone portant le logo du Reparto Corse et le numéro 001/001, tandis que le réservoir porte le logo Missoni et l'inscription « Unique Replica World Supersport Winner at Misano Circuit 2015 ». Elle porte aussi une signature « Jules Cluzel ». Neuve et jamais utilisée, cette machine unique est accompagnée de son libretto italien.

€15,000 - 20,000

The unique motorcycle offered here is a replica of the MV Agusta F3 campaigned by the official MV Agusta Reparto Corse team in the 2015 World Supersport (WSS) Championship with sponsorship from the high-end Italian fashion house, Missoni. Riders recruited for MV's WSS team for 2015 were Frenchman Jules Cluzel and the Italian Lorenzo Zanetti. The season could not have got off to a better start, with Cluzel starting the first round at Australia's Phillip Island from pole position and going on to score brilliant win for the team. Cluzel would go on to five more pole starts and secure a further two wins, but the 2015 season belonged to Kawasaki-mounted Kenan Sofuoglu, who won five of the 12 rounds and finished 2nd on four occasions.

This particular machine is based on the 798cc F3 rather than the 675cc version used for racing. The MV's stunning graphics were inspired by an Ottavio Missoni painting in the Reparto Corse offices, and were designed by Luca Missoni as a tribute to MV Agusta. The machine also features a carbon-fibre plaque with the Reparto Corse logo and the number '001/001', while the fuel tank carries the Missoni logo and the inscription 'Unique Replica World Supersport Winner at Misano Circuit 2015'. It also carries a 'Jules Cluzel' sample signature. New and unused, this unique motorcycle is offered with an Italian libretto.

244

KAWASAKI H2 748 CM3 1975

Cadre n° ZCGF320BAGV006085

Moteur n° F31A G06324

- *Unique WSS replica*
- *Neuve et jamais utilisée*
- *Immatriculée en Italie*



Kawasaki se forgea définitivement une réputation de constructeur de motos à haute performance sans compromis avec le lancement de la stupéfiante Mach III 500 en 1968. La légèreté combinée aux 60 ch délivrés en pointe et à un comportement neutre firent de la trois-cylindres deux temps une machine passionnante à piloter, mais aussi une moto à l'égal au moins de tout ce qui existait jusqu'à 750 cm3. En 1971, l'originale fut rejointe par trois autres « triples » : la 250 S1, la 350 S2 et la 750 H2 (appelée aussi Mach IV lors de sa première année). Plus puissante de 11 ch que la Mach III, la H2 délivrait sa puissance plus posément et, grâce à un empattement plus long et à un cadre à la géométrie révisée, elle pouvait être plus facilement menée très vite sans risque de chute. Néanmoins, une vitesse de pointe de 185 km/h avec les 160 km/h atteints en 13 secondes suffisait à satisfaire le plus accro à la vitesse. De nos jours, ces séduisantes Kawasaki trois cylindres sont très appréciées par les amateurs du monde entier et les exemplaires restaurés comme celui-ci sont de plus en plus recherchés.

Cette H2 1975, restaurée en 2001, est offerte avec son libretto italien et ses papiers FMI. Le compteur affiche 32 261 km.

€12,000 - 15,000

Kawasaki emphatically established its reputation for building uncompromising high-performance motorcycles with the launch of the stunning Mach III 500 in 1968. Light weight combined with a peakily-delivered 60bhp and indifferent handling made the two-stroke triple an exciting machine to ride but one which nevertheless had the legs of just about everything under 750cc. In 1971 the original was joined by three more triples: the 250cc S1, 350cc S2 and 750cc H2 (also known as the Mach IV for the first years or so). Although 11bhp more powerful than the Mach III, the H2 delivered its power less frenetically and, thanks to a longer wheelbase and revised frame geometry, was easier to ride fast without falling off. Nevertheless, a top speed of around 185km/h with 160km/h reachable in 13 seconds was enough to satisfy even the most speed-addicted tyro. Today these charismatic Kawasaki triples enjoy an enthusiastic following worldwide, with restored examples such as this one increasingly sought after.

This 1975 H2 was restored in 2001 and is offered with Italian libretto and FMI papers. The current odometer reading is 32,261 kilometres

PRAËM HONDA VTR1000 RC51 « SP3 » 2002

Cadre n° JH2SC45A72M201373

Moteur n° SC45E-2203410

- *Modèle unique de moto customisée*
- *Spécifications techniques exceptionnelles*
- *Non utilisée depuis son achèvement*
- *Immatriculée en France*

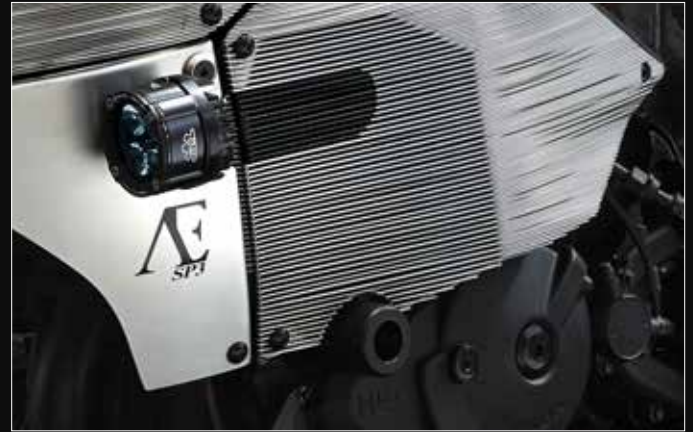
La machine unique proposée ici est l'œuvre de PRAËM, firme française à l'avant-garde du dynamique mouvement « custom » du début du XXI^e siècle. PRAËM a été fondée en 2014 par deux hommes : Sylvain Berneron, ancien styliste de BMW Motorrad, et son frère Florent, ancien technicien aérospatial dans l'Armée française.

Pour cette création appelée « PRAËM SP3 » la machine de base est une Honda VTR1000 RC51 SP2. L'expertise inégalée de Honda Racing Corporation apparaît bien dans la construction de la SP : le moteur est majoritairement construit en magnésium et aluminium et les arbres à cames sont entraînés par des pignons à la place des courroies ou des chaînes moins coûteuses. Mais la version route dépourvue des suspensions et des freins spéciaux du modèle de course d'usine du World Superbike Championship était jugée perfectible sur d'autres points.

The unique machine offered here is the work of PRAËM, a French company at the forefront of the 21st Century's vibrant custom scene. PRAËM was established in 2014 by two men: Sylvain Berneron, an ex-BMW Motorrad designer, and his brother Florent, an former aerospace technician in the French Army.

This project is called 'PRAËM SP3', the donor bike being a Honda VTR1000 RC51 SP2. Honda Racing Corporation's unparalleled expertise is reflected in the SP's construction: the engine is mainly made out of magnesium and aluminium while the camshafts are driven by gears rather than the cheaper belts or chain. However, the road version lacked the exotic suspension and brakes of the World Superbike Championship-winning factory racer and was considered improvable in other areas too.





La philosophie de PRAËM exige que la performance ne doit pas souffrir de compromis et la géométrie du cadre a été préservée. Afin d'améliorer les freins et la suspension, la « SP3 » a été perfectionnée grâce à l'adoption des meilleurs composants disponibles sur le marché : roues ultra légères Rotobox en fibre de carbone, freins radiaux Brembo à disque en carbone-céramique Sicom et suspensions Öhlins, le tout sous une unique livrée « noir/noir ».

Chaque surface est traitée selon sa fonction et tous les éléments mécaniques et structurels sont dissimulés. Des panneaux en aluminium brossé ou en inox déterminent les surfaces ergonomiques et aérodynamique, tandis que la découpe agrandie du réservoir de la SP3 évite la surchauffe du cylindre arrière, problème récurrent sur la SP2. Fabriqués à partir de barres en inox de petit diamètre, les panneaux latéraux du carénage s'inspirent des sculptures de l'artiste coréen de Brooklyn, Seung Mo Park. Ces panneaux servent à canaliser les flux d'air dans le carénage.

The PRAËM philosophy requires that performance should not be compromised, so the original frame geometry was retained. In order to improve the brakes and suspension, the 'SP3' has been upgraded using the best components on the market. These include ultra-lightweight Rotobox carbon-fibre wheels; Brembo radial brakes with Sicom carbon-ceramic discs; and Öhlins suspension in a unique 'full black' finish.

Each surface is treated according to its function, with all the mechanical and structural elements concealed. Brushed aluminium or stainless steel panels define the ergonomic and aerodynamic surfaces, while the enlarged cut-out in the SP3 fuel tank prevents the rear cylinder from overheating, a problem that afflicts the stock SP2. Made from stainless steel wire, the fairing's side panels are inspired by the sculptures of the Brooklyn based Korean artist, Seung Mo Park. These panels are used to control air flow through the fairing.



La prestigieuse marque d'horlogerie TAG Heuer ayant accepté l'invitation de PRAÉM de se joindre au projet, sa participation s'est concrétisée par l'intégration d'un chronographe Monaco Calibre 11 produit en série limitée dans le réservoir de la SP3. Le chronographe a conservé son bracelet pour que l'utilisateur puisse le porter au poignet quand il quitte sa machine.

Le projet SP3 de PRAÉM commencé en janvier 2015 a été achevé en décembre. L'étude complète et le processus de construction menés en interne ont demandé quelque 4 000 heures de travail dont la reconstruction et la préparation du moteur d'une puissance estimée à 165 ch. Le nouveau réservoir d'essence a une capacité de 12 litres et le poids à sec de la SP3 a été limité à la valeur plutôt basse de 180 kg. Une liste détaillée des spécifications est disponible et la machine est vendue avec ses papiers d'immatriculation français. Inutilisée depuis son achèvement, cette exceptionnelle œuvre d'art motocycliste qui représente une unique opportunité d'acquisition pour un collectionneur avisé, sera tout aussi admirée dans un musée à orientation technique que dans une galerie d'art classique.

€95,000 - 145,000

The prestigious watch brand TAG Heuer accepted the invitation to join PRAÉM in this project and has sanctioned the integration of its limited edition Monaco Calibre 11 chronograph into the SP3 fuel tank. The chronograph retains its wristband, enabling it to be worn by the rider when away from the machine.

PRAÉM's SP3 project commenced in January 2015 and was finished in December. The complete design and construction process was done in house and consumed approximately 4,000 hours of labour, in the course of which the engine was completely rebuilt and tuned. It is estimated to produce around 165bhp. The new fuel tank has a 12-litre capacity and the SP3's dry weight is a commendably low 180kgs. A detailed list of its specification is available and the machine also comes with French registration papers. Unused since completion, this outstanding piece of motorcycle art represents a unique opportunity for the discerning collector, being equally at home in a motor museum or an art gallery.





Les acheteurs potentiels doivent vérifier par eux-mêmes la description et l'état de chacun des lots avant d'enchérir. Chaque lot est vendu "dans l'état et là où il se trouve" avec tous ses défauts et manques.

Bidders must satisfy themselves as to the description and condition of each lot prior to bidding. All lots are sold "as is/where is" with all defects and faults.

ex Börje Jansson, Leif Rosell, Kent Andersson

DERBI 50 CM3 « CARRERAS CLIENTE » GRAND PRIX DE COURSE 1965

Cadre n° illisible (voir texte)

Moteur n° SF8091

- *Machine rare espagnole de Grand Prix*
- *Pilotée par Börje Jansson lors de sa première victoire internationale*
- *Restaurée dans les années 1980*
- *Même propriétaire depuis 20 ans*

Au cours de l'hiver 1964-65, la firme espagnole Derbi construisit une petite série de machines de course vendues à des concurrents privés en Europe d'où l'appellation « Carreras Cliente » (Compétition Client). L'excellent pilote suédois Ulf Svensson en commanda un exemplaire mais peu après commença à courir en Formule 3 et mit en vente toute son écurie de motos. La Derbi fut rachetée conjointement par le « préparateur gourou » Stig 'Frischan' Malmberg et le pilote Leif Rosell. La première apparition de la Derbi eut lieu le 8 août 1965 à Knutstorp au sud de la Suède où elle fut pilotée par Börje Jansson qui signa une nette victoire, sa toute première sur circuit. Jansson allait ensuite remporter quatre Grands Prix du Championnat du Monde en 1972-73 : trois pour Maico et un pour Derbi.

During the winter of 1964-1965, the Spanish Derbi company built a small number of production racers for sale to privateers in Europe, hence the name 'Carreras Clientete' (customer racers). Prominent Swedish rider Ulf Svensson ordered one but shortly after collecting the bike from the factory he began racing in Formula 3 and put his entire motorcycle racing stable up for sale. The Derbi was bought jointly by 'tuning guru' Stig 'Frischan' Malmberg and racer Leif Rosell. The Derbi's first appearance was on 8th August 1965 at Knutstorp in southern Sweden where it was raced by Börje Jansson, who took a convincing victory, his first ever in road racing. Jansson would go on to win four World Championship Grands Prix in 1972/1973: three for Maico and one for Derbi.



(Gauche)

L'équipe officielle Derbi en 1967 : Angel Nieto, Jan Huberts, Jacques Roca, Francisco Tombas et Jose Maria Busquet.

(Principal)

Börje Jansson sur la Derbi (n° 33) poursuivant Cees van Dongen (n° 31) sur Kreidler au Djursland Ring (Danemark) en 1965.

Le 18 septembre 1965, Leif Rosell remporta la catégorie 50 cm³ à la réunion de la Gelleråsloppet à Karlskoga avec la Derbi. Börje Hansson emprunta ensuite la Derbi pour disputer une épreuve internationale au Ring Djursland au Danemark, course qu'il remporta en battant, entre autres, le grand champion néerlandais Cees van Dongen sur une Kreidler d'usine. En 1966, Rosell gagna encore la Gelleråsloppet avec la Derbi. Deux autres résultats de Rosell en 1966 méritent d'être rappelés : une 4e place au Grand prix d'Autriche à Salzbourg (hors Championnat du Monde) et une 4e place à Mouscron, en Belgique. En 1967, il finit 40 à Kviberg (Gothenburg) après avoir mené jusqu'au dernier tour. Le plus bel exploit de Rosell avec cette Derbi est une 6e place au Nürburgring le 22 avril 1967 lors d'une course disputée dans des conditions climatiques épouvantables.

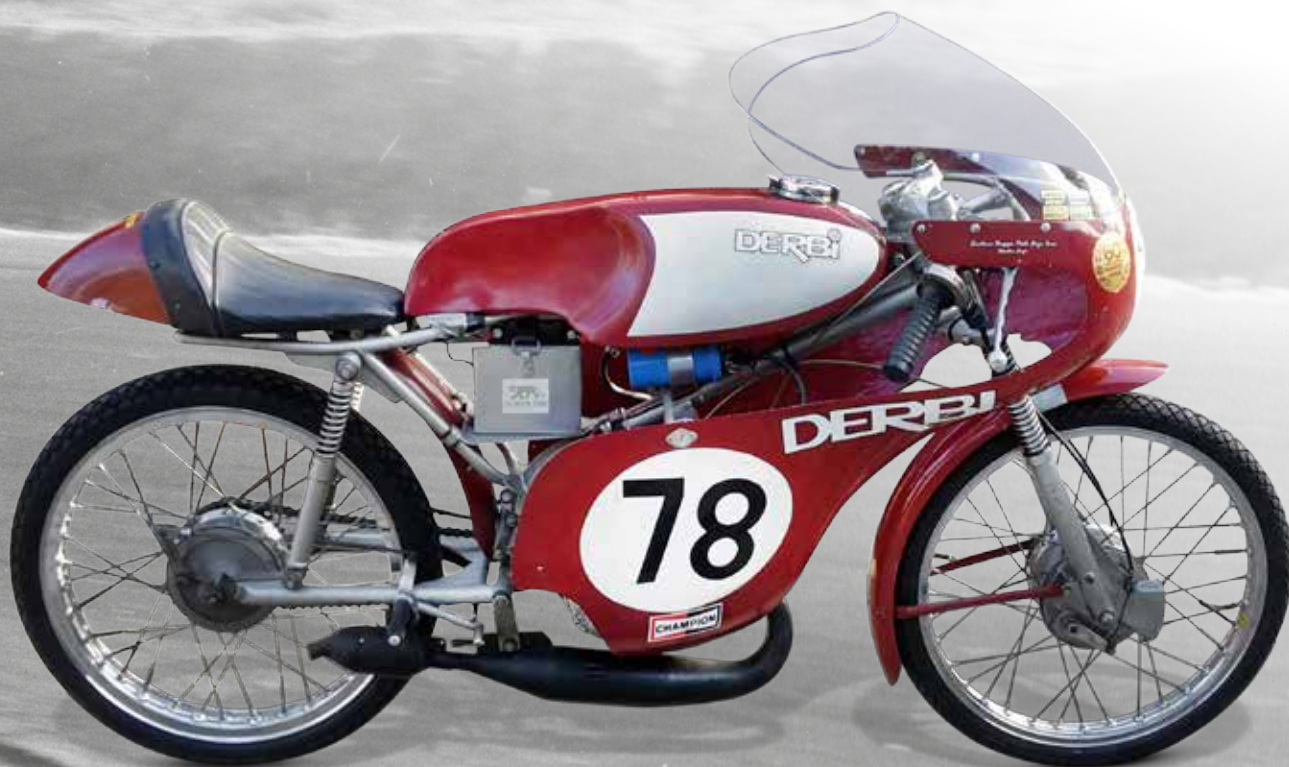
À l'automne 1967, la Derbi fit l'objet d'un échange avec le pilote néerlandais Kent Andersson. Un exemplaire de l'autobiographie de Leif Rosell accompagne la machine.

À la fin des années 1970, la Derbi fut achetée et restaurée par Nils Björk, un des membres fondateurs du Motorcykelhistoriska Klubben (MCHK, le VMCC suédois). L'actuel propriétaire, ancien président de la section compétition du MCHK, lui acheta la machine dans les années 1990. La Derbi fut engagée dans quelques courses sur circuit par le vendeur juste après son achat, puis en 2004/2005 lorsque la catégorie 50 cm³ fut rétablie (voir la liste des résultats en course qui l'accompagne). Le vendeur n'a procédé à aucune restauration à l'exception du remplacement d'un piston et du montage d'un allumage électronique et la machine se présente telle qu'« après sa dernière course ». Elle a toujours été stockée au sec et au chaud, le moteur étant tourné de temps en temps, mais non démarré. On notera que, depuis sa construction, le sélecteur et le frein arrière ont été inversés et que les soudures dues aux modifications ont fait disparaître le numéro du cadre. Cette Derbi historique est offerte avec un stock de pièces de rechange et divers articles de presse de l'époque qui la concernent ainsi que Börje Jansson.

€7,000 - 9,000

On 18th September 1965 Leif Rosell won the 50cc class at the Gelleråsloppet meeting in Karlskoga with the Derbi. Börje Jansson then borrowed the Derbi for an international race at Ring Djursland in Denmark, taking one more win and beating, among others, the top Dutch racer Cees van Dongen on a works Kreidler. In 1966 Rosell again won the Gelleråsloppet with the Derbi. Two of Rosell's other 1966 results are worth mentioning: 4th place at the Austrian Grand Prix at Salzburg (not a World Championship race) and 4th place at Mouscron, Belgium. In 1967 he finished 4th at Kviberg in Gothenburg, having led the race until the last lap. Rosell's proudest achievement with this Derbi is his 6th position at the Nürburgring on 22nd April 1967 in a race run in miserable weather conditions. In the autumn of 1967 the Derbi was swapped with Swedish racer Kent Andersson. A copy of Leif Rosell's autobiography comes with machine.

In the late 1970s the Derbi was bought and restored by Nils Björk, one of the founder members of the Motorcykelhistoriska Klubben (MCHK, the Swedish VMCC). The current owner, former chairman of the MCHK's racing section, purchased the machine from him in the 1990s. The Derbi was raced in the early days of the vendor's ownership and again in 2004/2005 when the 50cc class was revived (see accompanying race results). No restoration has been carried out by the vendor apart from replacing a piston and fitting electronic ignition, and the machine is presented in 'as last raced' condition. It has been stored in a warm and dry environment, the engine being turned over occasionally but not started. It should be noted that, since manufacture, the gear change and rear brake have been swapped over, the welded modifications obscuring the frame number. This historic Derbi comes with a quantity of spare parts and various period magazine articles featuring both it and Börje Jansson.



Les acheteurs potentiels doivent vérifier par eux-mêmes la description et l'état de chacun des lots avant d'enchérir. Chaque lot est vendu "dans l'état et là où il se trouve" avec tous ses défauts et manques.

Bidders must satisfy themselves as to the description and condition of each lot prior to bidding. All lots are sold "as is/where is" with all defects and faults.

HONDA CB500R 650CC RACING MOTORCYCLE 1972

Cadre n° 001

Moteur n° 323 74 2

- *Unique « course » construite par Honda Research & Development*
- *Pilotée par Kengo Kiyama dans le championnat japonais*
- *Vendue par Kiyama en Italie en 1982*

Sur une base de routière CB500, cette Honda CB500 R est un des deux exemplaires construits par l'usine en vue de disputer le « All Japan Championship ». Le premier exemplaire de 1971 piloté exclusivement par Morio Sumiya utilisait le même cadre que celui de la routière. Datant de 1972, cette machine plus développée partage peu de choses avec la moto de route. Précision importante : elle n'a pas été produite par le département courses de Honda (RSC) mais par le département Recherche et Développement de Saitama.

Issu de celui de la routière, le moteur de la CB500 R se caractérise par son graissage à carter sec avec réservoir d'huile séparé et sa pompe à huile plus grosse en magnésium. Le carter et le filtre (plus petits) sont en magnésium, tandis que l'embrayage fonctionne à sec contrairement au bain d'huile de la routière. Moulée au sable et équipée d'un couvercle de soupapes en magnésium, la culasse a été retravaillée avec des orifices d'admission agrandis et de plus grosses soupapes équipées de ressorts plus durs et de sièges traités durs. Le vilebrequin a été taillé dans la masse et les pistons haute compression ne comportent que deux segments. Toutes ces solutions ont été l'œuvre du département R&D de Saitama comme la boîte à 5 rapports rapprochés. L'allumage électronique, une vraie rareté en 1972, était fourni par Kokusan, tandis que les carburateurs étaient des Keihin CR de 31 mm identiques à ceux de la Honda CR750. Malgré son appellation, le moteur de la CB500 R déplace 651 cm³ avec un alésage de 64 mm et une course de 50,6 mm et produit environ 80 ch à 10 700 tr/min.

Based on the CB500 roadster, this Honda CB500R is one of two examples built by the factory to compete in the All Japan Championship. The first example from 1971 was raced exclusively by Morio Sumiya and used the same frame as the roadster. Dating from 1972, this machine is more highly developed and has very little in common with the roadster. Importantly, it was not developed by Honda's racing department (RSC) but by the Research & Development department in Saitama.

Based on that of the road bike, this CB500R's engine features dry-sump lubrication, with a separate oil reservoir and a larger oil pump in magnesium. The sump and oil filter housing (of smaller dimensions) are magnesium, while the clutch runs 'dry' and not in an oil-bath as in the road bike. Sand-cast and fitted with a magnesium valve cover, the cylinder head was reworked with larger diameter inlet ports and bigger valves with stiffer springs and hardened valve seats. The crankshaft was machined from solid, and the high-compression pistons have only two rings. All these developments were the work of the R&D department in Saitama, as was the five-speed close-ratio gearbox. The electronic ignition, a real rarity in 1972, was supplied by Kokusan, while the carburetors were 31mm Keihin CR, the same as used on the Honda CR750. Despite its name, the CB500R engine actually displaces 651cc, having a bore/stroke of 64x50.6mm, and produces its maximum of around 80bhp at 10,700 rpm.





Le cadre à double berceau est en tube d'acier au chrome-molybdène de 25 mm de diamètre. Les combinés Showa ont trois positions de réglage et la fourche est aussi une Showa (autre emprunt à la CB750). Grâce à l'utilisation étendue d'alliages légers (boulonnerie, carters, etc), la CB500 R pèse le poids remarquablement bas de 138 kg.

The frame is a steel double-cradle with 25mm diameter tubes in chrome molybdenum. Shock absorbers are by Showa and can be adjusted in three positions, while the fork is Showa also (another CR750 derivative). Thanks to the liberal use of magnesium for bolts, covers, etc, the CB500R weighs in at a remarkably light 138kg.

Cette CB500 R a été présentée pour la première fois au Salon de Tokyo 1971 puis, engagée dans le championnat japonais par Kengo Kiyama en Open Class, elle a remportée de nombreuses épreuves. Elle n'a heureusement jamais été accidentée ni retenue par Honda pour demeurer la propriété de Kiyama jusqu'en 1982 lorsqu'elle fut vendue au distributeur Honda de Rome, Samoto, accompagnée d'une montagne de documentations en provenance du département R&D de Saitama. Elle n'a ensuite couru qu'une fois le 13 octobre 1985 à Varelunga avec au guidon, le gentleman racer romain Vladimir Dabiankov qui finit à une respectable 15e place derrière une très forte opposition comprenant l'équipe officielle Ducati avec leur 750 F1 et la Bimota DB1 de Davide Tardozi.

This CB500R was first shown at the Tokyo Show in 1971 and subsequently campaigned in the All Japan Championship by Kengo Kiyama in the Open Class, winning numerous races. Fortunately, it was not crushed or consigned to storage by Honda but remained in Kiyama's hands until 1982 when it was sold to the Rome Honda dealer Samoto, accompanied by a wealth of documentation from the R&D department in Saitama. It was raced subsequently only once, on 13th October 1985 at Varelunga by the Roman gentleman racer Vladimir Dabiankov. He finished in an respectable 15th place, behind strong competition from the more modern machinery of the Ducati works team with their 750F1 and the Bimota DB1 of Davide Tardozi.

€100,000 - 140,000



YAMAHA TZ750 A « COURSE » 1974

Cette TZ750 A du début (alors en 700 cm³), importée par Sonauto, importateur Yamaha en France, fut vendue en 1976 à Jean-Claude Chemarin, célèbre pilote spécialiste de l'endurance, Champion du Monde et triple Champion d'Europe. Il fit partie de l'écurie « Delta Charly » qu'il avait créée avec Gérard Debrock, autre spécialiste de l'endurance et deux fois vainqueur du Bol d'Or qui avait acheté une moto identique. Chemarin pilota cette Yamaha TZ750 dans différentes épreuves d'endurance françaises et internationales. Sévèrement endommagée dans un accident sur le circuit de Magny-Cours, la Yamaha fut reconstruite à partir de pièces d'origine : cadre, fourche et carters moteur et avec un bras oscillant Moraco plus long. L'actuel propriétaire acheta la moto à Jean-Claude Chemarin au début de la saison 1978.

Après une première sortie avec la Yamaha à Nogaro, le vendeur monta un nouveau système d'échappement dans le respect du nouveau règlement qui imposait des silencieux. Trouvant la TZ coûteuse à entretenir et sans sponsor, le propriétaire ne prit que dix départs entre 1978 et 1980 dont les « Moto Journal 200 » 1978 et 1979 sur le circuit Paul Ricard au Castellet. La dernière apparition de la TZ eut lieu en 1980 sur le circuit de Monthéry lors d'une séance qualificative pour le Championnat de France.

- Anciennement propriété de Jean-Claude Chemarin, Champion du Monde et d'Europe d'Endurance
- Machine de course historique
- Aux mains du propriétaire actuel depuis 1978
- Non utilisée depuis sa restauration en 1991

This early (originally 700cc) TZ750A was imported by Sonauto, the Yamaha importer in France, and in 1976 was sold to Jean Claude Chemarin, the famous endurance racing specialist who won the European Championship three times and the World Championship once. It formed part of the 'Delta Charly' stable, which had been created in association with Gérard Debrock, another endurance racing specialist and twice winner of the Bol d'Or, who had bought a similar machine. Chemarin used this Yamaha TZ750 in various events in between contesting French and international endurance races. Badly damaged in a crash at the Magny-Cours circuit, the Yamaha was rebuilt using new original parts: frame, fork and engine casings, and with a longer Moraco swinging arm. The current owner purchased the machine from Jean Claude Chemarin early in the 1978 season.

After his first outing with the Yamaha at Nogaro, the vendor fitted a new exhaust system to meet the changed regulations requiring the use of silencers. Finding the TZ expensive to maintain, and having no sponsors, the owner participated in only ten races between 1978 and 1980, including the '78 and '79 'Moto Journal 200' events at the Paul Ricard Circuit at Le Castellet.





(Gauche)
Moto Journal 200,
Circuit Paul Ricard,
1978, n° 92

(Droit)
Circuit de Lure, 1978, n° 61

À cette date, la TZ750 A de 700 cm³ n'était plus compétitive face aux modèles de 750 cm³. Ne trouvant pas d'acheteur, le vendeur décida de conserver la Yamaha après avoir abandonné la compétition après un grave accident dans le Bol d'Or 1980.

Comme la Yamaha TD2 du vendeur (Lot 249), cette TZ750 a été restaurée dans le respect de ses spécifications d'origine dans les ateliers de Jacky Germain. On trouva même des échappements d'origine – grâce à Guy Coulon, ingénieur en chef de l'écurie Yamaha Tech 3 Moto GP ! – et le moteur est maintenant équipé de cylindres d'origine d'une capacité de 750 cm³. La machine est chaussée de pneus corrects pour l'époque, le pneu avant étant un rare survivant d'un petit lot fabriqué par Dunlop Japon spécialement pour les Daytona 200 1974. La FIM n'avait pas encore homologué les pneus « slick » (lisses) si bien que Dunlop creusa trois petites rainures circulaires peu profondes. Ils ne servirent qu'à Daytona, la FIM ayant changé le règlement avant la prochaine épreuve, l'Imola 200. Le moteur a été démarré à la fin de la restauration en janvier 1991, mais la machine n'a pas été utilisée depuis cette date. Elle est proposée avec une série de photographies d'époque et une copie du magazine Moto Légende dans lequel son histoire est rapportée. **€35,000 - 42,000**

The TZ's last outing was in 1980 on the Monthléry circuit during a test session for the French Championship. By this time, the original 700cc TZ750A had been rendered un-competitive by the successor 750cc models; the owner could not find a buyer so he decided to keep the Yamaha after retiring from racing following a serious accident during the 1980 Bol d'Or.

Like the vendor's Yamaha TD2 in this sale (Lot 249), this TZ750 was restored to original specification in the workshops of Jacky Germain. Even some original exhausts were found - thanks to Guy Coulon, chief engineer of the Yamaha Tech 3 Moto GP team! - and the engine is now fitted with original cylinders of 750cc displacement. The machine also has period-correct tyres; the front is a rare survivor of a small batch manufactured by Dunlop Japan specifically for the Daytona 200 in 1974. The FIM had not yet approved the use of slicks, so to meet the regulations' requirements, Dunlop made some with three shallow grooves. They were used only at Daytona, the FIM having changed the regulations before the next race, the Imola 200. The engine was started at the end of the restoration in January 1991 but the machine has not been used since then. It is offered with a selection of in-period photographs and a copy of Moto Légende magazine in which it features.



1969 YAMAHA TD2 247CC

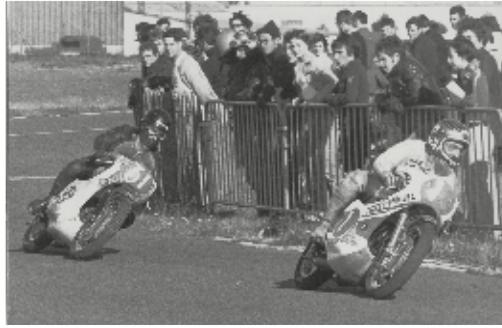
Cadre n° TD2 900313

- *Achetée neuve par Cees van Dongen*
- *Liée à l'histoire des Grands Prix de l'époque*
- *Aux mains du propriétaire actuel depuis 1971*
- *Non utilisée depuis 1991*

Épine dorsale de la compétition en catégories 250 et 350 aux niveaux national et international pendant des années, la Yamaha bicylindre deux temps mérite bien le titre d' « ami des privés ». La 250 cm³ TD2 qui apparut en 1969 pour remplacer la TD1 C fit aussitôt la preuve qu'elle était capable de remporter des Grands Prix, l'indépendant Kent Andersson triomphant dans la manche allemande sur le circuit d'Hockenheim cette année-là, une des victoires les plus significatives de la classique de Yamaha. Ce pas de géant par rapport à la TD1 C avait été accompli grâce à une refonte d'une grande ampleur concernant l'amélioration des orifices et du système d'échappement, l'adoption de meilleurs carburateurs Mikuni et le développement de la partie-cycle, de la suspension et des freins. Ressemblant à une Norton Featherbed en plus petit la partie-cycle de la TD2 résultait du développement de celle utilisée pour la RD56 de course d'usine. Assez proche en ce qui concernait le cadre et la partie-cycle, la 350 cm³ TR3 en différait surtout par ses carters à séparation horizontale, une caractéristique absente sur la 250 jusqu'à l'arrivée de la TD3 en 1972. Kel Carruthers sur la Benelli « four » d'usine priva Kent Andersson du titre mondial en 250 cm³ en 1969, mais l'année suivante, la TD2 fit mieux lorsque Rod Gould au guidon d'une machine officielle engagée par Yamaha Motor NV (de Hollande) décrocha le titre.

The mainstay of 250cc and 350cc class racing at national and international level for many years, the twin-cylinder two-stroke Yamaha well deserved the title of 'privateer's friend'. The 250cc TD2 arrived in 1969, replacing the TD1C, and immediately proved capable of winning Grands Prix, privateer Kent Andersson triumphing in the German round at Hockenheim that year, one of Yamaha's most significant classic victories. The giant leap forward from the TD1C had been achieved thanks to a comprehensive redesign that saw the porting and exhaust system updated, superior Mikuni carburetors adopted and the chassis, suspension and brakes greatly improved. Looking like a scaled down Norton Featherbed, the TD2's chassis was a development of that used for the RD56 works racer. Broadly similar as far as its frame and cycle parts were concerned, the 350cc TR3 differed mainly by virtue of its horizontally-split crankcases, a feature not introduced on the 250 until the TD3's arrival in 1972. Kel Carruthers on the works Benelli 'four' denied Kent Anderson the 250cc World Championship in 1969 but the following year the TD2 came good when Rod Gould, riding a works machine entered by Yamaha Motor NV of Holland, took the title.





(Gauche)
Circuit de Monthéry,
Coupes du Salon n° 18,
date inconnue

(Droit)
Circuit de Chaumont, mars 1972

Le premier propriétaire de cette Yamaha TD2 fut le coureur indépendant hollandais Cees van Dongen dont le plus bel exploit de sa carrière fut sa victoire dans le GP d'Espagne 1969 en catégorie 125 cm3. La Yamaha passa très vite aux mains du pilote français Jean-Paul Passet qui l'engagea dans les épreuves du championnat national. Le vendeur actuel acheta cette moto à la fin de 1971 et la pilota pour la première fois dans le GP de France 1972 organisé cette année-là à Clermont-Ferrand, puis sur divers circuits dont Monthéry, Chaumont, Reims, etc. L'arrivée de la TD3 rendant la TD2 non compétitive, la moto ne fut plus utilisée après 1973.

Au cours de l'hiver 1990-1991, la Yamaha fut complètement refaite dans les ateliers de Jacky Germain, ancien et célèbre mécanicien de l'écurie Sonauto-Gauloises dont les pilotes Patrick Pons et Christian Saron furent tous deux Champions du Monde. La TD2 fut reconstruite dans le respect de ses spécifications d'origine, jusqu'aux pneus Yokohama de compétition qu'aucun pilote n'aurait songé à monter pour courir ! Pièce d'origine introuvable, le carénage en est une copie fidèle. À la fin de la restauration, le moteur fut démarré pour vérifier son fonctionnement, mais ensuite, la Yamaha, préservée comme une pièce de collection, n'a pas été utilisée depuis 1991. Elle est accompagnée de photographies d'époque et d'une copie du magazine Moto Légende dans lequel son histoire est rapportée.

€14,000 - 20,000

This Yamaha TD2's first owner was the Dutch privateer racer, Cees Van Dongen, the pinnacle of whose career was winning the 125cc Spanish Grand Prix in 1969. The Yamaha soon passed to the French rider Jean Paul Passet, who raced it in the French national championship. The current vendor purchased the machine at the end of 1971 and raced it for the first time at the French Grand Prix in 1972, held that year at Clermont Ferrand, then at various circuits including Monthéry, Chaumont, Reims, etc. With the TRD3's arrival rendering the TD2 uncompetitive, the machine was not used after 1973.

During the winter of 1990/1991, this Yamaha was completely refurbished in the workshops of Jacky Germain, famous former mechanic with the Sonauto-Gauloises team, whose riders Patrick Pons and Christian Sarron were both World Champions. The TD2 was rebuilt to original specification, even down to the Yokohama racing tyres, which no rider would have dreamt of actually using in a race! A genuine item being unavailable, the fairing is an accurate copy. At the restoration's conclusion, the engine was started to check that it was working, but since then the Yamaha has been kept as collector's piece and has not been used since 1991. It is offered with a selection of in-period photographs and a copy of Moto Légende magazine in which it features.



250

CLÉMENT 2 HP C.1911

Cadre n° L10324

Moteur n° 28106

- Une des plus importantes marques pionnières françaises
- Rare modèle des débuts
- En provenance d'une collection héritée



Alors qu'il était déjà un important producteur de bicyclettes et de pneus – il détenait les droits des brevets Dunlop pour la France – Adolphe Clément se diversifia dans la construction de motocycles en 1897 après avoir racheté le firme des cycles Gladiator et deux ans avant de produire sa première automobile à quatre roues et de prendre une participation au capital de la marque Gladiator. Vers 1902, Clément commença à fournir des moteurs de moto à Charles Garrard au Royaume-Uni pour les monter dans des cadres fournis par James Lansdowne Norton et vendre cette production sous la marque Clément-Garrard jusqu'en 1911. Norton, impressionné par ce moteur de fabrication française, l'utilisa pour équiper sa toute première motocyclette en 1902. En octobre 1903, Adolphe Clément rompit ses liens avec la firme qu'il avait fondée et installa une nouvelle usine à Levallois-Perret en créant et en adoptant la marque « Bayard ».

Ressemblant énormément à la Royal-Enfield à moteur Motosacoche contemporaine, cette Clément est équipée d'un moteur portant une plaque « Moteur Clédiaber ». Les marques de cycles Clédiaber et Gladiator toutes deux situées au Pré-Saint Gervais étaient très certainement associées dans la même firme. Cette rare Clément V-twin des débuts restaurée à la fin des années 1990 a fait partie pendant des années de la collection d'un amateur décédé et elle aura besoin d'une révision avant de reprendre la route. Ce lot que n'accompagne aucun document est vendu strictement dans l'état où il se trouve.

€16,000 - 20,000

Already a successful maker of bicycles and pneumatic tyres – he owned the Dunlop patents in France - Adolphe Clément diversified into motorcycle manufacture in 1897, having just bought the Gladiator cycle company, and built his first four-wheeled automobile two years later, taking an interest in the existing Gladiator concern. Around 1902 Clément began supplying motorcycle engines to Charles Garrard in the UK, who fitted them in frames supplied initially by James Lansdowne Norton and marketed his products under the Clément-Garrard name until 1911. Norton was impressed by the French-built motor and used it to power the first of his own motorcycles in 1902. In October 1903 Adolphe Clément broke his connection with the company he had founded and set up a new factory in Levallois-Perret, adopting the trade name 'Bayard'. The original Clément-Gladiator enterprise continued to manufacture motorcycles until 1935.

Looking remarkably similar to the contemporary Motosacoche-engined Royal Enfield, this Clément is fitted with an engine carrying a plaque engraved, 'Moteur Clédiaber'. Cycles Clédiaber and Gladiator were both based at Pré-Saint-Gervais, which suggests that they were, in fact, the same firm. This rare early Clément v-twin was restored in the late 1990s and has been in the deceased owner's private collection for many years. Re-commissioning will be required before it returns to the road. There are no documents with this Lot, which is sold strictly as viewed.

251

RENÉ GILLET 6 HP V-TWIN C.1910

- Une des plus importantes marques françaises
- Rare modèle des débuts
- En provenance d'une collection héritée



Fils d'un cheminot, René Gillet s'établit à Paris en 1895 à l'âge de 18 ans pour travailler dans une entreprise de mécanique générale. Sa première incursion dans le domaine de la motorisation concerna la conception et la construction d'un prototype de moteur auxiliaire pour bicyclette installé au-dessus de la roue avant, puis il devint constructeur de motocycles. Comme les Frères Werner, il avait très vite compris que la moto devait être conçue intégralement et non comme un bicycle motorisé par un moteur ajouté après coup. En 1900, il produisit un modèle de 2 ½ HP dont le moteur était installé dans une position qui deviendra conventionnelle. Les premières motos René Gillet furent équipées de monocylindres inclinés vers l'arrière dans le cadre (comme les Indian) tandis qu'en 1905, la marque cataloguait neuf types différents dont cinq V-twins. Les René Gillet se forgèrent très vite une réputation de robustesse et de fiabilité en bénéficiant de commandes de l'armée et des forces de police, tandis que les grosses V-twins étaient très appréciées pour la traction des side-cars.

Restaurée en 1997, cette rare René Gillet 6 HP qui a fait partie pendant des années de la collection d'un amateur décédé nécessitera une révision avant de reprendre la route. Ce lot que n'accompagne aucun document est vendu strictement dans l'état où il se trouve.
€12,000 - 15,000

Son of a railway worker, René Gillet moved to Paris in 1895 at the age of 18, finding employment with a firm of general engineers. His first venture into powered transport was the design and manufacture of a prototype engine suitable for attachment to a bicycle above the front wheel, from which modest beginnings René Gillet moved on to become a motorcycle manufacturer. Like the Werner Brothers, he soon realised that a motorcycle needed to be designed as whole and not as a bicycle with the engine attached as an afterthought, and in 1900 a 2¾hp model was produced with the engine in what would become the conventional position. The first René Gillet motorcycles featured single-cylinder engines tilted rearwards in the frame (like Indian) while for 1905 the firm advertised nine different models, including five v-twins. René Gillet rapidly established a reputation for robustness and reliability - securing contracts from the army and police force - and its larger v-twins were particularly favoured as sidecar machines.

Restored in 1997, this rare early René Gillet 6hp has been in the deceased owner's private collection for many years and will require commissioning before returning to the road. There are no documents with this Lot, which is sold strictly as viewed.

252

RENÉ GILLET 750 CM3 TYPE G SIDE-CAR C.1928

Moteur n° 433

- Une des plus importantes marques françaises
- La « Harley-Davidson » française
- En provenance d'une collection héritée



Fils d'un cheminot, René Gillet s'établit à Paris en 1895 à l'âge de 18 ans pour travailler dans une entreprise de mécanique générale avant de créer sa propre firme de fabrication de motocycles. Introduites en 1900, les premières motos René Gillet furent équipées de monocylindres inclinés vers l'arrière dans le cadre (comme les Indian) tandis qu'en 1905, la marque cataloguait neuf types différents dont cinq V-twins. En 1922, la type G fit sa première apparition et cette V-twin à soupapes latérales, produite en 750 et 1 000 cm³ et surnommée « la Harley-Davidson française » allait rester au catalogue de la marque jusque dans les années 1950. Les René Gillet se forgèrent très vite une réputation de robustesse et de fiabilité en bénéficiant de commandes de l'armée et des forces de police, tandis que les grosses V-twins étaient très appréciées pour la traction des side-cars. Dans les années 1930, la firme introduisit son propre système de suspension arrière en employant des ressorts placés en arrière de la roue arrière. Après la Seconde Guerre mondiale, René Gillet se consacra à la fabrication de machines légères à moteur deux-temps et cessa sa production en 1958 après son rachat par Peugeot.

Restaurée en 1988, cette René Gillet type G a fait partie pendant des années de la collection d'un amateur décédé et elle aura besoin d'une révision avant de reprendre la route. Ce lot que n'accompagne aucun document est vendu strictement dans l'état où il se trouve.

€14,000 - 16,000

Son of a railway worker, René Gillet moved to Paris in 1895 at the age of 18 and found employment with a firm of general engineers before establishing his own motorcycle manufacturing enterprise. Introduced in 1900, the first René Gillet motorcycles featured single-cylinder engines tilted rearwards in the frame (like Indian) while for 1905 the firm advertised nine different models, including five v-twins. In 1922 the Model G first appeared and this sidevalve v-twin, manufactured in 750cc and 1,000cc capacities and known as the 'French Harley-Davidson', would remain a fixture of the range into the 1950s. René Gillet rapidly established a reputation for robustness and reliability - securing contracts from the army and police force - and its larger v-twins were particularly favoured as sidecar machines. In the 1930s the firm introduced its own novel form of rear suspension, with spring units mounted behind the rear wheel. After WW2 René Gillet concentrated mainly on the manufacture of two-stroke lightweights, and ceased motorcycle manufacture in 1958 following its purchase by Peugeot.

Restored in 1988, this René Gillet Model G has been in the deceased owner's private collection for many years and will require commissioning before returning to the road. There are no documents with this Lot, which is sold strictly as viewed.

253

LAMBRETTA 125 CM3 TYPE B SCOOTER 1949

Cadre n° 33257

Moteur n° 33827

Construit par l'important groupe industriel italien Innocenti, le Lambretta reçut un excellent accueil dans l'immédiat après-guerre, notamment en raison de sa propreté et de sa commodité d'utilisation. Introduit en 1947, le Lambretta « A » était une machine assez rustique, mais le type « B » (1948-1950) bénéficiait d'une suspension arrière, d'un sélecteur de vitesse par poignée tournante et de roues plus grandes (8 pouces). Les petites roues du « A » n'avaient pas été appréciées, mais dans sa nouvelle version, le Lambretta connut un succès massif. Inscrit au « Registro Storico Lambretta », cet exemplaire qui a conservé sa peinture d'origine est équipé de la selle et des repose-pieds passager optionnels. Ce modèle se caractérise par la possibilité de relever vers l'avant le cadre secondaire arrière (avec les selles) facilitant ainsi l'accès à la mécanique. La machine est accompagnée de sa trousse d'outillage et de son libretto italien d'origine.

€4,000 – 6,000

Manufactured by the Italian industrial giant Innocenti, the Lambretta gained instant acceptance in the immediate post-war years, not the least because of its cleanliness and convenience. Introduced in 1947, the Lambretta 'A' was relatively crude but the 'B' model (1948-1950) boasted rear suspension, a twist-grip gear change and larger (8") wheels. The A's small wheels had not been liked but in its new form the Lambretta gained mass acceptance. Registered with the 'Registro Storico Lambretta', this example retains its original paint and has the optional rear seat and passenger footrests. A feature of this model is the rear sub-frame (with seats) that pivots forward, facilitating access to the engine. The machine comes with its original tool roll and original Italian libretto.



254

LAMBRETTA 150 CM3 D 150 1958

Construit par l'important groupe industriel italien Innocenti, le Lambretta reçut un excellent accueil dans l'immédiat après-guerre, notamment en raison de sa propreté et de sa commodité d'utilisation. Prédecesseurs des séries Li et TV, les types D (non caréné) et le LD (caréné) apparus en version 125 cm3 en 1951 furent proposés en 150 cm3 trois ans plus tard. Le moteur monocylindre deux temps refroidi par air de 150 cm3 des D/LD qui délivrait 6 ch (soit 1, 2 de plus que le 125) propulsait la machine à près de 80 km/h. Ce D 150 restauré dans sa teinte d'origine se distingue par ses accessoires d'époque suivants : tapis caoutchouc, repose-pieds passager, roue de secours et son support, compartiment à bagages fermant à clé, poignée de maintien passager et échappement chromé. La machine est accompagnée de ses papiers italiens.

€4,000 - 6,000

Manufactured by the Italian industrial giant Innocenti, the Lambretta gained instant acceptance in the immediate post-war years, not the least because of its cleanliness and convenience. Predecessor of the Li and TV series, the D (un-enclosed) LD (enclosed) models arrived in 125cc form in 1951 and became available with 150cc engine three years later. The D/LD 150's air-cooled two-stroke single-cylinder engine produced 6bhp (1.2bhp more than the 125) giving the model a top speed of around 80km/h. This D 150 has been restored in its original colour scheme and features the following period accessories: rubber floor mat, passenger footrests, spare wheel with bracket, luggage compartment with key, passenger grab handle and a chromed exhaust. The machine is offered with Italian registration documents.



AUTOMOBILES D' EXCEPTION

Jeudi 4 Février 2016

Lot 301 - 433 à 14 heures.

Tous les défauts ne sont pas précisés.
Tous les lots sont vendus en l'état.

COLLECTORS' MOTOR CARS

Thursday 4 February 2016

Lots 301 - 433 at 2pm

Images of each lot are available at bonhams.com/23262

Not all imperfections are stated.
All lots sold as viewed.





301

Vendue au profit de l'association caritative
Assistance Publique des Hôpitaux de Paris

MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1969

Châssis n° 113044 12 001199

- Numéros concordants
- Plus puissant modèle de la gamme
- Transmission automatique
- Entièrement restaurée en Australie



« Certaines voiture ne changent jamais, elles ne font que s'améliorer. La Mercedes-Benz 280 SL, dernière version de la lignée inaugurée par la 230 SL en 1963, est toujours la même, juste meilleure. » concluait Road & Track à la fin de son essai de la 280 SL en 1968. « Pour ceux qui privilégient le raffinement technique et la qualité de construction, elle est la seule de sa catégorie » s'enthousiasmait le respectable magazine automobile, tandis que son constructeur considérait la 280 SL comme « une grand tourisme au sens premier du terme » et « la combinaison unique des performances d'une sportive avec le confort d'une berline (une Mercedes-Benz, il va sans dire) ».

Ces qualités aident à comprendre le phénoménal succès de la 280 SL particulièrement sur ce marché nord américain si important où la transmission automatique était considérée comme indispensable par la majorité des clients. Le fait qu'elle ait eu l'allure d'une « bombe sexuelle sur roues » y contribuait également beaucoup. La satisfaction affichée par les usagers de la 280 SL élargissait son attrait au-delà du cercle habituel des amateurs de sportives. De nombreuses célébrités et des vedettes du grand écran eurent une 280 SL et, il y a seulement quelques années, Bonhams en vendait une qui avait appartenu à l'actrice nominée aux Oscars Leslie Ann Warren.

'Some cars don't change, they just get better. The Mercedes-Benz 280SL, latest version of a line that began as the 230 SL in 1963, is the same as ever, just better,' concluded Road & Track after testing a 280 SL in 1968. 'For those who value engineering finesse and high quality construction, it's alone in the field,' enthused the highly respected American motoring magazine, while its manufacturer considered the 280 SL, 'a Grand Tourer in the traditional sense' and 'a unique combination of sports car performance and saloon car comfort (a Mercedes-Benz saloon naturally).'

These attributes help explain the 280 SL's phenomenal success, particularly in the all-important North American market where the optional automatic transmission was considered an essential feature by the majority of customers. The fact that it looked like 'sex on wheels' helped enormously too, of course. The 280 SL's essential user friendliness broadened its appeal beyond the traditional sports car-enthusiast market; many celebrities and film stars owned 280 SLs and only a few years ago Bonhams sold that belonging to Oscar-nominated actress Leslie Ann Warren.



Dernière d'une lignée populaire à grand succès inaugurée par la 230 SL de 1963, la Mercedes-Benz 280 SL a été présentée en 1967 avec le nouveau six cylindres 2, 8 litres développant 180 ch, 20 de plus que sa devancière 250 SL. La vitesse de pointe de 190 km/h de la 280 SL n'était pas supérieure, mais elle s'avérait plus nerveuse, son 0 à 100 km/h en 10 secondes améliorant d'une seconde celui de sa devancière. Surnommées « pagode » en raison de la forme caractéristique de leur pavillon, les SL faisaient partie des grand tourisme les plus appréciées de l'époque et restent encore aujourd'hui très recherchées des collectionneurs.

Livrée neuve aux États-Unis, cette 280 SL a bénéficié d'une restauration bien documentée, « à la rôtissoire », effectuée par Byrnes Motor Trust Restoration of Sydney, en Australie, grand spécialiste de la restauration des voitures européennes. De plus, le système d'injection a été révisé et réglé par le spécialiste Pat Twinley de Thames Fuel Systems à Londres au Royaume-Uni. La voiture est vendue avec son titre de l'état de Floride, sa facture de vente et sa fiche de caractéristiques Mercedes-Benz (copie). Elle est également accompagnée de sa trousse à outils incomplète. Le produit de sa vente sera donné à l'association caritative Assistance Publique des Hôpitaux de Paris qui vient d'être créée pour venir en aide à ceux qui souffrent de profonds traumatismes psychologiques.

€80,000 - 100,000
Sans Réserve

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine that produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 120mph top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-60mph time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

Delivered new to the USA, this 280 SL benefits from a well documented 'roisserie' restoration carried out by Byrnes Motor Trust Restoration of Sydney, Australia, a leading restorer of European cars. In addition, the fuel injection system has been overhauled and tuned by specialist Pat Twinley of Thames Fuel Systems in London, UK. The car is offered with US State of Florida title, Notice of Sale and (copy) Mercedes-Benz data card. It also comes with a partial tool kit. Proceeds of the sale will be donated to the charitable foundation, 'Assistance Publique des Hopitaux de Paris', which has just created a program to help those suffering serious psychological traumas.

302

CD-PANHARD COACH 1964

Châssis n° 258

- Sportive française très rare
- Prête à prendre à la route
- Immatriculée en France



René Bonnet s'était essayé à la construction automobile dès 1939, en partenariat avec Charles Deutsch, en construisant une spéciale sur base Citroën, mais l'aventure avait été mise en veille jusqu'en 1945. En 1949, le duo avait créé Automobiles DB (Deutsch Bonnet), se tournant vers Panhard pour la motorisation et les suspensions de ce qui allait former la base d'une lignée de Sport Prototypes remportant de nombreuses victoires de classe au Mans, à partir du milieu des années 1950. Le partenariat prit fin en 1961, Deutsch continuant avec des voitures à moteur Panhard, tandis que Bonnet se tournait vers Renault. L'année suivante, l'un des coaches aérodynamiques CD-Panhard allégé termina 17e au classement général, premier de sa classe au Mans, remportant l'indice de performance à la moyenne de 142, 793 km/h.

Propulsée par un bicylindre Panhard de 1 100 cm³, ce joli petit coach CD a été restauré il y a quelques années par un passionné de la marque. Le vendeur nous informe que la voiture marche parfaitement et part par la route. Symbolisant l'esprit d'innovation des meilleurs artisans français de l'époque, cette belle CD-Panhard est vendue avec des photos de sa restauration, sa carte grise française et son récent contrôle technique (avril 2015).

€50,000 - 70,000

Sans Réserve

In partnership with Charles Deutsch, René Bonnet first tried his hand at motor manufacturing in 1939 with a Citroën-based special, though further serious progress was curtailed until 1945. The duo formed 'Automobiles DB' (Deutsch Bonnet) in 1949, turning to Panhard for engines and suspension components that would form the basis of a highly successful series of Le Mans class-winning sports prototypes from the mid-1950s onwards. 1961 the partnership split, Deutsch continuing with Panhard-based cars while Bonnet turned to Renault. The following year one of Charles Deutsch's aerodynamic and lightweight CD-Panhard 'Coach' coupés came 1st in its class at Le Mans, finishing 17th overall and winning the 'Index of Performance' at an average speed of 142.793km/h.

Powered by a 1,100cc twin-cylinder Panhard engine, this very pretty little CD coupé was restored some years ago by a devotee of the marque. The vendor informs us that the car performs well and is ready to use. Symbolising the innovative spirit of the best French craftsmen of its era, this beautiful CD-Panhard is offered with some restoration photographs, French Carte Grise and the most recent Contrôle Technique (April 2015).

303

MG MIDGET TF ROADSTER 1954

Châssis n° HDE33/3712

Moteur n° XPAG/TE/33338

- *Présumée livrée neuve en Belgique*
- *Numéros de châssis et moteur concordants*
- *Restaurée*



L'emblématique MG Midget série T est aujourd'hui très populaire auprès des passionnés de sportives britanniques traditionnelles, tout comme elle l'était déjà à l'époque de sa splendeur. Un programme de développement hâtif avait apporté peu de changement, tout au moins mécaniquement, entre la TF et celle qu'elle remplaçait, la TD II, dont le moteur XPAG 1250 cm³ de 57 ch avait été reconduit. La TF, qui se présentait globalement une version de la TD à l'esthétique modifiée, reprenait toute la section centrale de la carrosserie, mais arborait un avant avec une grille de calandre plus courte et inclinée et des phares intégrés aux ailes, ainsi qu'un intérieur amélioré avec des sièges séparés réglables. Modèle transitoire construit en attendant l'arrivée de la MGA, la TF, avec sa carrosserie traditionnelle, se vendit pourtant très bien, 9 600 exemplaires en étant produits entre octobre 1953 et mai 1955.

Cette MG type TF à numéros concordants a, pense-t-on, été livrée neuve en Belgique par le Garage G. Rensonnet de Verviers, comme en atteste une plaque fixée sur l'aile arrière droite. L'actuel propriétaire a acquis la MG en novembre 2012. Rouge avec intérieur en cuir noir, la voiture a été restaurée et est décrite comme en très bon état général. Compris dans la vente, un manuel d'entretien et un catalogue de pièces détachées. La voiture est également vendue avec diverses factures d'entretien, ses papiers d'immatriculation belge ainsi que sa carte d'identité de la FIVA (2004).

€30,000 - 50,000

Sans Réserve

The charismatic T-Series MG Midget is popular now among enthusiasts of traditional British sports cars as it was in its heyday. A rushed development programme meant that there was little, mechanically at least, difference between the TF and the outgoing TD II, the 1,250cc, 57bhp, XPAG engine of which was retained. Essentially a restyled version of the latter, the TF retained its predecessor's body centre section but featured a changed front end with a shortened, sloping, radiator grille and headlamps faired into the wings, plus an improved interior with separately adjustable seats. A stopgap model produced pending the arrival of the MGA, the traditionally styled TF nevertheless sold well, 9,600 units being produced between October 1953 and May 1955.

A matching numbers example, this TF-type Midget is believed to have been delivered new to Belgium via Garage G Rensonnet in Verviers, as evidenced by a plate fixed to the right rear wing. The current owner acquired the MG in November 2012. Finished in red with black leather interior, the car has been restored and is described as in generally very good condition. Included in the sale is a workshop manual and parts catalogue, and the car also comes with sundry maintenance invoices, Belgian registration papers and FIVA Identity Card (2004).

ALFA ROMEO 2000 GTV COUPÉ 1972

Carrosserie Bertone

Châssis n° AR2428629

Moteur n° 30925

- Dessin classique de Bertone
- Superbe voiture de conducteur
- Aux mains du vendeur depuis 24 ans



Le premier des très appréciés coupés Alfa Romeo dessinés par Bertone – la Giulia Sprint GT 1, 6 litre – fut dévoilé en 1963. Mécaniquement, l'élégante nouvelle 2+2 était très semblable à la berline sportive Giulia TI, dotée d'une boîte manuelle à cinq rapports, d'une suspension avant indépendante, d'un essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux et de freins à disque aux quatre roues. Un modèle 1 300 cm³ – la GT Junior – arriva en 1966 et la gamme s'élargit encore l'année suivante avec le lancement de la 1750 GTV, propulsée par une variante 1 799 cm³ de 118 ch du classique quatre cylindres double arbre Alfa, logée dans une version à doubles phares de la carrosserie, posée sur des roues de 14 pouces à la place des 15 pouces. La 1750 GTV, populaire malgré sa courte carrière, fut remplacée par une version 2000 en 1972. Cette dernière conservait la carrosserie de sa devancière avec des modifications de détail et offrait des performances améliorées, grâce au couple supérieur de son moteur de 132 ch. Voiture de conducteur par excellence, dans la meilleure tradition Alfa Romeo, les coupés Bertone à l'élégance intemporelle sur base de la Giulia font partie des sportives les plus séduisantes des années 1960 et 1970 dont toutes les versions sont aujourd'hui très recherchées.

Cette 2000 GTV, aux mains de son enthousiaste propriétaire depuis 24 années, est décrite comme n'ayant jamais été restaurée, en dehors d'une peinture en 2012. Bien entretenue, depuis son arrivée dans la collection du propriétaire, on nous la décrit comme en très bon état général, sans rouille, dans un état largement d'origine. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation grecque historique.

€25,000 - 35,000**Sans Réserve**

The first of Alfa Romeo's much loved Bertone-styled coupés - the 1.6-litre Giulia Sprint GT - was launched in 1963. Mechanically the stylish new 2+2 was much the same as the Giulia TI sports saloon, featuring a five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle and disc brakes all round. A 1300 model - the GT Junior - arrived in 1966 and the range was further extended the following year by the launch of the 1750 GTV, the latter powered by a 1,799cc, 118bhp version of Alfa's classic twin-cam four housed in a four-headlamp version of the existing bodyshell and running on 14" - down from 15" - wheels. A short-lived but nonetheless popular model, the 1750 GTV was replaced by the 2000 version in 1972. The latter retained its predecessor's coachwork but with minor detail styling changes, and came with improved performance courtesy of its torquey, 132bhp engine. Driver's cars par excellence in the best Alfa Romeo tradition, Bertone's timeless elegant Giulia-based coupés are among the most exciting sports models of the 1960s and '70s and all versions are highly sought after today.

This particular 2000 GTV has been in the current enthusiast owner's hands for the last 24 years and is described as un-restored apart from a repaint in 2012. Well maintained while in the owner's private collection, it is said to be in generally very good condition, with no rust, and highly original. The car is offered with Greek 'historic' registration papers.

305

PORSCHE 911T 2.2 LITRES COUPÉ 1969

Châssis n° 9110100626

Moteur n° 6101354

- *Livrée neuve en Italie*
- *Probablement abandonnée depuis 1978*
- *Largement d'origine*
- *Vendue pour être restaurée*



Orange Signal (code couleur 114) avec intérieur en vinyl noir, cette 911T particulière a été livrée neuve en Italie par l'agent principal Volkswagen et Porsche Soverini, de Bologne. En 1972, la voiture passe aux mains de son second propriétaire, domicilié dans la proche ville côtière de Ravenna. Le livret d'entretien d'origine confirme cependant que la voiture était toujours entretenue chez Soverini. Il a été tamponné huit fois, la dernière fois en 1978, alors que le compteur affichait un peu plus de 100 000 km. On pense que la Porsche fut alors abandonnée et elle n'est que récemment venue aux mains de son nouveau gardien qui la propose aujourd'hui à la vente.

Présentée dans son état de « sortie de grange » la voiture est largement dans son état d'origine et intouchée, bien qu'il soit évident que les deux côtés ont été repeints à un moment ou un autre. Toujours est-il que la peinture de la partie centrale, y compris le capot avant, le toit et le capot moteur sont, pense-t-on, dans leur peinture d'origine. Il est important de noter que la peinture anti-rouille d'origine appliquée par l'usine dans les puits de suspension est toujours présente et que l'écusson de capot Porsche est toujours en place, de même que les phares H1 d'origine, le tout laissant penser qu'elle n'a subi aucun dommage ou accident. La voiture est vendue avec le livret d'entretien mentionné plus haut et le libretto italien datant de 1972, lorsque la voiture fut achetée par le deuxième propriétaire. Un projet de restauration qui vaut la peine.

€50,000 - 70,000

Sans Réserve

Finished in Signal Orange (colour code '1414') with black vinyl interior, this particular 911T was delivered new to Italy in 1970 via the Bologna Volkswagen and Porsche main agent, Soverini. In 1972 the car passed to its second owner, who was based in the nearby coastal town of Ravenna. The original service book confirms though that the car was still being serviced by Soverini; it has been stamped eight times, the last occasion being in 1978 when the odometer reading was just over 100,000 kilometres. It is believed that the Porsche was then laid up, and it has only recently passed into the hands of its new custodian, who is now offering it for sale.

Presented in 'barn find' condition, the car is largely original and unmolested, though it is evident that both sides have been repainted at some time. Nevertheless, the paint on the centre, including the bonnet, roof and engine cover, is believed to be the original. It is worth mentioning that the original, factory-applied rust-protection paint is still in place on the shock absorber domes, and the correct Porsche bonnet crest is still in place, as are the original H1 headlights, all suggesting that it has not suffered any accident damage. The car is offered with the aforementioned original service book and the Italian libretto dating from 1972 when it was purchased by the second owner. A most worthwhile restoration project.

306 *

ASTON MARTIN V8 SÉRIE 3 COUPÉ 1974

Châssis n° V8/11149/LCA

Moteur n° V/540/1149

- Conduite à gauche d'origine
- Boîte de vitesse manuelle
- 66 221 kilomètres au compteur
- Etat d'origine



Développé en compétition en collaboration avec Lola, le nouveau V8 d'Aston Martin fit ses débuts en série en 1969, dans la DBS dessinée par William Towns. Avec les 345 ch délivrés par son moteur quatre arbres de 5 340 cm³ à injection, la DBS V8 atteignait 161 km/h en moins de 14 secondes avec une vitesse de pointe de 257 km/h, des performances époustouflantes pour l'époque qui justifiaient pleinement son slogan de voiture de série la plus rapide du monde. En 1972, l'acquisition d'Aston Martin par Company Developments apporta un changement du nom des voitures à moteur V8 rebaptisées AM V8. Cette nouvelle Series 2 se distinguait par son avant remanié qui arborait désormais deux phares au lieu de quatre et rappelait l'allure des précédentes DB six cylindres.

Le châssis 11149, un séduisant modèle à boîte manuelle, est blanc avec l'intérieur en cuir noir. Non restaurée, la voiture affiche actuellement 66 221 km au compteur et est décrite par le vendeur comme en bon état mécanique général, mais on nous signale que la carrosserie a été abîmée par des grêlons et que l'intérieur aurait besoin d'être rafraîchi. Les papiers fournis comprennent un rapport d'expert (daté du 15 avril 2015), une carte grise suisse en cours et des factures d'entretien sur une période allant de 1991 à 2015, le dernier entretien majeur ayant été effectué le 15 avril 2015 par le garage du port, à Coppet en Suisse.

€50,000 - 80,000

Developed on the racetrack in collaboration with Lola, Aston Martin's new V8 engine first appeared in production form in 1969 in the Bill Towns-styled DBS. With an estimated 345bhp available from its 5,340cc, fuel-injected, four-cam motor, the DBS V8 could reach 100mph (161km/h) in under 14 seconds, running on to a top speed of 257km/h, a staggering performance in those days and one which fully justified the claim that it was the fastest production car in the world. In 1972 the acquisition of Aston Martin by Company Developments brought with it a change of name for the V8-engined cars to 'AM V8'. This new Series 2 was readily distinguishable by its restyled front that now featured two instead of four headlamps and recalled the looks of the earlier DB six-cylinder cars.

A desirable, manual transmission model, chassis number '11149' is finished in white with black leather interior. Un-restored, the car currently displays a total of 66,221 kilometres on the odometer and is described by the vendor as in generally good condition mechanically, though we are advised that the body has been dented by hailstones and that the interior would benefit from some refurbishment. Accompanying documentation consists of an Inspection Report (dated 15.04.2015); valid Swiss Carte Grise; and service invoices for the period 1991 to 2015, the last major service being carried out on 15.04.2015 by Garage du Port, Coppet, Switzerland.

307

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT VELOCE 1968

Châssis n° 251700

Moteur n° 20162

- *Livrée neuve en France*
- *Restaurée en 2007, seulement 1 500 kilomètres depuis*



Présentée en 1962, les premières Giulia différaient des Giulietta série 101, par ailleurs similaires, par leur moteur 1 570 cm³ plus puissant et moins pointu qui fut reconduit quand la nouvelle série 105 fut dévoilée, plus tard en fin d'année. Sous la tôle, la Giulia recevait une boîte manuelle à cinq rapports, une suspension avant indépendante, un pont arrière rigide avec ressorts hélicoïdaux et, sauf sur les toutes premières unités, des freins à disque aux quatre roues, caractéristiques qu'elle partageait avec la version coupé, la Sprint GT. Lancée en 1963, habillée d'une élégante carrosserie quatre places dessinée par Giorgetto Giugiaro chez Bertone, la Sprint GT développait 106 ch, suffisants pour lui assurer une vitesse maximale de 180 km/h, alors que la Sprint GTV (ou GT Veloce) présentée en 1967, disposait de 109 ch.

Cette Giulia Sprint GTV a été livrée neuve en France et selon le précédent propriétaire (français), est restée dans le sud de la France pendant une vingtaine d'années, stockée dans un garage près de Pau, avant d'être restaurée par son précédent propriétaire en 2007. Les travaux plus récents comprennent la révision du moteur et de la boîte, le remplacement des freins, des amortisseurs, des rotules de suspensions, etc. L'intérieur a été regarni par des professionnels. Seulement 1 500 km ont été parcourus depuis l'achèvement de la restauration. Vert mousse avec intérieur caramel, la voiture arbore une carrosserie saine, sans rouille et affiche un total de 81 000 km au compteur. Elle a un pare-brise neuf et de nouveaux joints de fenêtres. La voiture est vendue avec sa carte grise française et des factures acquittées par l'actuel propriétaire à Quadrifoglio pour un total de 8 000 €.

€30,000 - 50,000

Sans Réserve

First introduced in 1962, the early Giulia differed from the outwardly similar 101-Series Giulietta by virtue of its more powerful and much less fussy 1,570cc engine, which continued when the new 105-Series was introduced later that same year. Under the skin the Giulia featured a five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle and, apart from early cars, disc brakes all round, a formula shared by the coupé version: the Sprint GT. Launched in 1963 clothed in stylish four-seater coachwork designed by Bertone's Giorgetto Giugiaro, the Sprint GT produced 106bhp, sufficient for a top speed of around 180km/h, while the Sprint GTV (or GT Veloce), introduced for 1967, had 109bhp on tap.

This Giulia Sprint GTV was delivered new to France, and according to the previous (French) owner, remained in the South of France for around 20 years, laid up in a garage near Pau before being restored by a previous owner in 2007. More recent works consist of overhauling the engine and gearbox, and replacing the brakes, shock absorbers, suspension ball joints, etc, while the interior was professionally re-upholstered. Only some 1,500 kilometres have been covered since the rebuild's completion. Finished in Moss Green with Caramel interior, the car boasts clean coachwork, with no rust, and currently displays a total of circa 81,000 kilometres on the odometer. It has a new windscreen and new window seals. The car comes with a French Carte Grise and invoices totalling €8,000 issued by Quadrifoglio to the current owner.

308

PORSCHE 911 TYPE 993 TURBO COUPÉ 1996

Châssis n° WPOZZZ99ZTS372003

Moteur n° 61T03611

- Vendue neuve en Allemagne
- Puissance de 408ch
- Dernier entretien en mars 2015

L'introduction du Type 993 fut un repère important dans l'histoire du développement continu de la Porsche 911 car il était destiné à être le dernier à utiliser le moteur à refroidissement par air si caractéristique de la 911 depuis son introduction 30 ans auparavant. La 911 Type 993 est considérée par beaucoup comme la plus belle de toutes les 911. Au fil des années, la 911 reçut de nombreuses additions d'ordre aérodynamique et sécuritaire qui affectèrent la pureté des formes originales, mais l'arrivée de la Type 993 marqua un retour aux principes de base, la voiture demeurant toujours identifiable comme une 911, mais dans laquelle toutes les fonctions avaient été harmonieusement intégrées dans cet exemple vraiment extraordinaire de style automobile moderne.

An important landmark in the Porsche 911's continuing development arrived for 1994 with introduction of the Type 993, destined to be the last to use the air-cooled engine that had been a distinguishing feature of the 911 since its introduction 30 years previously. The Type 993 is regarded by many as the most beautiful 911 of all. Over the years the 911 had received numerous aerodynamic and safety-inspired add-ons, diluting the purity of the original form; the Type 993's arrival marked a return to basic principles, being recognisably a 911 but one in which all functions had been harmoniously integrated in a truly outstanding example of modern automotive styling.





La gamme proposée était assez semblable à la précédente avec des modèles à 2 et 4 roues motrices, la légendaire Turbo et le Cabriolet, toutes proposées avec la dernière version 3, 6 litres de l'éternel « flat-six » de Porsche.

En même temps que la carrosserie épurée fut introduite une suspension arrière multibras qui améliora à la fois le confort de marche et le comportement dynamique en réduisant la tendance au survirage au lever de pied caractéristique de la 911. Non seulement le moteur 3, 6 litres délivrait davantage de puissance que précédemment, mais il la produisait sur une plus large plage de régime grâce à une distribution « Variocam » à calage variable et à des tubulures d'admission à géométrie variable. Introduite en 1995, la Type 993 Turbo fut la première Porsche de série équipée d'un moteur biturbo et la première 911 Turbo intégrant une transmission intégrale permanente. Avec 408 ch, la Type 993 Turbo offrait un niveau de performance proche de celui de la supercar Porsche 959 avec un temps d'environ 4 secondes de 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe de 290 km/h.

Livrée neuve en Allemagne, cette Type 993 Turbo qui a connu trois propriétaires possède son livret d'entretien d'origine portant huit tampons, le plus récent datant du 11 mars 2015, à 101 051 km (par un Porsche Classic Center). La voiture peinte en Polar Silver avec intérieur en cuir bleu à côtes est décrite par le vendeur comme étant en bon état général. Elle est offerte avec le livret d'entretien mentionné précédemment, son lot d'outillage, ses manuels d'utilisation et ses papiers d'immatriculation allemands.

€140,000 - 160,000

The range offered remained pretty much as before, comprising two- and four-wheel drive models, the legendary Turbo and the Cabriolet convertible, all powered by the latest 3.6-litre version of Porsche's perennial flat-six engine.

Along with the sleeker bodywork came new multi-link rear suspension that improved both ride quality and roadholding, reducing the 911's characteristic lift-off oversteer. The 3.6-litre engine not only produced more power than before but made it available over a wider rev range thanks to 'Variocam' variable valve timing and variable-length air intakes. Introduced in 1995, the Type 993 Turbo was the first Porsche production model to feature a twin-turbo-charged engine and the first 911 Turbo to incorporate permanent four-wheel drive. With 408PS (402.5bhp) on tap, the Type 993 Turbo offered a level of performance approaching that of the Porsche 959 supercar, racing to 100km/h in around 4 seconds on its way to a top speed of 290km/h.

Delivered new to Germany, this Type 993 Turbo has had three previous owners and comes with its original service booklet that has been stamped on eight occasions, the most recent on 11th March 2015 at 101,051 kilometres (by an official Porsche Classic Center). The car is finished in Polar Silver with blue pleated leather interior, and is described by the vendor as in generally good condition. It is offered with the aforementioned service booklet, tool kit, instruction manuals and German registration papers.

309

Certifiée Ferrari Classiche

FERRARI TESTAROSSA COUPÉ 1987

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 68793

Moteur ° F113 B 218

- Environ 55 000 kilomètres d'origine
- Vendue avec le set de bagages Schedoni
- Immatriculée à Monaco
- Exemple Monodado



La Testarossa, vaisseau amiral de Ferrari, ressuscitait un nom mythique de la marque lorsqu'elle fut dévoilée en 1984. Sorte de Berlinetta Boxer « nouvelle génération », la Testarossa reprenait le 12 cylindres à plat de 5 litres de sa devancière qui développait désormais une puissance maximale portée à 380 ch à 6 300 tr/min, grâce à sa culasse à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette puissance accrue, la douceur et le confort de conduite étaient améliorés, la voiture jouissant d'une excellente souplesse sur le rapport supérieur, allié à une vitesse de pointe de 290 km/h.

La Testarossa, dessinée par Pininfarina, rivalisait sans problème avec la Lamborghini Countach en termes de présence, les ailettes latérales de ses radiateurs latéraux étant l'un de ses traits les plus spectaculaires – souvent copiés. Plus grosse que la 512 BB – l'accroissement de la largeur avait été dicté par les pneus de plus grande dimension – la Testarossa réussissait l'exploit de combiner un appui élevé avec une traînée limitée, son élégante carrosserie étant caractérisée par l'absence de tout aileron ou autre appendice aérodynamique.

Ferrari's flagship model, the Testarossa supercar revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine, which now boasted a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 180mph.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied - styling devices. A larger car than the 512BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices.



Malgré sa taille supérieure à celle de la 512 BB, la Testarossa était plus légère que sa devancière, la carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – ayant recours, de façon plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série, à l'aluminium. L'habitacle faisait appel à des équipements luxueux tels que l'air conditionné, les sièges électriques, le volant inclinable et le cuir intégral. Contrairement à certaines de ses rivales, la Testarossa était docile et relativement facile à conduire, des qualités qui, alliées à ses performances extraordinaires et à son allure spectaculaire, contribuèrent à générer une très forte et durable demande.

Ce superbe exemplaire de la légendaire supercar italienne vient d'une collection privée, basée près de la frontière, entre Monaco et l'Italie. Rouge avec intérieur en cuir noir, c'est un modèle « monodado » (roue à moyeu central) qui est vendu avec sa valise Schedoni. Restaurée en 2012 par Rossa Corsa, l'agent Ferrari de Milan, la Testarossa a parcouru environ 55 000 km d'origine et le vendeur la décrit comme en excellent état général. La voiture sera vendue avec son carnet d'entretien tamponné par Ferrari, ses papiers d'immatriculation monégasque et le très important certificat de Ferrari Classiche.

€135,000 - 175,000

Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body - its steel doors and roof excepted - being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium. Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather. Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand.

This superb example of the legendary Italian supercar is offered from an exclusive private collection based close to the border between Monaco and Italy. Finished in red with black leather interior, it is a 'Monodado' (central wheel nut) model and comes complete with its Schedoni suitcase set. Restored in 2012 by Rossa Corsa, the Milan Ferrari agent, the Testarossa has covered circa 55,000 kilometres from new and is described by the vendor as in generally excellent condition. The car is offered with the original stamped Ferrari service book, Monegasque registration documents and the all-important Ferrari Classiche certification.

310

1961 FACEL VEGA HK 500 COUPÉ

Châssis n° CC7

Moteur no. TY7-212-63

- Une Grande Routière franco-américaine emblématique
- Rare option toit ouvrant d'origine
- Dans la même famille depuis les 50 dernières années.
- Largement d'origine et non restaurée



Fondée par Jean Daninos en 1939, les Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) étaient spécialisées dans la construction de composants pour l'aviation et la fourniture de métaux. Après la guerre, la société se lança dans la construction de carrosseries pour Panhard, Simca et Ford France avant de devenir constructeur de ses propres automobiles en lançant la Véga au Salon de Paris en 1954. Luxueuse grande routière, la Véga devait son nom à l'étoile la plus brillante de la constellation de la Lyre et arborait une carrosserie particulièrement élégante, soudée à un châssis tubulaire. Ne disposant pas de moteur français adéquat, Daninos s'était tourné vers les États-Unis pour sa Véga, choisissant dans un premier temps un V8 Chrysler 4,5 litres de 180 ch avec au choix une transmission automatique ou manuelle.

Les modifications aux premiers modèles FV ne tardèrent pas, la FV 1, présentée en mars 1955, disposant d'un V8 Chrysler 4, 8 litres de 200 ch. Une version améliorée, la HK 500 fut dévoilée en 1957. La puissance maximale s'établissait désormais à 360 ch, grâce à la dernière version 5, 9 litres (puis, plus tard, 6, 3 litres) du V8 Chrysler Hemi et la vitesse maximale grimpa à 225 km/h, faisant de la HK 500 l'une des voitures les plus rapides de sa génération. Capable de rouler en silence sans effort à une vitesse de croisière de 190 km/h, la HK 500 offrait, selon le magazine *The Motor*, « un brillant cocktail de confort et de tenue de route tout à fait exceptionnelle ». La production de la HK 500 s'élève à environ 500 exemplaires entre 1958 et 1961 ce qui fait de cette grande routière franco-américaine un modèle particulièrement recherché.

Founded by Jean Daninos in 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) specialised in the construction of aircraft components and metal furniture. After the war the company engaged in the supply of car bodies to Panhard, Simca and Ford France, before branching out into automobile manufacture in its own right with the launch of the Vega at the 1954 Paris Salon. A luxurious Grand Routier, the Vega took its name from the brightest star in the Lyra constellation and featured supremely elegant coupé bodywork welded to a tubular-steel chassis. There being no suitable French-built power unit, Daninos turned to the USA for the Vega's, that chosen initially being Chrysler's 4.5-litre, 180bhp V8, while there was a choice of push-button automatic or manual transmission.

Improvements to the first FV model were not long in coming, the FV1, introduced in March 1955, featuring a 4.8-litre, 200bhp Chrysler V8. An improved model, the HK500, appeared in 1957. Maximum power was now around 360bhp courtesy of the latest, 5.9-litre (later 6.3-litre) version of Chrysler's 'Hemi' V8 and top speed rose to around 140mph, making the HK500 one of the fastest cars of its era. Capable of effortless and virtually silent 120mph cruising, the HK500 possessed, according to *The Motor* magazine, 'a brilliant combination of good comfort and quite exceptional roadholding.' HK 500 production amounted to just 500-or-so units between 1958 and 1961 and today this rare Franco-American Grande Routière is highly sought after.



Ce modèle à transmission automatique, numéro de châssis CC7, est une des rares HK 500 doté d'un toit ouvrant optionnel d'origine (voir la fiche de production au dossier). Cet exemplaire dans son état d'origine, non restauré, a couvert seulement 79 850 km et a été livré neuf à Sarre-Union en Alsace en 1961, bien qu'il n'existe aucun document sur le premier propriétaire. Selon Dan Murray, la Facel a été achetée à Paris par son père, Bill Murray (le second propriétaire), en 1965. Originaire de Los Angeles, en Californie, Bill Murray était un pilote de ligne qui faisait la ligne hebdomadaire vers l'aéroport d'Orly. La Facel était toujours garée sur le parking de l'aéroport avec ses pneus à plat et Bill en conclut qu'elle était probablement abandonnée. Passionné d'automobile, il connaissait bien ce modèle. Bill s'enquit auprès des autorités de l'aéroport et acheta la voiture comme « propriété abandonnée ». Il la fit rapatrier en Californie où elle demeura jusqu'à son achat par l'actuel propriétaire. On lui a raconté que Bill avait toujours pensé que la Facel avait appartenu à une riche célébrité d'Hollywood ou quelqu'un de semblable, car qui aurait pu abandonner une voiture aussi chère et ne pas venir la rechercher.

Bill Murray mourut vers 1987 et la Facel passa aux mains de sa veuve, Edletraut Murray. Elle n'a jamais conduit la voiture qui fut remise, non utilisée, dans son garage. Quand Edletraut mourut à son tour, en 2014, la voiture et sa maison revinrent à son beau-fils, Dan Murray. Quelques photographies au dossier le montrent prenant possession de la Facel dans sa remise à Los Angeles, et la voiture est vendue avec différents documents, factures, correspondance, revue du club Facel, manuel d'entretien, etc. Une chance unique d'acquérir un exemplaire non restauré de cette grande routière franco-américaine particulièrement élégante.
€140,000 - 180,000

An automatic transmission model, chassis number 'CC7' is one of the few HK500s fitted by the factory with the optional sliding roof (see copy production sheet on file). An original, un-restored example that has covered only 79,850 kilometres, the car was originally delivered in 1961 to Sarre-Union in Alsace, France, though there are no surviving documents concerning the first owner. According to Dan Murray, the Facel was bought in Paris by his father Bill Murray (its second owner) in 1965. Hailing from Los Angeles, California, Bill Murray was an American Airlines flight captain who flew to Paris-Orly Airport weekly. The Facel seemed to be ever-present in the airport's parking lot and Bill finally concluded the car must have been abandoned as eventually it had flat tyres. As a car lover he was familiar with the model. Bill inquired with the Airport Authorities and it is understood that he bought the Facel from them as 'abandoned property'. He had it shipped to California where it stayed until its purchase in August 2015 by the current vendor. The latter was told that Bill always thought the Facel must have been owned by a wealthy Hollywood actor or similar, as who would leave such an expensive car at the airport and not return for it?

Bill Murray passed away circa 1987 and the Facel was then titled to his widow, Edletraut Murray. She did not drive the car, which was parked unused in her garage. When Edletraut passed away in 2014, the car and her house was left to her stepson, Dan Murray. There are some photographs on file showing Dan Murray picking up the Facel from its storage facility in Los Angeles, and the car also comes with various documents, bills, correspondence, Facel Club publications, owner's manual, etc. A rare opportunity to acquire an un-restored example of this supremely stylish Franco-American Grande Routière.

311

JAGUAR TYPE E 4.2 LITRES SÉRIE 1 COUPÉ 1966

Châssis n° 1E 32607

Moteur n° 7E 7891-9

- *Entièrement restaurée en 2014-2015*
- *Seulement 500 kilomètres depuis sa restauration*
- *Certificat du Jaguar Heritage*



Ce coupé Type E 4, 2 litres est vendue avec un certificat du Jaguar Heritage stipulant qu'elle a été construite avec la conduite à gauche et vendue neuve via Jaguar Cars de New York aux États-Unis à une certaine Jayne Thornburgh. Sa couleur d'origine est crème avec intérieur en cuir noir.

Le châssis numéro 1E 32607 a été entièrement restauré par Classic Restoration Services de Vreeland aux Pays-Bas, un travail du plus haut niveau d'exigence réalisé au cours de 2014 et 2015. Le moteur a été refait par MRA en utilisant des pièces de la meilleure qualité dont des pistons Mahle, des paliers Vandervell et une chaîne de distribution Renold, tandis que la boîte et l'embrayage ont été refaits avec la même exigence. Les pièces moteur ont été mesurées et équilibrées et des améliorations judicieuses ont été apportées, comme la conversion des joints d'étanchéité arrière du vilebrequin, l'adoption d'une pompe à huile à haut débit et l'installation d'une culasse au sans plomb. Le système de refroidissement a lui aussi été amélioré avec un radiateur neuf, un pompe à eau à haut débit et un ventilateur électrique Kenlowe.

This 4.2-litre E-Type coupé comes with a Jaguar Heritage Certificate stating that it was manufactured with left-hand drive and sold new via Jaguar Cars, New York, USA to one Jayne Thornburgh. The original colour scheme is listed as cream with black interior trim.

Chassis number '1E 32607' has been fully restored by Classic Restoration Services of Vreeland in the Netherlands, the work being carried out to very high standards over the course of 2014 and 2015. The engine was rebuilt by MRA using high quality parts including Mahle pistons, Vandervell bearings and Renold timing chains, while the gearbox and clutch have been overhauled to similarly high standards. Engine components were blueprinted and balanced, and sensible upgrades such as the crankshaft rear oil seal conversion, high output oil pump and lead-free cylinder head conversion incorporated. The cooling system too has been upgraded with a new radiator, high output water pump and Kenlowe electric fan.



Les éléments de suspension ont reçu un revêtement de protection par poudrage et ont été assemblés avec des rotules, des roulements et des joints caoutchouc neufs et les freins refaits aux caractéristiques d'origine avec des pièces neuves. Le réservoir et sa pompe électronique immergée sont tous deux neufs, de même que la gaine isolante du faisceau et tous les composants électriques refaits et un alternateur haut débit a été installé.

La carrosserie a été sablée au métal nu avant peinture et l'application d'une couche de protection dessous. Les parties chromées ont été restaurées par CRS-UK et tous les écrans et joints neufs mis en place avant l'assemblage. L'intérieur en cuir bleu, refait aux caractéristiques d'origine par Aldridge Trimming au Royaume-Uni, est entièrement neuf et la carrosserie a retrouvé sa couleur crème d'origine. Les jantes à 72 rayons font 6 ½ pouces de large et sont chaussées de pneus Continental 202/70R15 haute vitesse sans chambre à air.

Au moment de la vente la voiture aura parcouru quelque 500 km de « remise en jambe ». Elle sera vendue avec sa trousse à outils d'origine et un reportage complet de sa restauration. Bien documentée, cette Type E magnifiquement restaurée est également accompagnée du certificat du Jaguar Heritage mentionné plus haut et de ses papiers d'immatriculation aux Pays-Bas.

€130,000 - 160,000

Suspension components were powder coated and assembled with all new bearings, ball joints and rubber bushes, and the brakes restored to original specification using all new components. The fuel tank and its immersed electronic pump are both new, as is the wiring loom, while all electrical components have been rebuilt and a high-output alternator fitted.

The bodywork was sandblasted back to bare metal before being re-sprayed and weather protected underneath. Chromed parts were restored by CRS-UK and all new screens and seals fitted on re-assembly. Made to original specification by Aldridge Trimming in the UK, the blue leather interior is all new, while the body had been finished in cream as it was originally. The wheels are 6½" wide, 72-spoke wires shod with high-speed Continental 205/70R15 tubeless tyres.

By time of sale the car will have covered some 500 'shakedown' kilometres. It will be delivered complete with its original tool kit and a comprehensive illustrated restoration record. Fully documented restoration, this beautifully restored E-Type also comes with the aforementioned Heritage Certificate and Netherlands registration papers.

312 *

MASERATI SEBRING 3.7 LITRE SÉRIE II COUPÉ 1967

Carrosserie Vignale

Châssis no. AM101S10567

Moteur n° AM101S10567

- Une des 243 séries II construites
- Livrée neuve en Suisse, trois propriétaires
- Jamais restaurée
- Transmission manuelle à 5 rapports



Présentée en 1962, la Sebring était le dernier avatar de la 3500 GT qui avait été à l'origine de la conversion de Maserati à la construction en série de voiture de grand tourisme. Malgré de nombreux succès sur circuit, dont le cinquième championnat du monde de Fangio – au volant de la 250 F – et une seconde place en championnat du monde des voitures de Sport avec la fabuleuse 450 S – les deux en 1957, la saison la plus glorieuse de la marque – Maserati faisait face à l'époque à un futur bien sombre. Les difficultés financières de la société forcèrent la marque à se retirer de la compétition et la stratégie de survie de Maserati pour les années 1960 fut d'abandonner les voitures de compétition pour se tourner vers la production en série de modèles de route.

Cette nouvelle ère de la marque modénaise commence en 1957 avec le lancement de la 3500 GT, carrossée en Superleggera par Touring, sa première voiture de route construite en quantité significative. La 3500 GT, une luxueuse 2+2, s'inspirait beaucoup de l'expérience de Maserati en compétition. Elle avait recours à un châssis tubulaire, la suspension avant indépendante faisait appel à des triangles et des ressorts hélicoïdaux, alors que l'arrière recevait un essieu rigide à ressorts semi-elliptiques plus traditionnel. Le concepteur de la 3500 GT n'était autre que Giulio Alfieri, créateur de l'immortelle Tipo 60/61 « Birdcage » de compétition, celui qui avait fait de la 250 F une championne du monde. Le six cylindres à double arbre à cames en tête était un proche cousin de celui que l'on trouvait sur la 250 F et développait à l'origine environ 220 ch, les derniers exemplaires grimpaient à 235 ch, grâce à une injection mécanique Lucas.

Introduced in 1962, the Sebring was one of the final manifestations of the landmark 3500GT, which had been the linchpin of Maserati's programme to establish itself as a manufacturer of road cars. Despite numerous racetrack successes that included Juan Manuel Fangio's fifth World Championship - at the wheel of a 250F - and runner-up spot in the World Sports Car Championship with the fabulous 450S - both in 1957, the marque's most successful season - Maserati was by that time facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties forced a withdrawal from racing and Maserati's survival strategy for the 1960s centred on switching production from competition to road models.

The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500GT. A luxury '2+2', the 3500GT drew on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the Alfieri-designed 350S sports racing car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. Power output of the twin-cam six was around 220bhp initially; later examples produced 235bhp on fuel injection.



Construit sur le châssis à empattement plus court du Spyder 3500 GT de Vignale, mais pour le reste identique à celui des 3500 GT, le coupé Sebring 2+2 fut présenté en 1962. Désormais, la boîte à cinq rapports, les freins à disque aux quatre roues et l'injection faisait partie des équipements de série, tandis que la transmission automatique, l'air conditionné et le différentiel à glissement limité faisaient partie des options. Présentée en 1965, la version série II de la Sebring, légèrement modifiée, était équipée d'un moteur 3, 7 litres de 245 ch, certaines voitures quittant l'usine avec un 4 litres à la fin de la production en 1969, époque à laquelle on estime que 591 Sebring avaient été construites, dont 243 de la série II.

Le châssis numéro 567 à transmission manuelle à cinq rapports, équipé d'une injection mécanique Lucas, a été construit en février 1967 et n'a connu que trois propriétaires, tous de Genève, en Suisse. Le dernier était le propriétaire de l'agence Maserati de Genève responsable de l'entretien de la voiture depuis son origine jusqu'à son rachat en 1979. Gris argenté avec intérieur en cuir bleu, cette classique italienne des années 1960 jamais restaurée est vendue avec sa carte grise suisse les documents de garantie originaux et le manuel d'instruction.

€120,000 - 180,000

Built on the short-wheelbase but otherwise similar chassis of the Vignale-bodied 3500GT spyder, the Sebring 2+2 coupé arrived in 1962. By now a five-speed gearbox, four-wheel disc brakes and fuel injection were standard equipment, while automatic transmission, air conditioning and a limited-slip differential were options. Introduced in 1965, the mildly restyled Sebring Series II came with a 3.7-litre, 245bhp engine, while some cars left the factory with 4.0-litre units towards the end of production in 1969, by which time an estimated 591 Sebrings had been built, around 243 of which were in the second series.

A five-speed, manual transmission model equipped with Lucas mechanical fuel injection, chassis number '567' was manufactured new in February 1967 and has had only three owners, all from Geneva, Switzerland. The last one was the proprietor of the Maserati agency in Geneva that was responsible for maintaining the car from its original sale until his purchase in 1979. Finished in silver with blue leather interior, this un-restored 1960s Italian classic is offered with Swiss Carte Grise and the original warranty document and owner's instruction manual.

314

Seulement 950 kilometres d'origine

PORSCHE 911 CARRERA 3.2 LITRES « TURBO LOOK » SPEEDSTER 1989

Châssis n° WPOZZZ91ZKS151832

Moteur n° 63K04194

- *État comme neuf*
- *Livrée neuve en France*
- *Nombreuses options*



La 911 Speedster ressuscitait un modèle charismatique de Porsche lorsqu'elle fut dévoilée en 1989, le nom ayant auparavant été appliqué à la plus élégante des nombreuses variantes de la 356. Prenant comme base la 911 Turbo cabriolet, bien qu'il ait été équipé d'un moteur atmosphérique, le Speedster 3, 2 litres fut lancé juste avant la présentation de la nouvelle mouture Type 964 et fut donc, de ce fait, le dernier modèle de 911 doté de la cellule de carrosserie remontant au modèle original de 1963.

Il a été dessiné par le directeur du style Porsche d'alors, Anatole Lapine, et fait de nombreuses références au Speedster 356 original, arborant notamment une paire de capots « bossus » assez contestables, derrière les sièges, destinés à cacher la capote manuelle quand elle est repliée, une protection simpliste, qualifié par l'usine d'élément destiné «uniquement à un usage temporaire ». À partir de 1984, Porsche avait proposé l'option « Turbo look » - des passages de roue élargis, un grand aileron arrière et un spoiler avant agrandi – sur les modèles atmosphériques de la 911, une option étendue à la version Speedster, dont une large majorité avait fait usage. Le Speedster, une des variantes les plus rares de la famille 911, ne fut construit que pendant l'année 1989 à seulement 2 065 unités.

The soft-top 911 Speedster revived a charismatic model from Porsche's past when it arrived in 1989, the name previously having been applied to that most stylish of the many Type 356 variants. Based on the 911 Turbo Cabriolet, though normally aspirated, the 3.2-litre Speedster was launched immediately prior to the introduction of the new Type 964 bodyshell and thus was the last 911 model to feature the old-style body based on the original design of 1963.

The latter was reworked by chief stylist Anatole Lapine, incorporating numerous references to the original 356 Speedster as well as a pair of controversial 'camel hump' cowlings behind the seats that concealed the stowed-away manual hood, a simplified affair described by the factory as for 'temporary' use. From 1984 Porsche offered the 'Turbo Look' body style - flared wheelarches, large rear wing and deeper front spoiler - on its normally aspirated models including the Speedster, the vast majority of which were ordered with this option. One of the rarest of the 911 family, the Speedster was built during 1989 only, a mere 2,065 cars being completed.



Ce Speedster a été commandé neuf par le concessionnaire Porsche d'Illzach près de Mulhouse pour son usage personnel. Il a été commandé avec les options suivantes : différentiel autobloquant, levier de vitesse court, sièges sport, phares antibrouillards rectangulaires, système d'alarme, air conditionné, moquette en velours dans le coffre à bagage, pas d'aile et, bien sûr, le « Turbo look ». Le Speedster est resté exposé dans le show room jusqu'en 2012, date à laquelle il n'était toujours pas immatriculé et n'avait été conduit que parcimonieusement, le livret d'entretien ne mentionnant qu'une révision chez Porsche à Stuttgart en 2008 (à 399 km) et une autre chez Porsche Lörrach en 2012 (à 654 km). Son second propriétaire a racheté le Speedster à son premier propriétaire le 27 décembre 2012 et l'a immatriculé pour la première fois. Le concessionnaire a fourni une attestation du kilométrage d'origine au compteur, en plus de tous les papiers d'usine de la voiture (au dossier).

En dehors d'un voile de peinture dans sa couleur d'origine, pour redonner un aspect « comme neuf » à la voiture, le Speedster est entièrement dans son état d'origine - le soubassement ayant même gardé sa protection de cire. Révisé chez Porsche Nantes en juin 2014, la voiture est accompagnée de son manuel du propriétaire, de sa trousse à outils, de son gonfleur électrique, de sa carte grise française périmée (2013) et du carnet d'entretien tamponné ainsi que de la correspondance mentionnés ci-dessus.

Ce Speedster Porsche, l'un des rares avec un kilométrage « de livraison », rare et exclusif, mérite une attention toute spéciale.
€250,000 - 350,000

This particular Speedster was ordered new for his personal use by the Porsche dealer in Illzach near Mulhouse, France. It was delivered with following factory options: limited slip differential; shorter gear lever; sport seats; rectangular yellow fog lights; alarm system; air conditioning; velour carpeting in the luggage compartment; no spoilers and, of course, the Turbo Look package. The Speedster remained on display in the showroom until 2012, at which time it was still unregistered and had been driven sparingly, the service booklet recording a service at Porsche Stuttgart in 2008 (at 399 kilometres) and another at Porsche Lörrach in 2012 (at 654 kilometres). Its second owner purchased this Speedster from the original owner on 27th December 2012 and registered it for the first time. The dealer supplied written confirmation of the odometer reading in addition to all of the car's original paperwork (on file).

Apart from a light overspray in its original red livery, carried out to restore the car to 'as new' condition, the Speedster is completely original - even the underneath is still protected by wax. Serviced at Porsche Nantes in June 2014, the car comes complete with owner's manual, tool kit, electric tyre pump, cancelled French Carte Grise (2013) and the aforementioned stamped service booklet and correspondence.

One of the very few Porsche Speedsters with only 'delivery' mileage, this rare and exclusive model is worthy of the closest inspection.

ASTON MARTIN DB4 SÉRIE IV COUPÉ 1961

Châssis n° DB4/829/L

Moteur n° 370/885

- Livrée avec la conduite à gauche d'origine
- Livrée neuve en Europe, historique continu
- Numéros de châssis et de moteur concordants
- Sort de restauration professionnelle'



« Quand les modèles engagés en compétition sont aussi proches de ceux que l'on peut acheter, comme c'est le cas pour les Aston Martin, seuls les plus tendancieux pourront nier que la compétition améliore la race. Ce ne sera pas une surprise d'apprendre (que la DB4) reçoit un moteur qui fut utilisé pour la première fois sous une forme expérimentale dans des épreuves de la saison dernière. » *The Autocar*, 3 octobre 1958.

Lors de son lancement, en octobre 1958, la DB4 marquait un tournant important pour Aston Martin, car il s'agissait du premier modèles de l'ère David Brown qui ne recevait pas un châssis dérivé du prototype Atom de 1939, ni un moteur conçu par W. O. Bentley. De plus, c'était la première Aston Martin à recevoir une carrosserie superleggera de chez Touring dont les panneaux d'aluminium étaient fixés sur un treillis de tubes fins, soudé au châssis-plate-forme. Bien que dessinée par Touring, la superbe carrosserie fastback de la DB4 était construite sous licence à Newport Pagnell par Aston Martin qui faisait appel à quelques-uns des meilleurs tôliers-formeurs du secteur. Le résultat était une voiture dont la ligne élégante était inmanquablement décrite comme « typiquement italienne et pourtant tellement Aston Martin ». Le six cylindres 3, 7 litres était l'œuvre de Tadek Marek et avait été utilisé l'année précédente sur la DBR 2 du Mans.

'When the products which are raced bear such a close resemblance to those which can be bought by the public, as do those of Aston Martin, only the most biased can deny the value of racing in improving the breed. It should be no surprise (that the DB4) should be based on an engine which first appeared in experimental form in some of last year's races.' - *The Autocar*, 3rd October 1958

At its launch in October 1958, the DB4 marked a major turning point for Aston Martin as it was the first car of the David Brown era which neither used a chassis derived from the experimental Atom of 1939 nor an engine designed by W O Bentley. Moreover, it was the first Aston Martin to carry Carrozzeria Touring's 'Superleggera' bodywork, in which light alloy panels were fixed to a framework of light-gauge steel tubes welded to a platform chassis. Although styled by Touring, the DB4's gorgeous fastback coachwork was built under license at Newport Pagnell by Aston Martin, which employed some of the finest panel beaters in the industry. The result was a car whose sleek lines were described as 'unmistakably Italian and yet... equally unmistakably Aston Martin.' The 3.7-litre, six-cylinder power unit was the work of Tadek Marek, and had first been seen at Le Mans the previous year in the DBR2.



Construite d'octobre 1958 à juin 1963, la DB4 ne connut pas moins de cinq séries. Il faut préciser que les voitures n'étaient pas désignées de cette façon par l'usine, cette nomenclature ayant été utilisée par l'Aston Martin Owners' Club a posteriori pour faciliter l'identification des modèles au fur et à mesure de leurs évolutions. La première série avait déjà connu un certain nombre de modifications, comme l'adoption de plus gros pare-chocs après les 50 premiers exemplaires, avant l'arrivée de la deuxième série, en janvier 1960. Un capot articulé à l'avant, des étriers de freins plus gros et une crépine agrandie étaient les principales modifications de la série IV qui, avec sa large écope de capot, son motif de calandre d'origine et ses petits feux arrière est particulièrement agréable et très estimée. En comptant les versions Vantage et cabriolet, environ 1 100 de ses « Gentleman's Express » furent construits entre 1958 et 1963.

Cette DB4 série IV à conduite à gauche a été livrée neuve en Espagne par Alton SA à son premier propriétaire Sr D. Agustin Pons de Barcelone. Le bon de commande fourni indique que la voiture est noire avec intérieur en cuir Connolly gris et équipée d'un overdrive, de roues chromées, d'un dégivrage de lunette arrière, d'ampoules de phares jaunes, de deux rétroviseurs extérieurs et de ceintures de sécurité Britax aux sièges avant.

Manufactured between October 1958 and June 1963, the DB4 developed through no fewer than five series. However, it should be made clear that the cars were not thus designated by the factory, this nomenclature having been suggested subsequently by the Aston Martin Owners Club to aid identification as the model evolved. The first series had already undergone a number of improvements, including the fitting of heavy-duty bumpers after the first 50 cars, before the second series arrived in January 1960. A front-hinged bonnet, bigger brake callipers and an enlarged sump were the major changes made on the Series IV, which, with its large bonnet scoop, early pattern grille and small tail lamps, is visually most pleasing up until and including the Series IV. With Vantage and convertible models, approximately 1,100 of these iconic 'Gentleman's Express' sports saloons were produced between 1958 and 1963.

This original left-hand drive 'Series IV' DB4 was delivered new to Spain via Alton SA and first owned by Sr D Agustin Pons of Barcelona. The accompanying copy order form records that the car was finished in black with dark grey Connolly leather interior trim and equipped with overdrive, chrome wheels, heated rear screen, yellow headlight bulbs, two wing mirrors and Britax safety belts to the front seats. Service work is recorded up to September 1964.



L'actuel propriétaire a acquis l'Aston Martin chez Talleres Arevalillo, en 1981 à 68 353, date depuis laquelle elle a été remise dans l'attente d'une restauration professionnelle. À l'époque de son achat en 1981, la voiture avait été repeinte en doré, elle était en état de marche et complète, mais avait été retirée de la circulation et remise pendant 15 ans. Le bon de commande mentionne son second propriétaire comme étant Victor Palomo Monegal. Il avait vendu l'Aston Martin le 2 mars 1966 à Luis Sánchez Segal. Le 4 mars 1968, elle passait aux mains d'Automóviles Roquetas, mais la voiture ne fut jamais immatriculée à ce nom et resta sans immatriculation jusqu'à son achat par le vendeur en 1981.

En 2013, après de nombreuses recherches et de multiples considérations, le propriétaire acceptait une proposition de restauration de haute qualité chez Auto Storica (World Wide Classic Cars Network, SL) à Barcelone. Auto Storica a réuni un dossier historique complet de toute la restauration effectuée, qui inclut le démontage complet de la voiture et la préservation de tous les éléments d'origine avant réassemblage. On estime que 90% de la voiture est d'origine.

The present owner obtained the Aston from Talleres Arevalillo in 1981 at 68,353 kilometres, since when it has been kept garaged waiting for a professional restoration to be done. By the time of its acquisition in 1981, the car had been refinished in gold and was in working order and complete, but had been off the road, garaged, for some 15 years. The copy order from records the second owner as Victor Palomo Monegal. He sold the Aston on 2nd March 1966 to Luis Sánchez Segal. On 4th March 1968 ownership was transferred to Automóviles Roquetas but the car was never registered in this name, and remained unlicensed until purchased by the vendor in 1981.

In 2013, following extensive research and the consideration of all several alternatives, the owner accepted a formal proposal for a premium restoration from Auto Storica (World Wide Classic Cars Network, SL) in Barcelona. Auto Storica prepared a complete history file of all the restoration carried out, which included dismantling the entire car and retaining all the original components prior to re-assembly. It is estimated that around 90% of the car is original.



Cette restauration professionnelle s'est étalée sur plusieurs années et a été très onéreuse (voir factures au dossier). Le moteur a été refait séparément par Peter Bohn au Royaume-Uni, l'un des plus prestigieux spécialistes de la restauration des moteurs Aston Martin.

Exemplaire particulièrement impressionnant de la DB4 qui marqua une nouvelle ère à Newport Pagnell pour Aston Martin, cette série IV doit être l'une des meilleures disponibles actuellement à la vente. Éligible auprès de l'AMOC et de nombreuses autres manifestations historiques, elle est vendue avec la documentation mentionnée plus haut, ses papiers d'immatriculation espagnole et un contrôle technique. Un catalogue de pièces détachées de DB4, un manuel d'atelier de DB4 et un livret d'instruction de DB4 font partie de la vente. Bonhams conseille une attention toute particulière à cette éblouissante voiture.
€450,000 - 650,000

This professional restoration took several years and was very expensive (see bills on file). The Aston was finished in silver with dark grey interior, while the engine was rebuilt separately in the UK by Peter Bohn, one of the most prestigious specialist restorers of Aston Martin engines.

A truly spectacular example of the DB4 that ushered in a new era at Newport Pagnell, this Series IV has to be one of the best currently available. Eligible for AMOC and a wide variety of other historic events, it comes with the aforementioned documentation, Spanish registration papers and technical inspection. A DB4 parts catalogue, DB4 workshop manual and Aston Martin DB4 instruction book are included in the sale Bonhams recommend close inspection of this stunning motor car.

316 †

Ex-Servais & Collin,

DE DION-BOUTON VIS À VIS TYPE D 1899

Moteur n° 947

- Probablement l'un des trois seuls exemplaires encore existants
- Ex-Servais & Collin avec historique Belge depuis sa livraison
- Aux mains du même propriétaire depuis 1985



Cette De Dion-Bouton monocylindre du XIXe siècle fut à l'origine la propriété de Raymond Collin, propriétaire de la société Servais & Collin d'Anvers, fondée en 1899 et spécialisée dans la vente, l'entretien et la réparation d'automobiles. Raymond Collin était passionné d'automobiles et membre du « Koninklijke Automobielklub Antwerpen ». Il revendit la De Dion vers 1900 et, bizarrement, la redécouvrit une cinquantaine d'années plus tard dans une vente aux enchères à Anvers. Il était évident qu'il devait la racheter. La De Dion devint la mascotte de son show room. Servais & Collin demeura une maison connue et respectée jusqu'à sa faillite vers 1980.

En 1985, la voiture fut proposée dans une vente aux enchères à Anvers et achetée par l'actuel propriétaire. La même année, le propriétaire reçut la visite du spécialiste reconnu Yvan Mahy qui inspecta la voiture (voir les notes du propriétaire au dossier). Mahy confirma que la voiture avait très probablement été construite en 1899 plutôt qu'en 1898, contrairement à ce qui est mentionné sur les documents et sur la plaque. Le moteur a été réparé après une panne et Mahy fut consulté pour une éventuelle restauration de la voiture qui n'intervint jamais.

This 19th Century single-cylinder De Dion Bouton first belonged to Raymond Collin, owner of the Antwerp-based company, 'Servais & Collin', which had been founded in 1899 and specialised in the sales, service and repair of motor cars. Raymond Collin was a dedicated car enthusiast and member of the 'Koninklijke Automobielklub Antwerpen'. He sold the De Dion around 1900 and, amazingly, rediscovered it some 50 years later at an auction in Antwerp. Obviously, he had to buy it back. The De Dion became the mascot of his showroom. Servais & Collin remained a well known and highly respected company until it went bankrupt circa 1980.

In 1985, the car was offered for auction in Antwerp and purchased there by the current owner. That same year the owner was visited by the renowned specialist Yvan Mahy, who inspected his car (see owner's notes on file). Mahy confirmed that the car most probably was built in 1899 instead of 1898 as mentioned in some documentation and on the attached plate. The engine was repaired after a breakdown and advice was obtained from Mahy about the potential restoration of the De Dion, which never happened.



La voiture n'a pas roulé au cours des trente dernières années pendant lesquelles elle a été exposée et rien n'a été tenté pour la faire rouler. Selon un article de journal datant de 1985, on pense que cette voiture est l'un des trois seuls exemplaires de ce type encore en existence, les deux autres se trouvant, dit-on en France et à Jersey au moment où nous écrivons.

La voiture est accompagnée d'un dossier contenant d'anciens exemplaires de publications, les notes du propriétaire, les conseils d'Yvan Mahy pour la réparation (1990), diverses correspondances, le reçu d'achat du propriétaire en 1985, et l'article de journal. Une chance exceptionnelle d'acquiescer une des premières automobiles encore dans son état d'origine. Merci de noter que cette auto est vendue sans papier d'immatriculation.
€65,000 - 95,000

The car did not run and no action has been taken to get it running over the last 30 years, during which period it remained on display. According to a 1985 newspaper report, this car is believed to be one of only three remaining examples of its type, the two others being said to reside in France and Jersey at the time of publication.

The car comes with a file containing old copy literature; owner's notes; Yvan Mahy's advice on repairs (1990); assorted correspondence; the owner's 1985 purchase receipt; articles and copies of period leaflets describing the model; and the aforementioned 1985 newspaper article. A rare opportunity to acquire a very early motor car that is still in very original condition. Please note that the car does not come with any registration documents.

RENAULT ALPINE A110 1600S COUPÉ 1972

Châssis n° 17810

Moteur n° 11319

- Sportive française emblématique
- Couleur, numéros de châssis et moteur concordants
- Authentifiée par la Société des Automobiles Alpine Renault
- Livrée neuve en Italie



Alpine, l'un des grands noms du sport automobile français, avait été créé par le fils d'un garagiste de Dieppe, Jean Rédélé, qui avait commencé, au début des années 1950, à développer des versions compétition de la populaire petite 4 CV Renault qui avait remporté sa classe aux Mille Miglia trois années de suite.

En 1963, Alpine avait lancé la berlinette A 110 qui était devenue le modèle phare de la marque, son poids prépondérant sur l'arrière lui donnant un comportement typique, parfaitement adapté pour le rallye. En 1969, les A 110 finissaient aux trois premières places de la Coupe des Alpes et troisième au Rallye de Monte-Carlo. L'année suivante, Alpine finissait à nouveau troisième au Monte-Carlo et remportait l'Acropole et le Tour de Corse. Le pilote Alpine Jean-Claude Andruet devenait champion d'Europe des rallyes. En 1971, les résultats en compétition avaient à un tel point attaché Alpine à Renault qu'Alpine devenait son département compétition officiel. Les Succès continuèrent de s'enchaîner.

Le modèle le plus célèbre de la gamme Alpine était l'A 110, un modèle exceptionnel que nous présentons ici dans sa version 1 600 cm³, la plus populaire. Produite de 1962 à 1977, cette sportive deux places emblématique était une rivale de la Porsche 911 en termes de performances, tout en étant plus exclusive. À la fin des années 1960 et au début des années 1970, les Alpine, construites à la main, sortaient d'usine au rythme d'une dizaine par semaine.

One of the great names in postwar French motorsport, Alpine was the brainchild of Dieppe garagiste's son, Jean Rédélé, who began in the early 1950s by developing a competition version of the popular little Renault 4CV, which won its class in the Mille Miglia three years running.

In 1963 Alpine launched the A110 Berlinette, which became the mainspring of production, its rearward weight bias giving it outstanding cornering characteristics for rallying. In 1969 A110s finished 1-2-3 in the Coupe des Alpes and came 3rd in the Monte Carlo Rally. The following year, Alpines again came 3rd in the Monte Carlo and won the Greek Acropolis and Tour de Corse rallies. Alpine driver Jean-Claude Andruet became European Rally Champion. By 1971 the marque's competition record had endeared Alpine to Renault to such an extent that they were appointed as its official competition wing. More successes followed.

Most illustrious of the Alpine range was the A110, an outstanding example of which is presented here in its most popular 1,600cc form. In production from 1962 through to 1977, this charismatic sports two-seater rivaled the Porsche 911 for performance while being even more exclusive: the hand-built Alpines left the factory at the rate of only 10 per week in the late 1960s/early 1970s.



Il serait difficile de trouver un exemplaire aussi authentique que cette A 110 qui a été livrée neuve à son premier propriétaire par le concessionnaire Renault Autofficina Massa Franco de Cirie, à Turin, en Italie, et est équipée du pack rallye comprenant un arceau de sécurité, une boîte à cinq rapports type 353-20 et un réservoir de grande capacité. La voiture fut vendue à son second propriétaire aux Pays-Bas et immatriculée là-bas en 1996, passant aux mains du vendeur en mai 2010.

17810 a conservé son moteur d'usine type 807-25 d'origine aux numéros concordants et se présente dans sa livrée d'origine bleu Alpine métallisé avec intérieur noir. Ce dernier est resté lui aussi en grande partie authentique avec un tableau de bord d'origine dont tous les instruments fonctionnent. Les moquettes, les panneaux de portes et le volant ont été remplacés et les sièges sont en bon état.

L'Alpine, qui affiche actuellement 83 000 km au compteur, se présente en bon état général sans corrosion, même dans les parties généralement les plus sensibles, le moteur fonctionne parfaitement tout comme la boîte de vitesses. La voiture est vendue avec une lettre d'authentification de la Société des Automobiles Alpine Renault et ses papiers d'immatriculation grecque. Une vraie rareté.
€90,000 - 130,000

It would be hard to find as original an A110 as this example, which was delivered to its first owner by Renault dealer Autofficina Massa Franco in Cirie, Turin, Italy and is fitted with an original rally pack including roll cage, five-speed Type 353-20 gearbox and large-capacity fuel tank. The car was sold to its second owner in the Netherlands and registered there in 1996, passing to the current vendor in May 2010.

'17810' retains its original ex-factory Type 807-25 engine with matching numbers, and is finished in its original colour scheme of Alpine Blue metallic with black interior. The latter likewise remains mostly original, with untouched dashboard and all instruments working properly; carpets, door panels and the steering wheel have been replaced and the seats are in good condition.

Currently displaying a total of only 83,000 kilometres on the odometer, the Alpine is presented as in generally good condition with no corrosion, even in the usual rust-sensitive areas, while the engine is said to run beautifully and the gearbox to shift well. The car is offered with Société des Automobiles Alpine Renault letter of authentication and Greek registration papers. A rare find indeed.

JAGUAR TYPE E 4.2 LITRES SÉRIES 2 ROADSTER 1969

Châssis n° 1R 11841

Moteur n° 7R 9459-9

- Numéros de châssis et de moteur concordants
- Entièrement restaurée en Australie
- Trois carburateurs SU



Dévoilée en 1961 avec un moteur 3, 8 litres, la Jaguar Type E fit sensation au moment de sa présentation avec sa ligne instantanément classique et sa vitesse de pointe de 240 km/h. La première modification majeure apparut en octobre 1964 avec le lancement de la version 4, 2 litres. En plus du plus gros moteur au couple supérieur, on trouvait une boîte de vitesse avec première synchronisée plus facile à utiliser et un servo-frein Lockheed bien meilleur. En dehors du badge 4.2, l'aspect extérieur de la voiture restait inchangé, mais, sous la tôle, on trouvait d'innombrables changements de détail. La vitesse de pointe de 240 km/h restait inchangée, l'amélioration en performances apportée par le moteur résidant dans ses meilleures accélérations. Comme sa devancière 3, 8 litres, la Type E 4, 2 litres était proposée en version roadster et coupé et, en 1966, se vit adjoindre une version coupé 2+2 sur un empattement allongé de 23 cm.

En 1968, les trois versions de la Type E subirent une refonte complète pour répondre aux normes environnementales et de sécurité américaines, donnant naissance à la série 2 qui perdait ses carénages de phares. De plus, des feux de position et des feux arrière de plus grandes dimensions étaient adoptés, tandis que la barre de la section centrale du pare-chocs avant, plus épaisse, masquait une entrée de radiateur agrandie. Les changements intérieurs concernaient la colonne de direction télescopique et les basculeurs à la place des anciens boutons.

Introduced in 3.8-litre form in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. The first significant up-grade occurred in October 1964 with the launch of the 4.2-litre version. Along with the bigger, torquier engine came a more user-friendly gearbox with synchromesh on first gear, and a superior Lockheed brake servo. Apart from '4.2' badging, the car's external appearance was unchanged, but under the skin there were numerous detail improvements. The top speed of around 150mph remained unchanged, the main performance gain resulting from the larger engine being improved acceleration. Like its 3.8-litre forbear, the 4.2-litre E-Type was built in roadster and coupé forms, and in 1966 gained an additional 2+2 coupé variant on a 9" longer wheelbase.

In 1968 all three versions of the E-Type underwent major revision to comply with US safety and emissions legislation, emerging in 'Series 2' guise minus the original's distinctive headlight covers. In addition, enlarged side and rear lights were adopted while a thickened front bumper centre section bridged a larger radiator intake. Interior changes included a collapsible steering column and rocker switches in place of the earlier toggles.



Aujourd'hui les lignes gracieuses de la Type E se retrouvent sur les Jaguar sportives modernes et il ne fait aucun doute que la sublime création de William Lyons figurerait en bonne place dans la liste des dix plus belles voitures de tous les temps de n'importe quel passionné.

Le certificat du Jaguar Heritage fourni révèle que ce roadster série 2 a été livré neuf au concessionnaire British Leyland de New York, aux États-Unis, avec une peinture jaune primevère et un intérieur noir avec capote assortie. Le vendeur est seulement le second propriétaire depuis 1974. Cette voiture a subi une restauration « à la rôtisserie » par le grand spécialiste bien connu Byrnes Motor Trust Restoration à Sydney, en Australie. Repeinte en rouge carmin, elle se présente comme à sa sortie de chaîne en décembre 1969. La conversion aux normes européennes supérieures à trois carburateurs SU est la seule entorse notable aux caractéristiques d'origine. La voiture est vendue avec le certificat du Jaguar Heritage mentionné plus haut, son titre de l'état de l'Ohio, sa facture d'achat (2012), son manuel et son cric.

€80,000 - 120,000

Sans Réserve

Today, the E-Types graceful lines live on in modern Jaguar sports cars, and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time.

Its accompanying Jaguar Heritage Certificate reveals that this Series 2 roadster was delivered new to the British Leyland distributor in New York, USA finished in Primrose Yellow with black interior and matching hood. The current vendor is only the second owner since 1974. This car has received a complete 'roisserie' restoration by the well known and highly respected Byrnes Motor Trust Restoration in Sydney, Australia. Refinished in Carmen Red, it now presents as nicely as it did when it left the assembly line in December 1969. Conversion to the superior European-specification triple SU carburettor induction is the only notified deviation from factory specification. The car is offered with aforementioned Jaguar Heritage Certificate, State of Ohio title, bill of sale (2012), owner's handbook and jack.

319

PORSCHE 911 S 2.4 LITRES COUPÉ 1971

Châssis n° 9112300294

Moteur n° 6320422

- *Modèle 'trappe à huile'*
- *Vendue neuve en France par Sonauto*
- *Numéros concordants des châssis, moteur et boîte*

Une « moderne classique » s'il en fut, la 911 à la carrière toujours ininterrompue arriva en 1964 pour remplacer la 356 qui avait assuré à la jeune entreprise la réputation de constructeur de voitures de sport parmi les meilleures du monde. L'emblématique 911 allait rehausser cette réputation à des niveaux supérieurs sur la route comme sur les circuits.

La première des innombrables révisions intervint en 1966 avec l'introduction de la 911 S. Facilement identifiable par ses roues Fuchs en alliage léger, la « S » se caractérisait par un moteur profondément revu donnant 160 ch dont la puissance supérieure élevait la vitesse maximale de 16 km/h, à 216 km/h. Un empattement allongé adopté en 1969 améliora le comportement parfois un peu flou de la 911 puis, en 1970, le moteur bénéficia de sa première augmentation de cylindrée à 2,2 litres qui donna 180 ch avec l'injection mécanique Bosch telle qu'elle était installée sur le modèle « S » haut de gamme.

A 'modern classic' if ever there was one, Porsche's long-running 911 arrived in 1964, replacing the 356 that had secured the fledgling company's reputation as producer of some of the world's finest sporting cars. The iconic 911 would take this reputation to an even more exalted level on both the road and racetrack.

The first of countless upgrades came in 1966 with the introduction of the 911S. Easily distinguishable by its stylish Fuchs alloy wheels, the 'S' featured a heavily revised engine producing 160bhp, the increased urge raising top speed by 16 km/h to 216kmh. A lengthened wheelbase introduced in 1969 improved the 911's sometimes wayward handling, and then in 1970 the engine underwent the first of many enlargements, to 2.2 litres, in which form it produced 180bhp on Bosch mechanical fuel injection when installed in the top-of-the-range 'S' model.





Toutes les variantes de la 911 reçurent le moteur de 2, 4 litres en 1972, date à laquelle la 911 S se distinguait par une boîte à cinq rapports Type 915 plus robuste et des roues en alliage léger 6x15" standard. Non vendue aux états-Unis, la 911 S disposait de 190 ch soit 40 ch de plus que le modèle proposé aux Américains. Le changement extérieur le plus visible par rapport aux modèles 2, 2 litres était l'addition d'un petit spoiler avant introduit afin d'améliorer la stabilité à grande vitesse. Porsche construisit 1 430 coupés 911 S 2, 4 litres jusqu'à l'apparition du modèle 2, 7 litres pour 1974, détestés par de nombreux puristes pour qui la « 2.4 » demeurera la dernière des 911 « ancienne école » donc la plus désirable en collection.

Cette Porsche 911 S coupé 2, 4 litres aux numéros concordants fut livrée neuve en France à Avignon en novembre 1971 par l'intermédiaire du concessionnaire Sonauto. La voiture fut achetée par son propriétaire actuel il y a quatre ans auprès des spécialistes de la marque Art Restoration à Holtzeim près de Strasbourg après avoir appartenu auparavant à un certain M. Degre pendant 18 ans. Peinte en or métallisé avec intérieur en cuir noir, la Porsche repeinte il y a quelques années est décrite comme étant en bon état, très saine et sans rouille. Elle a été régulièrement entretenue par les spécialistes Porsche Triniane Racing de Grenoble et s'accompagne d'un substantiel dossier de factures. On notera qu'elle est équipée de vitres électriques, de sièges Recaro, de batteries neuves et d'un échappement Dansk en acier inox. Les documents joints comprennent le dossier déjà mentionné, la lettre d'authentification de Porsche et la carte grise française.

€130,000 - 180,000

All 911 variants received the 2.4-litre unit for 1972, by which time the 911S featured the stronger Type 915 five-speed gearbox and 6"x15" alloy wheels as standard. Not sold in the USA, the 911S produced 190bhp, some 40 horsepower more than was on offer to American customers. The most obvious external change from the 2.2-litre models was the addition of a small chin spoiler, adopted to improve high-speed stability. Porsche had built 1,430 2.4-litre 911S coupés by the time production switched to the 2.7-litre model for 1974, disliked by many purists for whom the '2.4' is the last 'old school' 911 and therefore all the more collectible.

This matching numbers Porsche 911S 2.4-litre coupé was delivered new in Avignon, France in November 1971 via the Sonauto dealership. The car was purchased by the current owner four years ago from marque specialists Art Restoration of Holtzeim near Strasbourg, having previously belonged to a Mr Degre for 18 years. Finished in gold metallic with black leather interior, the Porsche was repainted a few years ago and is described as in good condition and very straight, with no rust. It has been serviced regularly by Porsche specialists Triniane Racing of Grenoble, France and comes with a substantial file of invoices.

Noteworthy features include electric windows, Recaro seats, new batteries and a Dansk stainless steel exhaust, while accompanying documentation consists of the aforementioned invoices, Porsche letter of authentication and French Carte Grise.

320

Autrefois propriété d'Alfredo Brener et de J. Geils du J. Geils Band

MASERATI 3500 GTI COUPÉ 1963

Carrosserie Touring

Châssis n° 101-2640

Moteur n° 101-2640

- Première Maserati de production en série
- Carrosserie en aluminium Touring Superleggera
- Entièrement restaurée
- Numéros de châssis et moteur concordants

Quand les difficultés financières la poussèrent à se retirer de la compétition, la marque Maserati survécut en devenant constructeur de voitures routières. Cette nouvelle ère de la marque modénaise commence en 1957 avec le lancement de la 3500 GT, carrossée en Superleggera par Touring, sa première voiture de route construite en quantité significative. La 3500 GT, une luxueuse 2+2, s'inspirait beaucoup de l'expérience de Maserati en compétition. Elle avait recours à un châssis tubulaire, la suspension avant indépendante faisait appel à des triangles et des ressorts hélicoïdaux, alors que l'arrière recevait un essieu rigide à ressorts semi-elliptiques plus traditionnel.

Le concepteur de la 3500 GT n'était autre que Giulio Alfieri, créateur de l'immortelle Tipo 60/61 « Birdcage » de compétition, celui qui avait fait de la 250 F une championne du monde. Le six cylindres à double arbre à cames en tête était un proche cousin de celui que l'on trouvait sur la 250 F et développait à l'origine environ 220 ch, les derniers exemplaires grimant à 235 ch, grâce à une injection mécanique Lucas. D'abord construite avec des freins à tambours et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT fut progressivement modernisée gagnant un cinquième rapport, des freins à disque à l'avant puis, finalement, aux quatre roues.

When financial difficulties forced a withdrawal from racing, Maserati survived by establishing itself as a producer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring Superleggera-bodied 3500 GT, its first road car built in significant numbers. A luxury '2+2', the 3500 GT drew heavily on Maserati's competition experience. A tubular chassis frame was used and the suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement.

The 3500 GT's designer was none other than Giulio Alfieri, creator of the immortal Tipo 60/61 'Birdcage' sports-racer and the man responsible for developing the 250F into a World Championship winner. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500 GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking.





Cet exemplaire impeccable a bénéficié d'un travail de restauration considérable au cours des dernières années, progressivement remis en parfait état, à partir d'une restauration plus ancienne. Le plus important du travail a été effectué par Unlimited à Highland Park, dans l'Illinois, aux États-Unis au début des années 2000 (voir la facture de plus de 50 000 \$ au dossier). Elle comprenait une remise à neuf complète des suspensions, des freins et de l'allumage, une révision du système de refroidissement et une réfection de l'intérieur en cuir fauve clair. On sait qu'elle a également été repeinte après mise à nu du métal dans un rouge alors très en vogue à l'époque. On a, à juste titre, remplacé la capricieuse injection Lucas, qui n'est plus avec la voiture, par des carburateurs Weber.

Parmi les précédents propriétaires figurent deux collectionneurs de renom. Le premier est le grand amateur de Maserati Alfredo Brener, qui a possédé la voiture entre le milieu des années 1990 jusqu'à 2001, et, plus récemment, J. Geils du J. Geils Band. Au cours de sa précédente possession, particulièrement méticuleuse, la Maserati devait pouvoir prendre la route à tout moment et lorsque le spécialiste de Bonhams l'a inspectée en 2011 elle s'est parfaitement comportée sur route. Le vendeur a acquis la voiture à la vente Bonhams de Quail Lodge, en août 2011 (lot 454).

La documentation fournie comprend les factures mentionnées ci-dessus, une copie de la page du carnet de commande Maserati fournie par leurs archives et les papiers d'immatriculation aux Pays-Bas. La 3500 GT, sans conteste un des plus beaux modèles à avoir quitté l'usine de Modène, représente encore aujourd'hui une excellente affaire, comparée à ses concurrentes contemporaines de Newport Pagnell et Maranello.
€260,000 - 300,000

This immaculate example has benefited from considerable refurbishment in recent years, being improved progressively from an older restoration to bring it to fine order. Much of this work was undertaken by Imports Unlimited in Highland Park, Illinois, USA in the early 2000s (see invoice for in excess of \$50,000 on file). This included complete refurbishment of the suspension, brakes and ignition, overhaul of the cooling system plus a new light tan leather interior. It is also known to have received a bare metal re-spray to the current red colour in this period. Quite wisely, the sometimes troublesome Lucas fuel-injection system has been replaced by Weber carburetors and is no longer with the car.

Previous custodians have included two prominent collectors, the first being noted Maserati connoisseur Alfredo Brener, who owned the car from the mid-1990s through to 2001, and more recently J Geils of the 'J Geils Band'. In its immediately preceding fastidious ownership, the Maserati was required for use at all times.

Accompanying documentation consists of the aforementioned invoice; a copy of Maserati's order book page as supplied by their archive; and Netherlands registration papers. Unquestionably one of the best looking models to leave the Modena factory, the 3500 GT continues to represent good value when compared to contemporary offerings from Newport Pagnell and Maranello.

321 *

**ALFA ROMEO GIULIETTA SZ2 « CODA TRONCA »
COUPÉ 1962**

Carrosserie Zagato

Châssis n° AR10126*00207

Moteur n° AR0012001011 et AR00120*00634 (voir texte)

- *Rarissime et séduisante Alfa Romeo de compétition*
- *L'une des 44 SZ2 construites*
- *Livrée neuve en Italie*
- *Éligible à de nombreuses manifestations prestigieuses*





La Giulietta Sprint Zagato ou SZ, sans aucun doute l'une des Alfa Romeo les plus séduisantes, avait été conçue avant tout pour gagner. La populaire gamme Giulietta d'Alfa Romeo débuta en 1954 avec la présentation du coupé Sprint, carrossé par Bertone, la berlina n'apparaissant qu'au millésime suivant. Le modèle Veloce avec des performances améliorées suivit et l'agile Giulietta SV se fit rapidement une réputation enviable en compétition, ses victoires les plus remarquables incluant une victoire de classe en catégorie Grand Tourisme aux Mille Miglia 1956.

Toutefois, pour exploiter pleinement le potentiel du modèle, des carrosseries plus légères et plus aérodynamiques furent jugées nécessaires, ce qui conduisit à l'élaboration des Giulietta ultimes, la Sprint Speciale de Bertone (SS) et la Sprint Zagato (SZ), toutes deux sur la plate-forme à empattement court du Spider et animées par une version de 116 ch du classique quatre cylindres Alfa Romeo à double arbre à cames en tête de 1,3 litre.

Unquestionably one of the most desirable of all Alfa Romeos, the Giulietta Sprint Zagato, or 'SZ' for short, was designed with racetrack success as a priority. Alfa's successful Giulietta range had debuted in 1954 with the arrival of the Bertone-styled Sprint coupé, the Berlina saloon not appearing until the succeeding season. Veloce models with improved performance followed, and the agile Giulietta SV quickly established an enviable record in production car racing, notable victories including a Gran Turismo class win in the 1956 Mille Miglia.

Nevertheless, to fully exploit the car's potential, lighter and more aerodynamic bodywork was deemed necessary, a requirement which resulted in the ultimate Giuliettas: Bertone's Sprint Special and the Sprint Zagato, both built on the short-wheelbase Spider platform and powered by the 116bhp version of Alfa's classic, 1,290cc, twin-cam four.



Conçue comme une voiture de compétition pure, le coupé Sprint Zagato recevait une carrosserie allégée en aluminium et mettait en avant le savoir-faire de son carrossier en matière de légèreté dans ses moindres détails, accusant l'incroyable poids de seulement 785 kg sur la balance. Avec une vitesse de pointe de 200 km/h, la SZ était de loin la plus rapide des Giulietta et, encore aujourd'hui, peu de 1 300 cm³ sont capables de rivaliser avec de telles performances. La tenue de route et l'agilité de la SZ en font une voiture de conducteur par excellence. Sur circuit, elle se montrait imbattable et la Sprint Zagato, éligible pour un large éventail de manifestations historiques, reste une concurrente avec laquelle il faut compter en course historique.

Deux séries de Sprint Zagato ont été construites entre 1959 et 1962, la seconde série (SZ2) de voitures se distinguant par sa carrosserie allongée et plus aérodynamique avec un arrière tronqué de type Kamm, qui valut au modèle son surnom de « coda tronca » (queue tronquée en italien). Sous la tôle, la nouvelle SZ restait identique à la précédente version à l'exception de freins à disque Girling à l'avant. Les châssis SZ courent de 001 à 217, un total de 217 voitures dont on estime que 44 sont de la dernière version SZ2 coda tronca.

Conceived as an out-and-out competition car, the Sprint Zagato coupé employed lightweight aluminium-alloy coachwork and demonstrated its designer's commitment to weight saving in every detail, tipping the scales at an astonishing 785kg. With a top speed in excess of 200km/h the SZ was easily the fastest of the Giuliettas, and even today there are few 1.3-litre cars capable of matching this level of performance. The SZ's inherent stability and instantaneous response to steering input made it a driver's car par excellence. On the racetrack it proved virtually unbeatable, and the Sprint Zagato remains a major force to be reckoned with in historic motor sport, being eligible for a wide variety of prestigious events.

Two series of Sprint Zagato were produced between 1959 and 1962, the second series (SZ2) cars being distinguishable by a redesigned, larger and more aerodynamically efficient body incorporating a 'saw off' Kamm-type tail, a feature which gave rise to the model's Coda Tronca sobriquet. Under the skin the new SZ remained much as before apart from the welcome incorporation of Girling front disc brakes. SZ chassis numbers ran from '001' to '217', a total of 217 cars, an estimated 44 of which were the later SZ2 Coda Tronca version.





Équipée de freins à disque à l'avant comme seulement une petite poignée de SZ2, la voiture proposée ici, châssis n° 207, a été terminée le 11 août 1962 et vendue le 22 novembre de cette même année. On ne connaît rien de la suite de son histoire jusqu'à septembre 1993, lorsque l'Alfa fut exportée de Suisse vers le Japon. Le propriétaire précédent, M. H. Suzuki a acheté la voiture le 23 mai 2007 et l'a revendue à l'actuel propriétaire en 2014.

207 est actuellement équipée d'un moteur Alfa Romeo 1750 (renuméroté AR0012001011) qui n'est pas d'origine, mais elle sera vendue avec un moteur 750 Veloce de 1 290 cm³ qui est, assumé, celui d'origine. Les papiers fournis comprennent les documents d'expédition et d'exportation du Japon, des papiers d'importation américains, une correspondance par e-mail concernant son achat et le bon d'achat de 2014.

€600,000 - 800,000

Fitted with front disc brakes, like all but a handful of SZ2s, the car offered here, chassis number '207', was completed on 11th August 1962 and sold on 22nd November that same year in Vercelli, Italy. Nothing is known of its subsequent history until September 1993, when the Alfa was imported into Japan from Switzerland. The immediately preceding owner, a Mr H Suzuki, acquired the car on 23rd May 2007 and sold it to the current vendor in 2014.

'207' is currently fitted with a non-original Alfa Romeo 1750 engine (re-stamped 'AR0012001011') but comes with a 1,290cc Type 750 Veloce engine ('AR00120*00634') which is understood to be the original. Accompanying paperwork consists of Japanese export and shipping documents; US import documents; email correspondence concerning its purchase; and the 2014 purchase receipt.



322 *

Historique de course extensive aux Etats-Unis

ALFA ROMEO GIULIETTA SZ BERLINETTE CODA RONDA 1961

Carrosserie Zagato

Châssis n° AR10126*0037

Moteur n° AR00120*00157

- *Livrée neuve en Europe*
- *Une des 200 exemplaires*
- *Révisée en 2012*
- *Eligible pour des manifestations d'importance internationale*

La populaire gamme Giulietta d'Alfa Romeo débuta en 1954 avec la présentation du coupé Sprint, carrossé par Bertone, la berlina n'apparaissant qu'au millésime suivant. Le modèle Veloce avec des performances améliorées suivit et l'agile Giulietta SV se fit rapidement une réputation enviable en compétition, ses victoires les plus remarquables incluant une victoire de classe en catégorie Grand Tourisme aux Mille Miglia 1956.

Conçue comme une voiture de compétition pure, le coupé Sprint Zagato recevait une carrosserie allégée en aluminium et mettait en avant le savoir-faire de son carrossier en matière de légèreté dans ses moindres détails, accusant l'incroyable poids de seulement 785 kg sur la balance. Avec une vitesse de pointe de 200 km/h, la SZ était de loin la plus rapide des Giuliettas et, encore aujourd'hui, peu de 1 300 cm³ sont capable de rivaliser avec de telles performances. La tenue de route et l'agilité de la SZ en font une voiture de conducteur par excellence. Sur circuit, elle se montrait imbattable et la Sprint Zagato reste une concurrente avec laquelle il faut compter en course historique.

Alfa Romeo's successful Giulietta range debuted in 1954 with the arrival of the Bertone-styled Sprint coupé, the berlina (saloon) not appearing until the succeeding season. Veloce models with improved performance followed, and the agile Giulietta SV quickly established an enviable record in production car racing, notable victories including a Gran Turismo class win in the 1956 Mille Miglia.

Conceived as an out-and-out competition car, the Sprint Zagato coupé adopted lightweight aluminium-alloy coachwork and demonstrated its designer's commitment to weight saving in every detail, tipping the scales at an astonishing 785kg. With a top speed of around 125mph, the SZ was easily the fastest of the Giuliettas and even today there are few 1.3-litre cars capable of matching this level of performance. The SZ's inherent stability and instantaneous response to steering input made it a driver's car par excellence. On the racetrack it proved virtually unbeatable, and the Sprint Zagato remains a major force to be reckoned with in historic motor sport.





Le châssis numéro 0037, une des premières coda ronda (arrière arrondi) de la première série construites, a été fabriquée le 23 août 1960 et livrée à son premier propriétaire, le magnat du fret maritime et pilote Harry Theodoracopoulos d'Athènes, en Grèce, le 6 Juillet 1961. Peu de temps après les îles grecques, elle trouva rapidement le chemin des États-Unis où on sait qu'elle a couru au meeting de Bridgehampton à New York en 1961. De là, 0037 prit la route du sud pour les 12 Heures de Sebring où elle servit de voiture de secours à la « coda tronca » de M. Theodoracopoulos. La voiture retourna à Bridgehampton pour le Double 400 où on pense qu'elle fut pilotée par M. Theodoracopoulos avec Freddie Barrette comme coéquipier se classant à la 9e place au général.

Engagé pendant toute la saison 1960 dans diverses épreuves du SCCA (Sports Car Club of America), Harry devait plus tard acquérir une Alfa Romeo TZ et vendre la SZ à un certain M. Tuttle qui la fit courir au Road America en 1967. La voiture allait ensuite rejoindre la collection de Jack Zalinger à South Holland, dans l'Illinois avant que 0037 ne soit achetée par le passionné d'Alfa Romeo Richard Lesniewicz de Leawood, au Kansas, en May 1986. Il était évident qu'elle avait connu une bonne vie de plaisir au moment où M. Lesniewicz en prit livraison. Conservant ce qui semble bien être son moteur d'origine, la carrosserie montre pourtant de nombreuses traces de réparations menées au cours des nombreuses années de course sur circuit. Une restauration complète fut entreprise, la voiture étant dépouillée au métal nu, toutes les réparations au sinterfe remplacées par de l'aluminium et le nez, passablement endommagé, remis en forme. Un épais dossier photographique témoigne du travail accompli, du début à la fin.

One of the 'Coda Ronda' (round tail) first-series SZs, chassis number '0037' was manufactured on 23rd August 1960 and delivered to its first owner, Greek shipping magnate and racer Harry Theodoracopoulos of Athens, Greece, on 6th July 1961. Not long for the Greek Isles, it would quickly find its way to the United States where it is understood to have been raced at a Bridgehampton, New York meeting in 1961. From there '0037' head south to the 1962 Sebring 12 Hours where it played as back-up machine to Mr. Theodoracopoulos's Coda Tronca. The car returned to Bridgehampton for the Double 400 where it is believed to have run with Mr. Theodoracopoulos and Freddie Barrette co-driving—returning a 9th place finish.

Raced throughout the 1960s at various SCCA events, Harry would later acquire an Alfa TZ and sell the SZ to a Mr. Tuttle who would race it at Road America in 1967. The car would eventually reach the collection of Jack Zalinger of South Holland, Illinois before '0037' was acquired by Alfa enthusiast Richard Lesniewicz of Leawood, Kansas in May of 1986. There was clear evidence of a life of enjoyment by the time Mr. Lesniewicz took delivery of the car. Retaining what is believed to be its original engine, the body had a number of repairs that had occurred during the decades it had raced on the track. A complete restoration was begun with the car torn down to bare metal, all bondo repairs replaced with correct aluminium and the badly damaged nose refitted with a correct replacement. A thick binder of photos documents the work completed from start to finish.



Après sa restauration et une décennie de plaisir à son volant, l'Alfa Romeo fut acquise par un passionné de la côte ouest vers 2002. Engagée dans diverses épreuves en Californie, 0037 fut achetée par le vendeur en 2013. Elle a été peu conduite et parfaitement entretenue depuis son acquisition.

Mécaniquement la voiture se présente joliment avec son très rare bloc moteur 101 d'origine, surmonté d'une culasse 750 – la combinaison jugée la plus performante pour un moteur Alfa Romeo. Alimenté par deux carburateurs Weber DCOE – sa monte d'origine – le moulin a été refait par le spécialiste Alfa Romeo Scott Gray de Santa Ana, en Californie en 2012. Actuellement en configuration stradale avec son réservoir d'origine, sa transmission manuelle à 5 rapports et ses freins d'origine, à disque à l'avant et à tambour à ailettes à l'arrière, la voiture est équipée pour la conduite et le plaisir. Extérieurement de belle apparence aujourd'hui, elle conserve encore sa livrée d'origine rouge et cuir noir – désormais agrémentée d'une bande blanche sur le nez.

Ce très bel exemplaire du « petit bijou » de Zagato, l'un des seulement 200 coupés SZ coda ronda construits, est éligible pour toute une variété de courses historiques prestigieuses comme le Goodwood Revival, le Tour Auto, Le Mans Classic, etc et sera un vainqueur potentiel dans des mains expertes.

€450,000 - 650,000

Following the completion of the restoration and about a decade of personal enjoyment, the Alfa was acquired by a West Coast enthusiast in about 2002. Campaigned at various California vintage events for the next decade, '0037' was acquired by the present vendor in 2013. It has been sparingly driven and carefully maintained since acquisition.

Mechanically the car presents nicely with its original, ultra-rare 101-series block topped with a 750 series cylinder head—a combo considered by many to be hottest motor Alfa offered. Fed by a pair of Weber DCOE carburetors—its original set up—the mill was rebuilt by Alfa specialist Scott Gray of Santa Ana, California in 2012. Presently in stradale-trim with its original fuel tank, 5-speed manual transmission, and correct Girling front disc and finned rear drum brakes, the car is set up to be driven and enjoyed. Cosmetically sorted and showing well today, it is still trimmed in its original colors scheme of red over black leather—now accented by a white stripe on the nose.

One of only 200 SZ coda roncás built, this well sorted example of Zagato's 'little jewel' is eligible for a variety of the most prestigious historic motor sports events including the Goodwood Revival, Tour Auto, Le Mans Classic, etc and is a potential class winner in the right hands.



323

FIAT DINO 2400 SPIDER 1970

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 135 BS 0001254

Moteur n° 135 C 0006628

- *Livrée neuve en Italie*
- *Superbe harmonie de couleurs*
- *Restauration ancienne*
- *Immatriculée au Royaume-Uni*



Au milieu des années 1960, Ferrari avait besoin d'un moteur 2 litres de série pour la nouvelle Formule 2 et conçut la Dino à moteur central pour disposer d'un tel moteur. Devant l'énorme tâche que constituait la construction de 500 exemplaires dans l'année pour l'homologation, Ferrari demanda l'aide de Fiat, l'accord débouchant sur la construction du V6 Dino à quatre arbres à cames par ce dernier et sur un modèle inattendu pour Fiat.

Dévoilé sous la forme d'un Spider à carrosserie Pininfarina au Salon de Turin en 1966, la Fiat Dino recevait le moteur 2 litres de 160 ch de façon conventionnel à l'avant et se distinguait pour être la première Fiat dotée d'un moteur à quatre arbres à cames en tête et différentiel à glissement limité en série. Dotée d'une carrosserie en acier, la nouvelle Fiat recevait une boîte de vitesses Fiat à cinq rapports et une suspension avant indépendante à double triangulation et ressorts hélicoïdaux, un essieu arrière rigide et des freins à disque aux quatre roues. Un coupé à carrosserie Bertone, sur un empattement allongé, fit son apparition l'année suivante. En 1969, la cylindrée du V6 était portée à 2 418 cm³, et une boîte ZF, ainsi qu'une suspension arrière indépendante à bras oscillants longitudinaux de Fiat 130 étaient adoptées. La puissance était portée à 180 ch (DIN) à 6 600 tr/min.

In the mid 1960s, Ferrari needed a 2.0-litre production-based engine for the new Formula 2, conceiving the mid-engined Dino to provide the necessary basis. Faced with the daunting task of building 500 units per annum to meet the homologation requirements, Ferrari turned to FIAT for assistance, the resulting agreement for the latter to build the Dino's four-cam V6 engine leading to a spin-off model for FIAT.

Launched in Pininfarina-bodied Spider form at the 1966 Turin Show, the FIAT Dino carried its 2.0-litre, 160bhp engine ahead of the driver in conventional manner and was notable as the first FIAT to employ four overhead camshafts and a limited-slip differential as standard. Steel bodied, the newcomer employed a FIAT five-speed gearbox and featured independent front suspension by means of wishbones and coil springs, a live rear axle and disc brakes all round. A longer-wheelbase Coupé model with Bertone coachwork appeared the following year and in 1969 the V6 engine's capacity was increased to 2,418cc, a ZF gearbox and FIAT 130-type trailing-arm independent rear suspension being adopted at the same time. Power went up to 180bhp (DIN) at 6,600rpm.



Les modifications stylistiques restaient mesurées, se limitant dans le cas du Spider à une nouvelle grille de calandre, des bandes caoutchoutées dans les pare-chocs et des moyeux de roue différents, tandis que l'intérieur profitait de nouvelles commandes et d'un coffre moqueté. Élegant moyen de transport pour quatre personnes, la Fiat Dino abattait le 0 à 100 km/h en quelque 8 secondes et atteignait les 210 km/h, accompagnée de l'enivrant vacarme d'une Ferrari. La production prit fin en 1972.

Selon le registre italien des immatriculations, ce spider Dino a été immatriculé pour la première fois à Milan le 7 août 1970. On pense que la voiture a changé de mains en 1978 et elle a, depuis, été immatriculée dans la région de Trente au nord de l'Italie. Le dernier propriétaire répertorié en Italie a acheté la voiture en 2006 et l'a gardée pendant les dix années suivantes, faisant partie de l'une des plus belles collections privées « d'exotiques » italiennes que l'on puisse voir. Gris argent métallisé avec intérieur en cuir rouge contrastant, la voiture a, pense-t-on, été restaurée il y a quelque temps et se présente en bel état. La Dino 2400 est très recherchée et cet exemplaire mérite une attention particulière. Vendue avec ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni. **€150,000 - 200,000**

Styling changes were few: in the Spider's case being confined to a new front grille, rubber centre strips in the bumpers and different wheel centres, while the interior benefited from improved switch gear and a carpeted boot. A stylish conveyance for four, the FIAT Dino raced to 100km/h in around 8 seconds and could reach 210km/h while making all the right Ferrari-esque noises. Production ceased in 1972.

According to the Italian registration authorities, this Dino Spider was first registered in Milan on 7th August 1970. It is believed that the car changed hands in 1978 and was registered in the Trento province in Northern Italy from then onwards. The last registered owner in Italy purchased the car in 2006 and kept it for a further eight years, since when it has formed part of an exclusive collection of the finest exotica Italy has to offer. Beautifully presented in silver metallic with contrasting red leather interior, the car is believed to have been restored some time ago and still presents beautifully. The Dino 2400 is much sought after and this example deserves the closest inspection. Offered with UK registration documents.

PORSCHE 911S 2.0 LITRES SWB COUPÉ 1966

Châssis n° 306565 S

Moteur n° 960 648

- *Livrée neuve en Suisse*
- *Première version à empattement court SWB*
- *Restaurée aux caractéristiques d'origine*
- *Toit ouvrant d'origine*

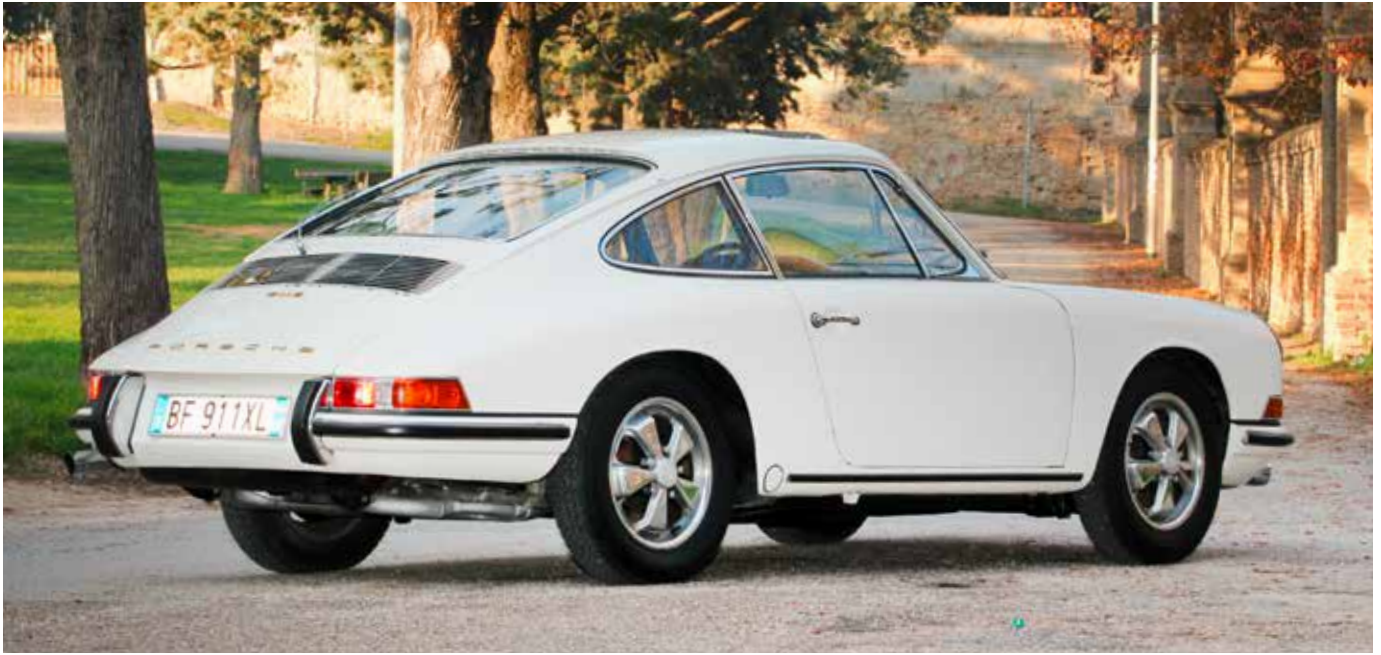


Aujourd'hui dans sa sixième décennie de production, la Porsche 911 personnalise son constructeur comme peu d'autres modèles l'ont fait. Pensez « Porsche » et aussitôt c'est la 911 qui vient à l'esprit. La sportive de Porsche à la longue carrière, avait été dévoilée au Salon de Francfort 1963 sous le nom de 901, mais peu après le début de sa mise en production en 1964, était devenu 911, suite à une plainte de Peugeot qui avait déposé l'utilisation du zéro central pour ses modèles. L'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de sa devancière 356 fut conservée, mais la 911 faisait appel à une structure monocoque pour sa construction et abandonnait la suspension d'origine Volkswagen de la 356 en faveur d'un système McPherson à jambe de suspension et à bras longitudinal tiré, plus moderne.

Dans sa première mouture, le six cylindres à plat Porsche à simple arbre à cames en tête, refroidi par air, de 1991 cm³ développait 130 ch. Progressivement réalésé, il allait passer à plus de 3 litres et, en version turbocompressée, délivrer plus de 300 ch. La première des nombreuses évolutions de la 911 arriva en 1966, deux ans après le début de sa mise en production, avec la 911 S. Facilement identifiable par ses jantes en alliage Fuchs à cinq bâtons, la S recevait un moteur profondément modifié de 160 ch.

Now well into its sixth decade of production, the Porsche 911 defines its maker in way that few cars have: think 'Porsche' and you inevitably think '911'. Porsche's long-running and much loved sports car first appeared at the 1963 Frankfurt Show as the '901', but shortly after production proper commenced in 1964 had become the '911' following Peugeot's complaints about the use of '0' model numbers. The preceding Type 356's rear-engined layout was retained but the 911 switched to unitary construction for the bodysell and dropped the 356's VW-based suspension in favour of a more modern McPherson strut and trailing arm arrangement.

In its first incarnation, Porsche's single-overhead-camshaft, air-cooled flat six engine displaced 1,991cc and produced 130bhp; progressively enlarged and developed, it would eventually grow to more than 3.0 litres and, in turbo-charged form, put out well over 300 horsepower. The first of countless upgrades to the perennial 911 came in 1966, two years after production had commenced, with the introduction of the 911S. Easily distinguishable by its stylish Fuchs five-spoked alloy wheels, the 'S' featured a heavily revised engine producing 160bhp.



Selon le bon de livraison Porsche d'origine fourni avec la voiture, cette superbe 911 S a été livrée neuve à Amag, l'importateur Porsche en Suisse, le 31 octobre 1966. Les caractéristiques d'origine font état d'une peinture ivoire (Hellelfenbein 6604B) avec intérieur en vinyl noir, d'un toit ouvrant électrique, d'un essuie-glace de lunette arrière et d'un chauffage additionnel Webasto à l'avant de la voiture. L'actuel propriétaire italien a acheté la voiture en 1991 en Suisse et a entrepris une restauration complète entre 1996 et 1999 aux spécifications et couleurs d'origine. Confié à un spécialiste italien qui a utilisé des pièces d'origine Porsche, le travail a consisté à remettre la voiture dans sa couleur ivoire d'origine et à refaire entièrement le moteur (voir documents au dossier).

Depuis la restauration, la voiture n'a parcouru que 1 600 km et n'a jamais connu la pluie. Elle a également été parfaitement entretenue. Un éblouissant et très rare exemplaire de 911 S à empattement court, décrit par son vendeur comme en excellent état général.
€150,000 - 200,000

According to the accompanying copy of the original Porsche delivery sheet, this stunning 911S was delivered new to the Swiss Porsche importer Amag on 31st October 1966. The original specification included light ivory paintwork (hellelfenbein 6604B) with black vinyl interior, together with an electric sliding steel sunroof, a rear windscreen wiper and the additional Webasto heater located in the front of the car. The current Italian owner purchased the Porsche in 1991 in Switzerland and embarked on a comprehensive restoration from 1996 to 1999 as per the factory specification and colours. Entrusted to Italian specialists, using original Porsche parts, the work included returning the car to its original colour of light ivory and completely refurbishing the engine (see documentation on file).

Since the restoration's completion, the car has covered only some 1,600 kilometres and has never seen rain; it has also been maintained properly. A stunning and very rare early 911S with the short wheelbase, it is described by the private vendor as in generally excellent condition.

325

31,000 kms parcouru

FERRARI 512BBI COUPÉ 1983

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFJA09B000046511

Moteur n° F110.A.00578

- Livrée neuve en Italie
- Numéros de châssis et de moteur concordants
- Révision importante en avril 2015



S'étant réaffirmé au sommet de la hiérarchie des supercars avec la première « Boxer » - la 365 GTB/4 BB – Ferrari enfonçait le clou avec son héritière, la 512 BB. Pour la nouvelle Boxer, Ferrari abandonnait sa longue tradition de désignation des modèles par la cylindrée unitaire et reprenait la nomenclature adoptée par les Dino où le 512 signifie 5 litres/12 cylindres. La cylindrée était obtenue à la fois par réalésage et allongement de la course, tandis que le taux de compression était également relevé et qu'une lubrification par carter sec était utilisée. Le résultat de toutes ces modifications était un accroissement du couple qui, associé à un nouvel étagement de la boîte, rendait la 512 plus souple.

Les modifications apportées au dessin très inspiré de Pininfarina étaient, comme on pouvait s'y attendre, très limitées. Le train roulant ne recevait lui aussi que des modifications mineures et l'excellent freinage par disques ventilés aux quatre roues restait inchangé. À l'intérieur, la 512 demeurait identique, à l'exception de sièges réglables dans plusieurs directions à la place des sièges fixes précédents. Le magazine Road & Track avait réalisé une vitesse de pointe de 280 km/h avec la 365 GTB/4 BB et, bien que le manque d'espace routier l'ait empêché de tester les capacités de sa 512 d'essai, Ferrari revendiquait une vitesse maximale de 302 km/h qui paraît parfaitement réaliste.

Having reasserted itself at the top of the supercar hierarchy with the first 'Boxer' - the 365GTB/4 BB - Ferrari went one better with its successor, the 512BB. For the new Boxer, Ferrari abandoned its long-standing practice of denoting a model by the capacity of an individual cylinder and adopted the Dino-type nomenclature where '512' indicates 5 litres/12 cylinders. Displacement was increased by enlarging both bore and stroke, while in addition the compression ratio was raised and dry-sump lubrication adopted. The result of all these changes was a useful increase in torque which, coupled with revised gear ratios, made the 512 more tractable.

Changes to Pininfarina's inspired coachwork were, not surprisingly, few. The running gear likewise came in for only minor revision while the already excellent all-round ventilated disc brakes remained unchanged. Inside, the 512 remained virtually the same as before but for the welcome adoption of multi-way adjustable seats in place of the fixed originals. Road & Track magazine had achieved a speed of 280km/h in the preceding 365GT/4 BB, and although lack of road space prevented the discovery of their test 512's capability, Ferrari's claimed maximum of 302km/h was felt entirely realistic.



En 1981, le modèle était actualisé avec une injection Bosch et devenait 512 BBi. La puissance restait toujours la même, mais elle était disponible à des régimes plus bas et le couple augmentait encore. Équipée d'un moteur directement issu de la Formule 1, à la fois plus légère et plus rapide que la légendaire « Daytona », la 512 BB était l'une des plus excitantes et des plus performantes supercars de son époque et est encore capable de provoquer les frissons qu'est en droit d'en attendre son propriétaire.

Cet exemplaire à numéros concordants est l'un des seulement 1 007 exemplaires de 512 BBi construits par Ferrari et a été livrée neuf en Italie. Dans les années 1990, à une époque où elle avait parcouru environ 17 000 km, la voiture fut exportée au Japon et n'est revenue que récemment en Europe. Des fiches d'entretien relatives à son passage au Japon figurent au dossier ainsi qu'une autre concernant une révision importante entrepris en avril 2015 (à 31 703 km) par Mugello Engineering d'Hilversum, en Hollande, qui inclut des courroies de distribution, un nouvel embrayage, de nouveaux pneus, etc, pour un coût de 11 000 €. La voiture est vendue avec son livret et ses outils d'origine, ses papiers d'immatriculation japonaise et ses papiers d'importation européens.

La valeur des V12 des années 1960 et 1970 s'étant envolée de façon dramatique, les utilisateurs tout comme les investisseurs ont reconnu le potentiel des berlinettes Boxer et particulièrement celui de celles qui sont dotées de l'injection, plus pratiques.

€260,000 - 320,000

In 1981 the model was updated with Bosch fuel injection, becoming the 512BBi. Once again, maximum power remained unchanged but there was more available at lower revs and torque increased still further. Possessing an engine directly related to Ferrari's contemporary Formula 1 unit, as well as being both lighter and faster than the legendary Daytona, the 512BB was one of the most capable and exciting supercars of its era and is still capable of providing all the thrills that an enthusiastic owner-driver could wish for

This matching numbers example is one of only 1,007 512BBi models produced by Ferrari and was delivered new in Italy. In the 1990s, by which time it had covered circa 17,000 kilometres, the car was exported to Japan and has only recently returned to Europe. There are service records on file relating to the Ferrari's time in Japan, plus another for a major service carried out in April 2015 (at 31,703 kilometres) by Mugello Engineering in Hilversum, Holland, which included new cam belts, new clutch, new tyres, etc at a cost of €11,000. The car comes complete with its original books and tools, Japanese registration papers and EU import documentation.

With the value of V12 Ferraris from the 1960s and 1970s having increased dramatically, users and investors alike have recognised the potential of the Berlinetta Boxer series, and particularly that of more practical fuel-injected models.

FERRARI 575 SUPERAMERICA 2005

Châssis n° ZFFGT61B000144858

Moteur n° 99759

- *Livrée neuve en Italie*
- *L'une des 559 construites*
- *Environ 23 000 kilomètres d'origine*
- *Dernière révision en janvier 2015 à 20 260 kilomètres*



En 2004, Ferrari lança une série limitée de 559 exemplaires d'une version cabriolet spectaculaire et innovante de sa 575 M, la Superamerica. Présentée en 2002 et première de la série des Ferrari 575 – la 575 M (Modificata) – était une évolution de la très réussie 550 Maranello, plutôt qu'un nouveau modèle à part entière. En dévoilant la 550 Maranello, en 1997, Ferrari revenait à sa tradition des sportives à moteur V12 à l'avant, ressuscitant une lignée mise en sommeil avec l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona » en 1974. Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 5, 5 litres à 48 soupapes de la Maranello développait 485 ch, soit plus ou moins 100 de plus que celui de la « Daytona ». Pour la 575 M, la cylindrée du moteur était portée à 5 748 cm³ et la puissance maximale à 515 ch, qu'une nouvelle boîte à six rapports par palettes au volant – une technologie développée par Ferrari en Formule 1 - transmettait à la route.

Tirant son nom des emblématiques GT à moteur V12 Lampredi dessinées par Pinin Farina dans les années 1950 et 1960, la Superamerica, capable d'atteindre 320 km/h, reprenait la mécanique et les lignes générales du coupé 575 M, mais adoptait un toit escamotable photochromique pivotant, très original. Œuvre du designer en chef de Pininfarina, Leonardo Fioravanti, créateur de la légendaire 365 GTB/4 « Daytona », c'était le premier toit de ce type à être adopté en série qui faisait appel à un cadre en fibre de carbone enserrant un vitrage photochromique.

In 2004, Ferrari released a limited run of 559 examples of a striking and innovative convertible version of the 575M: the Superamerica. Introduced for 2002 and the first of Ferrari's 575 series - the 575M (Modificata) - represented an evolution of the acclaimed 550 Maranello rather than an entirely new model. With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari had returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. For the 575M, engine displacement grew to 5,748cc and maximum power to 515bhp, while transmitting it to the ground was a new six-speed 'paddle shift' manual gearbox, a technology that Ferrari had developed in Formula 1.

Drawing its name from the iconic Pininfarina designed Lampredi V12-powered GT cars of the 1950s and '60s, the 320km/h Superamerica retained the 575M coupé's mechanicals together with its general design while featuring a unique pivoting photo-chromic roof. The work of Pininfarina's chief stylist Leonardo Fioravanti, creator of the legendary 365 GTB/4 'Daytona', it was the first roof of its kind ever fitted to a production car, and was built using a carbon fibre frame integrated with electro-chromatic glass.



La transparence du vitrage était réglable depuis le tableau de bord pour varier l'apport de lumière, laissant entrer la même quantité qu'un toit ouvrant conventionnel à son réglage le plus haut et jusqu'à seulement 1% de rayonnement solaire au plus bas. D'une pression sur un bouton, la Superamerica pouvait se transformer en cabriolet, le toit pivotant pour se poser à plat sur le couvercle de coffre en moins de 10 secondes.

Rouge avec intérieur en cuir noir, cette Superamerica a été livrée neuve en Italie et n'a connu qu'un propriétaire qui a parcouru environ 23 000 km à son volant. La révision la plus récente a été effectuée en janvier 2015 à 20 260 km et tous les livrets et outils sont vendus avec la voiture, de même que ses papiers d'immatriculation italienne.

La Superamerica est devenue l'une des Ferrari les plus recherchées des temps modernes par sa rareté, son design novateur et son exaltant plaisir de conduite que l'on ne rencontre qu'au volant de l'un de ces roadsters Ferrari modernes à moteur V12.

€300,000 - 400,000

The transparency of the glass could be adjusted from within the cabin to transmit varying amounts of light, letting in approximately the same amount of light as a conventional glass sunroof at its lightest setting and only 1% of the sun's rays at its darkest. With the press of a button, the Superamerica can be transformed into a convertible, with the roof rotating back to rest flush with the boot lid in just 10 seconds.

Finished in red with black leather interior, this Superamerica was delivered new in Italy and has had only one registered owner, who has driven it for some 23,000 kilometres. The most recent service was carried out in January 2015 at 20,260 kilometres and all books and tools accompany the car together with Italian registration papers.

The Superamerica has become one of the most highly coveted Ferraris of recent times thanks to its rarity, uniquely innovative design, and the exhilarating driving experience that can only be had behind the wheel of one of these modern Ferrari V12 roadsters.

PORSCHE 911 COUPÉ SWB 1965

Châssis n° 302855

Moteur n° 903038

- *Un des premiers modèles à empattement court SWB*
- *Restaurée vers 2004*
- *Au même propriétaire depuis dix ans*



Peu de sportives se sont montrées aussi polyvalente que l'éternelle 911 de Porsche, un modèle qui, dans les 50 dernières années, s'est montré capable d'être une véritable grand tourisme aussi bien qu'une voiture de rallye ou de circuit. « Classique moderne » s'il en est, la 911 avait été dévoilée au Salon de Francfort 1963 sous le nom de 901, mais, peu après le début de sa mise en production, en 1964, était devenue 911, suite à une plainte de Peugeot qui avait déposé l'utilisation du zéro central pour ses modèles.

L'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de sa devancière 356 était reconduite, mais la 911 faisait appel à une structure monocoque pour sa construction et abandonnait la suspension d'origine Volkswagen de la 356 en faveur d'un système McPherson à jambe de suspension et à bras longitudinal tiré, plus moderne. Dans sa première mouture, le six cylindres à plat Porsche à simple arbre à cames en tête, refroidi par air, de 1991 cm³ développait 130 ch. Progressivement réajusté, il allait passer à plus de 3 litres et, en version turbocompressée, délivrer plus de 300 ch.

Few sports cars have proved as versatile as Porsche's perennial 911, a model that, for the past 50 years, has proved equally capable as a Grand Tourer, circuit racer or rally car. A 'modern classic' if ever there was one, the 911 first appeared at the 1963 Frankfurt Show as the '901', but shortly after production proper commenced in 1964 had become the '911' following Peugeot's complaints about the use of '0' model numbers.

The preceding Type 356's rear-engined layout was retained but the 911 switched to unitary construction for the bodyshell and dropped the 356's VW-based suspension in favour of a more modern McPherson strut and trailing arm arrangement. In its first incarnation, Porsche's single-overhead-camshaft, air-cooled flat six engine displaced 1,991cc and produced 130bhp; progressively enlarged and developed, it would eventually grow to more than 3.0 litres and, in turbo-charged form, put out well over 300 horsepower.



Construite en novembre 1965, la voiture châssis numéro 302855 est une des premières 911 à conduite à gauche (la séquence de numérotation des châssis commence au numéro 300001). Elle fait partie des premiers modèles à empattement court, l'un des types les plus appréciés au sein de la fraternité des pilotes de rallye historique, une situation qui explique que des exemplaires non modifiés comme celui-ci sont devenus extrêmement rares. Autrefois propriété de Pon, l'importateur Porsche aux Pays-Bas, la voiture a fait partie de la collection privé du vendeur ces dix dernières années.

À l'origine rouge polo, elle a été restaurée vers 2004 et repeinte en gris argent et son intérieur refait en cuir bordeaux. Le moteur et la boîte ont été révisés et la voiture est décrite par le vendeur comme en excellent/ bon état général. Le remplacement des carburateurs Solex d'origine par des Weber est la seule entorse aux caractéristiques d'origine. La documentation fournie comprend un certificat Porsche d'authenticité, un contrôle technique et les papiers d'immatriculation hollandaise.

€220,000 - 260,000

Manufactured in November 1965, chassis number '302855' is an early left-hand drive 911 (the chassis numbering sequence commenced at '300001'). It is one of the early, short-wheelbase cars of the type much favoured by the historic rallying fraternity, a situation that has led to unmodified examples such as this one becoming a great rarity. Previously owned by Pon, the Netherlands Porsche importer, the car has formed part of the vendor's private collection for the last ten years.

Originally Polo Red, it was restored circa 2004 and has been refinished in silver, while the interior is trimmed in Bordeaux leather. The engine and gearbox have been overhauled and the car is described by the private vendor as in generally good/excellent condition. The provision of Weber carburetors, replacing the original Solex type, is the only notified deviation from factory specification. Accompanying documentation consists of a Porsche Certificate of Origin, technical inspection and Netherlands registration papers.

328

Rare conduite à gauche d'origine

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III CABRIOLET 1964

Carrosserie H. J. Mulliner

Châssis n° LSEV 169

Moteur n° SV84E

Carrosserie n° 10039

- *Construite selon les souhaits d'Abraham van Leeuwen, Prince de Lignac*
- *Environ 2 000 kilomètres depuis sa restauration*
- *Immatriculée en Belgique*





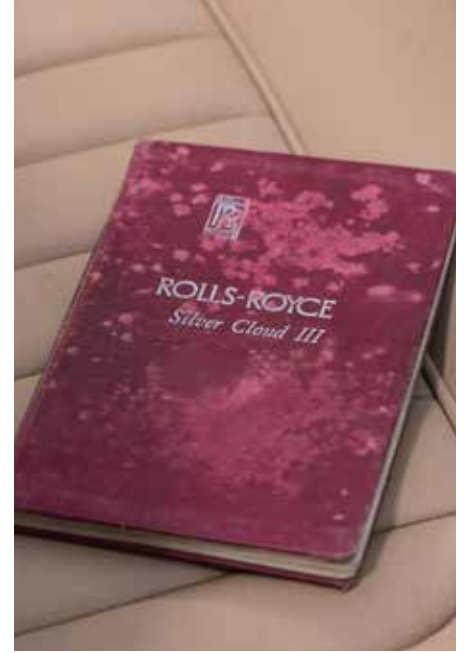


Face à la concurrence de plus en plus forte de rivaux toujours plus rapides et devant l'âge de son six cylindres en bout de course, Rolls-Royce s'était tourné vers le V8 à l'approche des années 1960. Le V8 était la motorisation dominante sur le principal marché de Rolls-Royce - les États-Unis - il était donc normal que Crewe se penche sur les meilleurs moteurs américains - notamment ceux de Chrysler et Cadillac - pour s'en inspirer. Présentées à l'automne 1959, les Rolls-Royce Silver Cloud II et Bentley S2 apparaissaient extérieurement peu différentes de leurs devancières Cloud et S Type, pourtant les performances des deux jumelles étaient considérablement améliorées par le V8 de 6 230 cm³ en alliage d'aluminium. Extérieurement, les nouveaux modèles semblaient identiques, mais, sous la tôle, la transmission automatique à quatre rapports Rolls-Royce était désormais la seule proposée et la direction assistée était montée en série.

Lancée en 1962, la Silver Cloud III et son équivalente la Bentley S3 utilisaient le V8 dévoilé sur les Cloud II/S2 - mais avec un plus gros carburateur, un nouveau distributeur et un taux de compression plus élevé - et recevait une transmission automatique à quatre rapports, dérivée d'une transmission GM, en série. Le changement le plus évident, parmi beaucoup d'autres, par rapport à leurs devancières était l'adoption d'un éclairage à quatre phares, l'absence de feux de position au sommet des ailes et une calandre légèrement plus basse.

Facing increasing competition from faster rivals and with development of its ageing six-cylinder engine nearing its end, Rolls-Royce had turned to V8 power as the 1960s approached. The V8 was, of course, the predominant power unit in Rolls-Royce's most important export market - the USA - so it was only natural that the Crewe firm would study the best American designs - principally those of Chrysler and Cadillac - for inspiration. Introduced in the autumn of 1959, the Rolls-Royce Silver Cloud II and Bentley S2 appeared externally unchanged from their 'Cloud and S-Type predecessors, though the duo's performance was considerably enhanced by the new 6,230cc aluminium-alloy V8 engine. Externally the new models appeared virtually unchanged, while beneath the skin Rolls-Royce's own four-speed automatic transmission was now the only one on offer and power steering was standardised.

Launched in 1962, the successor Rolls-Royce Silver Cloud III and its Bentley S3 equivalent employed the V8 engine introduced on the 'Cloud II/S2 - though with larger carburetors, a new distributor and raised compression ratio - and came with a four-speed GM-derived automatic transmission as standard equipment. Most obvious among many changes from the preceding models were the adoption of four-headlamp lighting, the absence of sidelights from the wing tops, and a slightly lower radiator shell.



À l'intérieur, on trouvait des sièges séparés à l'avant et une habitabilité améliorée aux places arrière. Dernière des Rolls-Royce à châssis séparé, la Silver Cloud III resta en production jusqu'à son remplacement par la Silver Shadow à structure monocoque, à la fin de 1965.

À côté des modèles d'usine à carrosserie en acier de série, les remarquables créations de James Young et des deux maisons fusionnées H. J. Mulliner, Park Ward Ltd (désormais propriété de Rolls-Royce) restaient offertes sur châssis Silver Cloud III pour les passionnés suffisamment fortunés pour se les offrir. En fait, l'usine ne proposant pas de carrosserie cabriolet, une carrosserie à façon était le seul moyen de satisfaire sa passion du tourisme au grand air dans une Rolls-Royce. Dévoilé en 1958, celui de H. J. Mulliner fut celui qui rencontra le plus grand succès, construit jusqu'en 1963. La ligne « ponton », plus moderne, eut plus tard la préférence.

En 1963, Abraham van Leeuwen, prince de Lignac, commanda cette Silver Cloud III pour la faire carrosser en fonction de ses désirs, de son goût et de ses instructions. La voiture lui fut livrée par Rolls-Royce (Export Division) Ltd le 1er Janvier 1964, après avoir été immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro 679 EGK. Le prince apprécia tout particulièrement cette Rolls-Royce qui passa la majeure partie de sa vie sur la Côte d'Azur, garée devant son yacht de 60 mètres, le « New Horizon » (élu plusieurs fois plus beau bateau du monde), jusqu'à sa mort en 2001.

Inside there was improved accommodation with separate front seats and increased room for rear passengers. Notable as the last mainstream Rolls-Royce to employ a traditional separate chassis, the Silver Cloud III remained in production until superseded by the unitary construction Silver Shadow in late 1965.

As well as the factory-bodied 'standard steel' cars, bespoke creations from James Young and the merged firm of H J Mulliner, Park Ward Ltd (now Rolls-Royce-owned) continued to be available on the 'Cloud III chassis for those discerning enthusiasts wealthy enough to afford them. Indeed, as the factory did not offer a convertible or drophead coupé, a coachbuilt car was the only option if one's preference was Rolls-Royce-style fresh-air motoring. First introduced in 1958, H J Mulliner's was the most successful of its type, lasting into 1963; more modern 'straight-through wing' designs became the preferred style thereafter.

In 1963, Abraham van Leeuwen, Prince de Lignac, commissioned this Silver Cloud III to be built according to his own specific taste and instructions. The car was delivered to him by Rolls-Royce (Export Division) Ltd on 1st January 1964, having been registered in the UK as '679 EGK'. The Prince greatly enjoyed ownership of his Rolls-Royce, which spent most of its time on the Côte d'Azur parked in front of his 60-metre long yacht 'The New Horizon' (voted most beautiful ship in the world several times) until his death in 2001.



Peu de temps après, la Rolls-Royce devint la propriété d'une fondation caritative créée par le prince et fut exposée à l'Autotron Museum, près de Hertogbosch, aux Pays-Bas. Après la reprise de l'Autotron Museum par le fameux musée Louwman de Wassenaar, aux Pays-Bas, la Silver Cloud était à la recherche d'un nouveau point de chute.

L'actuel propriétaire (second propriétaire individuel) a acheté la voiture en avril 2008 et a entrepris une restauration complète et minutieuse. Une douzaine d'entreprises européennes réputées ont été consultées et, trois années plus tard, à l'été 2011, Nico Oosterhuis, spécialiste hollandais bien connu, en était chargé. M. Oosterhuis est l'un des plus expérimentés dans la restauration des Rolls-Royce et Bentley, avec une expérience de plus de 40 années dans ce domaine.

La restauration s'est étalée sur trois années et demie. Toute la mécanique, le moteur, la boîte, la direction et les freins ont été entièrement restaurés de même que les carburateurs, le radiateur, le démarreur, la dynamo, le système de chauffage, la suspension, l'échappement (désormais en inox) et les instruments de bord. On en a profité pour installer un allumage électronique. L'intérieur a été entièrement regarni et une nouvelle capote installée avec la plus grande attention au moindre détail. L'intérieur peut aujourd'hui être qualifié de plus luxueux et plus confortable que bien des demeures.

Soon afterwards, the Rolls-Royce came into the ownership of a charitable foundation that the Prince de Lignac had founded, and was exhibited at the Autotron Museum near 's-Hertogbosch in the Netherlands. After the Autotron Museum was taken over by the world famous Louwman Museum in Wassenaar, Netherlands, the Silver Cloud was in need of a new home.

The present (second private) owner purchased the car in April 2008 and began the process of its complete and careful restoration. A dozen well-known European restorers were consulted and three years later, in the summer of 2011, the renowned Dutch expert Nico Oosterhuis was commissioned to carry out the work. Mr Oosterhuis is one of the most experienced experts in restoring Rolls-Royces and Bentleys, with more than 40 years of experience in this field.

The restoration took the best part of three and a half years. All the mechanicals, including the engine, gearbox, steering box and brakes were fully restored together with the carburetors, radiator, starter motor, dynamo, heating system, suspension, exhaust system (now stainless steel) and dashboard instruments. An electronic ignition system was installed also. The interior was completely re-trimmed and a new hood fitted with exacting attention to detail, and the interior could now be described as more comfortable and luxurious than that of most homes.



Le châssis était en bon état, mais la carrosserie a demandé beaucoup de travail, exigeant un maximum de temps et d'argent. La couleur blanc porcelaine d'origine a été remplacée par une peinture deux tons, noir Masons sur Rouge Regal, et la voiture est désormais en état concours. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation au Royaume-Uni, la carte grise et le contrôle technique belges, un historique fourni par l'usine donnant les caractéristiques d'origine de la voiture et le détail de sa construction et des essais effectués.

Depuis sa restauration, la Silver Cloud n'a parcouru qu'environ 2 000 km. Son plus long voyage fut le rallye annuel du Rolls-Royce Enthusiasts' Club à Burgley House, en Angleterre, une manifestation qui réunissait plus de 2 000 Rolls-Royce et Bentley. Le fait que cette voiture ait été choisie avec une vingtaine d'autres pour figurer sur la photo prise devant Burgley House donne une idée de sa qualité, une reconnaissance méritée.

€380,000 - 540,000

The chassis was in good condition; the body however, required a great deal of attention, consuming the bulk of resources both in time and cost. The original Porcelain White exterior colour was changed to a two-tone combination of Masons Black over Regal Red, and the car is now in concours condition. Accompanying documentation consists of a copy of the original UK registration document; Belgian Carte Grise and Contrôle Technique; and a copy of the factory-produced 'History Book' detailing the car's original specification and the assembly and testing procedures.

Since the restoration, the Silver Cloud has been driven approximately 2,000 kilometres. The longest trip was to the 2015 Rolls-Royce Enthusiasts' Club Annual Rally at Burgley House in England, an event attended by over 2,000 Rolls-Royce and Bentley motor cars. A measure of this car's quality may be gained from the fact that it was one of the 20-or-so chosen for the photo shoot in front of Burgley House, a well justified accolade.

ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III SALOON 1965

Châssis n° LSGT449

Moteur n° ST224G

- Conduite à gauche d'origine
- Propriété du vendeur depuis 1998
- Copie de l'historique d'usine au dossier



Confrontée à une concurrence croissante de rivales plus rapides et avec un moteur à six cylindres à la limite de son développement, Rolls-Royce s'orienta vers le V8 à l'approche des années 1960. Introduites à l'automne 1959, la Rolls-Royce Silver Cloud II et la Bentley S2 apparurent exemptes de tout changement extérieur par rapport aux Silver Cloud et Type S antérieures, tandis que les performances du duo se trouvaient considérablement améliorées par le nouveau moteur V8 en aluminium de 6 230 cm³. Bien que plus large et plus court que le « six » qu'il remplaçait, le nouveau groupe se logea assez facilement dans le compartiment moteur, le déplacement du boîtier de direction de l'intérieur vers l'extérieur du cadre du châssis étant la modification la plus évidente.

Extérieurement, les nouveaux modèles apparurent pratiquement inchangés, tandis que sur le plan mécanique, la boîte automatique Rolls-Royce à quatre rapports devenait la seule transmission disponible et que la direction assistée était désormais standard.

Lancée en 1962, la Rolls-Royce Silver Cloud III et son homologue, la Bentley S3, employaient le moteur V8 de 6,2 litres introduit sur les Cloud II/S2 – mais pourvu de carburateurs plus gros, d'un nouvel allumeur et d'un rapport volumétrique plus élevé – et bénéficiaient d'origine d'une boîte automatique à quatre rapports dérivée d'un type GM.

Facing increasing competition from faster rivals and with development of its ageing six-cylinder engine nearing its end, Rolls-Royce turned to V8 power as the 1960s approached. Introduced in the autumn of 1959, the Rolls-Royce Silver Cloud II and Bentley S2 appeared externally unchanged from their 'Cloud and S-Type predecessors, though the duo's performance was considerably enhanced by the new 6,230cc aluminium-alloy V8 engine. Although wider and shorter than the 'six' it replaced, the new power unit fitted relatively easily within the engine bay, relocation of the steering box from inside to outside of the chassis frame being the most obvious alteration to the previous arrangements.

Externally the new models appeared virtually unchanged, while beneath the skin Rolls-Royce's own four-speed automatic transmission was now the only one on offer and power steering was standardised.

Launched in 1962, the Rolls-Royce Silver Cloud III and its Bentley S3 equivalent employed the 6.2-litre V8 engine introduced on the 'Cloud II/S2 - though with larger carburetors, new distributor and raised compression ratio - and came with a four-speed GM-derived automatic transmission as standard equipment.



Les deux doubles projecteurs, l'absence de feux de position sur le dessus des ailes et un radiateur légèrement plus bas étaient les plus visibles parmi d'autres changements par rapport aux modèles précédents. Intérieurement, le confort des occupants avant bénéficiait de sièges séparés, tandis que l'arrière offrait davantage d'espace. On notera que la Silver Cloud III fut aussi la dernière Rolls-Royce de production construite sur un châssis séparé et qu'elle connut un grand succès tant au Royaume-Uni qu'à l'exportation et qu'elle demeura en production jusqu'à l'automne 1965.

La copie présente au dossier de son « History Book » d'usine révèle que le châssis à direction à gauche « n° LSGT449 » construit selon les spécifications américaines fut équipé de glaces électriques, d'une antenne de radio électrique, de pneus à flancs blancs et de vitrages teintés « Sundym ». Elle fut expédiée à New York à bord du Sardinia le 29 octobre 1964 et livrée à l'importateur Rolls-Royce de la côte est, J. S. Inskip Inc., pour leur cliente, Mrs P Zage du New Jersey, son premier propriétaire. Le propriétaire actuel acheta la Silver Cloud à Charles Crail Automobiles de Santa Barbara (Californie) en août 1998 et la fit importer au Royaume-Uni par Stanley Mann. Plus récemment, la voiture a séjourné au Portugal. Elle est décrite comme étant en bon état général avec un moteur fonctionnant bien, mais on notera que les freins arrière devront être revus. La documentation jointe comprend la titre de propriété américain et le récépissé C&E 386 Form attestant du paiement des droits de douane dans l'UE.

€50,000 - 60,000

Most obvious among many changes from the preceding models was the adoption of four-headlamp lighting, the absence of sidelights from the wing tops, and a slightly lower radiator shell. Inside there was improved accommodation with separate front seats and increased room for rear passengers. Notable as the last mainstream Rolls-Royce to employ a separate chassis, the Silver Cloud III proved immensely successful both at home and abroad, remaining in production until the autumn of 1965.

The accompanying copy of its factory 'History Book' reveals that left-hand drive chassis number 'LSGT449' was built to US specification and equipped with electric windows, electric aerial, whitewall tyres and plain Sundym glass throughout. It was shipped to New York aboard the 'Sardinia' on 29th October 1964 and delivered to Rolls-Royce's East Coast importer, J S Inskip Inc for their customer, Mrs P Zage of New Jersey, its first owner. The current owner purchased the Silver Cloud from Charles Crail Automobiles of Santa Barbara, California in August 1998 and had it imported into the UK by Stanley Mann. In more recent times the car has been in Portugal. It is described as in generally good condition, its engine running well, though it should be noted that the rear brakes require attention. Accompanying documentation consists of a US certificate of Title and UK C&E Form 386 confirming EU duties paid.

330

RANGE ROVER 4X4 1975

Châssis n° 35814817D

- *Un des premiers modèles 3 portes*
- *Livré neuf en Italie*
- *Méticuleusement restauré*





Jalon essentiel du concept qui, à lui seul, créa le boom de la catégorie des SUV, le Range Rover fut unanimement salué lorsqu'il fut dévoilé, en 1970, et est resté depuis en tête de sa catégorie, malgré une concurrence nationale et étrangère toujours plus forte. Il fait appel à un châssis séparé du même type que celui du Land Rover pour recevoir la carrosserie fermée en aluminium, tandis que des suspensions par amortisseurs à course longue lui assurent un confort plus proche de celui d'une berline que d'un utilitaire. Rover disposait déjà du moteur idéal sous la forme de son V8 3, 5 litres en alliage léger. Le Range Rover fut accueilli avec enthousiasme, tant par la presse que par le public, lors de sa présentation en 1970, proposant une croisière confortable à 145 km/h et des capacités routières supérieures à ce dont avaient besoin la plupart des conducteurs. Le fait que le modèle original soit resté en production pendant 24 années avant d'être remplacé en 1994 atteste parfaitement du bien fondé du concept original. En fait le « vieux » Range Rover - judicieusement rebaptisé Range Rover Classic - ne disparut pas immédiatement et continua d'être proposé pendant encore une année aux côtés de la nouvelle version.

Ce Range Rover, un des premiers trois portes, a été livré neuf à Parmes en Italie. Entre 2011 et 2012, il a été méticuleusement restauré à Bologne et sera vendu accompagné d'un album de photographies de 130 pages sur les travaux effectués (lecture recommandée). Il a ensuite été acheté par un propriétaire belge et a parcouru seulement 6 000 km depuis l'achèvement de sa restauration. Présentée en excellent état, la voiture est vendue avec le reportage photographique mentionné plus haut, les papiers de son immatriculation italienne d'origine et ses papiers d'immatriculation hollandaise actuelle.

€70,000 - 90,000

An outstanding landmark design that almost single-handedly created the booming market in dual-purpose 4x4s, the Range Rover was greeted with universal acclaim on its arrival in 1970 and has remained the class leader, despite ever increasing foreign and domestic competition, ever since. A separate, Land Rover type chassis was employed to carry the enclosed aluminium body, while long-travel coil-sprung suspension ensured that the ride would be more saloon car than utility. Rover already possessed an ideal power unit in the form of its 3.5-litre light alloy V8. The Range Rover was greeted enthusiastically by both press and public on its arrival in 1970, offering comfortable cruising at 145km/h (90mph) and a greater off-road capability than most of its customers would ever need. The fact that the original lasted in production for an amazing 24 years before being replaced in 1994 only serves to illustrate the soundness of the original concept. Indeed, the 'old' Range Rover - evocatively renamed Range Rover Classic - did not disappear immediately but continued to be built for another year alongside the new version.

This early three-door Range Rover was delivered new to Parma, Italy. Between 2011 and 2012 the car was painstakingly restored in Bologna and comes with a 130-page photographic record of the works carried out (inspection recommended). It was then purchased by a Belgian owner and has covered only some 6,000 kilometres since the rebuild's completion. Presented in commensurately excellent condition, the car is offered with the aforementioned photographic record, its original Italian registration papers and current Netherlands registration document.

331

Boîte de vitesse manuelle et seulement 1927 km d'origine

FERRARI 575M MARANELLO COUPÉ 2002

Châssis n° ZFFBT55B000129697

Moteur n° 70088

- L'un des 177 modèles à conduite à gauche et transmission manuelle
- Livrée neuve en Hollande
- Toujours entretenue par un agent officiel Ferrari

Présentée en 2002 et première de la série des Ferrari 575 – la 575 M (Modificata) – était une évolution de la très réussie 550 Maranello, plutôt qu'un nouveau modèle à part entière. En dévoilant la 550 Maranello, en 1997, Ferrari revenait à sa tradition des sportives à moteur V12 à l'avant, ressuscitant une lignée mise en sommeil avec l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona » en 1974. Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 5, 5 litres à 48 soupapes de la Maranello développait 485 ch, soit plus ou moins 100 de plus que celui de la « Daytona ». Ferrari avait depuis longtemps découvert que pour obtenir un équilibre idéal avec un moteur à l'avant, il fallait avoir recours à une transmission transaxle et celle de la Maranello disposait de six rapports.

Dessinée, comme sa devancière « Daytona », par Pininfarina, la 550 Maranello arborait les mêmes proportions, adoptant le schéma traditionnel d'un long capot avec un habitacle reculé et un arrière tronqué. L'aérodynamisme avait été étudié en soufflerie pendant des heures pour s'assurer d'une traînée minimale, associée à un appui constant, quel que soit le réglage, une donnée essentielle sur une voiture capable d'atteindre 320 km/h.

Introduced for 2002, the Ferrari 575M (Modificata) represented an evolution of the acclaimed 550 Maranello rather than an entirely new model. With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari had returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds.

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car.





Des détails comme les entrée d'air de capot et les extracteurs d'ailes derrière les roues avant rappelaient les Ferrari competizione d'autrefois, notamment la mythique 250 GTO, et le panneau arrière recevait les feux circulaires typiques. Pour la 575 M, la cylindrée du moteur était portée à 5 748 cm³ et la puissance maximale à 515 ch, qu'une nouvelle boîte à six rapports par palettes au volant – une technologie développée par Ferrari en Formule 1 - transmettait à la route.

Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competition Ferraris of the past, in particular the immortal 250GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights. For the 575M, engine displacement grew to 5,748cc and maximum power to 515bhp, while transmitting it to the ground was a new six-speed 'paddle shift' manual gearbox, a technology that Ferrari had developed in Formula 1.

Actuellement immatriculée au Royaume-Uni, par son premier et unique propriétaire, cette 575 M à conduite à gauche particulièrement bien équipée est dotée de caractéristiques qui incluent, des sièges Daytona, une plate-forme à bagage en cuir avec sangles et le système audio haut de gamme, tandis que le faisceau des phares a été aplati pour répondre à la réglementation en vigueur au Royaume-Uni et peut facilement être réglé pour la circulation dans les pays à conduite à droite. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation V5C au Royaume-Uni et son certificat du MoT.

Currently registered in the UK to its first and only registered keeper, this supremely well specified left-hand drive 575M has special features that include Daytona seats, leather luggage shelf with straps, and the up-graded sound system, while the headlight beam has been flattened to comply with UK regulations and can easily be adjusted for drive-on-the-right countries. It comes with a UK V5C registration document and current MoT certificate.

La voiture a été exclusivement entretenue par l'agent Ferrari officiel Kroymans qui l'avait vendue neuve. Elle n'a parcouru que 1 927 km ce qui en fait un exemplaire très rare et a été entièrement révisée pour la dernière fois en mai 2015 (y compris le remplacement de la courroie de distribution). Décrite comme en excellent état général par le vendeur, la voiture est toujours dans sa livrée d'origine bleu Tour de France avec intérieur en cuir crème, une belle et rare harmonie de couleurs pour une 575 à transmission manuelle. La voiture est vendue avec sa trousse à outils et sa torche, sa housse de protection et ses housses de siège, son certificat de conformité d'origine et la serviette en cuir contenant le livret d'entretien.
€300,000 - 400,000

This car has been serviced exclusively by Kroymans, the official Ferrari agent in Holland that supplied it when new. It has covered only 1,927 kilometres, making it a very rare example, and was last fully serviced in May 2015 (including belt replacement). Described by the vendor as in generally excellent condition, the car is finished in its original colour scheme of Tour de France Blue with Crema leather interior, a very rare and beautiful colour combination for a manual transmission 575. The car comes complete with its tool kit and torch; seat cover and car cover; original certificate of conformity; and the leather wallet containing the service book.

MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN COUPÉ 2009

Châssis n° WDD1994761M001553

- *Historique d'entretien Mercedes-Benz complet*
- *Future grande classique*
- *Immatriculée au Royaume-Uni*



« La Mercedes-Benz SLR McLaren ressuscite la glorieuse tradition de la SLR et marque le regain d'intérêt de Mercedes-Benz pour les grandes sportives. C'est une passion qui remonte loin dans l'histoire de l'automobile et qui est incarnée par le coupé Uhlenhaut. L'interprétation moderne d'éléments stylistiques empruntés à la SLR originale et des choix techniques issus des Formule 1 Silver Arrow de 2003 permettent à la SLR du XXI^e siècle de faire le lien entre passé et futur, mettant le dernier cri de la technologie du sport automobile sur la route, comme l'avait fait le coupé SLR dont elle s'inspire en 1955. » - DaimlerChrysler

Leur nouvelle supercar permettait à Mercedes-Benz et à son partenaire d'alors en Formule 1, McLaren, de mettre en avant leur expérience commune dans la conception, la construction et la mise en production de sportives à hautes performances et, comme sur sa légendaire devancière la 300 SLR, d'y intégrer des technologies en avance sur leur temps. Pourtant, le terme de supercar ne rend pas complètement justice à la SLR qui, en dehors de ses performances exceptionnelles, est une grande voiture de tourisme luxueuse et raffinée, dans la meilleure tradition Mercedes-Benz.

Le cœur de toute automobile est son moteur et celui de la SLR McLaren est proprement remarquable. Construit par AMG, le département performance de Mercedes-Benz où la fabrication de chaque moteur se faisait sous la responsabilité d'un ingénieur qui assurait l'intégralité du processus, il s'agit d'un V8 à compresseur de 5,5 litres à 24 soupapes développant 617 ch, ce qui en fait l'un des moteurs les plus puissants jamais installés sur une voiture de sport de série.

'The Mercedes-Benz SLR McLaren revives the glorious tradition of the SLR and marks the reawakening of Mercedes-Benz's passion for super sports cars. It is a passion which can be traced way back through automotive history and which was demonstrated with the Uhlenhaut Coupé. A contemporary interpretation of stylistic elements lifted from the original SLR and design details taken from the 2003 Formula 1 Silver Arrows allows the 21st-Century SLR to form a bridge between the past and the future, bringing cutting-edge motorsport technology to the road, just as the inspirational SLR Coupé did in 1955.' - Daimler Chrysler.

Their new supercar allowed Mercedes-Benz and its then Formula 1 partner, McLaren to showcase their collective experience in the development, construction and production of high-performance sports cars and, just like its legendary 300 SLR predecessor of 1955, incorporated technological developments which were ahead of their time. Yet the term 'supercar' does not do full justice to the SLR, which, its peerless performance notwithstanding, is a luxurious and finely engineered Gran Turismo in the best traditions of Mercedes-Benz.

The heart of any car is its engine, and that of the SLR McLaren is truly outstanding. Produced at Mercedes-Benz's AMG performance division, where each unit was the responsibility of one engineer who carried out the entire assembly process, it is a 5.5-litre, 24-valve, supercharged V8 producing 617bhp, making it one of the most powerful engines ever found in a series-produced road-going sports car.



Aussi impressionnante que soit cette puissance maximale, c'est pourtant le couple fourni par ce moteur à compresseur du dernier cri qui en est la caractéristique la plus remarquable. La courbe de couple est presque plate. On dispose déjà de 60, 8 mkg à 1 500 tr/min et de plus de 69, 1 mkg (500 lb/ft ou 780 Nm) entre 3 000 et 5 000 tours.

Pour une meilleure économie de carburant, le compresseur est contrôlé par le système de gestion du moteur et n'est activé, instantanément, quand le conducteur écrase la pédale d'accélérateur. Inutile de dire que la Mercedes-Benz SLR McLaren offre des chiffres de performances qui, encore aujourd'hui, figurent parmi les meilleurs de la catégorie. Elle prend 3,8 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, elle atteint les 200 km/h en 10, 6 secondes et il ne lui faut que 28, 8 secondes pour passer de l'arrêt à 300 km/h. Cette deux places affiche une vitesse maximale de 334 km/h.

L'architecture à moteur avant a été choisie pour la SLR afin d'obtenir une répartition optimale des masses, pour la dynamique de son comportement et sa stabilité au freinage. La transmission automatique à cinq rapports, que l'on trouve sur plusieurs modèles sportifs de Mercedes-Benz, a été spécialement adaptée à l'énorme couple et offre au conducteur la possibilité de choisir entre plusieurs modes de changement de rapport, grâce au système Speedshift.

Impressive though this peak horsepower figure is, it is the torque produced by this state-of-the-art 'blown' motor that is its most remarkable feature. The torque curve is almost flat: there is already 440lb/ft by 1,500 rpm and well over 500lb/ft between 3,000 and 5,000 revs.

In the interests of maximum fuel efficiency, the compressor is controlled by the engine management system and is only activated, albeit instantaneously, when the driver floors the accelerator. Needless to say, the Mercedes-Benz SLR McLaren delivers performance figures which even today are among the best in its class, taking just 3.8 seconds to sprint from 0 to 100km/h, it passes the 200km/h mark after 10.6 seconds and from a standing start takes just 28.8 seconds to reach 300km/h. The two-seater has a top speed of 334km/h.

A front engine layout was chosen for the SLR in the interests of optimum weight distribution, handling dynamics and braking stability. The five-speed automatic transmission, already used in several high-performance Mercedes-Benz models, was specially optimised for very high torque and also offers the driver the option of choosing between different shift characteristics using the Speedshift system.



Prolongeant la longue collaboration technique que Mercedes-Benz et McLaren ont partagé en Formule 1, la structure monocoque châssis/carrosserie en fibre de carbone de la SLR est construite dans la nouvelle usine McLaren de Woking, en Angleterre. Mettant en pratique plusieurs brevets, une certaine automatisation a été apportée dans le processus de fabrication, permettant à toutes les qualités de la fibre de carbone en matière de légèreté, de robustesse et de rigidité exceptionnelle, de résistance à la corrosion et de grande qualité d'absorption d'énergie en cas de choc de se retrouver sur la SLR.

Cette philosophie de lutte contre le surpoids a été appliquée jusque dans les suspensions. Affichant clairement sa parenté avec la Formule 1, elle est constituée de doubles triangulations aux quatre roues, en aluminium forgé, tout comme les porte-moyeux. La barre anti-roulis est positionnée au-dessus de la suspension avant et – comme en Formule 1 – est contrôlée par des leviers. Son empattement relativement long (2,70 m) contribue également à la tenue de route exemplaire et à la stabilité en ligne droite de la SLR, tandis que ses larges voies, combinées à son centre de gravité très bas lui autorisent des vitesses de passage en courbe élevées.

La direction à crémaillère est assistée en fonction de la vitesse, tandis que le système de freinage Sensotronic Brake Control (SBC) et le contrôle électronique de stabilité (ESP) permettent à ses qualités routières de s'exprimer, tout en maintenant un certain niveau de sécurité, offrant un compromis idéal entre comportement dynamique et stabilité directionnelle.

Extending the long-term technological collaboration that Mercedes-Benz and McLaren had enjoyed in Formula 1, the SLR's carbon fibre composite monocoque body/chassis was produced in the latter's all-new facility in Woking, England. Using several patented innovations, a measure of automation was brought to the manufacturing process, enabling carbon fibre's benefits of low weight, exemplary rigidity and strength, corrosion resistance and significantly higher energy absorption in the event of an impact, to be offered in the SLR.

This philosophy of weight saving was extended to the design of the suspension. Clearly showing its Formula 1 parentage, the latter is by means of double wishbones all round, forged in aluminium, as are the hub carriers. The anti-roll bar is positioned above the front suspension and – as in Formula 1 – is controlled via rocker arms. A relatively long wheelbase (at 2,700mm) also contributes to the SLR's exemplary handling and directional stability, while the wide track, combined with the low centre of gravity, allows high cornering speeds.

The power-assisted rack-and-pinion steering is speed sensitive, while the SLR's Sensotronic Brake Control (SBC) and Electronic Stability Program (ESP) enable its sporting nature to shine through while maintaining the usual safety standards, achieving an ideal compromise between outstanding dynamic handling and exemplary directional stability.



L'innovation dans l'utilisation des matériaux composites s'est étendue jusqu'aux disques de freins qui sont fabriqués dans un matériau à base de céramique renforcée de fibre offrant une haute résistance aux températures extrêmement élevées et au fading, inaccessible sur des voitures de tourisme de série. Pour couronner ce tour de force technologique, l'aile arrière contrôlée électroniquement se lève selon un angle de 65° quand le conducteur freine brutalement, accentuant la décélération en augmentant la traînée aérodynamique tout en offrant à la SLR une stabilité exceptionnelle en freinage d'urgence. La Mercedes-Benz SLR McLaren a été dévoilée en Afrique du Sud pour l'année-modèle 2005 et a été fabriquée jusqu'à la fin 2009, époque à laquelle 2 282 exemplaires avaient été construits.

Livrée neuve au Japon par l'importateur officiel Mercedes-Benz, cet exemplaire à conduite gauche n'a connu qu'un propriétaire dans ce pays, avant son rachat par le vendeur, en juillet 2015. La voiture est vendue avec son manuel et son carnet d'entretien d'origine, ce dernier montrant que tous les contrôles ont été effectués chaque année par Mercedes-Benz Japon. Elle n'a parcouru que 13 000 km d'origine et se trouve en bel état d'origine. Les autres documents fournis consistent en une correspondance avec le HMR&C et la DVLA, des papiers d'immatriculation V5C du Royaume-Uni et un certificat du MoT, valable jusqu'en novembre 2016.

€350,000 - 400,000

The pioneering use of composite technology has also been extended to the brake discs, which are manufactured from a fibre-reinforced ceramic material capable of withstanding extremely high temperatures and offering a level of fade resistance hitherto unattainable in series-produced road cars. Topping off this technological tour de force is the electronically controlled rear spoiler, which rises to an angle of 65 degrees when the driver brakes heavily, boosting the braking effect by increasing aerodynamic drag and lending the SLR outstanding stability when stopping from high speeds. The Mercedes-Benz SLR McLaren was launched in South Africa for the 2005 model year and built until the end of 2009, by which time 2,282 cars had been completed.

Delivered new to Japan via the official Mercedes-Benz importer, this left-hand drive example enjoyed only one owner in that country prior to its purchase by the current vendor in July 2015. The car is supplied with the original handbook and service book, the latter showing that all services have been completed, annually, by Mercedes-Benz Japan. It has covered only some 13,000 kilometres from new and is presented in beautiful original condition. Additional documentation consists of HMR&C and DVLA correspondence; UK V5C registration document; and MoT certificate valid until November 2016.

333

JAGUAR XJ220 COUPÉ 1992

Châssis n° SAJ-JEAEX8AX 220869

- Numéro de construction 28
- Livrée neuve en Allemagne
- Seulement deux propriétaires
- 9 500 kilomètres d'origine





Les vocables « supercar » et « sensationnel » sont souvent employés ensemble et ne sont jamais autant justifiés que dans le cas de la fabuleuse Jaguar XJ 220. Digne héritière des XK 120 et Type E, la XJ 220 faisait les gros titres, tout comme ses illustres devancières l'avaient fait avant elle dans les décennies précédentes, lorsqu'elle fut dévoilée aux yeux étonnés du monde, en octobre 1991. Mais cette fois, la nouvelle Jaguar pouvait revendiquer un titre que n'avaient jamais brigué ses devancières, celui de « voiture la plus rapide du monde ». Une construction en série limitée, au minimum à 220 unités et au maximum à 350, associée un prix de vente TTC de presque 403 000 £, ne faisaient qu'ajouter à l'exclusivité de la XJ 220.

Le projet de supercar Jaguar roulant à 320 km/h avait débuté au milieu des années 1980 – son élaboration se faisant durant les heures creuses de l'équipe ! – et arriva enfin à maturité lorsque le prototype fut exposé au Salon anglais en 1988. La XJ 220 survécut au rachat de Jaguar par Ford l'année suivante, mais lorsqu'elle entra en production en 1992, c'était une toute autre bête. Fini le prototype à moteur V12 6, 2 litres, remplacé par le V6 double turbo de 3, 5 litres conçu par Cosworth pour la XJR-11 de compétition, les autres victimes sacrifiées sur l'autel de la simplification pour faciliter la construction en série étant la transmission intégrale et la suspension adaptative du prototype.

The words 'supercar' and 'sensational' are often to be found in conjunction, and no more justifiably so than in the case of Jaguar's fabulous XJ220. Worthy successor to the XK120 and E-Type, the XJ220 grabbed the headlines, just as its illustrious forebears had done in previous decades, when it burst upon an astonished world in October 1991. This time though, the newest Jaguar could claim a title denied its predecessors, that of 'The World's Fastest Car'. A limited production run of a minimum of 220 and a maximum of 350 cars, combined with an eventual VAT-inclusive price tag of nearly £403,000, only served to further ensure the XJ220's exclusivity.

Planning for Jaguar's proposed 200mph supercar had begun in the mid-1980s - design proceeding mainly in the project team's spare time! - and finally bore fruit when the prototype was exhibited at the UK Motor Show in 1988. The XJ220 survived Jaguar's takeover by Ford the following year, but when it eventually entered production in 1992 was a very different beast. Gone was the prototype's 6.2-litre V12 engine, replaced by a Cosworth-designed, 3.5-litre, twin-turbo V6 as used in the XJR-11 sports-racer, while other casualties of the need to simplify the design for production included the prototype's four-wheel drive and adaptive suspension.



Développant pas moins de 542 ch, cet étonnant moteur permettait à la XJ 220 d'excéder les 320 km/h, le pilote de F1 Martin Brundle établissant un record de 349 km/h au cours des essais. Le 0 à 160 km/h était abattu en 7,9 secondes !

Profitant de l'expérience engrangée avec les Jaguar Group C deux fois victorieuses au Mans, la XJ 220 était construite autour d'un châssis monocoque ultra léger, résistant à la corrosion, constitué de tôles d'aluminium, collées et rivetées, renforcées par des panneaux en nid d'abeille aux endroits les plus sollicités. Également dérivé de la compétition, la suspension par doubles triangulations, réglée pour offrir un minimum de confort sur route, les autres éléments issus de la compétition étant les freins de compétition AP, les jantes en alliage d'aluminium Speedline (17 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière) et la transmission FF Developments avec boîte transaxle à cinq rapports tous synchronisés, visco-coupleur et différentiel à glissement limité.

Le châssis 869, conduite à gauche, vert Silverstone avec intérieur en cuir gris, a été livré neuf à son premier propriétaire, un certain R. Czakert, via Jaguar Deutschland. Intégralement dans son état d'origine, la voiture n'a connu que deux propriétaires et parcouru seulement 9 500 km d'origine. Elle est vendue avec son manuel, une facture d'entretien (2006), ses papiers d'immatriculation allemande et le certificat de Jaguar Heritage.
€270,000 - 350,000

Producing no less than 542bhp, this stupendous engine enabled the XJ220 to meet its 200mph-plus design target, F1 driver Martin Brundle recording a speed of over 217mph during track testing. The 0-100mph time was staggering 7.9 seconds!

Drawing on experience gained from Jaguar's double-Le Mans-winning Group C sports racers, the XJ220 was constructed around a bonded and riveted monocoque chassis formed from lightweight, corrosion resistant, aluminium-alloy sheet re-enforced by aluminium honeycomb sections in highly stressed areas. Similarly race-derived was the double-wishbone suspension, adapted to provide acceptable comfort under road conditions, while other competition-influenced features were the AP Racing brakes, Speedline aluminium alloy wheels (17" diameter at the front, 18" at the rear) and FF Developments, five-speed, all-synchromesh transaxle with viscous-control, limited-slip differential.

A left-hand drive model finished in Silverstone Green with Smoke Grey leather interior, chassis number '869' was delivered new via Jaguar Deutschland and first owned by one R Czakert. Presented in original condition throughout, the car has had only two previous owners and has covered a mere 9,500 kilometres from new. It comes with an owner's manual, service invoice (2006), German registration papers and the Jaguar Heritage Certificate.



XJ 220

334 *

ASTON MARTIN LE MANS 1½ LITRE 2E SÉRIE TOURER CHÂSSIS LONG 1933

Châssis n° L3/328/L

Moteur n° L3/328/L

- *L'une des 17 châssis long série 2*
- *Autrefois propriété d'Alexander Andreadis*
- *Entièrement restaurée en 2013*
- *Éligible pour les Mille Miglia historiques*



Construites par Robert Bamford et Lionel Martin, les premières Aston-Martin (le tiret est de rigueur à l'époque) se firent rapidement une réputation de hautes performances et d'aptitudes sportives dans la période de l'immédiat après première guerre mondiale. Malheureusement, l'intérêt exclusif de la direction pour la compétition, bien qu'elle ait été une publicité indéniable, l'empêcha de se consacrer à la construction de modèles destinés à la vente et le résultat fut que seulement une cinquantaine avaient été vendues en 1925 quand la société connut le premier - parmi de nombreux autres - changement de propriétaire.

Les fondations pour une véritable construction en série furent posées lorsque Aston Martin Motors Ltd fut créé en 1926, sous la houlette d'Augustus « Bert » Bertelli et William Renwick. Construites dans la nouvelle usine de la société à Feltham, la première « nouvelle génération » d'Aston Martin fut exposée au Salon de Londres à l'Olympia en 1927. Comme ses prédécesseur, « Bert » Bertelli connaissait les effets de la compétition sur les ventes d'Aston Martin et lança la construction de deux modèles d'usine pour la saison 1928. Prenant pour base le modèle routier à moteur 1,5 litre à arbre à cames en tête, la paire recevait une lubrification par carter sec une caractéristique qui fut également adoptée sur les modèles sport International, présentés pour 1929. Construits sur deux longueurs d'empattement (102 et 118 pouces – 2,60 m et 3 m) l'International fut construite entre 1929 et 1932, généralement avec une carrosserie due au frère d'Augustus, Enrico « Harry » Bertelli.

Manufactured by Robert Bamford and Lionel Martin, the first Aston-Martins (the hyphen is correct for the period) rapidly established a reputation for high performance and sporting prowess in the immediate post-WWI years. Unfortunately, the management's concentration on motor sport, while accruing invaluable publicity, distracted it from the business of manufacturing cars for sale, the result being just 50-or-so sold by 1925 when the company underwent the first of what would be many changes of ownership.

The foundations were laid for the commencement of proper series production with the formation of Aston Martin Motors Ltd in 1926 under the stewardship of Augustus 'Bert' Bertelli and William Renwick. Built at the firm's new Feltham works, the first 'new generation' Aston Martins were displayed at the 1927 London Motor Show at Olympia. Like his predecessors, 'Bert' Bertelli understood the effect of competition success on Aston Martin sales and sanctioned the construction of two works racers for the 1928 season. Based on the 1.5-litre, overhead-camshaft road car, the duo featured dry-sump lubrication and this feature was carried over to the International sports model, newly introduced for 1929. Built in two wheelbase lengths (102" and 118"), the International was manufactured between 1929 and 1932, mostly with bodies by Augustus's brother Enrico 'Harry' Bertelli.



Le nom de Le Mans fut apposé pour la première fois sur la version compétition de l'International (1e série) à la suite de la 5e place au classement général et de la victoire de classe d'Aston Martin au Mans en 1931. Cette appellation fut entièrement justifiée quand le modèle termina aux 5e et 7e places dans l'épreuve de 1932 et remporta la coupe bisannuelle Rudge-Whitworth. Il se pourrait bien qu'elle ait été la première voiture à prendre le nom de la course mancelle, même si, depuis, de nombreuses autres l'ont imitée.

Le début des années 1930 fut une période de récession économique qui entraîna la chute des ventes des onéreuses voitures de qualité, et on dut se mettre à réfléchir à Feltham. On prit la judicieuse décision de revoir le châssis de l'International en utilisant des composants maison afin de réduire les coûts. Une boîte Laycock fut montée solidement au moteur et la vis sans fin qui n'avait jamais vraiment donné satisfaction fut remplacée par un engrenage conique ENV. Le cadre du châssis fut redessiné et de nombreuses autres modifications menèrent à un modèle entièrement nouveau, bien qu'il conservât la même carrosserie et soit baptisé « New International ». Toutefois, le prix avait été réduit à 475 £, bien que la Le Mans restât encore chère à 595 £.

La gamme originale de ce qui allait être connu sous le nom de « 2e série » ne dura pas longtemps, la New International et la version deux places de la Le Mans disparaissant avant la fin de 1932.

The 'Le Mans' label was first applied to the competition version of the (1st Series) International following Aston's class win and 5th place overall in the 1931 Le Mans race. This conceit was fully justified when the model placed 5th and 7th in the 1932 race and collected the Rudge-Whitworth Biennial Cup. It may, in fact, be the first car named after the Le Mans Race, although many others have since followed Aston Martin's example.

The early 1930s was a period of economic recession and with sales of expensive quality cars falling off, some serious thinking had to be done at Feltham. The wise decision was taken to redesign the International chassis, using proprietary components to reduce cost. A Laycock gearbox was adopted, mounted in unit with the engine, and the worm axle, which had never been completely satisfactory, was replaced by an ENV spiral bevel. There was a redesigned chassis frame and many other modifications resulting in what was virtually a new car, although it carried the same coachwork and was sold as the 'New International'. The price, however, had been reduced to £475, though the Le Mans remained considerably more expensive at £595.

The original line-up of what would become known as the '2nd Series' did not last long, the New International and two-seater Le Mans disappearing from the range before the end of 1932.



Le Salon de cette année-là vit l'apparition de la plus familière Le Mans 2/4 places qui était également proposée sur empattement long sous le nom de Le Mans Special 4 places pour 625 £. Seulement 85 Le Mans 2e série furent construites entre février 1932 et décembre 1933 et parmi celles-ci seulement 17 étaient construites sur l'empattement long, comme celle proposée à la vente ici.

Cette Le Mans châssis long 2e série a appartenu pendant de longues années à la famille de M. Alexander Andreadis, un armateur grec, qui fut marié - il est vrai peu de temps - avec Christina Onassis au milieu des années 1970. Bien connue des spécialistes de la marque Écurie Bertelli, cette Le Mans a participé à des rallyes en Grèce et a été immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro AXU 181.

En 2013, l'Aston a été entièrement restaurée par un spécialiste suisse d'Aston Martin. Toute la partie mécanique, l'électricité et la sellerie ont été soit rénovées soit refaites, tandis que la carrosserie a été laissée dans son état d'origine. L'alternateur et le démarreur sont des pièces modernes (les éléments d'origine sont inclus dans la vente, de même que le compteur de vitesse en MPH). Vendue avec sa carte d'identité de la FIVA et sa carte de circulation suisse, cette délicieuse Aston Martin serait une monture idéale pour Le Mans Classic, la rétrospective des Mille Miglia ou d'autres événements prestigieux.

€400,000 - 450,000

That year's Motor Show had ushered in the more familiar Le Mans 2/4-seater, which was also available on the long chassis as the Le Mans Special four-seater for £625. Only 85 2nd Series Le Mans models were made between February 1932 and December 1933, and of these, only 17 were long-wheelbase examples like that offered here.

This 2nd Series long-chassis Le Mans belonged for many years to the family of Mr Alexander Andreadis, a Greek ship owner, who was married, albeit briefly, to heiress Christina Onassis in the mid-1970s. Known to marque specialists Écurie Bertelli, this Le Mans has participated in rallies in Greece and was registered in the UK as 'AXU 181'.

In 2013 the Aston was extensively restored by a Swiss Aston Martin specialist. All the mechanicals, electrics and upholstery were either renewed or restored, while the coachwork was left in its original condition. The alternator and starter motor are modern replacements (the original items are included in the sale together with an 'MPH' speedometer). Offered with FIVA Identity Card and Swiss Carte de Circulation, this delightful Aston Martin would be an ideal means of participation in the Le Mans Classic, Mille Miglia retrospective and other prestigious historic events.



335 *

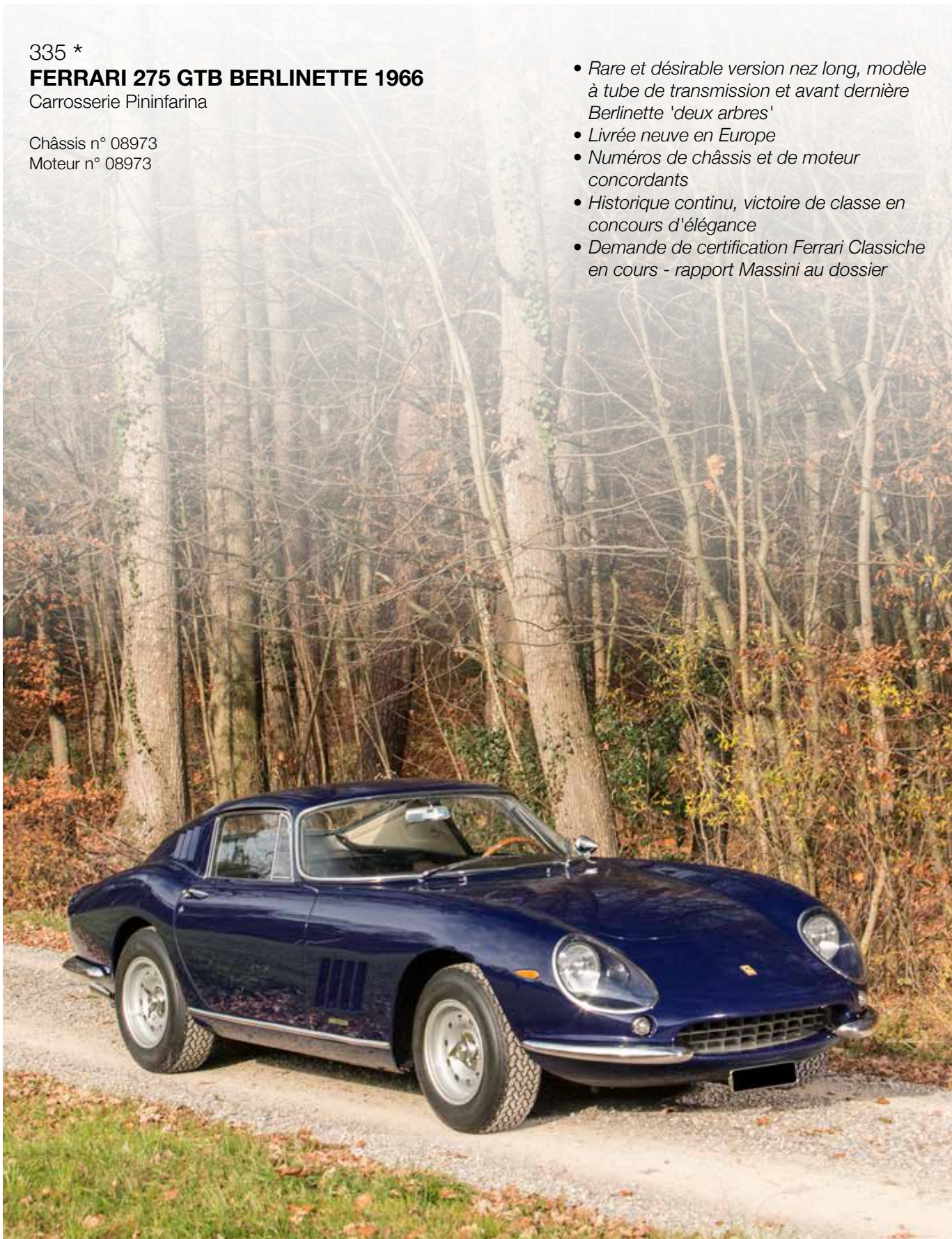
FERRARI 275 GTB BERLINETTE 1966

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 08973

Moteur n° 08973

- *Rare et désirable version nez long, modèle à tube de transmission et avant dernière Berlinette 'deux arbres'*
- *Livrée neuve en Europe*
- *Numéros de châssis et de moteur concordants*
- *Historique continu, victoire de classe en concours d'élégance*
- *Demande de certification Ferrari Classiche en cours - rapport Massini au dossier*





« La 275 GTB est une automobile... superlativement vigoureuse, très agile et très rapide. Son confort, sa qualité de finition, ses lignes originales et sa carrosserie justifient son prix exceptionnellement élevé, car c'est une automobile exceptionnelle. » José Rosinski, Sport Auto, juillet 1965.

Quand la série à succès des Ferrari 250 a été remplacée par la 275 en 1964, Pininfarina avait été une fois de plus sollicité pour faire fonctionner sa baguette magique pour le compte de Maranello, créant un dessin sportif d'un grand classicisme pour la 275 GTB. Un nez plongeant, un long capot, des ouïes d'aération fonctionnelles, une haute ceinture de caisse et un arrière tronqué à becquet étaient les ingrédients de la recette, le résultat étant toutefois bien plus que leur simple addition. Le becquet arrière et les jantes en alliage témoignaient des dernières évolutions des voitures de compétition de la marque, tandis que sous la tôle on trouvait d'autres preuves que la compétition améliore la race, comme la suspension arrière indépendante – pour la première fois sur Ferrari de route – faisant appel à des doubles triangulations et des ressorts hélicoïdaux similaires à ceux utilisés sur les 250 LM de compétition. L'installation d'une boîte à cinq rapports transaxle combinant boîte de vitesse et différentiel dans le même carter améliorait la répartition des masses, une caractéristique qui allait devenir traditionnelle sur les futures Ferrari à moteur avant. La construction des carrosseries était confiée à Scaglietti, proche voisin de Ferrari à Maranello.

'The 275 GTB is... a superlatively vigorous, very agile and quick automobile. Its comfort, the quality of its finish, the original lines of its bodywork all justify its exceptionally high price, for it is an exceptional automobile. It is a thoroughbred, with luxury devoid of excess, and a fiery temperament...' Jose Rosinski, Sport Auto, July 1965.

When Ferrari's highly successful '250' series was superseded in 1964 by the '275', Pininfarina was once again called upon to work his magic for the Maranello concern, creating a true classic of sports car design for the 275 GTB. Penetrative nose, long bonnet, purposeful side vents, high waistline and short be-spoilered tail: these were all ingredients of the recipe, yet the result was so much more than merely the sum of its parts. The tail spoiler and cast-alloy wheels echoed developments first seen on Ferrari competition cars, while beneath the skin there was further evidence of racing improving the breed, the independent rear suspension - seen for the first time on a road-going Ferrari - employing a double wishbone and coil-spring arrangement similar to that of the 250LM racer. The adoption of a rear-mounted five-speed transaxle combining the gearbox and differential in a single unit helped improve weight distribution, and this feature would characterise future generations of front-engined Ferrari road cars. Body construction was entrusted to Carrozzeria Scaglietti, Ferrari's close neighbour in Maranello.



Porté à 3,3 litres, le V12 à 60° était le Colombo bien connu délivrant 280 ch à 7 600 tr/min dans sa version de série. Une version préparée - de 300 ch - équipée de six carburateurs Weber était proposée et fut utilisée sur la poignée de 275 GTB/C (competizione) à carrosserie en alliage d'aluminium construites, bien que les clients d'une version routière aient aussi eu la possibilité de spécifier la carrosserie aluminium ou les six carburateurs à la commande.

Malgré son allure quasiment parfaite, les modifications à la ligne originale ne tardèrent pas. Un avant plus long, une lunette arrière agrandie et des charnières de coffre apparentes firent leur apparition vers la fin de l'année 1965. Mécaniquement, le seul changement notable était l'adoption d'un tube de transmission pour protéger l'arbre de transmission. Ceci améliora considérablement le comportement de l'auto vu la nouvelle disposition souple des fixations liant le moteur et le châssis. La version ultime du modèle - la 275 GTB/4 - fut dévoilée en octobre 1966, le suffixe 4 soulignant la présence de quatre arbres à cames en tête au lieu de deux. Malheureusement, en 1968, les nouvelles réglementations sur les émissions mirent la 275 GTB et ses équivalentes hors la loi sur le marché le plus lucratif de Ferrari, les États-Unis, et le modèle fut abandonné plus tard en cours d'année, après qu'un total de 460 exemplaires aient été construits.

Now enlarged to 3.3 litres, the 60-degree V12 engine remained the familiar Colombo type, in standard form producing 280bhp at 7,600rpm. A higher - 300bhp - state of tune employing six Weber carburetors was available, and this was used for the handful of aluminium-alloy bodied 275 GTB/C (Competizione) models built, though customers purchasing a 275 GTB for road use could also specify aluminium coachwork and/or the six-carburettor engine.

Despite its near-perfect appearance, revisions to the original 275 GTB were not long in coming: a longer nose, enlarged rear window and external boot hinges being introduced towards the end of 1965. Mechanically the only major change was the adoption of torque tube enclosure for the prop shaft which vastly improved the car's way of delivering its power to the chassis in view of the no longer rigid engine mounts. The model's ultimate incarnation - the 275 GTB/4 - appeared in October 1966, the '/4' suffix denoting the presence of four, rather than the original's two, overhead camshafts. Sadly, by 1968 the progress of automobile emissions legislation had effectively outlawed the 275 GTB and its like from Ferrari's most lucrative export market, the United States, and the model was phased out later that same year after a total of only 460 cars had been completed.





Le châssis n° 08973 à conduite à gauche fut achevé en 1966 avec une carrosserie en acier avec des ouvrants en aluminium, un nez long, un tube de transmission et vendu neuf à son premier propriétaire M. Sapico, un habitant de Bologne, en Italie, en septembre de la même année. Les registres d'usine montrent que sa couleur originale était gris argent avec une sellerie intérieure en cuir noir et des moquettes bleues. Il s'agit de l'avant dernière 275 GTB construite avant l'apparition des modèles GTB/4 quatre arbres.

À la mi-février 1967, la voiture avait fait deux visites à l'atelier de l'Assistenza Clienti à l'usine à Modène pour son entretien, le compteur affichant 15 406 km à la seconde visite.

Left-hand drive chassis number '08973' was completed in 1966 in steel bodied form with alloy doors, bonnet and boot, long nose, torque tube and sold new to the first owner Mr Sapico, a resident of Bologna, Italy, in September of that year. Factory records show that its original colour scheme was Argento (silver) with Nero (black) leather interior upholstery and blue carpets. It is the penultimate 275 GTB built before the introduction of the '4' quad-cam model.

By mid-February 1967, the car had twice visited the factory's Assistenza Clienti facility in Modena for servicing, the odometer reading on the second visit being recorded as 15,406 kilometres.



Dans les années 1970, la Ferrari fut exportée d'Italie au Canada. En 1978, elle fut vendue par l'agent officiel Ferrari Yonge Steele Motors de Toronto, au Canada, à M. G. C. Bell of Thunder Bay, dans l'Ontario, puis passa ensuite aux mains de Gerry Layer puis dans celles de G. J. Amaroso en Californie, aux États-Unis. Entre le début 1998 et juin 1999, la Ferrari a été restaurée en Californie pour un coût de 225 000 \$, repeinte en bleu foncé et regarnie de cuir fauve. Elle fut alors proposée à la vente par Dane Prenovitz de Foster City, en Californie, et en 1992 fut vendue au collectionneur bien connu le Dr Evin F. Lyon de Lexington, dans le Massachusetts. En la possession du Dr Lyon, la Ferrari fut exposée au second Cavallino Classic à Palm Beach en février 1993, remportant un 2e prix de classe (Ferrari 275) et au même événement l'année suivante reçut une plus haute récompense, le trophée de 1e de sa classe.

Début 2006, le Dr Lyon vendit la Ferrari à Christopher Lynch du Massachusetts, chez qui elle resta jusqu'à sa vente à l'actuel propriétaire en Suisse, via Paul Russell qui en avait assuré la maintenance pendant 15 ans, en 2009.

In the 1970s the Ferrari was exported from Italy to Canada. In 1978 it was sold by the official Ferrari dealer Yonge Steele Motors of Toronto, Canada to Mr G C Bell of Thunder Bay, Ontario, subsequently passing to Gerry Layer and then to G J Amaroso in California, USA. Between early 1989 and June 1991, the Ferrari was restored in California at a cost of \$225,000, being repainted dark blue and re-trimmed with tan leather. It was then advertised for sale by Dane Prenovitz of Foster City, California, and in 1992 was sold to well-known collector Dr Evin F Lyon of Lexington, Massachusetts. While in Dr Lyon's collection, the Ferrari was shown at the 2nd Annual Palm Beach Cavallino Classic in February 1993, receiving a 2nd in class award (275 Ferraris) and then at the same event the following year went one better, coming home with a 1st in class trophy.

In early 2006 Dr Lyon sold the Ferrari to Christopher Lynch of Massachusetts, in whose ownership it would remain until its sale via Paul Russell who had maintained the car for the past 15 years, to the current vendor in Switzerland in December 2009.





Un reportage photo documente les révisions importantes de la boîte, du moteur et de l'allumage lorsqu'une révision complète a été confiée au Garage Costantini à Zürich, spécialiste Ferrari, en avril 2014 avec un kilométrage affiché de 67,454km estimé être celui d'origine. Désormais immatriculée en Suisse, cette voiture à l'historique bien documenté est vendue avec son titre américain et une grande quantité de factures, notices, dossiers, etc, ainsi que des reportages photographiques de sa peinture effectuée sur métal nu et de la réfection de son moteur précédemment effectuée aux États-Unis. La voiture qui est l'avant dernière « deux arbres » à être sortie de chaîne est accompagnée de ses livrets et de ses outils, de son carnet de bord en cuir, etc et devrait avoir reçu sa certification Ferrari Classiche au moment de la vente.

Plus rare – et plus rapide- que la 250 GT châssis court pourtant considérablement moins chère qu'une 250 GTO, la très séduisante 275 GTB à tube de transmission est un modèle phare dans l'évolution technique des Ferrari de route et aussi l'une des plus belles.

€2,500,000 - 3,500,000
Sans Réserve

A photo documented major engine, gearbox and ignition overhaul and full service was carried out at renowned Ferrari specialist Garage Costantini in Zürich in April 2014 with an odometer reading of 67,454km believed genuine from new. Now Swiss registered, this very well documented car comes with its original US title and a vast quantity of invoices, notes, files, etc, including photographs of the bare metal re-spray and full engine rebuild previously undertaken in the USA. The car which is the penultimate of the 'two cars' to come off the production line also comes with all books and tools, leather wallet, etc and is expected to have completed the Ferrari Classiche certification process by time of sale.

Rarer - and quicker - than a 250 GT SWB yet considerably less expensive than a 250 GTO, the desirable 275 GTB 'torque tube' version is a landmark model in the technological evolution of Ferrari's road cars, as well as being one of its most beautiful.

336

FERRARI F40 BERLINETTA 1990

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFGJ34B000087784

Moteur n° F120A00025041

- *Livrée neuve au Royaume-Uni*
- *Immatriculée au Royaume-Uni et taxes EU acquittées*
- *Environ 14 700 miles (c.24 000 km) d'origine*
- *Historique complet au dossier*
- *Certifiée Ferrari Classiche*







« Le passage du rapport supérieur se fait en douceur, les turbos s'emballent, la poussée de l'accélération n'en finit plus, on a l'impression d'être sur un nuage temporel dévorant les distances, changement de rapport, hurlement. Elle a la qualité sonore d'un moteur de F1, sinon sa pure brutalité. À l'extérieur, si on écoute bien, on entend le souffle frénétique lorsque les turbos se mettent à pousser, avec une telle vigueur... » Magazine *Autocar*, mai 1988.

Présentée en 1988 pour célébrer les 40 du constructeur automobile Ferrari, la F40 était la supercar ultime. Berlinette deux places à moteur central, la F40 était dérivée de la 288 GTO et, comme elle, recevait un moteur longitudinal et non transversal. Le moteur de la F40, un V8 3 litres à quatre arbres à cames en tête et quatre soupapes par cylindres avait recours à deux turbocompresseurs IHI pour libérer ses 478 ch (environ 352 kW) à 7 000 tr/min. son rapport poids/puissance était phénoménal.

Aussi intéressante, sinon plus, par la méthode de construction de son ensemble châssis/carrosserie, la F40 profitait de toute l'expérience de Ferrari en Formule 1 en matière de matériaux composites. La carrosserie, constituée d'une unique pièce de plastique moulé, était collée au châssis tubulaire pour créer une structure ultralégère d'une extrême rigidité. Les portes, le capot, le couvercle de coffre et autres panneaux mobiles étaient en fibre de carbone.

'The take-up into the next gear is flawless and, with the turbos cranking hard, the blast of acceleration just goes on again and you seem to be in a blur of time conquering distance, gearshifts and noise. It has the tonal quality of an F1 engine, if not the sheer ferocity. From outside, if you stand and listen, you hear the frantic whoosh as the turbos start to drive oh-so-hard.' - *Autocar* magazine, May 1988.

Introduced in 1988 to celebrate Enzo Ferrari's 40 years as a motor manufacturer, the F40 was the ultimate supercar. A mid-engined, two-seater berlinetta, the F40 was a development of the 288 GTO and, like the latter, mounted its power unit longitudinally rather than transversely. A four-cam 3-litre V8 with four valves per cylinder, the F40 engine employed twin IHI turbochargers to liberate 478bhp (approximately 352kW) at 7,000rpm. The power to weight ratio was phenomenal.

Of equal, if not greater, technical interest was the method of body/chassis construction, the F40 drawing on Ferrari's Formula 1 experience in its use of composite technology. A one-piece plastic moulding, the body was bonded to the tubular steel chassis to create a lightweight structure of immense rigidity. The doors, bonnet, boot lid and other removable panels were carbon fibre.



Dessinée d'un crayon rageur par Pininfarina, la F40 intégrait les derniers artifices aérodynamiques sous forme d'un museau « carré » et d'un spectaculaire aileron arrière. Résultat, malgré un colossale besoin d'appui – avec une vitesse de pointe de 323 km/h, supérieure à celle d'un Boeing 747 au décollage, la F40 avait besoin de tout l'appui dont elle pouvait disposer – le coefficient de traînée ne dépassait pas 0,34. L'intérieur de la F40 renforçait son image de voiture de compétition à peine déguisée, avec des sièges enveloppants et des garnitures minimalistes. En ce qui concernait la compétition, les F40 préparées pour la course tenaient leur rang et dans les série Global GT se montrèrent plus rapides que les F1 GTR de McLaren, sur plus d'un circuit.

Autocar concluait ainsi son essai : « Sur revêtement lisse, c'est une voiture excessivement rapide, au caractère docile et agréable. Une voiture exigeante, mais facile à conduire, avec une accroche énorme et, encore plus important, un équilibre et un comportement magnifiques. On peut profiter de ses performances – ce qu'un constructeur a pu faire de plus approchant d'une voiture de compétition jusqu'à ce jour – et se délecter à son volant. ...il ne fait aucun doute qu'il s'agit là de la personnification du terme « voiture de sport ».

Pugnaciously styled by Pininfarina, the F40 incorporated the latest aerodynamic aids in the form of a dam-shaped nose and high rear aerofoil. Despite the need to generate considerable downforce - and with a top speed of 201mph, higher than the take-off speed of a Boeing 747 Jet, the F40 needed all the downforce it could get - the result was a commendably low drag coefficient of just 0.34. The F40's interior reinforced its image as a thinly disguised race-car, with body-contoured seats and minimal carpeting and trim. When it came to actual competition, race-prepared F40s more than held their own and in the Global GT series proved quicker on many circuits than McLaren's F1 GTR.

Autocar concluded its test thus: 'on a smooth road it is a scintillatingly fast car that is docile and charming in its nature; a car that is demanding but not difficult to drive, blessed as it is with massive grip and, even more importantly, superb balance and manners. You can use its performance - the closest any production carmaker has yet come to race car levels - and revel in it. ...there's little doubt it is the very personification of the term sports car.'



Encore aujourd'hui, la F40 reste impressionnante. Reprenant le volant des Ferrari F40, F50 et Enzo pour le magazine *Octane* (numéro de juillet 2014), le pilote Mark Hales déclarait : « Pour moi, la F40 est particulière. Non seulement parce j'ai passé beaucoup de temps à leur volant, mais parce que c'était une création tellement déroutante, comme venue d'un autre monde, lorsqu'elle a été présentée, un caractère qu'elle conserve encore aujourd'hui ». Inutile d'aller plus loin.

Le châssis numéro 87784 a été construit en 1990 et immatriculé au Royaume-Uni le 5 janvier 1991. Elle a été vendue par le principal agent Ferrari, Graypaul Motors de Loughborough, à son premier propriétaire, un certain Trevor Fletcher. Ce modèle est équipé du pot catalytique et de la suspension réglable et conserve sa livrée d'origine. Les autres caractéristiques remarquables sont le système de sécurité et le raccordement anti-incendie « lifeline ». L'historique complet qui est fourni contient la correspondance de la commande d'origine entre la concession de Maranello et Graypaul (annonçant que le prix de vente avait été porté à 193 000 £ TTC avec la vignette).

Le propriétaire actuel a acheté la Ferrari fin 2013, le précédent propriétaire l'ayant conservé un certain temps, un certain M. Pitt de Saint Albans l'avait acquise en 2003. À la mi-2013, la F40 a subi une révision complète et toute une série d'entretien chez l'agent officiel du service après-vente Ferrari, Joe Macari Ltd à Londres.

Even today the F40 has the power to impress. Reacquainting himself with the F40, F50 and Enzo Ferraris for *Octane* magazine (July 2014 edition) racing driver Mark Hales declared: 'The F40 is for me, the special one. Not just because I have spent so much time in them, but because it was such an explosive, other-worldly creation when it first appeared, and it still retains much of that character.' Enough said.

Chassis number '87784' was built in 1990 and first registered in the UK on 5 January 1991. It was sold by Ferrari main agents Graypaul Motors of Loughborough to the first owner, a Mr Trevor Fletcher. This model has the catalytic converter and adjustable suspension, and is still finished in its original colour, while other noteworthy features include a plumbed in 'lifeline' fire and safety system. The extensive accompanying history file contains original order correspondence between Maranello Concessionaires and Graypaul (saying the list price had increased to £193,000 including VAT and Car Tax).

The current owner acquired the Ferrari in late 2013, the previous long-term recorded keeper being a Mr Pitt of St Albans, who had acquired it in 2003. In mid-2013, the F40 underwent a comprehensive service and maintenance programme with Official Ferrari Aftersales agents Joe Macari Ltd of London.



Les travaux comprennent l'installation de nouveaux réservoirs, le remplacement des courroies de distribution, de l'embrayage, la monte de pneus neufs et bien d'autres choses pour un montant de 40 000 £ (environ 57 000 € au moment où nous écrivons). Les factures correspondantes figurent au dossier et la voiture est aussi vendue avec des MoT qui remontent à 1995, le certificat des réservoirs Aero Sekur remontant à 2013, d'autres factures d'entretien et de révision de 1994, 1997, 1998, 1999, 2001, 2006 et 2009, un catalogue de vente F40, une serviette en cuir Ferrari F40 avec le manuel et le carnet d'entretien, ainsi que la très importante certification Ferrari Classiche (datée du 14 février 2014).

Au moment du bouclage de ce catalogue, la voiture a parcouru seulement 14 704 miles (23 664 km), comme en atteste les registres du MoT et l'entretien et, comme on peut s'en douter, il s'agit d'un Ferrari de grande valeur parfaitement entretenue et en extrêmement bon état général. Actuellement immatriculée au Royaume-Uni (donc avec les taxes européennes acquittées) et avec son MoT valable jusqu'en juillet 2016. Également inclus dans la vente, une housse sur mesure.
€950,000 - 1,100,000

Works included installing new fuel tanks, changing the cam belts, replacing the clutch, fitting new tyres and much more at a cost of £40,000 (circa €57,000 at the time of writing). The associated invoices are on file and the car also comes with assorted MoTs dating back to 1995; Aero Sekur fuel tank certificates dated 2013; other servicing and maintenance records for 1994, 1997, 1998, 1999, 2001, 2006 and 2009; F40 sales brochure; Ferrari F40 leather wallet with operating manual/directory and multi stamped, annotated original service book by Ferrari main agents and the all important Ferrari Classiche certification (issued 14 February 2014).

At time of cataloguing, the car had covered only 14,704 miles, as verified by the MoTs and service book and invoice records, and as one would expect from an evidently well cared for and valuable Ferrari, is in extremely good condition throughout. Presently UK registered (and therefore EU taxes paid) and MoT'd to July 2016. Also included in the sale is a fitted car cover.

CITROËN VISA MILLE PISTES GROUPE B 1985

Châssis n° VF7VDVR0000VR9860

Moteur n° 0244410

- Rare modèle d'homologation de rallye Groupe B
- Environ 29 000 kilomètres d'origine
- Aux mains du propriétaire depuis 2008
- Immatriculée en France



La Citroën Visa Mille Pistes, probablement l'une des Groupe B les plus inattendues, avait été développée à partir des modèles précédents Visa Trophée et Visa Chrono, engagés par l'usine au début des années 1980. Destinée à servir de première monture aux pilotes de rallye amateurs dans la catégorie-reine, le Groupe B, la Mille Pistes, conservait l'architecture à moteur avant transversal mais y ajoutait, pour la première fois, une transmission aux quatre roues. Le moteur était un quatre cylindres à arbre à cames en tête de 1 360 cm3 dont la puissance était portée à 145 ch (en préparation Evo) grâce à une paire de carburateurs Weber double corps 40DCOE. La version client, dont il fut construit 200 exemplaires pour les besoins de l'homologation, développait 112 ch. Débarrassée des panneaux en acier et des vitres latérales de la voiture de série, remplacés par des éléments en plastique, la Mille Pistes pesait 850 kg malgré son petit moteur. La Mille Pistes fit ses débuts au Safari Rally en 1984, l'exemplaire piloté par Chomat/Breton terminant 13e et remportant sa classe. En fait, la Mille Pistes ne pouvait pas prétendre à une victoire au classement général, mais elle engrangea d'autres victoires de classe au RAC Rally (1984), en Suède (1986 et 1987), au Monte-Carlo (1987), au Portugal (1987) et aux 1 000 lacs (1988).

Cette Mille Pistes version route a parcouru à peu près 29 000 km d'origine et représente une chance unique d'acquiescer une véritable voiture de rallye Groupe B « spéciale homologation » pour un débours relativement modeste. L'actuel propriétaire a acquis la Citroën à la vente Bonhams de Monaco en 2008 (lot 170) et a parcouru moins de 2 000 km depuis. Décrite comme étant en parfait état, la voiture est vendue avec son attestation de la taxe d'importation et sa carte grise française.

Surely one of the most unlikely Group B contenders, the Citroën Visa Mille Pistes was a development of the preceding Visa Trophée and Visa Chrono models that the works team had campaigned in the early 1980s. Intended to give amateur rally drivers access to the premier Group B category, the Mille Pistes kept the basic front-mounted, transverse engine layout, but added four-wheel drive to the package for the first time. Its engine was the same 1,360cc overhead-cam four boosted in power to a maximum of 145bhp (in 'Evo' tune) courtesy of a pair of Weber 40DCOE twin-choke carburetors. The customer version, 200 of which were built to meet the homologation requirements, came with 112bhp as standard. Stripped of the road car's steel body panels and glass side windows, which were replaced by plastic, the Mille Pistes weighed only 850kg, giving it a respectable power-to-weight ratio despite the rather small engine. The Mille Pistes made its debut on the 1984 Safari Rally; the example driven by Chomat/Breton finished 13th and winning its class. In truth, the Mille Pistes was never going to challenge for outright victory but the car did achieve further class wins at the RAC (1984), Swedish (1986 and 1987), Monte Carlo (1987), Portuguese (1987) and 1000 Lakes (1988) Rallies.

This 'stradale' (road going) Mille Pistes has covered a mere 29,000-or-so kilometres from new and represents an opportunity to acquire a genuine Group B 'homologation special' rally car for a relatively modest outlay. The current owner purchased the Citroën at Bonhams' Monaco Sale in 2008 (Lot 170) and has driven fewer than 2,000 kilometres in it since then. Describe by the vendor as in beautiful condition, better than when he bought it, the car is offered with import tax paperwork and French Carte Grise.

€20,000 - 30,000
Sans Réserve

338

PORSCHE 911 CARRERA 3.2 LITRES COUPÉ 1988

Châssis n° WPOZZZ91ZHS103234

Moteur n° 63H04496

- *Numéros concordants*
- *Boîte de vitesses G50 recherchée par les connaisseurs*
- *Livrée neuve à Toulouse*
- *Quatre propriétaires et seulement 73 500 kilomètres d'origine*



Cet exemplaire à conduite à gauche qui date de 1988 met en valeur le concept original de la 911 dans sa forme ultime, les Carrera 2 et 4 suivantes, type 964 – dévoilées en 1989 – étant presque entièrement remaniées. Ce modèle à transmission manuelle est équipé d'une boîte Getrag G50 à cinq rapports qui remplace parfois la fragile boîte Porsche type 915 de 1987. La voiture a été livrée neuve à Toulouse et immatriculée à l'époque 2009 WD 31, numéro qui a été gravé sur les vitres. Elle possède également le toit ouvrant en option, l'essuie-glace de lunette arrière et des jantes Fuchs de 15 pouces. Le premier propriétaire a conservé la voiture jusqu'en 2001, avant de la rétrocéder à Porsche Signature à Toulouse. À l'époque, la voiture avait parcouru 37 452 km, certifiés par le propriétaire.

Le second propriétaire a gardé la Porsche jusqu'en 2008 et l'a ensuite vendue au troisième propriétaire qui ne l'a conservée que quelques mois. L'actuel et quatrième propriétaire a acheté la voiture en août 2008 (à 52 000 km). De couleur blanche avec un intérieur en cuir noir, la voiture a toujours été parfaitement entretenue et se présente en très bon état général. Elle n'a jamais été repeinte, à l'exception peut-être du capot avant. Affichant aujourd'hui seulement 73 000 km au compteur, ce modèle Carrera très recherché est vendu avec son manuel, tous ses documents techniques et ses factures d'entretien, un rapport d'état et sa carte grise française.

€50,000 - 70,000

Dating from 1988, this left-hand drive example exemplifies the original 911 concept in its final form, the subsequent Carrera 2/Carrera 4 Type 964 models – introduced during 1989 - being almost entirely new. A manual transmission model, it has the later Getrag G50 five-speed gearbox, which replaced the sometimes fragile Porsche Type 915 unit for 1987. The car was supplied new in Toulouse, France and first registered with the number '2009 WD 31', which has been etched on the window glass. It also has the optional sunroof, rear windscreen wiper and Fuchs 15" wheels. The first owner kept the Porsche until 2001 before trading it to Porsche Signature in Toulouse. At this time the car had covered 37,452 kilometres, certified by the owner.

The second owner kept the 911 until 2008 and then sold it to the third owner who kept it for only a few months. The current (fourth) owner bought the Porsche in August 2008 (at 53,000 kilometres). Finished in white with black leather interior, the car has always been well serviced and is reported as in generally very good condition. It is believed to have never been repainted, with the possible exception of the front bonnet. Currently displaying a total of only 73,500 kilometres on the odometer, this most sought after Carrera model is offered with the owner's handbook, all technical documents and maintenance invoices, a condition report and French Carte Grise.

339

**AUSTIN-HEALEY 3000 MARK III PHASE II
CABRIOLET 1965**

Châssis n° H-BJ8-L/33909
Moteur n° 29K-FARU-H/298

- *Livrée neuve en France*
- *Conduite à gauche d'origine*
- *Numéros concordants*
- *Entièrement restaurée*





Ce cabriolet Mark III, exemplaire de l'ultime version de la « big Healey », est accompagné d'un certificat du BMIHT qui révèle qu'il fut livré neuf à Paris le 7 décembre 1965. Il a été livré avec des roues pleines, le chauffage, un volant réglable, un pare-brise en verre feuilleté et l'overdrive. Sa couleur d'origine était British Racing Green avec garniture intérieure noire. La voiture est restée en France jusqu'en 1972.

En octobre 1972, la Healey a été mise aux enchères en Grèce par le fond de pension de l'armée hellénique et vendue à M. Panayiotis Koukaras le 21 septembre 1980, la voiture a été vendue à son second propriétaire grec, M. George Costakis, qui l'a conservée jusqu'au 26 janvier 2001, lorsqu'il l'a vendue au frère du vendeur. C'est alors que la voiture a reçu sa première plaque d'immatriculation grecque qu'elle a encore aujourd'hui.

Son copieux dossier historique contient 36 factures de A-H Spares datant de 2001 à 2014, de nombreuses factures de garages grecs, d'un spécialiste de la carrosserie et de la peinture et des photographies d'une peinture à la laque acrylique avec les ailes démontées et le métal à nu, faite en 2002. Les deux seuils de portes et le bas des ailes arrière ont été remplacés à cause de la rouille et les ailes avant ont été changé, car l'un des précédents propriétaire y avait taillé des ouïes de débouffrage triangulaires style compétition. Les seuils et les passages de roues ont reçus une protection à base de cire.

Representing the 'Big Healey' in its ultimate configuration, this Mark III Convertible comes with a BMIHT Certificate revealing that it was despatched new to Paris, France on 7th December 1965. It was delivered equipped with disc wheels, heater, adjustable steering column, laminated windscreen and an overdrive. The original colour scheme was British Racing Green with black interior trim. The car remained in France until 1972.

In October 1972, the Healey was auctioned in Greece by the Hellenic Army Pension Fund and sold to a Mr Panayiotis Koukaras. On 21st September 1980, the car was sold to its second Greek owner, Mr George Costakis, who kept it until 26th January 2001 when he sold it to the current vendor's brother. The car then received its first Greek license plate, which it still carries today.

The substantial history file contains 36 invoices from A-H Spares dating from 2001 to 2014; numerous invoices from Greek service garages, a bodywork specialist and painter; and photographs of a wings off, bare metal re-spray using acrylic lacquer, which was undertaken during 2002. Both door sills and the lower rear wings have been replaced because of rust, while the front wings were changed because a previous owner had cut rally-style triangular cooling vents in them. Sills and wheel valances have been treated with wax preservative.



Côté mécanique, le système de freinage a été complètement révisé, les pivots changés et tous les Silentbloc remplacés, le faisceau de radiateur a été refait, la pompe à eau remplacée, un ventilateur à six pales installé et un ventilateur électrique Kenlowe ajouté. Les autres travaux comprennent la réparation de la dynamo et la révision des carburateurs. Le moteur et la boîte ont été régulièrement entretenus, l'huile et les filtres changés et les poussoirs réglés tandis que l'overdrive a été révisé au Royaume-Uni. Un échappement en inox a été monté. Il faut noter que la voiture a roulé au sans plomb avec un additif. Le vendeur n'a jamais ouvert le moteur qui, nous dit-on, tire bien et avec souplesse.

Depuis 2001, la voiture a couvert un peu plus de 20 000 km. On nous signale qu'elle n'a jamais couru en dehors d'épreuves de régularité et de manifestations locales. Elle a remporté un prix à un concours. Présentée en bel état, la voiture est vendue complète avec son manuel, ses complet et demi couvre-tonneau, une roue de secours, un cric, sa carte de la FIVA et ses papiers d'immatriculation grecque.

Les ailes avant qui sont en état sont offertes gratuitement avec un hardtop d'usine à restaurer et un capot moteur neuf de stock ancien en apprêt noir (expédition au frais de l'acheteur).
€60,000 - 90,000

On the mechanical side, the braking system has been totally overhauled, the kingpins changed and all the front suspension Silentbloc bushes replaced. The cooling system has been thoroughly renovated: the radiator being re-cored, the water pump replaced, a six-blade cooling fan fitted and a Kenlowe electric fan added. Other works include repairing the dynamo and overhauling the carburettors. The engine and gearbox have been serviced at regular intervals: oil and filters changed and tappets adjusted, while the overdrive unit was overhauled in the UK. A full stainless steel exhaust system is fitted. It should be noted that the car has been run on unleaded fuel with an additive. The vendors have never opened the engine, which is said to pull smoothly and strongly.

Since 2001, the car has covered a little over 20,000 kilometres. We are advised that it has never been raced, apart from entering local regularity events and rallies. It has won one concours award. Presented in beautiful condition, the car comes complete with owner's manual, half and full tonneau covers, spare wheel, jack, FIVA Identity Card and Greek registration papers.

The original wings, which are in useable condition, are available free of charge together with a factory hardtop in need of reconditioning and a new-old-stock bonnet in factory matt black primer (shipping at the buyer's expense).



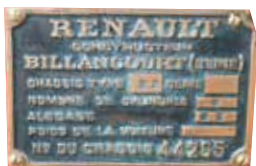
RENAULT 22 CV TYPE EE LIMOUSINE 1914

Carrosserie Letourneur et Marchand

Châssis n° 44265

Carrosserie n° 1665

- *Livrée neuve à M. Grus, beau-frère de Louis Renault*
- *Historique connu*
- *Restaurée au début des années 1980*
- *Immatriculée en France*



Fondé par Louis Renault et ses frères Marcel et Fernand en 1898, la firme qui allait devenir le plus grand constructeur automobile français commença assez petitement avec un prototype unique à moteur De Dion de 1 ¼ ch. Dès 1904, Renault construisait ses propres moteurs – de gros quatre cylindres pour commencer, suivis par le bicylindre AX – et en 1908 présentait son premier modèle six cylindres, malgré l'aversion de Louis Renault pour la complication. Renault exporta de nombreux modèles luxueux aux États-Unis dans les premières années du XXe siècle, après avoir ouvert un show room sur la 5e avenue à New York, en 1909. L'agence américaine de la société décrivait fièrement la Renault comme « la voiture qui durera toujours ».

Carrossée par Letourneur et Marchand de Neuilly-sur-Seine, cette imposante limousine est construite sur le châssis type EE et reçoit un moteur six cylindres 5, 1 litres et une boîte à quatre rapports.

Founded by Louis Renault and his brothers Marcel and Fernand in 1898, the company that would become France's biggest automobile manufacturer started humbly enough, with a solitary 1¼hp De Dion-engined prototype. By 1904 Renault was building its own engines - large-capacity fours at first, followed by the AX twin - and in 1908 introduced its first six-cylinder model despite Louis Renault's aversion to such complication. Renault exported many luxury chassis to the USA in the 20th Century's early years, opening a showroom on New York's Fifth Avenue in 1909. The company's American agency proudly described the Renault in its advertisements as 'the car that will last forever'.

Bodied by Letourneur et Marchand of Neuilly-sur-Seine this imposing limousine is built on the Type EE chassis and has a 5.1-litre six-cylinder engine and four-speed gearbox.



Cette voiture a quitté l'usine le 25 mars 1914 et a été livrée à M. Grus, le beau-frère de Louis Renault et directeur du département essais de l'usine. Elle fut ensuite vendue à M. Job, PDG des Grands Magasins de Neuilly, puis passa à son fils, le consul de France à New York aux États-Unis. Vers la fin des années 1970, la Renault appartenait au Dr Lafage. Le Dr Lafage fit entièrement restaurer la voiture après un échange de correspondance avec Renault et l'immatricula en 1981 quand elle fut prête à reprendre la route. Pendant de nombreuses années, elle a été en possession de ce vendeur passionné qui est en fait seulement le quatrième propriétaire.

Toujours en bel état, la voiture est vendue avec son certificat de conformité Renault attestant de son identité, son extrait du registre des châssis, son démarreur électrique qui a été installé d'origine et qui est toujours présent, tout comme sa magnéto et son carburateur d'origine, la correspondance entre Renault et le Dr Lafage, l'expertise d'Alexis Delicourt (2014) et sa carte grise française. Les options les plus remarquables sont la pendule de bord, l'éclairage électrique de courtoisie et les phares Blériot.

€180,000 - 240,000

This car left the factory on 25th March 1914 and was delivered new to Mr Grus, the brother-in-law of Louis Renault and director of the factory's testing department. It was sold subsequently to Mr Job, 'Pdg des Grands Magasins de Neuilly', then passed to his son, the French Consul in New York, USA. By the end of the 1970s the Renault was owned by Doctor Jean Lafage. Dr Lafage had the car completely restored after correspondence with Renault, and registered it in 1981 when it was ready to return to the road. It has been owned for many years by the current enthusiast vendor, who is in effect only its fourth owner.

Still in beautiful condition, the car comes with Renault Certificate confirming its identity; chassis numbers records extract; its electric starter which was originally installed and which is still fitted as well as its magneto and original carburettor; correspondence between Renault and Doctor Jean Lafage; Expertise by Alexis Delicourt (2014); and French Carte Grise. Noteworthy optional features include the dashboard clock and electric lighting courtesy of Blériot lamps.

341

Ex concurrente de la Carrera Cup en France

1995 PORSCHE 993 CUP

Châssis n° 99ZSS398096

Moteur n° 63580539

- *Numéros concordants*
- *Livrée neuve en France*
- *Une des 216 construites entre 1994 et 1997*
- *Prête à courir ou pour usage sur circuit*

En avril 1995, le châssis numéro 99ZSS398096 a été livré neuf en France à l'agent Porsche Noury. Celui-ci l'a fait courir en Carrera Cup en France avec le pilote Alain Bordas qui a terminé 5^e au général de la Carrera Cup France de la saison B. De 1996 à 1997 la voiture a été pilotée par Alain Bordas pour Porsche Noury dans diverses épreuves de la Carrera Cup et de la FFSA en France. De 1998 à 2001, la voiture n'a été utilisée que sur piste par le pilote français Eric Wieczerniak. Au printemps 2002, M. Wieczerniak l'a vendu à l'actuel propriétaire, un pilote amateur allemand collectionneur de Porsche qui a conservé la Porsche dans sa collection jusqu'à aujourd'hui.

In April 1995, chassis number '99ZSS398096' was delivered new to the French Porsche agent Noury. The latter entered it in the French Carrera Cup with local driver Alain Bordas, who finished 5th overall in the Carrera Cup France - B season. From 1996 to 1997 the car was driven by Bordas for Porsche Noury in several Carrera Cup and FFSA races in France. From 1998 to 2001, the car was only used for track days by the French driver Eric Wieczerniak. In the spring of 2002, Mr Wieczerniak sold it to the current owner, a German part-time racing driver and Porsche collector, who has kept the car in his collection until today.





Après une révision complète du moteur, de la boîte et du châssis, 99ZSS398096 a été utilisée pour une course de 3 heures à Monza vers la fin de 2002 et une journée de circuit à Silverstone en 2007. Le moteur et la boîte ont été complètement révisés par le spécialiste Porsche Schmirler de RS Tuning, tandis que le châssis et la suspension étaient reconstruits par le spécialiste allemand de Porsche, Tolimit.

99ZSS398096 est vendue avec son passeport français de la FFSA, un Wagenpass DMSB allemand, un siège passager additionnel et un réservoir de 90 litres avec système Premier en option. Le réservoir de 60 litres d'origine est également vendu avec la voiture. Le compteur affiche un total confirmé de 22 692 km et le vendeur assure que la voiture conserve sa couleur (blanc Grand prix), son châssis et sa carrosserie (toute trace de dommage en course parfaitement réparée), son moteur, sa boîte, ses roues, sa suspension et ses freins Brembo d'origine. La seule modification notable par rapport aux caractéristiques d'origine concerne le moteur, qui est censé être meilleur que tout autre moteur 993 Cup, grâce au travail effectué par la société RS Tuning de M. Schmirler.

€260,000 - 430,000

Following a full overhaul revision of the engine, gearbox and chassis, '99ZSS398096' has been used only for one 3-hour race at Monza towards the end of 2002 and a track day at the Silverstone circuit in 2007. The engine and gearbox were totally overhauled by the German Porsche specialist Schmirler from RS Tuning, while the chassis and suspension were rebuilt by the German Porsche specialist, Tolimit.

'99ZSS398096' comes with the original French FFSA Passport, a German DMSB Wagenpass, additional passenger seat and a 90-litre fuel tank with optional Premier system. The original 60-litre tank comes with the car also. The odometer shows a correct total of 22,692 kilometres and the current owner confirms that the car retains its original colour scheme (Grand Prix White), chassis and body (with any race-inflicted damages perfectly repaired), engine, gearbox, wheels, suspension and Brembo brakes. The only significant change in specification concerns the engine, which is said to be better than any other 993 Cup engine thanks to the work carried out by RS Tuning's Mr Schmirler.

342

395 kilomètres d'origine

FERRARI 550 BARCHETTA PININFARINA 2002

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFZ52B000124274

- Une des 448 construites
- Combinaison de couleurs très rare
- Immatriculée en Italie



« La 550 Barchetta Pininfarina a été conçue pour ressusciter la gloire des grandes sportives d'autrefois, comme la 166 MM, et des roadsters Ferrari à moteur avant 12 cylindres du calibre des 250 GT California et 365 GTS/4 « Daytona ». Ferrari a toujours créé des lignées de modèles très spéciaux et la 550 Barchetta Pininfarina a été mise au point dans le but d'être une Ferrari hors du commun – une de celle qui cherche délibérément à être plus provocante et moins raisonnable que le reste de la gamme. » Ferrari.

La longue association entre Ferrari et Pininfarina a donné naissance à quelques-unes des créations les plus sublimes, nées de la fusion de l'art et de la technologie automobile et, pour marquer les 70 ans de la plus fameuse des carrozzerie du monde, le directeur de Ferrari, Luca di Montezemolo, a demandé à Sergio Pininfarina de lui soumettre des projets de roadsters incarnant l'esprit des classiques d'autrefois de Maranello. En choisissant le coupé 550 Maranello comme base, le maestro proposait de revenir au style classique de la barquette. Selon les propres termes de Ferrari : « Fonctionnelle et sans fioritures, doté d'une simple capote manuelle, la solution de la barquette a été permis aux ingénieurs de Ferrari de se débarrasser du problème de surpoids engendré par les renforts de structure et l'arceau de sécurité. En conséquence de quoi la 550 Barchetta Pininfarina est moins lourde que la Maranello. »

Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 de 5,5 litres à 48 soupapes est le même que celui de la 550 Maranello développant 485 ch à 7 000 tr/min. Toute la fonderie de ce bloc dernier cri est en alliage léger, les chemises humides sont traitées au Nikasil et les bielles sont en alliage de titane.

'The 550 Barchetta Pininfarina was designed to recall the glories of successful road racers of the past, such as the 166 MM, and thoroughbred front-engined 12-cylinder Ferrari roadsters of the calibre of the 250 GT California and 365 GTS/4 Daytona. Ferrari has always created very special runs of cars, and the 550 Barchetta Pininfarina was developed with the aim of being a unique Ferrari - one that deliberately seeks to be more provocative and less rational than the rest of the range.' - Ferrari.

The long association between Ferrari and Pininfarina has been responsible for the creation of some of the most sublime fusions of art and automotive technology, and to mark the world renowned Carrozzeria's 70th Anniversary in 2000, Ferrari supremo Luca di Montezemolo invited Sergio Pininfarina to submit designs for a front-engined roadster embodying the spirit of past Maranello classics. Choosing the 550 Maranello coupé as the basis, the maestro proposed a return to the traditional barchetta style. In Ferrari's own words: 'Functional and unadorned with a simple manual soft-top, the barchetta-style solution has enabled Ferrari's engineers to offset the additional weight gained by reinforcing the chassis and fitting rear roll bars. Consequently the 550 Barchetta Pininfarina weighs no more than the 500 Maranello.'

The heart of any Ferrari is its engine, and the Barchetta Pininfarina's 48-valve, 5.5-litre V12 is the same as that of the 550 Maranello, developing 485bhp at 7,000rpm. All main engine castings of this state-of-the-art power unit are in light alloy, the aluminium wet liners are Nikasil coated and the connecting rods are titanium alloy.



La conception des collecteurs d'admission et d'échappement est directement issu de la Formule 1, offrant le meilleur rapport entre le volume et l'efficacité de la combustion. L'admission à géométrie variable permet d'accroître à la fois le couple et la puissance maximale, comme l'explique le constructeur : « Le système breveté par Ferrari intègre une troisième chambre d'expansion dans l'admission qui fait varier les caractéristiques dynamiques du fluide. L'air est aspiré par 12 soupapes électropneumatiques, commandées par l'unité centrale du moteur. Ce contrôle assure une performance optimale à tous les régimes, garantissant un bon couple sur une large plage. » On en espérait pas moins de Ferrari.

Les équipements de série comprenaient une boîte manuelle à six rapports, les vitres et rétroviseurs électriques, l'air conditionné, l'alarme, le verrouillage central et des roues en alliage à jante démontable. La production était limitée à 448 voitures numérotées, chaque voiture recevant une plaque avec son numéro de série et la signature de Sergio Pininfarina à l'intérieur. Le résultat était une classique instantanée, la production étant réservée à une poignée de fidèle Ferraristi.

Cet exemplaire numéro 296 sur les 448 construites, est vert Zeltweg avec intérieur en cuir fauve, une harmonie de couleur unique ? Vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne et se présentant dans un état « comme neuf », n'ayant parcouru que 395 km d'origine, cette très exclusive Ferrari moderne ferait honneur à n'importe quelle collection privée.

€450,000 - 550,000

The design of the inlet and exhaust systems is derived directly from that of Ferrari's Formula 1 engines, providing the optimum balance between volumetric and combustion efficiency. Variable intake geometry helps increase both torque and maximum power as its manufacturer explains: 'Ferrari's patented system incorporates a third plenum in the intake manifold which varies the fluid dynamic characteristics. Air is taken in via 12 electro-pneumatic throttle valves which are governed by the engine's CPU. This control ensures optimum performance at all engine speeds, guaranteeing excellent torque delivery throughout the rev range.' One expects nothing less from Ferrari.

Standard equipment included a six-speed manual gearbox, electric windows and door mirrors, air conditioning, remote alarm and central locking, and split-rim alloy wheels. The production run was limited to 448 cars, each individually numbered and carrying a plaque inside with its own serial number and Sergio Pininfarina's signature. The result was an instant classic, with production reserved for a relative handful of faithful Ferraristi.

This example, number '296' of the 448 made, is finished in the unique colour combination of Verde Zeltweg (green) with tan leather interior. Offered with Italian registration papers and presented in effectively 'as new' condition, having covered a mere 395 kilometres from new, this most exclusive modern Ferrari would be a credit to any private collection.

343

PORSCHE CARRERA GT 2005

Châssis n° WPOZZZ98Z5L000275

- Numéro 0936 sur les 1207 exemplaires construits
- Combinaison de couleurs très rare
- Deux propriétaires seulement
- Historique d'entretien complet
- Livrée neuve en Europe



Carrera, l'un des noms les plus évocateurs de l'histoire du sport automobile, désigne des modèles Porsche depuis le milieu des années 1950, adopté à la suite du succès du constructeur allemand à la Carrera Panamericana 1954 au Mexique. Quand Porsche décida d'accoler GT à l'appellation Carrera, en 2004, cela marquait un retour à ses racines en compétition, l'allure de la nouvelle supercar rappelant celle de la 550 GT originale, plus de 50 années auparavant. Connue sous le nom de « Project Code 80 », le programme de développement d'une supercar de haute volée avait commencé juste après la victoire de Porsche au Mans avec une 911 GT1 en 1998.

Le premier indice que Porsche préparait quelque chose de très spécial se fit jour en 2000, lorsque fut dévoilé un concept car, dessiné par l'Américain Grant Larson, sur le stand du constructeur de Stuttgart au Salon de Paris. Son accueil plus que favorable donna le feu vert à Porsche pour débiter la mise au point d'une version destinée à la production en série.

Il aurait été trop facile de se contenter du moteur six cylindres à plat, parfaitement essayé et rodé, des 911 et Boxster, ce que Porsche avait fait lorsqu'il avait conçu sa dernière supercar, la 959, mais le nouveau modèle devait être significativement différent pour conserver l'impact souhaité.

One of the most evocative model designations in motoring history, 'Carrera' has been adorning Porsches since the mid-1950s, having been adopted following the German manufacturer's triumph in the 1954 Carrera Panamericana in Mexico. When Porsche decided to attach the 'GT' appellation to 'Carrera' in 2004, it marked a return to its competition roots, the new flagship supercar's looks recalling those of the original Type 550 of 50-plus years ago. Known as 'Project Code 80', the programme to develop a front-ranking supercar had begun following Porsche's Le Mans win with the 911 GT1 in 1998.

The first hint that Porsche was planning something very special was dropped in 2000 when a concept car designed by American Grant Larson appeared on the Stuttgart manufacturer's stand at the Paris Motor Show. Its overwhelmingly favourable reception gave Porsche the green light to commence development of a version suitable for production.

It would have been all too easy to stick with the tried and tested flat-six engine design used in the 911 and Boxster, which Porsche had done when developing its last supercar, the 959, but the new model needed to be significantly different in order to achieve the desired impact.





Heureusement, on avait un moteur approprié sous la main, un V10 5,5 litres développé quelques années auparavant pour un modèle de compétition du Mans mort-né. Ce dernier faisait appel à une structure monocoque en fibre de carbone, comme la GT1, et cette méthode de construction du dernier cri fut reprise pour la Carrera GT et adaptée aux exigences d'une voiture à usage routier. Les ingénieurs de Porsche se donnèrent d'autres problèmes à résoudre en prolongeant l'utilisation de ce matériau à la structure destinée à recevoir le moteur. La mise au point d'un embrayage multidisque de petit diamètre utilisant des composants en céramique permit de monter le V10 très bas, abaissant ainsi le centre de gravité par rapport à celui d'une version « flat six ». Avant la mise en production, le V10 fut porté à 5,7 litres délivrant ses 612 ch à 8 000 tr/min. La transmission manuelle à six rapports était la seule disponible.

Il était évident qu'une voiture d'une telle importance se devait d'offrir un comportement routier parfait, avant d'être mise en vente et pour s'assurer de cette perfection, Porsche fit appel au pilote Walter Röhrl afin de suivre la mise au point qui incluait d'innombrables tours sur l'exigeant circuit du Nürburgring. Pour assurer la stabilité à haute vitesse, l'arrière de la carrosserie intègre un aileron qui se soulève automatiquement vers 120 km/h et se rétracte quand la vitesse passe au-dessous de 80 km/h. Ce n'était pas un gadget, mais une nécessité vitale sur une voiture qui dépasse les 320 km/h.

Fortunately there was a suitable power unit to hand: a 5.5-litre four-cam V10 developed a few years previously for a still-born Le Mans racer. The latter had incorporated a carbon-fibre monocoque, as had the GT1, and this state-of-the-art method of construction was carried over to the Carrera GT, albeit in a form that met the requirements of a road car. Porsche's engineers gave themselves an additional set of problems to solve by extending the use of this material to the engine support structure. The development of a small-diameter, multi-plate clutch incorporating ceramic composite materials enabled the V10 engine to be mounted low in the chassis, resulting in a lower centre of gravity than would have been possible with a flat six. Before production commenced the V10 would be enlarged to 5.7 litres, producing its maximum of 612bhp at 8,000rpm. A six-speed manual transmission was the only one available.

Clearly, a car of such importance would have to possess perfect road manners before being released for sale, and to ensure this perfection Porsche employed racing driver Walter Röhrl to assist with development, which included countless laps of the demanding Nürburgring circuit. In the interests of high-speed stability the rear body incorporates a wing that is raised automatically at around 75mph, retracting when the speed drops back to 50mph. This was no mere gimmick but a vital necessity in a car capable of exceeding 200mph.



La suspension de la Carrera GT est digne de celle d'une voiture de compétition, avec des bras inégaux aux quatre coins et des amortisseurs pneumatiques horizontaux, actionnés par tiges et leviers. Les freins, des étriers en aluminium à six pistons enserrant des disques composites en céramique de 15 pouces de diamètre, plus résistants à la chaleur et 50% et plus légers que leurs équivalents en acier, sont également issus de la compétition. On a encore gagné du poids avec les roues en magnésium forgé (de 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière) avec un ABS en série, ainsi que la direction assistée.

Quand la Carrera GT fut mise en vente en 2004, elle paraissait semblable en tout point au concept car du Salon de Paris 2000, mais elle en différait subtilement par de nombreux détails. La différence la plus évidente était le toit de la Carrera GT - absent sur le prototype ouvert - constitué de deux éléments que l'on pouvait stocker dans le coffre à bagages avant. À l'intérieur, les sièges en fibre de carbone étaient habillés de cuir et le pommeau de levier de vitesse était en bois, rappelant l'usage inattendu d'un matériau aussi traditionnel sur la légendaire 917 d'endurance.

The Carrera GT's suspension is pure competition-car, featuring unequal-length control arms all round with horizontally mounted gas shock absorbers operated via pushrods and rockers. Its brakes too are racetrack developed, consisting of six-piston aluminium callipers gripping 15" diameter ceramic composite discs that are more heat resistant and 50% lighter than cast-iron equivalents. More weight was saved from the wheels, which are made of forged magnesium (19" front, 20" rear) while ABS was standard equipment, as was power assistance for the steering.

When the production Carrera GT went on sale in 2004 it looked remarkably similar to the 2000 Paris Show car yet was subtly different in countless ways. One more obvious difference was the GT's roof, a feature lacking on the open prototype, which consisted of two parts that could be removed for stowage in the front luggage compartment. Inside, the seats were made of leather-trimmed carbon fibre while the gear lever knob was made of wood, recalling the unlikely use of this traditional material on the legendary Porsche 917 endurance racer.



Bien sûr, aujourd'hui il ne suffit plus d'offrir des performances ultimes sur route, désormais les clients des supercars exigent les derniers raffinements en matière de technologie de télécommunication embarquée. Les concepteurs de la Carrera GT n'ont pas oublié cet aspect et l'ont équipée de la navigation par satellite «Porsche Online Pro » avec système audio Bose intégré, téléphone mains libres et connexions e-mail et internet. Un jeu de cinq bagages faisait aussi partie de la dotation sans surcoût alors que, assez étrangement, l'air conditionné était en option.

Porsche déclara que seulement 1 500 Carrera GT seraient construites, affirmant par là son exclusivité et chaque exemplaire porte une plaque numérotée sur la console centrale (l'usine a gardé la n°1 pour son musée). Lorsque Car & Driver essaya une Carrera GT de série, le respectable magazine automobile américain enregistra un 0 à 100 km/h en 3, 5 secondes, les 160 km/h arrivant 3, 3 secondes plus tard. En fait, la Carrera GT s'avéra encore plus exclusive que ne l'avait envisagé l'usine, car lorsque la production prit fin, en 2007, seulement 1 207 avaient été construites.

Of course, it is no longer sufficient merely to deliver the ultimate in on-the-road performance: these days the discerning supercar buyer also demands the very latest in in-car mobile telecommunications technology. The Carrera GT project engineers did not skimp in this respect, equipping it with 'Porsche Online Pro' satellite navigation incorporating a Bose sound system, hands-free 'phone, and email and Internet connectivity. A five-piece luggage set was included in the specification at no extra cost, though, perhaps surprisingly, air conditioning was an optional 'extra' .

Porsche stated that only 1,500 Carrera GTs would be made, thereby emphasising the car's exclusivity, and each example carries a numbered plaque on the centre console (the factory retained 'No.1' for its museum). When Car & Driver tested a production Carrera GT, the respected American motoring magazine recorded a 0-100km/h time of 3.5 seconds with 160km/h arriving only 3.3 seconds later. In the event, the Carrera GT would turn out to be even more exclusive than its maker had originally intended, for when production ceased in 2007 only 1,207 had been completed.



Ce rare exemplaire de ce qui est, encore aujourd'hui, une supercar de pointe est resté en possession de son premier propriétaire pendant les dix premières années de sa vie, ne changeant de mains qu'en 2015. Livrée neuve au Royaume-Uni par Porsche Reading, la voiture a parcouru seulement 15 300 km et sera vendue avec son historique d'entretien complet par Porsche Reading, avec un total de huit tampons sur le carnet, le dernier, à 14 687 km, remontant à octobre 2014. Elle a été inspectée tous les deux ans chez Porsche Reading par un unique mécanicien spécialisé. Récemment, la voiture a reçu un nouvel embrayage et quatre pneus neufs, ainsi que de nouvelles plaquettes de freins. Elle est enrubannée dans un film protecteur et absolument sans défaut.

Bleu marine avec intérieur en cuir terracotta, comme indiqué au registre des Carrera GT, la voiture n° 0936 est vendue avec ses livrets, son jeu d'outils, ses bagages, ses papiers d'origine et sa carte grise française.

Avec un nombre d'exemplaires relativement peu élevé et tous aux mains de collectionneurs privés, cette superbe Carrera GT représente une chance extraordinaire d'acquiescer un exemplaire unique de ce que Car & Driver définissait comme « incontestablement la plus raffinée des sportives jamais produites par la marque ».

€800,000 - 1,000,000

This rare example of what is still a front-ranking supercar was kept by the original owner for the first ten years of its life, only changing hands in May 2015. Delivered new in the UK via Porsche Reading, the car has covered only 15,300 kilometres and comes with full service history with Porsche Reading, there being a total of eight stamps in the service booklet, the most recent dated October 2014 at 9,126 miles. It has been inspected every two years at Porsche Reading by a unique specialist mechanic. Recently the car received a new clutch and four new tyres; the brake pads likewise are new and the car is completely film-wrapped and blemish free.

Finished in the unique colour combination of Navy Blue with Terracotta leather interior, as recorded in the Carrera GT Registry, car number '0936' comes complete with all books, tool kit, luggage, original documentation and French Carte Grise.

With relatively few produced and all in the hands of private collectors, this superb Porsche Carrera GT represents a wonderful opportunity to acquire a unique example of what Car & Driver rated 'arguably the finest sports car the company has ever produced.'

344

MASERATI GHIBLI 4,9 LITRES SS COUPÉ 1970

Carrosserie Ghia

Châssis n° AM115 49 2034

Moteur n° AM115 49 2034

- Ligne remarquable
- Séduisant modèle 4,9 litres
- Boîte de vitesses manuelle
- Livrée neuve en Italie



« Elle diffère de la plupart des automobiles de ce niveau de performances par ce qu'elle est aussi à l'aise pour vous mener à l'opéra que pour foncer vers la Sicile par l'autoroute. » *Road & Track*.

La Maserati Ghibli, l'une des concurrentes les mieux placées pour le titre de « plus belle voiture des années 1960 », a fait ses débuts au Salon de Turin en novembre 1966. Dessinée par Giorgetto Giugiaro pour la Carrozzeria Ghia et baptisé du nom d'un vent du Sahara, la Ghibli était une concurrente de la Ferrari Daytona pour sa vitesse de pointe en ligne droite – sa vitesse maximale frôlait les 275 km/h – mais la dépassait en termes de prix et, probablement aussi, en termes de beauté. Son style était tellement marquant qu'il permit à Giugiaro de s'établir comme designer indépendant, faisant de la Ghibli un étalon en matière de supercars par plus d'un côté.

La Ghibli avec plus de 4,50 m de long et 1,80 m de large occupait une importante surface au sol pour une stricte deux places, mais son aspect le plus frappant était sa hauteur, ou plutôt son manque de hauteur. La lubrification par carter sec avait permis d'installer le moteur très bas dans le châssis, autorisant une ligne de capot plate, tandis que la course limitée de la suspension empêchait les pneus de frotter sous les ailes.

'It differs from many cars of similar performance in that it is equally as suited to going to the opera as blasting down to Palermo on the Autostrada.' – *Road & Track*.

A strong contender for the 'most handsome car of the 1960s' title, Maserati's Ghibli debuted in coupé form at the Turin Motor Show in November 1966. Styled at Carrozzeria Ghia by Giorgetto Giugiaro and named after a Sahara Desert wind, the Ghibli rivalled the Ferrari Daytona for straight-line performance - its top speed was close to 275km/h - while beating it for price and, arguably, looks. Its styling made such an impression that it effectively provided the foundation for Giugiaro's career as an independent designer, making the Ghibli a landmark supercar in more ways than one.

More than 4.5m long and 1.8m wide, the Ghibli occupied an inordinate amount of space for a mere two-seater, but perhaps the most startling aspect of its appearance was the height, or rather the lack of it. Dry-sump lubrication enabled the engine to be mounted deep in the chassis, permitting a low bonnet line, while limited suspension travel ensured that the tyres did not foul the wheelarches.



La ligne de toit descendait en pente douce depuis le haut du pare-brise très incliné jusqu'à l'arrière tronqué, Giugiaro dessinant un habitacle plus bas que celui de pratiquement toutes les contemporaines de la Ghibli.

Comme sa contemporaine Mexico 2+2, la Ghibli reposait sur le châssis tubulaire raccourci de la berline Quattroporte à essieu arrière rigide. Assez étrangement, la Ghibli faisait appel à des ressorts à lames et un seul bras de suspension, plutôt qu'aux systèmes de suspension plus sophistiqués choisis par ses rivales. Le moteur était le V8 à 90° quatre arbres – conçu par l'ingénieur en chef Giulio Alfieri – un bloc bien rodé, dérivé de celui des 450 S de compétition, utilisé pour la première fois en série sur la 5000 GT. Il avait été monté dans sa version 4,7 litres jusqu'en 1970, après quoi il avait été porté à 4,9 litres sur les versions SS, afin de répondre aux réglementations sur les émissions de plus en plus contraignantes. Le gain de puissance était donc négligeable, mais dans tous les cas les performances étaient exceptionnelles avec un 0 à 160 km/h en moins de 16 secondes. Cette accélération à vous briser la nuque était dû au couple phénoménal du V8 qui faisait de la Ghibli une des GT les plus dociles et les plus faciles à utiliser de son époque. La production de la Ghibli prit fin en 1973 après qu'environ 1 149 coupés et 125 versions Spyder aient été construits.

The roofline fell away from the top of the steeply raked windscreen to the chopped-off tail, Giugiaro thus achieving a cabin lower than that of almost all the Ghibli's contemporaries.

Like the contemporary Mexico 2+2, the Ghibli used a shortened version of the Quattroporte saloon's tubular steel chassis in its live rear axle form. Perhaps surprisingly, the Ghibli set-up used leaf springs and a single locating arm in preference to the more complex suspension arrangements favoured by its rivals. The power unit was Maserati's proven, four-cam, 90-degree V8 - designed by chief engineer Giulio Alfieri - an engine derived from that of the 450S sports racer and first seen in road-going guise in the 5000GT. This was used in 4.7-litre form up to 1970 when it was superseded by the 4.9-litre 'SS' version in order to meet ever more stringent emission laws. The gain in horsepower was minimal but in either case performance was stunning, with 100mph (160km/h) attainable in under 16 seconds. This neck-snapping acceleration resulted from the V8's enormous torque, which made the Ghibli one of the most flexible and easy-to-drive GTs of its era. Ghibli production ceased in 1973 after approximately 1,149 coupé and 125 spyder models had been built.



Ce coupé Ghibli 4, 9 litres a été livré neuf à son premier propriétaire en Italie où il est demeuré jusqu'à ce qu'il soit vendu en Allemagne en 2014, n'ayant connu que trois propriétaires à cette époque. Il est équipé de la boîte manuelle ZF à cinq rapports, de l'air conditionné et de la direction assistée et se présente dans une livrée rouge avec un bel intérieur en cuir beige où l'on trouve encore le volant d'origine à jante en bois. Repeinte il y a quelques années (elle était jaune) et sa sellerie refaite en 2000, la voiture est par ailleurs d'origine, marche bien avec un moteur puissant (fraîchement révisé) et une boîte fiable. Elle est vendue avec son manuel et ses papiers d'immatriculation italienne.

La Ghibli, l'une des plus éblouissantes sportives jamais construites, était une rivale de taille pour la Ferrari Daytona et représente une affaire exceptionnelle aujourd'hui, tout comme il y a 40 ans.
€300,000 - 350,000

This 4.9-litre Ghibli coupé was delivered new to its first owner in Italy where it remained until being sold to Germany in 2014 having had three owners by that time. It is equipped with the ZF five-speed manual gearbox, air conditioning and power steering, and is finished in red with a beautiful light beige leather interior, the latter retaining its original wood-rim steering wheel. Repainted some years ago (from yellow) and re-trimmed in 2000, the car is said to be otherwise original, driving well with a strong engine (freshly inspected) and reliable gearbox. It comes with an owner's manual and Italian registration papers.

One of the most stunning motor cars ever made, the Ghibli was a worthy rival for the Ferrari 'Daytona' and represents exceptional value for money today, just as it did 40 years ago.



345

MASERATI BORA 4.7 LITRES COUPÉ 1973

Châssis n° AM 117 278

Moteur n° AM 117 278

- *Première supercar Maserati à moteur central*
- *L'une des 564 construites*
- *Livrée neuve en Italie*



La vedette du Salon de Genève 1971 fut incontestablement la sensationnelle nouvelle Maserati Bora. Avec la présentation de la Bora, le grand constructeur de Modène emboîtait le pas des autres constructeurs de supercars en adoptant le moteur central et en abandonnant simultanément le traditionnel châssis tubulaire en faveur d'une construction monocoque.

Baptisée du nom d'un vent de l'Adriatique, la Bora était l'œuvre du studio de Giorgetto Giugiaro, Italdesign, du moins en ce qui concerne sa carrosserie. Le moteur central était le V8 quatre arbres bien connu dans sa version 4, 7 litres, la boîte transaxle à cinq rapports venait de chez ZF et la suspension indépendante par triangles aux quatre roues était signée Giulio Alfieri, un des créateurs de la monoplace 250 F de Formule 1. La Bora, un des premiers modèles de la nouvelle génération après le rachat de Maserati par Citroën, faisait appel à la technologie hydraulique de Citroën pour le réglage des sièges et du pédalier, pour les phares escamotables et pour les excellents freins assistés. Une ligne fluide et 310 ch en faisaient une voiture rapide – sa vitesse de pointe atteignait 258 km/h – et les accélérations, la tenue de route et le freinage de la Bora étaient à l'avenant.

The highlight of 1971 Geneva Salon was undoubtedly the sensational new Maserati Bora. With the Bora's introduction, the great Modenese manufacturer followed other supercar constructors in going mid-engined while at the same time abandoning its traditional tubular chassis technology in favour of unitary construction.

Named after an Adriatic wind, the Bora was the work of Giorgetto Giugiaro's Italdesign, at least as far as its bodyshell was concerned; the mid-mounted engine was Maserati's familiar four-cam V8 in 4.7-litre form, the five-speed transaxle came from ZF and the all-independent double-wishbone suspension was penned by Giulio Alfieri, co-designer of the legendary 250F Formula 1 Grand Prix car. One of the first 'new generation' models to appear following Maserati's acquisition by Citroën, the Bora used the latter's hydraulic technology to adjust seats and pedals, raise the headlamps and operate the excellent power-assisted brakes. A slippery shape plus 310bhp made for a very fast car - top speed was over 160mph (258km/h) - and the Bora had acceleration, handling and braking to match.



En janvier 1976, la direction de Maserati avait apparemment envisagé d'arrêter la production de la Bora, mais plus tard dans l'année décida de la prolonger avec son moteur V8 porté à 4,9 litres. Au total, seulement 25 Bora furent construites cette année-là et la production totale de 1971 à 1978 fut de seulement 571 voitures. Le modèle fut abandonné en 1979. Le magazine Motor concluait son essai de mars 1973 par ces mots : « La Bora nous a impressionné, c'est à notre avis l'une des meilleures et des plus civilisées sportives à moteur central que nous ayons essayées, mieux conçues que beaucoup de ses concurrentes et extrêmement gratifiante à conduire, notamment sur les petites routes ». Que peut demander de plus le passionné ?

La Bora est une vraie supercar à tout point de vue, hier comme aujourd'hui. Cette magnifique Bora 4,7 litres a été livrée neuve à son premier propriétaire en Italie en 1973. En 1976, la voiture était exportée en Suède où elle resta jusqu'en 2014. On nous précise que le moteur a été professionnellement révisé dans les années 1980 et la peinture refaite en 2002, tandis que l'intérieur reste entièrement d'origine. La voiture tourne et marche parfaitement, grâce à un entretien méticuleux par le passé, le système hydraulique assurant toutes ses fonctions. Jaune avec intérieur en cuir noir, cette fabuleuse Maserati Bora est vendue avec son manuel (copie), diverses factures et ses papiers d'immatriculation suédoise.

€220,000 - 270,000

By January 1976, Maserati's management apparently had discussed shelving the Bora but later that year decided to continue, though with an enlarged 4.9-litre V8 engine. Only some 25 Boras were made that year, and the total produced from 1971 to 1978 was only 564. The type was finally phased out in 1979. Motor magazine concluded its March 1973 road test thus: 'The Bora impressed us as one of the best and most civilised mid-engined exotics we've tried, better developed than most of its ilk and immensely rewarding to drive, especially to drive fast on cross-country roads.' What more could any enthusiast want?

The Bora was a stunning supercar by any standards, both then and now. This beautiful 4.7-litre Bora was delivered new to its first owner in Italy in 1973. In 1976 the car was exported to Sweden where it remained until 2014. We are advised that the engine was professionally overhauled in the 1980s and the paintwork renewed in 2002, while the interior remains absolutely original. The car is said to run and drive excellently thanks to careful maintenance in the past, the hydraulics working well in all functions. Finished in yellow with black leather interior, this stunning Maserati Bora is offered with a (copy) owner's manual, sundry invoices and Swedish registration papers.

346

LANCIA FLAMINIA GT 3C 2,8 LITRES CABRIOLET 1964

Carrosserie Touring

Châssis n° 826.134.1123

Moteur n° 826.100.1429

- *La Flaminia Cabriolet ultime*
- *Livrée neuve en France*
- *Un seul propriétaire de 1964 à 2004*



Les versions coupé et cabriolet de la Lancia Flaminia furent construites en relativement petite quantité et les exemplaires survivants en bon état sont donc très rares. La berline Lancia Flaminia, dessinée par Pininfarina, fit ses débuts au Salon de Turin en 1956. Conçu par la nouvelle recrue Antonio Fessia et destinée à succéder à l'Aurelia, la Flaminia en reprenait l'architecture, mais la construction monocoque était différente et la traditionnelle suspension avant indépendante « télescopique », utilisée depuis 1922 sur tous les modèles, laissait place à une double triangulation avec ressorts hélicoïdaux, plus modernes. Les autres éléments repris de l'Aurelia étaient le moteur V6 ouvert à 60° à soupapes en tête et l'essieu arrière transaxle De Dion (avec freins inboard), même si le premier avait été copieusement retravaillé par Fessia pour le transformer en un moteur plus robuste que celui dessiné par son prédécesseur Vittorio Jano.

Le coupé Flaminia sur empattement court avait été présenté en 1958, suivi des coupés GT et GTL (2+2) et du cabriolet dus à Touring. Ces trois derniers partageaient un empattement encore plus court (2,51 m) avec les modèles Sport et Super Sport qui recevaient tous des freins à disque et un moteur plus puissant. Le V6 de 2 458 cm³ développait 119 ch dans les Flaminia les plus sportives et 140 ch sur les modèles 3C à trois carburateurs, à partir de 1961, et sa puissance fut encore augmentée à l'arrivée des versions 2 775 cm³ en 1963.

The coupé and convertible versions of the Lancia Flaminia were made in relatively small numbers and surviving examples in good condition are, therefore, quite rare. Lancia's Pininfarina-styled Flaminia saloon had debuted at the 1956 Turin Motor Show. Designed by newly recruited Antonio Fessia and intended as a replacement for the Aurelia, the Flaminia retained its predecessor's mechanical layout, though the form of unitary construction was changed and Lancia's traditional 'sliding pillar' independent front suspension, which had been used on every model since 1922, gave way to a more modern double wishbone and coil spring arrangement. Aurelia carryovers were the overhead-valve, 60-degree V6 engine and De Dion rear transaxle (with inboard brakes), although the former had been extensively reworked by Fessia, resulting in a much stronger power unit than that designed by his predecessor, Vittorio Jano.

The short-wheelbase Flaminia Coupé appeared in 1958, followed by the Touring-styled GT and GTL (2+2) coupés and the Convertible. The latter trio shared a further-shortened (to 99") wheelbase with the Sport and Super Sport models, and all featured disc brakes and increased power. The 2,458cc V6 produced 119bhp when installed in the more sporting Flaminias, with 140bhp available in the 3C models from 1961, which was further increased when the 2,775cc version arrived in 1963.



L'exemplaire que nous proposons ici, l'un des 180 cabriolets Flaminia GT 3C 2, 8 litres construits, a été livré neuf en France à son premier propriétaire qui l'a conservé jusqu'en 2004. En 2007, la Lancia a été vendue en Allemagne où elle a fait partie d'une importante collection privée appartenant à une famille bien connue des milieux de l'édition.

La Flaminia a été bien entretenue par le passé et sera vendue avec les factures y afférant. En 2015, elle a été en partie démontée, entièrement révisée et repeinte, une attention particulière étant portée à sa conservation (voir documentation au dossier). L'adoption d'une assistance à la direction est la seule entorse aux caractéristiques d'origine répertoriée.

La disponibilité des pièces détachées pour ces Lancia classiques est excellente. Il existe aussi des spécialistes en Italie, en Hollande et aux États-Unis, ainsi qu'un club de propriétaires passionnés. Décrite comme en excellent état général, cette magnifique Flaminia cabriolet est vendue avec la documentation mentionnée plus haut, ses papiers d'immatriculation allemande, son manuel et une liste de pièces détachées.

€200,000 - 250,000

One of only 180 Flaminia GT 3C 2.8-litre cabriolets made, the example we offer was delivered to its first owner in France, who kept the car until 2004. In 2007 the Lancia was sold to Germany where it formed part of the important private collection belonging to a family well known in publishing circles.

The Flaminia has been well serviced in the past and comes with related bills and invoices. In 2015 it was partly dismantled, extensively serviced and repainted, with great care being taken over its conservation (see documentation on file). The provision of power assisted steering is the only notified deviation from factory specification.

Parts availability for these classic Lancias is excellent. There are marque specialists in Italy, Holland and the USA, as well as an enthusiastic owners' club. Described as in generally excellent condition, this beautiful Flaminia convertible is offered with the aforementioned documentation, German registration papers, an owner's manual and spare parts list.

347

Ex-Salon de l'Automobile de Bruxelles 1955

**LANCIA AURELIA B24 SPIDER
AVEC HARDTOP 1955**

Carrosserie Pinin Farina

Châssis n° B24S1002

- *Plus ancienne B24S survivante au monde*
- *Prototype d'usine et second châssis; caractéristiques et dimensions particulières*
- *Voiture des Salons de Bruxelles 1955 et probablement de Genève 1955*
- *Historique continu et proposée par un passionné de Lancia reconnu*
- *Fraîchement arrivé sur le marché en provenance de mains privées*
- *Entièrement restaurée aux caractéristiques d'origine*



La Lancia Aurelia Spider fit ses débuts en 1954, clairement inspiré des Ferrari carrossées à l'époque par Pinin Farina. Elle était dotée d'un spectaculaire pare-brise panoramique. Officiellement baptisée B24, elle avait d'abord été nommée GT 2500 Spider. Comme elle était destinée à être vendue outre-Atlantique et avec son pare-brise panoramique d'inspiration américaine, elle fut rapidement surnommée « America ». Construite sur un empattement de 2,45 m, ses caractéristiques étaient identiques à celles des Aurelia B20 de la 4^e série, à l'exception des filtres à air. Le V6 de 2 451 cm³ développant 118 ch était associé à une boîte transaxle à quatre rapports, conférant à la voiture une parfaite répartition des masses. Tous les modèles avaient un levier de vitesse au plancher et c'était la première Lancia avec la conduite à gauche de série (le S du numéro de série signifiant sinistra, gauche en italien).

The Lancia Aurelia Spider originated in 1954 and was clearly inspired by the open Ferraris Pinin Farina built at that time. It had a striking panoramic windscreen. Officially titled B24, it initially was called the GT 2500 Spider. As it was intended for sale in the USA and with its wraparound windshield of American inspiration, it was quickly dubbed 'America'. Built on a 2,450mm wheelbase, the specification was as for the 4th Series Aurelia B20, except for different air filters. The 2,451cc V6 developing 118bhp was coupled to a four-speed transaxle gearbox giving the car a perfect weight distribution. All models had a floor gearchange, and it was the first Lancia with left-hand drive as standard (the 'S' in the type number meaning 'Sinistra' - left - in Italian).





Châssis 1.002 sur le stand Lancia au Salon de Bruxelles 1955 en première mondiale

Pour le marché américain, où partait la majorité des voitures, une version assagie de 108 ch de la 4e série du V6 était installée, doté d'un arbre à cames adouci, tiré de la berline B12. Le Spider America ne fut produit qu'en 1955. À partir de 1956, le cabriolet B24, plus conventionnel, lui succéda, mécaniquement basé sur la 5e série de l'Aurelia B20.

Au total 240 Spider furent construits, dont 181 avec la conduite à gauche. Cette voiture particulière, châssis numéro B24S1002, est le premier modèle de série de ce très beau Spider, reconnu comme l'un des chefs-d'œuvre de Pinin Farina. Au milieu de l'année 1954, Pinin Farina avait construit un premier prototype, sans le typique pare-chocs en deux parties (baptisé baffi en italien, c'est-à-dire moustache) mais seulement des butoirs. Cette voiture a été détruite.

B24S1002 fut terminée le 11 janvier 1955, juste à temps pour être expédiée au Salon de Bruxelles où elle fut exposée en première mondiale. De là, elle gagna probablement le Salon de Genève qui se tenait début mars. Elle fut aussi utilisée pour les photos d'usine publiées dans le catalogue, etc.

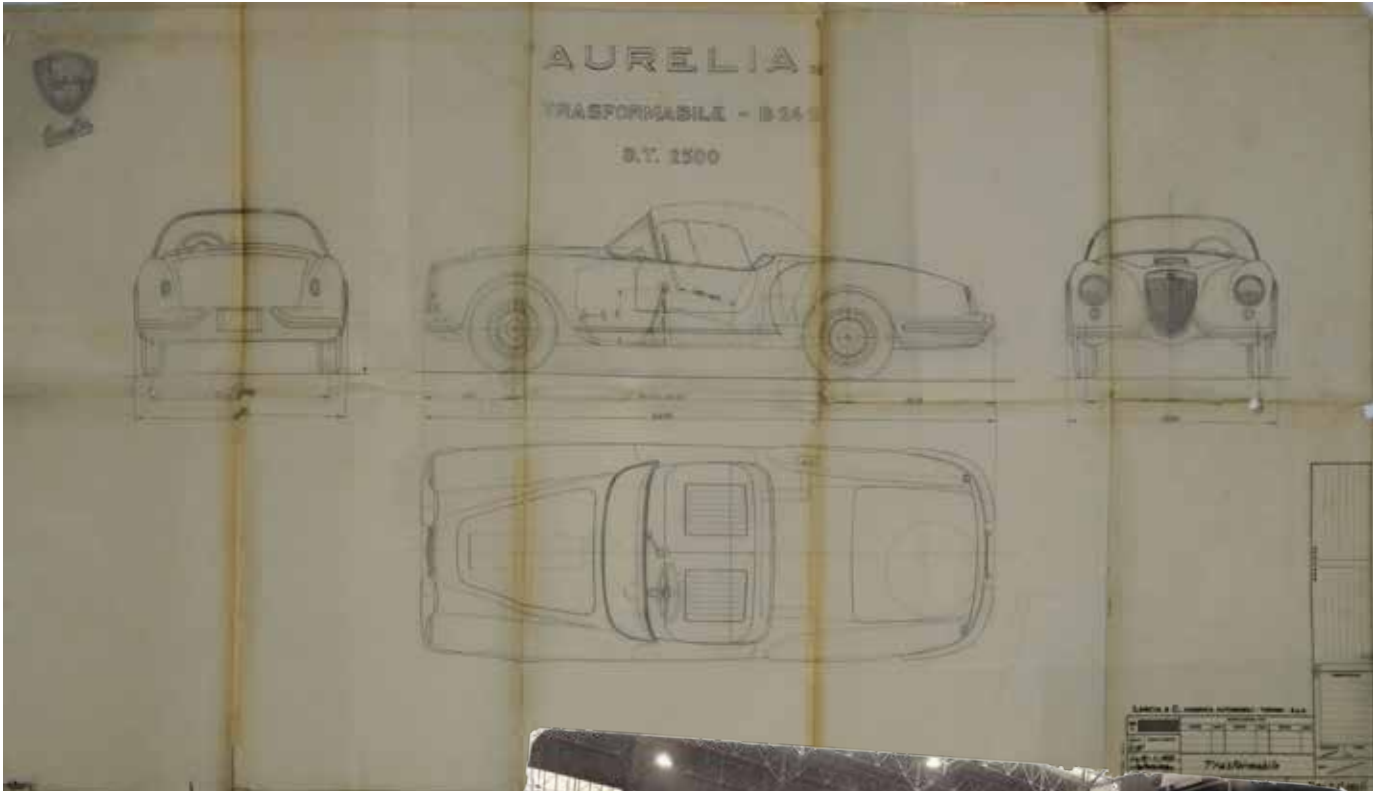
Cette voiture peut être considérée comme le prototype, car elle arbore quelques différences par rapport aux Spider de série ultérieurs. Pour commencer elle est environ 5 cm plus courte. L'espace entre le capot et le bas du pare-brise ne mesure pas plus de 10 mm, alors qu'il est bien plus large sur les modèles suivants et parfaitement visible.

For the American market, where the majority of the cars went, a detuned 108bhp version of the 4th series V6 was used, incorporating the milder camshaft destined for the B12 saloon. The Spider America was only produced in 1955. From 1956 onwards it was succeeded by the more conventional B24 Convertible, mechanically based on the 5th series Aurelia B20.

In total 240 Spiders were built, 181 of which were left-hand drive. This particular car, chassis number 'B24S1002', is the first production model of this beautiful Spider, acknowledged as one of Pinin Farina's masterpieces. In the middle of 1954 Pinin Farina had built a first prototype, without the typical split bumpers (called 'baffi' in Italian, meaning moustaches) and with overriders only. This car was later scrapped.

'B24S1002' was finished on 11th January 1955, just in time to be shipped to the Brussels Motor Show where it was displayed on its 'world premiere'. From there it presumably went to Geneva for the Motor Show, which was held at the beginning of March. It was also used for the official factory pictures published in the catalogues, etc.

This car can be considered a prototype, as it shows some notable differences from later production Spiders. To begin with, it is around 5cm shorter. The space between the hood and the bottom of the windshield measures not much more than 10mm, whereas this is much wider on later models and clearly visible.



Copie du plan d'origine du prototype pour le modèle B24 Spider

Probablement châssis 1.002 au Salon de Genève, mars 1955

C'est le seul Spider à avoir un entourage de pare-brise en quatre éléments (comme il est, en fait, décrit dans le catalogue de pièces détachées, mais qui ne fut retenu pour la série). C'est aussi le seul à avoir des essuie-glace parallèles, les modèles de série ayant des essuie-glace qui se rejoignent au centre. Les contre-portes arborent quatre bandes chromées de protection qu'on ne retrouve pas sur le modèle définitif de production. Le logotype Pinin Farina est accompagné de son nom en entier et situé derrière les portes.

B24S 1002 fut plus tard utilisé comme véhicule de démonstration par l'usine et fut vendu en Belgique en octobre 1955 (première immatriculation le 7/10/1955). Au début des années 1960, elle était la propriété du fils de l'ancien importateur Lancia, Tonquet de Bruxelles. Elle fut ensuite remise, son moteur ayant été fendu par le gel. Au début des années 1970, la voiture fut restaurée pour la première fois, un bloc de B20 4e série, conforme à l'origine, remplaçant celui qui avait gelé, et fut vendue à un ingénieur d'Anvers. Elle connut deux autres propriétaires, avant d'être achetée par le vendeur en 1998. À l'époque elle était gris métallisé et avait des sièges de Flaminia en cuir noir.



It is the only Spider known to have a windshield frame in four pieces (as is, in fact, described in the parts catalogue, but this was not kept for series production). It is also the only one with parallel wipers, the standard production models having wipers that come together in the middle. The inside of the doors feature four protective chromed strips, which are not found on the definitive production model. The Pininfarina logo is accompanied by its name in full and located behind the doors.

'B24S 1002' was subsequently used as a factory demonstrator and was eventually sold in Belgium in October 1955 (first registered 7/10/1955). By the beginning of the 1960s it was owned by the son of the former Lancia importer, Tonquet in Brussels. It was then stored because the engine block was cracked after freezing. At the beginning of the 1970s the car was restored for the first time, a correct 4th series B20 block replacing the cracked one, and then sold to an engineer in Antwerp. It had two other proprietors before it was bought by the current owner in 1998. By then it was silver metallic and fitted with Flaminia seats in black leather.



En 1955, la voiture avait été exposée au salon avec des enjoliveurs imitant des roues fil, mais ils n'étaient plus sur la voiture quand le propriétaire actuel l'a achetée. Il a fallu des années avant de retrouver les mêmes. C'est seulement lorsqu'il les a eus retrouvés qu'il a décidé de restaurer la voiture dans sa configuration du Salon de Bruxelles. En 2005 la voiture fut dépouillée jusqu'au dernier boulon. La reconstruction a compris la reconstruction de presque tout le soubassement. Les Aurelia sont de belles voitures, mais sujettes à la corrosion qui est bien souvent trompeusement cachée sous des réparations de carrosserie superficielles. Comme l'intérieur était manquant, un intérieur entièrement nouveau a été refait par le spécialiste bien connu Ferraresi de Ferrare, dans la couleur rouge conforme à l'origine et dans le même grain de cuir. Comme il s'agit d'une voiture très importante, la restauration a été menée sous la supervision du Registro Aurelia Italiano pour être sûr que les couleurs et les équipements sont 100% conformes.

En 2010 l'intégralité de la mécanique a été révisée par le spécialiste réputé de l'Aurelia, Bazille de Troisdorf en Allemagne. Le moteur a été entièrement refait, la boîte et l'essieu arrière révisés et l'essieu avant avec sa complexe suspension « télescopique » rénové. Simultanément, Une pompe à essence électrique et un ventilateur auxiliaire à commande thermostatique ont été installés et le radiateur refait. La dynamo a été remplacée par un alternateur plus puissant. Le système de freinage a été également complètement révisé et un échappement en inox installé.

Back in 1955, the car was presented at the motor show with mock-up wire hubcaps, but they were not with the car when the current owner bought it. It took years to find similar ones. Only when he found them, did he decide to restore the car to the Brussels Motor Show specification. In 2005, the car was stripped down to the last bolt. The rebuild included refabricating almost the entire underside. Aurelias are magnificent cars, but prone to corrosion, which is in many cases cunningly covered up by superficial body repairs. As the original interior was missing, a brand new interior was made by renowned specialist Ferraresi of Ferrara in the correct shade of red and with the correct-grained leather. As this is a very important car, the entire restoration was undertaken with the help and under the supervision of the Registro Aurelia Italiano to make sure that the colours and equipment were 100% matching.

In 2010 the complete mechanicals were overhauled by the famed Aurelia specialist Bazille of Troisdorf in Germany. The engine was totally rebuilt, the gearbox and rear axle overhauled, and the front axle and complicated 'sliding pillar' suspension renewed. At the same time, an electric fuel pump and a thermostat-operated auxiliary electric fan was fitted and the radiator rebuilt. The dynamo was replaced by a more powerful alternator. The brake system was completely revised too and a stainless steel exhaust fitted.



La Lancia a parcouru moins de 10 000 km depuis sa restauration mécanique et a toujours été bien entretenue par le spécialiste Epoca Ricambi d'Achène-Ciney, en Belgique. La dernière révision importante a été effectuée en 2013, comprenant un changement du liquide de freins et de l'huile de boîte et le remplacement des bougies. Une batterie neuve a aussi été installée et à peine 500 km ont été parcourus depuis lors.

Cette voiture importante est vendue avec sa carte d'identité de la FIVA, son dossier historique, son manuel d'instructions, une housse anti-poussière sur mesure, un tachymètre de rechange (neuf), un couvre-tonneau et des fichiers numériques montrant la restauration de la carrosserie et de la mécanique. Le hardtop, un accessoire d'époque, de type « casque », est un complément soigné et élégant qui s'harmonise parfaitement aux formes sensuelles de la voiture. Les hardtops n'ont jamais été fournis par l'usine, mais étaient des accessoires de seconde monte sur les Spider Lancia. Les modèles d'époque sont vraiment rares, la plupart des hardtops de Spider sont de facture récente.

Sa rareté, sa pure élégance et son excellent comportement routier font sans aucun conteste du Spider B24 America le plus séduisant de tous les modèles Lancia et à lus forte raison ce prototype unique, plus ancien exemplaire survivant. À coup sûr une occasion unique pour le collectionneur sérieux d'italiennes.
€900,000 - 1,300,000

The Lancia has covered fewer than 10,000 kilometres since its mechanical restoration and has always been well maintained by specialist Epoca Ricambi of Achene-Ciney, Belgium. The last major service was carried out in 2013, including a change of brake fluid and gearbox oil, and the fitting of new spark plugs. A new battery was fitted too since when a mere 500 kilometres have been covered.

This important car comes with FIVA identity card, history file, instruction manual, custom-made dust cover, spare tachometer (new), tonneau cover and digital files recording the restoration of body and mechanicals. The period accessory hard-top of the 'helmet' type is a neat and stylish addition, beautifully complimenting the car's sensual shape. Hardtops were never offered by the factory, but were an after-market accessory on Lancia Spiders. Period ones are rare indeed; most of the Spider hardtops are of recent manufacture.

Its rarity, sheer elegance and excellent road manners make the B24 Spider America without doubt the most desirable Lancia model ever and this unique prototype and oldest surviving example even more so. Surely a unique opportunity for the serious collector of Italian cars.

MASERATI QUATTROPORTE III 4,9 LITRES BERLINE 1984

Châssis n° ZAMBC1103EA304330

- Un seul propriétaire jusqu'en 2004
- 41 000 miles (environ 66 000 kilomètres) d'origine



« On dit que la Quattroporte est la berline la plus rapide du monde. C'est une automobile très raffinée qui peut croiser à plus de 160 km/h avec quatre passagers à bord, avec un équipement assez luxueux pour être comparée favorablement avec le nec plus ultra des berlines de luxe, la Mercedes-Benz 600 et la Rolls-Royce Silver Shadow. » - *Car & Driver*.

Cette Quattroporte III à transmission automatique a été conservée par son premier propriétaire, M. Guy Vrtiak, jusqu'à sa mort en 2004, époque à laquelle elle avait parcouru 32 600 miles (environ 52 400 kilomètres). La Maserati a ensuite été acquise par son second propriétaire, M. Michael Patrick Sabol de Wixom, dans le Michigan, qui l'a gardée jusqu'en 2015, lorsqu'elle fut vendue en Hollande. Pendant les dix années qu'elle a passées en sa possession, M. Sabol a parcouru 8 500 miles à son volant et l'a faite entretenir à la concession Maserati de Detroit, dans le Michigan. Un total de 41 000 miles (environ 66 000 kilomètres) est actuellement affiché au compteur et l'on nous affirme que la Quattroporte marche et se comporte parfaitement bien, comme on peut s'y attendre d'un exemplaire à faible kilométrage. Ses caractéristiques les plus remarquables sont la radio d'origine, les vitres électriques, les vitrages teintés, l'air conditionné et les pneus neufs. Gris argent avec intérieur en cuir cognac d'origine, cette magnifique Quattroporte est vendue avec livret, outils, titre américain, papiers d'importation européens et un rapport d'expert par un spécialiste Maserati hollandais.
€25,000 - 35,000

'The Quattroporte is billed as the world's fastest sedan. It is a highly refined automobile with a four-passenger cruising capability in excess of 100mph, with enough attendant luxuries to compare favourably with nec plus ultra of all luxury sedans, the Mercedes-Benz 600 and the Rolls-Royce Silver Shadow.' - *Car & Driver*.

This automatic transmission Quattroporte III remained with its original owner, Mr Guy Vrtiak, until his death in 2004, by which time it had covered 32,600 miles (approximately 52,400 kilometres). The Maserati was then bought by the second owner, Mr Michael Patrick Sabol of Wixom, Michigan who kept the car until 2015 when it was sold to Holland. In his ten years of ownership, Mr Sabol drove approximately 8,500 miles and had the car serviced at the Maserati dealership in Detroit, Michigan. A total of 41,000 miles (approximately 66,000 kilometres) is currently displayed on the odometer and we are advised that the Quattroporte drives and handles as well as one would expect of such a low-mileage example. Noteworthy features include the original radio, electric windows, tinted glass, air conditioning and new tyres. Finished in its original colour scheme of silver grey with Cognac leather interior, this beautiful Quattroporte is offered with books, tools, US title, EU import documents and an inspection report from a Dutch Maserati specialist.

349

CITRÖEN SM COUPÉ 1971

Châssis n° 00SB3320

Moteur n° 103 431

- Livrée neuve en France
- Transmission manuelle 5 rapports
- Entièrement restaurée
- Environ 62 000 kilomètres d'origine



Équipée de la séduisante boîte manuelle à 5 rapports, cette SM a été livrée neuve en France à son premier propriétaire, un certain M. Petit. M. Petit l'a gardée jusqu'en 2003, époque à laquelle elle avait parcouru 43 000 km. Suivit Jean-Marc Wahringer (2004-2010), puis le Dr Paul van Giessen (2010-2015). Le compteur affiche actuellement environ 62 000 km. Le Dr van Giessen voulait une SM qualité « concours » et a choisi cet exemplaire dans son état d'origine peu utilisé, parfaitement adapté pour une restauration « jusqu'au dernier boulon ». La restauration a été effectuée par des spécialistes de la marque au Garage Bart Kocken, en Frise, tandis que le moteur et la transmission étaient révisés par DS Advice à Amsterdam.

Cette reconstruction complète a été achevée en 2012 et toutes les factures, pour un total de 85 000 € figurent au dossier. Les caractéristiques les plus remarquables de cette magnifique SM incluent l'air conditionné, l'intérieur en cuir, les vitres teintées, la radio et ses haut-parleurs d'origine, un échappement en inox, le changement des chaînes de distribution et des soupapes et ses cinq pneus Michelin neufs. Repeinte dans sa couleur d'origine et dans un état « concours », cette voiture tout à fait exceptionnelle est vendue avec tous ses outils, son livret, sa brochure, etc et un historique complet de sa livraison jusqu'à aujourd'hui.

€65,000 - 85,000

Featuring the desirable five-speed manual transmission, this SM was delivered new in France and first owned by a Mr M Petit. Mr Petit kept the car until 2003, by which time it had covered some 43,000 kilometres. He was followed by Jean Marc Wahringer (2004-2010) and then Dr Paul van Giessen (2010-2015). The current odometer reading is circa 62,000 kilometres. Dr van Giessen wanted an SM of 'show' quality, and chose this little-used and original example because of its suitability for a concours-standard, 'last nut and bolt' restoration. The latter was entrusted to celebrated marque specialists Garage Bart Kocken in Friesland, while the engine and transmission were overhauled by DS Advice in Amsterdam.

This most comprehensive rebuild was completed in 2012 and all invoices, totalling some €85,000, are on file. Noteworthy features of this gorgeous SM include air conditioning; full leather interior; tinted window glass; original radio and speakers; a stainless steel exhaust system; modified engine timing chain and valves; and five new Michelin tyres. Refinished in its original colour scheme and presented in 'show' condition, this quite exceptional car comes complete with all tools, books, records, original brochures, etc and a complete history from delivery to the present day.

350

ALFA ROMEO « AUTOTUTTO » ROMEO 2 MINIBUS 1961

Châssis n° AR 186154

Moteur n° AR 4004 03177

- Rare véhicule commercial Alfa Romeo
- Restauré il y a deux ans
- Véhicule d'assistance idéal pour une sportive historique
- Libretto Italien



Plus connu pour ses modèles sportifs, Alfa Romeo a également produit l'Autotutto (tous usages) Romeo, un petit utilitaire de livraison. La première version T10 a été lancée en 1954 au Salon de Turin, en versions tôle et minibus, qui furent suivies de nombreuses autres variantes. L'Autotutto était le premier utilitaire Alfa Romeo construit avec la conduite à gauche, tous ses prédécesseurs ayant eu la conduite à droite. Alfa Romeo ne conçut pas de moteur spécifique pour l'Autotutto à traction avant, mais se contenta d'adapter une version assagie du classique quatre cylindres double arbre de 1,3 litre de la Giulietta.

Un bicylindre diesel deux temps à compresseur était proposé en option. Il disposait d'une suspension indépendante aux quatre roues, amortie par barres de torsion transversales à l'arrière. Cette disposition combinée avec la traction avant permettait au très polyvalent Autotutto d'offrir une large surface de chargement plate et basse, tout en permettant un allongement facile du châssis pour des versions longues. Des versions modernisées Romeo 2 et Romeo 3 furent proposées avant que l'Autotutto ne soit remplacé par les versions F12/A12 et F11/A11 à la carrosserie redessinée. À partir du Romeo 2, une variante, animée par un moteur diesel Perkins, fut également construite sous licence en Espagne par FADISA.

Although better known for its more sporting products, Alfa Romeo also produced the 'Autotutto' ('all purpose') Romeo, a small commercial delivery van. The first, T10, version was launched at the 1954 Turin Motor Show in panel-van and minibus variants; a host of other body types followed. The Autotutto is notable as Alfa Romeo's first commercial vehicle built with left-hand drive, all its predecessors being right-hand drive. Alfa Romeo did not develop a special engine for the front-wheel drive Autotutto, but instead used a de-tuned version of its classic 1.3-litre twin-cam four, as found in the Giulietta.

A twin-cylinder supercharged two-stroke diesel was available as an option. Suspension was independent all round, sprung by transverse torsion bars at the rear. This feature plus its front-drive layout gave the versatile Autotutto a large, flat and low load area, while making it relatively easy to extend the chassis to accommodate longer bodywork. Updated Romeo 2 and Romeo 3 models were introduced before the Autotutto was replaced in 1967 by the restyled F12/A12 and F11/A11. Commencing with the Romeo 2, the design was also made under license in Spain by FADISA, though the Spanish version was powered by a Perkins diesel engine.



Charmante et rare trouvaille, ce Romeo 2 a été, pense-t-on, utilisé par un membre de la « Protezione Civile » une organisation italienne qui s'occupe des catastrophes naturelles et qui, à ce titre, a particulièrement bien résisté au périls encourus. Équipé du moteur Giulietta à un seul carburateur, il s'agit d'une rare version minibus à neuf places entièrement vitrée, les vitres arrière, après les portes disposant d'un mécanisme de relevage.

Les autres caractéristiques remarquables sont le toit ouvrant, une barre de remorquage et même une échelle, stockée derrière la banquette. Amoureusement restauré il y a deux ans et doté d'un embrayage neuf, il est vendu avec son libretto et son manuel du propriétaire en italien d'origine. Alternative originale à son concurrent Volkswagen plus commun, ce délicieux Autotutto ferait sans conteste un véhicule d'assistance idéal à Goodwood ou à n'importe quelle autre manifestation historique. Difficile de trouver une façon plus élégante de remorquer votre 6C 1750...

€60,000 - 90,000

A charming and rare find, this Romeo 2 is believed to have been used by a member of the 'Protezione Civile', the Italian organisation that deals with natural disasters, and as such has survived the associated perils remarkably well. Fitted with the single-carburettor Giulietta engine, this version is the rare nine-seater minibus with windows all round, those at the back aft of the doors even have a winding mechanism.

Noteworthy features include a sunroof, tow-bar and even a ladder stowed beneath the bench seat. Lovingly restored some two years ago and fitted with a new clutch, it comes with its old-style Italian libretto and an original owner's manual in Italian. An interesting alternative to the more common offerings from Volkswagen, this delightful Autotutto would certainly be the ideal support vehicle at Goodwood or other historic race meetings. We cannot think of a more stylish way to tow your 6C 1750...

BMW Z8 ROADSTER 2002

Châssis n° WBAEJ11030AF79499

Moteur n° 60132581

- *Rare et exclusif modèle construit en série limitée*
- *Une des 5 703 construites*
- *33 376 miles (environ 53 700 kilomètres) d'origine*
- *Immatriculée au Royaume-Uni*



Récemment plusieurs constructeurs, notamment ceux qui ont un passé sportif glorieux, ont senti la nécessité de faire référence à leur passé historique sur leurs nouveaux modèles. BMW s'est montré un adepte de l'exploitation de cette veine « rétro », commençant en 1996 avec les coupés et cabriolets Z3, dont le style rappelait vivement ses fabuleuses sportives 328 de l'avant-guerre. Le modèle suivant dans cette veine - le concept car Z07 de 1997 - puisait son inspiration dans la 507 dessinée par Albrecht von Goertz, un luxueux roadster à la production limitée.

Sensation du Salon de Tokyo 1997, la Z07 reçut un accueil si enthousiaste que BMW prit la décision d'en tirer une version de série, la Z8. Globalement, la Z8 restait très proche de son modèle, conservant la calandre à double naseau et les extracteurs d'ailes évoquant la 507. L'intérieur au style rétro faisait partie des traits les plus remarquables de la Z07 et se retrouvait également sur la Z8.

In recent times many motor manufacturers, particularly those with a significant sporting heritage, have felt the need to reference iconic models from the past when launching their latest. BMW has proved adept at exploiting this 'retro' trend, commencing in 1996 with the Z3 coupé and convertible, the styling of which brilliantly recalled its fabulous '328' sports car of pre-war days. Its next effort along similar lines - the 'Z07' concept car of 1997 - took its inspiration from the post-war Albrecht von Goertz -designed '507', a luxurious limited-edition roadster.

The sensation of the 1997 Tokyo Auto Show, the Z07 was received so enthusiastically that BMW took the decision to press ahead with a production version: the Z8. For the most part the Z8 remained remarkably faithful to the original concept, retaining the 507-like twin-nostril front grille and distinctive front-wing vents. A period-style interior had been one of the Z07's most remarked upon features, and that too made it into the Z8.



Les panneaux de carrosserie et le châssis à caisson de la Z8 étaient construits en aluminium, léger et résistant à la corrosion, tandis que le V8 32 soupapes e 4 941 cm3, identique à celui de la berline M5, était construit par la division Motorsport de BMW.

Avec ses 400 ch, la Z8 abattait le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et seul le limiteur électronique l'empêchait de dépasser les 250 km/h. La puissance arrivait aux pneumatiques anti-crevaison via une boîte manuelle Getrag à six rapports. Inutile de préciser que la Z8 recevait tous les équipements qu'on était en droit d'attendre sur le vaisseau amiral de la marque, contrôle de motricité et de stabilité, airbag frontaux et latéraux, système de navigation par GPS. L'air conditionné et le réglage des sièges, du volant et la manœuvre de la capote électriques faisaient aussi partie des équipements de série.

The Z8's body panelling and spaceframe chassis were fabricated in lightweight and corrosion resistant aluminium, while the 32-valve 4,941cc V8 engine, shared with the M5 saloon, was built by BMW's Motorsport division.

With 400bhp on tap, the Z8 raced to 100km/h in 4.7 seconds and only the built-in rev limiter stopped it from exceeding 250km/h. Power reached the run-flat tyres via a Getrag six-speed manual gearbox. Needless to say, the Z8 also came with all the modern appurtenances one would expect of a flagship model: traction control, stability control, front and side air bags, GPS navigation, climate control and power operation of the seats, steering wheel and convertible hood all being included in the package.



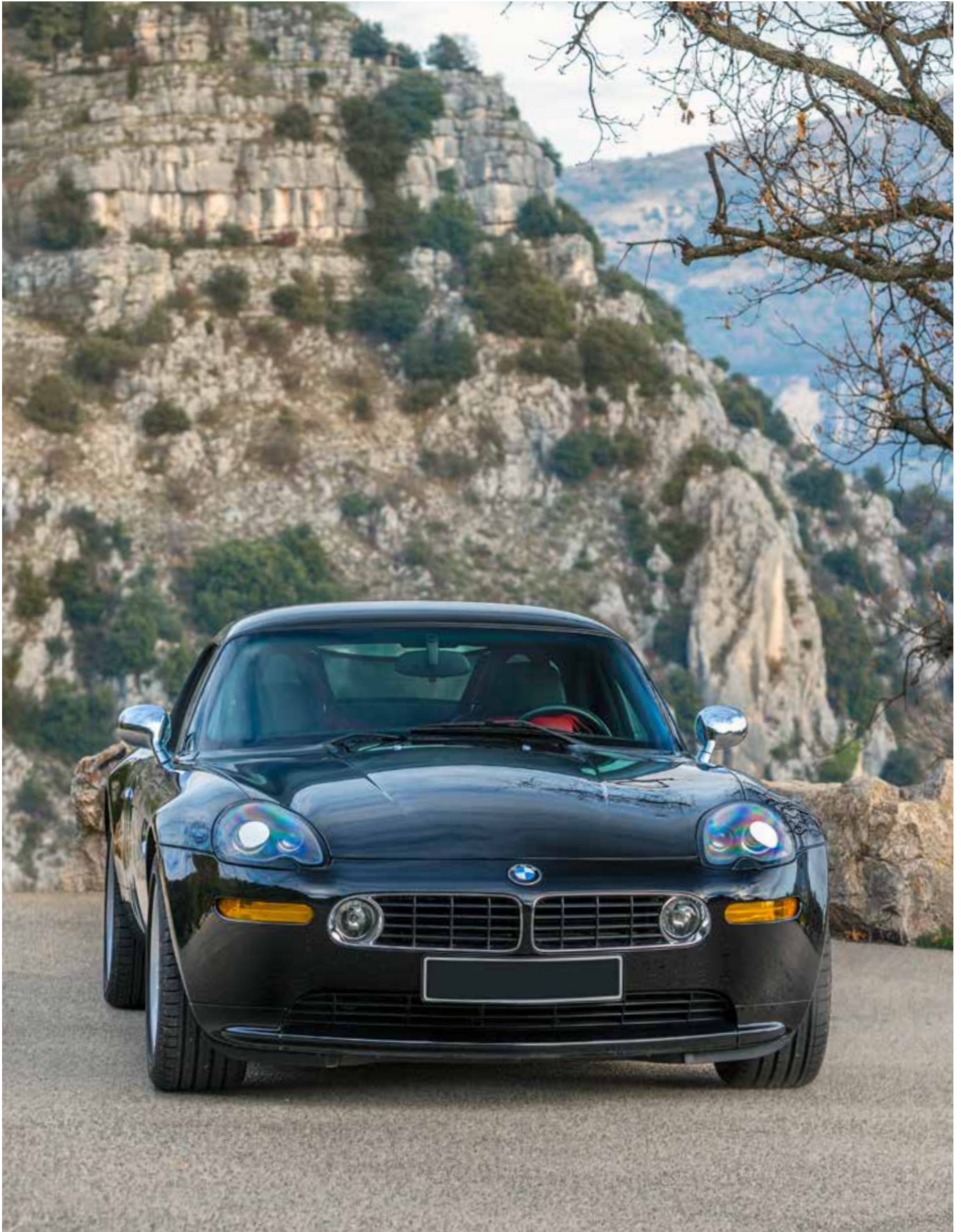
Le fait que la Z8 ait été un modèle fabriqué en petite série, assemblée en grande partie à la main, permettait à BMW de proposer aux clients une grande liberté dans la personnalisation de leur voiture. Pour attirer une clientèle de collectionneurs, BMW annonçait qu'un stock de pièces détachées de Z8 serait conservé pendant 50 années. Malgré un prix de lancement de plus de 128 000 \$ (aux États-Unis), la demande était telle qu'une surenchère se fit jour, de nombreuses Z8 se vendant bien au-dessus de ce tarif. Lorsque la production prit fin en 2003, 5 703 de ces fabuleuses automobiles avaient été construites.

Le vendeur a acheté cette Z8 en août 2013 à 33 200 km (environ 53 400 km) et a ajouté seulement 176 miles (280 km) au total depuis. Le bon d'achat figure au dossier et la voiture est également vendue avec de nombreuses factures, des papiers d'immatriculation V5C au Royaume-Uni et un MoT récemment expiré (mai 2015).

€180,000 - 220,000

The fact that the Z8 was a low-volume model assembled, for the most part, by hand, enabled BMW to offer customers considerable freedom in personalising their cars. Further enhancing its appeal to collectors, the factory announced that a 50-year stockpile of Z8 parts would be maintained. Despite a (US) launch price of over \$128,000, initial demand was so high that a bidding war broke out, with many Z8s selling for well in excess of that figure. By the time production ceased in 2003, 5,703 of these fabulous cars had been built.

The current vendor purchased this Z8 in August 2013 at 33,200 miles (approximately 53,400 kilometres) and since then has added only 176 miles to the total. The purchase receipt is on file and the car also comes with subsequent service invoices, a UK V5C registration document and a recently expired MoT (May 2015).



352 Ω

MERCEDES-BENZ CLK GTR COUPÉ 2000

Châssis n° WDB2973971Y000023

- Une des 25 construites
- Livrée neuve en Suisse
- Un seul propriétaire jusqu'en 2014
- Moins de 3,300km d'origine



Se reposant sur l'immense succès en compétition tant national qu'international de ses voitures de tourisme au milieu des années 1990, Mercedes-Benz revint à la compétition internationale en 1997 avec les fabuleuses CLK GTR. La décision de passer de la catégorie Tourisme au Grand Tourisme avait été prise à la fin de la saison 1996, laissant peu de temps pour développer une concurrente pour le nouveau championnat GT de la FIA. Le règlement stipulait que les voitures de la catégorie GT1 devaient être basées sur un modèle de série et bien que le modèle de compétition ait pris le nom de CLK, comme la voiture de série à laquelle elle ressemblait vaguement, il s'agissait en fait d'un modèle entièrement nouveau. La mise au point en avait été confiée à AMG, le département « performance » officiel de Mercedes-Benz. En 1999, alors que le programme CLK GTR tirait à sa fin, Daimler Chrysler racheta son partenaire de longue date et le rebaptisa Mercedes AMG GmbH. Simultanément, le co-fondateur d'AMG, Hans-Werner Aufrecht créait HWA GmbH dans la ville d'Affalterbach, en Allemagne, le berceau d'AMG, afin de poursuivre ses activités en compétition.

Building on the foundations of its hugely successful domestic and international touring car competition programmes of the mid-1990s, Mercedes-Benz re-entered international sportscar racing in 1997 with the fabulous CLK GTR. The decision to switch from touring to sports cars had been taken at the end of the 1996 season, leaving precious little time to develop a challenger for the FIA's new GT Championship. The latter's regulations stipulated that 'GT1' category cars had to be production based, and although the racer used the same 'CLK' designation as the existing road car and looked broadly similar, it was in fact all new. Development was entrusted to Mercedes-Benz's official performance division, AMG. In 1999, as the CLK GTR programme was drawing to a close, Daimler Chrysler would acquire its long-time collaborator, renaming it 'Mercedes AMG GmbH'; at the same time, AMG co-founder Hans-Werner Aufrecht set up HWA GmbH in AMG's hometown of Affalterbach, Germany to continue the company's racing activities.



Aussi étonnant que cela puisse paraître, juste 128 jours après le début de sa conception, en décembre 1996, la première Mercedes-Benz CLK GTR prenait la piste à Jarama, en Espagne, en avril 1997 pour ses premiers essais. Comme la Porsche 911 GT1, la CLK GTR ressemblait plus ou moins à la version route – le coupé CLK à moteur avant – mais avait un moteur central, le V12 6 litres de la SL 600 développant à l'origine 600 ch, mais porté à 630 ch après développement. Associé à une boîte séquentielle transversale à six rapports, le moteur était porteur et servait d'ancrage à la suspension arrière. Le caisson central monocoque était constitué d'un mélange de fibre de carbone et de Kevlar. Comme on pouvait s'y attendre, Mercedes n'obtint pas l'homologation de la version route à temps, mais fut néanmoins autorisé à courir, une dérogation qui irrita la concurrence.

Amazingly, just 128 days after design work had commenced in December 1996, the first Mercedes-Benz CLK GTR took to the track at Jarama, Spain in April 1997 for its initial test. Like Porsche's 911 GT1, the CLK GTR bore a passing resemblance to its road going namesake - the front-engined CLK saloon - but was mid-engined and powered by an SL600-based 6.0-litre V12 producing 600bhp initially, 630bhp after further development. Mated to a transverse six-speed sequential gearbox, the engine formed a stressed member of the chassis, supporting the rear suspension. The monocoque tub itself was constructed of a mixture of carbon fibre and Kevlar. Unsurprisingly, M-B failed to get the road version homologated in time, but were allowed to race anyway, a dispensation that angered its rivals.



Les débuts en course la CLK GTR sur le Hockenheimring furent décevants. Une voiture abandonna et l'autre finit loin derrière la McLaren F1 victorieuse. Son vrai potentiel se révéla dans l'épreuve suivante, à Silverstone, où la voiture de tête finit cette fois à moins d'une seconde de la McLaren victorieuse. La CLK GTR obtint sa première victoire au Nürburgring en juin 1997, gagna ensuite cinq autres des onze épreuves et s'assura le titre de champion par équipe et celui de champion des conducteurs, avec Bernd Schneider, pour sa première saison. Une nouvelle CLK LM (Le Mans) étant prête dans les ateliers, la CLK GTR ne fut engagée que deux fois par l'usine en 1998, remportant les deux premières manches du championnat GT à Oschersleben et Silverstone, avant d'être retirée du service actif au bout d'à peine plus d'une saison, ponctuée d'un impeccable palmarès.

The CLK GTR's racing debut at the Hockenheimring was disappointing: one car retiring and the other finishing well adrift of the winning McLaren F1. Its true potential was demonstrated at the next round at Silverstone, where the leading car finished less than a second behind the winning McLaren. The CLK GTR first won at the Nürburgring in June 1997, going on to win five more of the 11 rounds to secure the GT teams' championship and drivers' championship, with Bernd Schneider, in its debut year. With a new CLK LM (Le Mans) waiting in the wings, the CLK GTR was raced by the works just twice in 1998, winning the GT Championship's first two rounds at Oschersleben and Silverstone, before being retired from active duty after little more than a season's racing but with an impeccable record.



En 1998 et 1999, Mercedes-Benz produisit les 25 versions routières de la CLK GTR. Construite à l'usine d'Affalterbach, elles étaient très proches de la version compétition, mais ne développaient que 550 ch et ne recevaient pas l'aileron arrière séparé de la version compétition, mais un aileron intégré à la carrosserie. Elles étaient également mieux équipées et offraient d'un confort supérieur à celui de la spartiate compétition avec sellerie cuir, coffres à bagages et air conditionné (en option). Avec un prix de vente supérieur à 1 000 000 de dollars, l'exclusivité de la CLK GTR n'était surpassée que par ses stupéfiantes performances, l'usine revendiquant un 0 à 100 km/h en 3, 8 secondes et une vitesse maximale de 320 km/h.

Il y avait également une version ouverte, la CLK GTR Roadster, encore plus exclusive, une série limitée dont il ne fut construit que six exemplaires par HWA. Au moment de sa commercialisation, avec un prix de 1 500 000 dollars, la CLK GTR Roadster était la voiture de « série » la plus chère du monde.

During 1998 and 1999, Mercedes-Benz duly completed 25 road going CLK GTRs. Built at AMG's factory in Affalterbach, these closely resembled the racing version but developed 'only' 550bhp and dispensed with the racer's separate rear wing in favour of a body-integral design. They were also better equipped and fitted out with a few more creature comforts than the Spartan racer, boasting leather upholstery, storage lockers and (optional) air conditioning. With a headline-grabbing price tag of over \$1,000,000, the CLK GTR's exclusivity was surpassed only by its stupendous performance, the factory claiming a 0-100km/h time of 3.8 seconds and a top speed of 320km/h.

There was also the Mercedes-Benz CLK GTR Roadster, an even more exclusive, limited edition, open-topped variant, only six of which were made by HWA. At the time of its introduction, the CLK GTR Roadster was the world's most expensive 'production' car with a price tag of \$1.5 million.





La CLK GTR châssis numéro 23 proposée ici a été livrée neuve en Suisse et y est restée chez son premier propriétaire jusqu'en 2014. Elle n'a jamais couru, son propriétaire ne l'utilisant pratiquement que pour des trajets entre la Suisse et Stuttgart. À ce jour, la voiture n'a parcouru que 3 285 km et se présente « comme neuve », ayant été récemment révisée chez Mercedes-Benz Stuttgart (au département HWA). Elle est vendue avec tous ses livrets, sa trousse à outils (avec des outils supplémentaires) et deux jeux de roues. Les papiers qui l'accompagnent comprennent des papiers d'immatriculation suisse. Probablement une chance unique d'acquérir un des plus rares et des plus séduisants modèles des temps modernes de Mercedes-Benz.
€1,800,000 - 2,000,000

CLK GTR chassis number '23', that offered here, was supplied new to Switzerland and remained there with its original owner until 2014. It has never been raced, the owner's usage being mainly confined to driving between Switzerland and Stuttgart. To date, the car has covered a mere 3,285 kilometres and is presented in effectively 'as new' condition, benefiting from a recent service at Mercedes-Benz Stuttgart (HWA division). It comes complete with all books, tool kit (plus extra tools) and two sets of wheels. Accompanying documentation consists of Swiss registration papers. An almost certainly once-in-a-lifetime opportunity to acquire one of the rarest and most desirable Mercedes-Benz models of modern times.

Should the vehicle remain in the EU, local import taxes of 20% will be applied to the hammer price.





353

AUSTIN-HEALEY 3000 MARK III PHASE II CABRIOLET 1967

Châssis n° HBJ8L/38874

Moteur n° H13469

- *Importée de Californie, États-Unis*
- *La dernière « Big Healey »*
- *Restaurée*
- *Numéros de châssis et moteurs concordants*



Cet éblouissant exemplaire qui date de la dernière année de production, la phase II BJ8, représente l'ultime incarnation de l'emblématique « Big Healey » et a été acheté dans la succession de son propriétaire américain, un passionné qui avait entrepris une restauration complète, carrosserie démontée, sur une période de cinq années. On ne dispose d'aucune documentation, mais il est évident que chaque aspect de la voiture a reçu une attention sans faille et qu'un effort exceptionnel a été nécessaire pour l'amener au superbe état dans lequel elle se trouve aujourd'hui.

Les caractéristiques les plus remarquables comprennent un câblage électrique en tresse de coton neuf, un démarreur moderne et la réfection du moteur et de la boîte. Extérieurement, la voiture se présente très bien avec une magnifique peinture British Racing Green sur des panneaux de carrosserie plans parfaitement alignés et des chromes en partie refaits. Les pare-chocs ont été rechromés, mais les autres éléments comme la calandre, les hauts de portes et les cadres de fenêtres étaient en parfait état et n'ont pas nécessité de soins particuliers.

Dating from the final year of production and representing the iconic 'Big Healey' in its ultimate 'BJ8' Phase II incarnation, this stunning example was acquired from the estate of its enthusiastic American owner, who had carried out a thorough 'body-off' restoration over a five-year period. There are no records available; however it is clear that almost all aspects of the car received attention and that considerable effort went into bringing it to its current beautiful condition.

Noteworthy features include a new fabric-insulated wiring harness, modern starter motor, and rebuilt engine and gearbox. Cosmetically, the car presents very well, with excellent British Racing Green paintwork over straight panels with good fit, while the brightwork has been selectively re-plated. The bumpers have been re-chromed but other items such as the front grille, door top trims and window frames were in very good condition and did not need attention.



La capote a été remplacée et se trouve en excellent état, tout comme les roues, les phares et les vitrages. De même que l'intérieur, habillé de cuir noir. La console centrale est très bien restaurée et les instruments, les commandes, le tableau de bord et les moquettes sont tous parfaits. Les boiseries intérieures, en état d'usage, devraient être révisées par un professionnel.

Le compartiment moteur, très propre et attrayant, a été bien restauré. Il offre une bonne présentation générale, avec le moteur peint en vert métallisé. Le coffre est également parfaitement restauré avec une belle garniture et contient une roue de secours usagée. Une housse fait partie du lot. Voilà une magnifique opportunité d'acquérir une phase II en parfait état, mais qui ne découragera pas son nouveau propriétaire de s'en servir avec enthousiasme. La documentation fournie comprend un titre de propriété de l'état de Californie, des papiers d'importation dans l'Union européenne et un contrôle technique valide.
€60,000 - 80,000

The convertible hood was replaced and is in generally excellent condition, as are the wheels, lights and window glass. Likewise the interior, which is trimmed in black leather. The centre console is nicely restored and the instruments, controls, dashboard and carpets are all excellent; the interior woodwork, although serviceable, would benefit from professional refurbishment.

The engine compartment has been well restored and is very tidy and attractive. It is generally correct in its presentation, including the engine's metallic green paint finish. The boot is very nicely restored, with excellent trim, and contains a serviceable spare wheel. A hood bag is included in the sale. This is a wonderful opportunity to acquire a restored Phase II that is cosmetically excellent but not of a standard that would discourage the new owner from using it enthusiastically. Accompanying documentation consists of a State of California Certificate of Title, EU import papers, and current technical inspection.

354

VERITAS METEOR FORMULE 2 MONOPLACE 1950

Châssis n° 4211

Étrange cocktail d'éléments mécaniques d'avant-guerre et de style d'après-guerre, la Veritas sur base BMW date de la fin des années 1940, une époque au cours de laquelle la rareté des voitures de compétition disponibles engendra la création de nombreuses et intéressantes « spéciales ». La BMW 328 avait été l'une des sportives les plus en vue de la fin des années 1930 et son puissant moteur six cylindres 2 litres était une mécanique de choix pour beaucoup de constructeurs indépendants.

Veritas avait été fondé en Allemagne de l'ouest par Ernst Loof, Georg Meier et Lorenz Dietrich qui s'étaient rencontrés à Paris pendant la guerre. Ils avaient élaboré des plans pour concevoir de nouveaux modèles de compétition dès la fin des hostilités et construisirent le premier en 1947, en utilisant des composants fournis par un client.

- Rare voiture de Grand Prix allemande d'après-guerre
- 2e de sa classe à Pebble Beach en 1992
- Dernière monoplace produite par Veritas
- Moteur Heinkel refait

An intriguing fusion of pre-war mechanical components and post-war style, the BMW-based Veritas dates from the late 1940s, a period when the scarcity of readily available competition cars led to the creation of numerous interesting 'specials'. BMW's 328 had been the outstanding sports car of the late 1930s and its powerful 2.0-litre six-cylinder engine was the power plant of choice for many an independent constructor.

Veritas was founded in West Germany by Ernst Loof, Georg Meier and Lorenz Dietrich, who had met in Paris during the war. They discussed plans to develop a new competition car as soon as hostilities ceased and built their first in 1947 using components supplied by a customer.





Deux d'entre eux au moins avait une excellente expérience en compétition, Meier qui avait gagné le Tourist Trophy sur l'île de Man en 1939 pour BMW et Loof qui avait participé à l'effort de la marque pour les Mille Miglia de 1940. Loof, qui possédait l'une des voitures d'usine des Mille Miglia 1940 – le coupé aérodynamique inspiré des théories de Wunibald Kamm – connaissait parfaitement les dernières technologies de pointe en matière de voitures de compétition. Mais les forces d'occupation alliées interdisaient aux constructeurs allemands de construire des moteurs de plus de 1 000 cm³, Veritas n'avait donc d'autre choix que d'utiliser des moteurs d'avant-guerre reconstruits. BMW refusa qu'on appose son nom sur les voitures et, après qu'une petite poignée ait été construite, le nom fut changé pour celui de « Veritas » tout court.

Dès le début, la Veritas de course se montra très compétitive, remportant le championnat d'Allemagne des 2 litres Sport trois années de suite, de 1947 à 1949. Il existait également une version monoplace dérivée, la Meteor, qui ressemblait beaucoup aux Mercedes-Benz de Grand Prix d'avant-guerre, que Loof faisait courir en Formule 2.

Two of them, at least, had considerable competition experience, Meier having won the 1939 Isle of Man TT for BMW while Loof had managed the factory's Mille Miglia effort in 1940. Loof owned one of the works 1940 Mille Miglia cars – the Dr Wunibald Kamm inspired aerodynamic coupé – and so was well acquainted with the latest in sports car racing technology. However, the occupying Allies forbade German manufacturers from building engines larger than 1,000cc, hence Veritas had no option but to use rebuilt pre-war units. However, BMW objected to the use of their name on the cars and after only a handful had been completed the name was changed to simply 'Veritas'.

Right from the start the Veritas Rennsport was competitive, winning the German 2-Litre sports car championship three years on the trot from 1947 to 1949. There was also a single-seater spin-off, the Meteor, which looked strikingly similar to a pre-war Mercedes-Benz Grand Prix car and was entered by Loos in Formula 2 events.



Aussi bon qu'il ait été, le moteur BMW 328 commençait à accuser son âge et Loos savait qu'il aurait besoin d'un moteur plus moderne pour rester compétitif. Un nouveau moteur à simple arbre à cames en tête fut commandé à Heinkel, mais sa mise au point de ce moteur, en principe plus puissant, fut freinée par le manque de moyens financiers.

Quand les restrictions contraignant les pilotes allemands à se cantonner aux épreuves nationales furent levées en 1950, la Veritas commença à gagner à l'étranger et quand les championnats du monde des conducteurs et des constructeurs se disputèrent en Formule 2, en 1952 et 1953, en attendant l'arrivée d'une Formule 1 de 2,5 litres, Veritas eut la chance de courir au plus haut niveau. À une ou deux exceptions près, les engagements de Veritas se cantonnèrent au Grand Prix d'Allemagne, son meilleur résultat étant la 7^e place de Fritz Reiss en 1952. La production de Veritas prit fin peu après et aujourd'hui cette marque éphémère se résume bien souvent à quelques notes en bas de page dans l'histoire de BMW. On estime que plus de 50 Veritas de compétition furent construites.

Good though it was, the BMW 328 engine was getting long in the tooth and Loos knew that to stay competitive he would need something more modern. A new single-overhead-camshaft power unit was commissioned from Heinkel, but development of this potentially more powerful engine was hampered by insufficient funding.

When the restriction limiting German drivers to domestic races was lifted for 1950, the Veritas began winning abroad, and when the Drivers' and Manufacturers' World Championships switched to Formula 2 for 1952 and '53, pending the introduction of the 2½-Litre Formula 1, it gave Veritas the opportunity to compete at the highest level. With one or two exceptions, Veritas entries were confined to the German Grand Prix, with Fritz Reiss' 7th place in 1952 the best result. Veritas production petered out soon after and today this short-lived marque rates as little more than footnote in the history of BMW. It is estimated that no more than 50 Veritas competition cars were built.



Cette Veritas Meteor fut donnée à M. Willi Sturzbecher, un employé de la société, en guise d'indemnité, lorsque l'usine du Nürburgring ferma, en 1953. Il s'agit de la dernière monoplace construite par Veritas et elle n'a couru qu'une fois, au Grand Prix de Chemnitz en Allemagne. En novembre 1977, Sturzbecher vendit la Veritas à M. Don Williams de Las Vegas, dans le Nevada, qui l'a conservée jusqu'à ce qu'un certain M. Jans, des Pays-Bas, l'achète et la restaure. M. Jans la vendit à l'actuel propriétaire en août 2008.

Restaurée une première fois en 1989, la voiture fut exposée au concours d'élégance de Pebble Beach en 1992 où elle remporta le deuxième prix de la catégorie « open wheel ». En 2010 une restauration complète fut entreprise et on notera que la voiture conserve son châssis d'origine une bonne partie de sa carrosserie d'origine et son moteur Heinkel 2 litres de compétition qui a été refait en 2015 par le spécialiste Norbert Kemken.

Des ailes motocyclettes et un éclairage ont été installés pour faciliter son immatriculation, mais peuvent se démonter facilement pour la course. Vendue avec ses papiers d'immatriculation des Pays-Bas et son contrôle technique, il s'agit là d'une voiture de grand prix allemande très rapide et historiquement importante, en parfait état, éligible pour les grands prix historiques, comme Monaco.
€210,000 - 240,000

This Veritas Meteor was given to Mr Willi Sturzbecher, a company employee, in lieu of payment when the Nürburgring factory closed in 1953. This car is the last single-seater that Veritas produced and was only raced once: at the 1952 Chemnitz Grand Prix in Germany. In November 1977 Sturzbecher sold the Veritas to Mr Don Williams of Las Vegas, Nevada, who kept it until a Mr Jans from the Netherlands bought and restored it. Mr Jans sold to the current owner in August 2008.

Restored initially in 1989, the car was shown at the Pebble Beach Concours d'Élégance in 1992, receiving a 2nd place award in the 'Open Wheel' category. In 2010 a complete restoration was undertaken and it is worth noting that the car retains its original chassis, most of its original bodywork and its original 2.0-litre Heinkel racing engine, which was rebuilt in 2015 by specialist Norbert Kemken.

Cycle wings and lights have been added to facilitate road registration but are easily removed for competition. Offered with Netherlands registration papers and technical inspection, this is a very fast and historically important German Grand Prix car in top condition, eligible to participate in historic Grands Prix such as Monaco.

355

FERRARI 550 MARANELLO COUPÉ 1999

Châssis n° ZFFZR49J000111048

« La Maranello n'a pas besoin de se justifier. Elle est logique et marque un retour à des valeurs traditionnelles, encore que cette tradition et ces valeurs culminent bien au-dessus de celles établies par la « Daytona » au moment de sa disparition, il y a un quart de siècle. » - extrait du magazine Car.

En dévoilant la 550 Maranello en 1997, Ferrari revenait à sa tradition de sportives à moteur V12 à l'avant, ressuscitant une lignée qui avait été mise en sommeil depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona », en 1974. Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 de 5,5 litres à 48 soupapes de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, quelque 100 ch de plus que celui de la « Daytona ». Ferrari avait depuis longtemps découvert que pour obtenir un équilibre idéal avec un moteur à l'avant, il fallait avoir recours à une transmission transaxle et celle de la Maranello disposait de six rapports. Le train roulant était suspendu à un châssis tubulaire sur lequel reposait une carrosserie en aluminium, tandis que la suspension indépendante proposait deux modes d'amortissement (normal/sport), sélectionnés par le conducteur au tableau de bord, accompagné par une direction à assistance variable en fonction de la vitesse.

- Récemment complètement révisée
- Très faible kilométrage
- Immatriculée au Royaume-Uni

'The Maranello needs no excuses: it is right-minded, a return to traditional values, albeit values and standards that tower high above those set by the Daytona when it shuffled off to extinction a quarter of a century ago.' - Car magazine.

With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the legendary 365 GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, switch-selectable by the driver, which was complemented by speed-sensitive power-assisted steering.





Dessinée, comme sa devancière « Daytona », par Pininfarina, la 550 Maranello arborait les mêmes proportions, adoptant le schéma traditionnel d'un long capot avec un habitacle reculé et un arrière tronqué. L'aérodynamique avait été étudiée en soufflerie pendant des heures pour s'assurer d'une traînée minimale, associée à un appui constant, quel que soit le réglage, une donnée essentielle sur une voiture capable d'atteindre 320 km/h. Des détails comme les entrées d'air de capot et les extracteurs d'ailes derrière les roues avant rappelaient les Ferrari competizione d'autrefois, notamment la mythique 250 GTO, et le panneau arrière recevait les feux circulaires typiques.

Le châssis 111048 à conduite à gauche a été immatriculé au Japon à son origine, exporté là-bas par Cornes, le concessionnaire Ferrari. Achetée en juillet 2015 par le vendeur et importée au Royaume-Uni, la Maranello n'a parcouru que 14 800 km et sera vendue avec les factures d'entretien japonaises remontant à 2007, bien que son carnet de service n'ait pas reçu les tampons. Elle a récemment été entièrement révisée au Royaume-Uni, y compris un remplacement de la courroie de distribution (facture au dossier). Présentée dans son harmonie de couleurs d'origine, rouge avec intérieur en cuir fauve, et décrite par le vendeur comme en excellent état général, cette magnifique Ferrari moderne est vendue avec sa trousse à outils (dans une pochette de cuir), tous ses codes et systèmes de sécurités d'origine, le livret d'origine et son carnet d'entretien (dans un portefeuille en cuir). La voiture est assortie de ses papiers d'immatriculation V5C au Royaume-Uni, son certificat du MoT valable jusqu'en novembre 2016.

€130,000 - 160,000

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant down-force regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past, in particular the immortal 250GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights.

Left-hand drive chassis number '111048' was originally registered in Japan, having been imported by Cornes, the Ferrari concessionaire. Purchased by the current vendor in July 2015 and imported into the UK, the Maranello has covered some 14,800 kilometres and comes with Japanese service invoices dating back to 2007, although the service booklet is unstamped. It has recently undergone a full service in the UK, including a change of cam belts (bill on file). Presented in its original colour combination of red with tan leather interior, and described by the vendor as in generally excellent condition, this beautiful modern Ferrari comes complete with its tool kit (in leather pouch); all original keys and security buttons; and the original handbook and service booklet (in leather wallet). The car comes with a UK V5C registration document and MoT certificate valid until November 2016.

356

Ex-Salon de Paris 1967

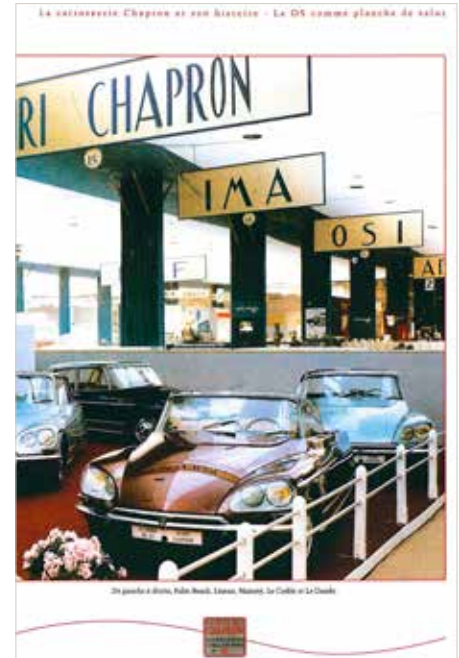
CITROËN DS21 CABRIOLET LE CADDY 1967

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 437016

- Première de la petite série 'Le Caddy' avec le nouveau nez – phares encastrés
- Ancienne propriété d'Henry Chapron et exposée au Salon de l'Automobile 1967
- Livrée neuve en France
- Entièrement restaurée au niveau « concours »
- Premier prix de sa classe au Concours d'élégance Paleis Het Loo 2014

Châssis 437016 sur le stand Chapron au Salon de l'Automobile à Paris, 1967



Cette DS 21 est la première Le Caddy de la série avec le nouvel avant, introduit par Citroën pour l'année modèle 1968 et la seule encore en bon état de marche. Tous les détails du début de son histoire et les copies des documents d'usine d'origine ont été fournis par Noëlle Chapron, la veuve d'Henri Chapron.

La voiture a été acquise par Henri Chapron le 21 juin 1967 chez Citroën France SA et livrée à son atelier de Levallois le 21 juillet 1967. Ce qui signifie qu'Henri Chapron a obtenu un modèle 1968 avec le nouvel avant, avant sa présentation officielle au Salon de Paris. Le numéro de châssis indique que la date de fabrication est 1967.

La voiture n'a pas été commandée par un client, comme c'était habituellement le cas, il s'agissait là d'une création à titre personnel d'Henri Chapron qui fut présentée au Salon de l'Automobile à la porte de Versailles en octobre 1967. Une photo de la voiture sur le stand Chapron figure au dossier. La voiture a été utilisée pour le catalogue Chapron, les séances photos s'étant déroulées au bois de Boulogne. De nombreuses photos de la séance figurent au dossier et le catalogue est disponible.

This particular DS21 is the first Le Caddy of the series with the new nose, introduced by Citroën for the 1968 model year, and the only one still in good running order. All details of its early history and copies of original factory documents were supplied by Noëlle Chapron, the widow of Henri Chapron.

This car was purchased by Henri Chapron on 21st June 1967 from Citroën France SA and delivered to his workshop in Levallois on 21st July '67. This means that Henri Chapron had a 1968-model DS with the new nose some months before its official presentation at the Paris Motor Show. The chassis number indicates that the date of manufacture was 1967.

The car was not ordered by a customer, as was usually the case; it was a personal production by Chapron and was presented at the Salon de l'Automobile in October 1967 at Porte de Versailles, Paris. A photograph of the car on the Chapron stand is on file. The car was used for Chapron's catalogue, using photographs taken at the Bois de Boulogne. A lot of those photographs are on file and the catalogue is available.



La voiture a été vendue au cours du Salon de Paris et fut livrée le 22 novembre 1967 à son premier propriétaire, Guy Marty de Toulouse. Sa couleur originale rouge Régat sur noir avec intérieur beige. En octobre 1973, Guy Marty vendit la voiture à Albertine Baume et son frère qui tenaient un garage à Gap (le porte-clés du garage est encore là). Le frère vivait aux États-Unis et les Baume n'utilisaient la voiture que pendant l'été, dans le sud de la France. La voiture était remise au sec pendant l'hiver, mais malheureusement, ils oublièrent de vérifier l'antigel du radiateur au cours d'un hiver particulièrement rigoureux. Le moteur gelé a été remplacé.

Au cours des années 1980, la voiture a été repeinte en brun clair et tous les chromes furent retirés (photo au dossier). Le 29 décembre 1988, Albertine Baume vendit la voiture à un concessionnaire allemand de Hambourg. La vente incluait les accessoires chromés qui avaient été démontés et le tableau de bord Jaeger très recherché. La voiture fut revendue en mars 1989 à M. Thomas Hermann qui ne l'utilisa que pendant les mois d'été et l'entretint parfaitement. En 2004 la DS était de nouveau vendue, cette fois à M. Nico Michon, un collectionneur belge de Citroën bien connu. Il repeignit la voiture dans son bicolore rouge sur noir et remit les chromes en place.

During the Paris Motor Show the car was sold, and on 22nd November 1967 was delivered to its first owner, Mr Guy Marty from Toulouse. The original colour combination was two-tone Regat red over black with beige interior. In October 1973, Mr Guy Marty sold the DS to Albertine Baume and his brother who owned a garage in Gap. (The garage's 'porte clé' is still there). The brother lived in the USA and the Baumes only drove the car during the summer in South of France. During wintertime the car was dry-stored, although in one very cold winter they forgot to check the antifreeze in the radiator: the broken engine was replaced.

During the 1980s, the car was repainted light brown and all the chrome trim was removed (photographs on file). On 29th December 1988, Albertine Baume sold the car to a German dealer in Hamburg. The sale included the chrome parts that had been removed and the much sought after Jaeger dashboard. The car was sold again in March 1989 to Mr Thomas Hermann, who used it only during the summer months and looked after it well. In 2004 the DS was sold again, on this occasion to Mr Nico Michon, a well known Citroën collector in Belgium. He re-sprayed the car in black/red and refitted the chrome trim.



En 2007, l'actuel propriétaire, autre grand amateur de Citroën, a pu acheter la DS. Malgré son bon état, il décida de la faire entièrement restaurer en préservant autant que possible son authenticité. Débutée en 2009, la restauration dura trois années et fut menée par le Garage Blikwerk de Drachten, en Hollande, connu pour la grande qualité de ses restaurations de DS cabriolets et de Chapron. Le moteur, la boîte et autres éléments mécaniques ont été rénovés et/ou révisés tandis que l'intérieur était regarni avec le même cuir beige qu'utilisait Henri Chapron. La voiture est désormais bleu Royal, une couleur officielle du nuancier Chapron de 1967, et la capote est également bleu foncé. L'air conditionné a été installé selon la technique d'Henri Chapron. La DS a toujours ses enjoliveurs de roues Robergel très recherchés, telles qu'elles figurent au catalogue Chapron de 1967. Très important, elle est accompagnée de son jeu de bagages faits main.

Depuis sa restauration, la DS n'a été utilisée qu'avec parcimonie, parcourant seulement 2 000 km et a été présentée au concours d'élégance du Paleis Het Loo en Hollande en 2014 où elle a obtenu le premier prix de sa classe. Cette voiture est bien connue, figurant dans de nombreuses publications sur la DS Citroën et représente une rare opportunité d'acquiescer un de ces chefs d'œuvre très particuliers signés Henri Chapron.

€250,000 - 350,000

In 2007, the current owner, another Citroën enthusiast, was able to buy the DS. Despite its good condition, he decided to have the car completely restored while preserving its originality as much as possible. Commencing in 2009, the restoration lasted three years and was undertaken by Garage Blikwerk of Drachten, Holland, known for its high quality restorations of DS Cabriolets and Chaprons. The engine, gearbox and other mechanical components have been renewed and/or overhauled, while the interior has been re-trimmed with the same beige leather that Henri Chapron used. The car is now Blue Royale, an official Chapron colour from 1967, while the hood is dark blue also. Air conditioning has been fitted according to Chapron's specifications. The DS still has the original and much sought after 'Robergel' wheel covers, as illustrated in the Chapron catalogue of 1967. Importantly, the car also comes with its hand-made luggage set.

Since restoration the DS has been used sparingly, travelling only some 2,000 kilometres, and in 2014 was presented at the Concours D'Élégance at Paleis Het Loo in Holland where it won a 1st in Class award. This car is well known, appearing in many publications about the Citroën DS, and represents a rare opportunity to acquire one of these very special Henri Chapron masterpieces.



Châssis 437016 garé pour des prises de vue au catalogue Chapron - Bois de Boulogne, Paris 1967/1968

357 *

ASA 1000 GT COUPÉ 1965

Châssis n° 01126

Moteur n° ASA 173/123

- *L'un des 90 coupés construits*
- *Numéros de moteur et de châssis concordants*
- *Restaurée au niveau « concours »*
- *1er prix au Concorso d'Eleganza, Treffen Italienischer Oldtimers*



Autocostruzioni Societa per Azioni (ASA) a été créé à Turin en 1962 par les Nora, une riche famille d'industriels. Construite sur la base de la « baby Ferrari » conçue par Giotto Bizzarrini, l'ASA GT – ou Ferrarina comme elle fut parfois surnommée – était animée par un moteur quatre cylindres tout aluminium à simple arbre à cames en tête de 1 032 cm³. Celui-ci avait pour base le V12 conçu par Colombo et développé par Carlo Chitti, alors ingénieur en chef à Maranello.

Dessinée par Giorgetto Giugiaro et d'abord construite par la carrozzeria Bertone, la carrosserie du coupé reposait sur un châssis tubulaire en acier, avec des caractéristiques modernes telles que des freins à disque assistés aux quatre roues et une boîte à quatre rapports tous synchronisés avec overdrive. La vitesse maximale avoisinait les 180 km/h. Une version décapotable fit son apparition l'année suivante. Malheureusement, comme beaucoup de petits constructeurs de voitures construites à la main et très chères, ASA se trouva en difficulté et la production cessa en 1967, après qu'environ 90 coupés et un nombre encore moins important de Spiders (une source fait état de 14 à 20 unités) aient été construits.

Autocostruzioni Societa per Azioni (ASA) was founded in Turin in 1962 by the de Nora family, wealthy industrialists. Based on a proposed 'baby' Ferrari designed by Giotto Bizzarrini, the ASA GT - or 'Ferrarina' as it came to be known - was powered by an all-aluminium single-overhead-camshaft four-cylinder engine displacing 1,032cc. The latter was based on Ferrari's Colombo-designed V12 and developed by Carlo Chiti, senior engineer at Maranello at the time.

Styled by Giorgetto Giugiaro and built initially by Carrozzeria Bertone, the coupé body was mounted on a tubular steel chassis, while the advanced specification included servo-assisted four-wheel disc brakes and a four-speed all-synchromesh gearbox with overdrive. Top speed was in the region of 180km/h. A Spider version appeared the following year. Unfortunately, like many small producers of expensive, hand crafted vehicles, ASA struggled and in 1967 production ceased after an estimated 90-or-so Coupés and a smaller number of Spiders (one source states 14-20) had been built.



Cette ASA 1000 GT a été livrée neuve en Allemagne et se trouve actuellement aux mains de son (seulement) troisième propriétaire. On nous signale que le châssis 01126 a été entièrement restauré au niveau « concours », entre 2008 et 2014, à Lugano, en Suisse, et sera vendu avec toutes les factures pour un montant de 112 400 francs suisses (environ 103 408 €). Les modifications apportées concernent l'ajout d'un radiateur d'huile, des phares longues portée d'appoint, un tripmaster et une lampe de lecture de carte flexible. Les autres caractéristiques notables sont le ventilateur électrique, la radio d'origine et une console avec ampèremètre. La voiture est vendue avec trois clés (portières, coffre et réservoir) et une plaque officielle commémorant la participation de l'écurie ASA à la course Milan-San Remo 1965 (dans le coffre). En 2009, la voiture a remporté le premier prix au Concorso d'Eleganza, Treffen Italienischer Oldtimers à Wangen an der Aare, en Suisse, et a seulement parcouru quelque 5 000 km depuis la réfection de son moteur.

La voiture, qui représente une rare opportunité d'acquérir l'une des plus rares grandes sportives italiennes, est vendue avec ses documents des douanes suisse et allemande, sa carte grise suisse, un ancien Fahrzeugbrief, un passeport de la FIVA, un plan du moteur, un exemplaire de « L'Epopea della Ferrarina » de Franco Varisco ainsi qu'un dossier fournissant tous les détails techniques de la voiture. Et, plus important encore, la voiture est accompagnée d'un très rare papier d'homologation officiel de l'ACI/CS l'autorisant à courir en Catégorie GT.
€90,000 - 130,000

This ASA 1000 GT was delivered new to Germany and is currently in the hands of only its third owner. We are advised that chassis number '01126' was fully restored to concours standard between 2008 and 2014 in Lugano, Switzerland and comes with all related invoices totalling some CHF 112,400 (approximately €103,408). Modifications include the provision of an oil cooler; fitting long-range auxiliary lighting; and installing a Tripmaster and flexible map-reading light. Other noteworthy features include an electric cooling fan; original radio; and an interior console with ammeter. The car also comes with three keys (doors, boot, filler cap) and an official plaque commemorating Team ASA's participation in the 1965 Milan-San Remo race (in the boot). In 2009, this car won the 1st prize at the Concorso d'Eleganza, Treffen Italienischer Oldtimers in Wangen an der Aare, Switzerland, and since the engine rebuild has covered only some 5,000 kilometres.

Representing a rare opportunity to acquire one of the most seldom encountered of Italy's great sporting thoroughbreds, the car is offered with German and Swiss customs documents; current Swiss Carte Grise; old Fahrzeugbrief; FIVA passport; engine plan; a copy of 'L'Epopea della Ferrarina' by Franco Varisco; and a folder containing all the car's technical details. Most importantly, it also comes with an original and very rare, official ACI/CS homologation document entitling the car to race in the GT category.

358

Ex-Vanni Tacchini

FIAT-ABARTH 124 SPORT RALLYE GROUPE 4 SPIDER 1975

Châssis n° 0092696

Moteur n° 4314159

- *Premier propriétaire équipe de rallye Fiat Auto Spa*
- *Propriété de Vanni Tacchini depuis 1977*
- *Historique de compétition d'époque*
- *Stockée pendant 30 années*
- *Remise en route en 2009*

La FIAT 124 Abarth Rallye était une version spéciale d'homologation à haute performance, sur la base de la FIAT 124 Sport Spider. Dévoilée en 1966 au Salon de Turin et utilisant les trains roulant de la berline 124 sur une plate-forme raccourcie, le Sport Spider, dessinée par Pininfarina, et ses dérivés allaient connaître un immense succès, se vendant à plus de 200 000 unités, avant que la production ne prenne fin en 1982.

L'Abarth Rallye fut proposée à la vente en novembre 1972, après avoir été présentée sous la forme d'un prototype au Salon de Genève en mars. Profondément modifiée avec le rallye en ligne de mire, l'Abarth Rallye recevait une suspension arrière indépendante système McPherson, des roues en alliage de plus grandes dimensions, des élargisseurs de passages de roues, des panneaux de carrosserie en fibre de verre, une boîte à cinq rapports, un différentiel à glissement limité, un arceau de sécurité, un hardtop fixe, des sièges compétition et un nouveau tableau de bord.

The FIAT 124 Abarth Rallye was a high-performance 'homologation special' based on the 124 Sport Spider. First introduced in 1966 at the Turin Show and based on a shortened 124 saloon floor pan and running gear, the attractive Pininfarina-styled Sport Spider and its derivatives would prove an outstanding success for FIAT, over 200,000 being sold before production ended in 1982.

The Abarth Rallye first become available in November '72 having been seen previously in prototype form at the Geneva Salon. Extensively revised with rallying in mind, the Abarth Rallye featured independent rear suspension by McPherson struts, wider light-alloy wheels, flared wheelarches, glassfibre body panels, a five-speed gearbox, limited-slip differential, an internal roll-over bar, rigid hardtop, competition seats and a revised dashboard.





Le moteur était un quatre cylindres quatre arbres à cames de 1 756 cm³ développant 128 ch (DIN) en version de série, poussé à 170 ch sur les version compétition. D'abord homologuée en Groupe 2, la 124 Spider modifiée par Abarth servit de modèle d'approche en rallye à FIAT pour la saison 1973, remportant une victoire au championnat du monde des rallyes. Homologuée en Groupe 3 en 1974, l'Abarth Rallye remporta une nouvelle victoire en championnat du monde et plusieurs arrivées dans les trois premières places, mais son heure de gloire devait arriver en 1975 quand, cette fois homologuée en Groupe 4, Maurizio Verini remporta le championnat d'Europe des rallyes au volant de l'ultime version à seize soupapes.

La voiture proposée à la vente, dotée d'une culasse seize soupapes et d'une injection mécanique Kugelfischer, représente l'ultime évolution de la FIAT Abarth Rallye. Le libretto italien d'origine précise que le premier propriétaire fut l'écurie FIAT Auto Spa et que le second (à partir de 1977) fut M. Vanni Tacchini qui avait également gagné le championnat d'Italie des rallye en 1972 au volant d'une Lancia Fulvia HF 1600.

The engine was a 1,756cc twin-cam four producing 128bhp (DIN) in standard trim with 170bhp available in full rallying tune. Homologated initially in Group 2, the Abarth-modified 124 Spider served as FIAT's frontline rally car throughout 1973, achieving one World Championship victory. Re-homologated into Group 3 for 1974, the Abarth Rallye picked up another World Championship win and several top-three finishes, but its finest hour would come in 1975 when, this time competing in Group 4, Maurizio Verini won the European Rally Championship at the wheel of the final, 16-valve version.

Representing the 124 Abarth Rallye in its ultimate evolution, the car offered here features the 16-valve cylinder head and Kugelfischer mechanical fuel injection. The original Italian libretto lists the FIAT Auto Spa Rally Team as the first owner, and the second (from 1977) as Mr Vanni Tacchini, who had won the 1972 Italian Rally Championship at the wheel of a Lancia Fulvia HF 1600.



Tacchini qui avait également connu de beaux succès avec les précédentes 124, précise que cette voiture avait au départ été préparée pour Darniche/Mahé pour le Tour de Corse, mais le modèle ayant été remplacé par la FIAT 131, lui avait été offert par Luca di Montezemolo, ni plus ni moins, qui deviendrait plus tard président de FIAT et Ferrari. Vainqueur de la Coupe Mitropa en 1975 sur une autre FIAT 124, Tacchini (frère du tennisman italien et créateur de mode Sergio Tacchini) engagea le châssis n° 0092696 avec son copilote Gianti Simoni au rallye de San Remo et de la Lanca en 1977.

L'année suivante le signore Tacchini se maria et durant les 30 années qui suivirent la voiture resta stockée dans un garage équipé de l'air conditionné. À un moment donné, en son absence, la porte du garage fut remplacée par une plus étroite, ce qui explique que la voiture n'ait pas bougé jusqu'à ce qu'il décide de la ressortir pour le 40e anniversaire de son ancienne écurie Tre Gazzelle. Il demanda alors à Domenico Fasano (un ancien du département compétition d'Abarth) et Giovanni Baldi, un autre ancien ingénieur Abarth, de remettre la voiture en route avec précaution.

Tacchini, who had also been very successful with previous 124s, records that this car had been originally prepared for Darniche/Mahe to drive on the Tour de Corse, but as the model had been superseded by the FIAT 131, was given to him in 1977 by none other than Luca di Montezemolo, who would later serve as Chairman of both Ferrari and FIAT. Winner of the 1975 Mitropa Cup in another FIAT 124, Tacchini (brother of Italian tennis star and sports fashion designer, Sergio Tacchini) campaigned chassis number '0092696' with his co-driver Gianti Simoni in the 1977 Rally di Sanremo and the Rally della Lana.

The following year Signore Tacchini got married, and for the following 30-odd years the car was stored in an air-conditioned garage. At some time, in his absence, the garage door was replaced with a narrower one, which was the reason the car was not moved until he decided to free it in time for the 40th anniversary celebrations of his old Scuderia Tre Gazzelle. He asked Domenico Fasano (ex-Abarth Racing Department) and Giovanni Baldi, another ex-Abarth engineer, to carefully re-commission the car.



Simoni au Rallye San Remo 1977



Tacchini – Mantegazza au Rallye Valpantena 2011

Inutile de dire que la carrosserie n'avait pas besoin de soins, ayant été remarquablement préservée et arborant une magnifique patine inimitable. La FIAT fut à nouveau engagée à partir de 2009 dans de nombreux rallyes historiques en Italie, dont le 4 Regioni, le Lana Storica, le Memorial Gino Macaluso, Memorial Zonca et le Valpantena. Sa dernière sortie fut pour le Revival Rallye Valpantena en 2012.

Malheureusement, Vanni Tacchini a dû cesser de courir en rallye pour des raisons de santé et la FIAT n'a parcouru que 2 600 km depuis sa sortie de remise en 2009. Elle a été bien entretenue et est prête à l'emploi, un des membres de l'équipe Bonhams a même eu la chance de pouvoir conduire la voiture au cours d'une séance photo. Bien documenté, ainsi que Vanni Tacchini, dans le livre phare sur la marque FIAT 124 berlina & Spider da corsa d'Antonio Biasioli, '0092696' représente une chance unique d'être le prochain propriétaire de ce qui est probablement l'une des FIAT-Abarth 124 Sport Rallye Spider les mieux préservées, dans son ultime évolution.

€140,000 - 180,000

Needless to say, the body did not need to be touched as it had been remarkably well preserved, possessing a beautiful patina that could not be replicated. The FIAT was campaigned again from 2009 onwards on numerous historic rallies in Italy, among them the 4 Regioni, Lana Storica, Memorial Gino Macaluso, Memorial Zonca and the Valpantena. It last outing was at the Revival Rallye Valpantena in 2012.

Sadly, Vanni Tacchini has had to stop rallying for health reasons, and the FIAT has covered only some 2,600 kilometres since its re-commissioning in 2009. It has been well looked after and is ready to use, and a Bonhams team member even had the opportunity to try the car at a recent photo shoot. Documented together with Vanni Tacchini in the seminal book on the marque, 'FIAT 124 Berlina & Spider da Corsa' by Antonio Biasioli, '0092696' represents a unique opportunity to be the next owner of what must be one of the best kept examples of the works-specification FIAT-Abarth 124 Sport Rallye Spider in its ultimate evolution.

359

LANCIA STRATOS HF STRADALE COUPÉ 1975

Châssis n° 829 ARO 01834

Carrosserie n° 408

- Une des 492 construites
- Livrée neuve en Italie
- Seulement trois propriétaires
- Révision moteur récente
- Remarquable état d'origine







La Lancia Stratos, une série limitée « spéciale homologation », revêt une importance historique particulière, car elle est la première voiture d'un grand constructeur, conçue spécialement pour le rallye. Fer de lance de Lancia pour la saison 1970 de rallye international, l'origine de la Stratos remonte à un exercice de style de Marcello Gandini à moteur Fulvia, exposé au Salon de Turin sur le stand de la carrozzeria Bertone en 1970. La Stratos de série de 1972, également l'œuvre de Gandini et Bertone, reprenait la spectaculaire ligne en coin de sa devancière, mais recevait le puissant moteur V6 Ferrari Dino de 2,4 litres. Celui-ci reposait dans un caisson monocoque en acier, intégré dans une carrosserie en fibre de verre.

Qu'un tel concept ait pu atteindre la production en série est surtout dû à Cesare Fiorio, co-fondateur de l'écurie de course HF qui était devenu le département compétition officiel de Lancia en 1965. Lancia connaissait déjà un beau succès en rallye international avec des versions modifiées de sa Fulvia, mais avec la Stratos, Fiorio avait vu une chance de créer une voiture spécifiquement pour le rallye, à partir d'une feuille blanche. Il admirait le moteur V6 à quatre arbres à cames en tête de Ferrari, ayant déjà évalué une Dino pour le rallye et Enzo Ferrari ayant été convaincu de fournir les moteurs. La trapue Stratos à moteur central ne ressemblait en rien à une voiture de rallye conventionnelle, mais Fiorio savait parfaitement ce qu'il faisait.

A limited production 'homologation special', the Lancia Stratos is historically significant as the first car from a major manufacturer conceived specifically for rallying. The spearhead of Lancia's international rally campaign in the 1970s, the Stratos had its origins in a Fulvia-powered, mid-engined design exercise by Marcello Gandini first exhibited on Carrozzeria Bertone's stand at the 1970 Turin Motor Show. Also the work of Gandini and Bertone, the production Stratos of 1972 retained the striking 'wedge' styling of its forbear but employed the powerful Ferrari Dino 2.4-litre V6 engine. The latter was housed in a robust steel monocoque body tub clad in glassfibre coachwork.

That such a daring design actually made it into production is mainly due to Cesare Fiorio, co-founder of the HF Corse team that had become Lancia's official competitions department in 1965. Lancia was already enjoying considerable success in international rallying with modified versions of the Fulvia, but in the Stratos, Fiorio saw an opportunity to create a purpose-built rally car from the ground upwards. He was an admirer of Ferrari's quad-cam V6 motor, having evaluated a Dino for rallying purposes, and Enzo Ferrari was duly persuaded to come on board as the engine supplier. The stubby, mid-engined Stratos looked nothing like a traditional rally car, but then Fiorio knew exactly what he was doing.



Comme il se doit sur une voiture conçue pour affronter tous les types de rallyes, la Stratos possédait une suspension indépendante par doubles triangulations et ressorts hélicoïdaux, entièrement réglable, et des freins à disque aux quatre roues. Avec 190 ch à disposition, la version route (stradale) pouvait atteindre les 225 km/h. Les voitures de rallye Groupe 4 d'usine étaient, bien sûr, considérablement plus puissantes, mais des problèmes de fiabilité retardèrent son succès. Après sa première victoire majeure, à la Targa Florio en 1974, la Stratos ne cessa de dominer la scène du rallye internationale, Lancia remportant le championnat du monde des rallyes par marques en 1975 et 1976. Le pilote d'usine Bernard Darniche triompha deux fois au premier championnat du monde des conducteurs – dans le cadre du championnat européen des rallyes – en 1976 et 1977 et la Stratos aida Markku Alen au début du premier championnat du monde des conducteurs en 1978. La saison d'Alen s'était partagée entre la Stratos et la Fiat 131, et ce fut une décision politique de la maison mère, Fiat, qui favorisa finalement cette dernière, plutôt qu'un manque de compétitivité qui mit la Stratos à la retraite, bien que des engagements privés aient continué à connaître un certain succès au niveau international au début des années 1980.

Aussi incroyable que cela puisse paraître aujourd'hui, une fois les 500 voitures requises pour l'homologation construites, la plupart restèrent invendues, faute de clients (en fait, le chiffre fatidique de 500 exemplaires ne fut jamais atteint, une estimation largement répandue voudrait qu'il n'en ait été construit que 492). Pourtant presque aussitôt après son retrait de la compétition, l'importance historique de la voiture fut reconnue et les prix commencèrent à grimper.

As befitted a car purpose built to cope with all types of rallying, the Stratos came with fully adjustable, all-independent suspension by double wishbones and coil springs, plus four-wheel disc brakes all round. With 190bhp on tap, the production road-going (stradale) version was good for 225km/h. The works Group 4 rally cars were, of course, considerably more powerful, but reliability problems meant that success was slow to come. After its initial major victory in the 1974 Targa Florio, the Stratos went on to dominate international rallying, Lancia winning the World Rally Championship of Makes in 1975 and 1976. Works pilote Bernard Darniche triumphed twice in the world's premier drivers' competition - the European Rally Championship - in 1976 and 1977, and the Stratos helped Markku Alen to the inaugural World Drivers' Championship in 1978. Alen's season had been split between the Stratos and the FIAT 131, and it was the parent company's political decision to favour that latter, rather than any lack of competitiveness, which saw the incomparable Stratos phased out, though private entrants continued to enjoy success at international level into the early 1980s.

Incredible as it may seem today, after the 500-or-so cars required for homologation had been completed in 1975, the vast majority remained unsold due to lack of demand. (As it happens, that crucial '500' figure was never reached, one widely circulated estimate stating that only 492 were built). Almost as soon as it ceased active competition though, the car's historic significance was recognised and prices soared.



Selon un extrait du registre italien des propriétaires, cette Stratos fut vendue à son premier propriétaire par l'agent Lancia de Pistoia, en Toscane. Le premier propriétaire conserva la voiture jusqu'à la fin de 1985, quand elle passa aux mains du second propriétaire, toujours en Italie. Ce dernier la garda jusqu'à il y a deux ans environ, lorsqu'elle fut achetée par un collectionneur bien connu du Royaume-Uni, propriétaire d'une impressionnante écurie de machines italiennes de grande qualité. Il choisit de préserver l'intéressant état d'origine de la Stratos, restreignant la rénovation à une simple révision du moteur. Celle-ci a été faite récemment et la voiture s'est parfaitement comportée lors d'un récent petit essai sur route.

Orange avec l'intérieur en tissu fauve, 01834 a conservé son pare-brise Glaverbel d'origine, aujourd'hui très rare (malheureusement avec une fente face au siège passager), tandis que le très important « scocca », autrement dit le numéro de série, se trouve apposé à plusieurs endroits y compris à l'intérieur du coffre à bagages arrière.

Vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne et ses papiers d'immatriculation V5C du Royaume-Uni, voilà un exemplaire parfaitement authentique dans son état d'origine, non restauré, d'un modèle mythique et à la carrière en compétition particulièrement valorisante, issu de l'une des marques les plus prestigieuses de l'histoire du sport automobile.
€350,000 - 450,000

According to an extract of the Italian ownership history, this Stratos was sold to its first owner via the Lancia main agent in Pistoia, in the Tuscany region of Italy. The first owner kept the car until the end of 1985 when it passed to its second owner, again in Italy. The second owner was the car's custodian until some two years ago, when the Stratos was purchased by a well known UK-based collector and owner of an impressive stable of fine Italian machinery. He decided to preserve the Stratos' lovely original condition, confining any refurbishment to an engine service. The latter was carried out only recently and the car ran very well on a recent short test drive.

Finished in orange with tan fabric interior, '01834' retains its original and now very rare Glaverbel windscreen (sadly, with a crack on the passenger's side) while the all important 'scocca' or body number can be found in numerous places including the inside of the rear boot lid.

Offered with Italian registration papers and a UK V5C registration document, this is a highly original, largely un-restored and unmolested example of a mythical and supremely successful competition model from one of the most distinguished marques in motoring history.



MAZDA COSMO SPORT 110S COUPÉ 1970

Châssis n° L10B-10769

Moteur n° 10A-1865

- Une des trois livrées neuves en France
- L'une des 1 176 unités construites
- 72 500 kilomètres d'origine garantis
- Entièrement restaurée et moteur refait il y a 584 kilomètres



Bien que fondée dans les années 1920, la société qui allait devenir Mazda Motor Corporation ne commença pas la production d'automobiles particulières avant 1960. Seulement quatre années plus tard, la firme japonaise exposait son premier prototype à moteur rotatif, ayant acquis les droits du moteur NSU-Wankel. En 1966, Mazda lançait sa première voiture à moteur rotatif, la Cosmo L10A qui entrait en production l'année suivante. Vaisseau amiral de la marque, la Cosmo était animée par un moteur à deux rotors de 982 cm³ développant 110 ch, suffisants pour doter le joli coupé deux places d'une vitesse de pointe de 185 km/h. En juillet 1968, une version plus puissante et plus rapide (128 ch, 193 km/h), la L10B, voyait le jour. La production fut assez faible et lorsqu'elle prit fin, en 1972, seulement 1 519 avaient été construites, dont 1 176 étaient des L10B.

Cet exemplaire de l'une des premières rares sportives de Mazda a été acheté par le vendeur en 2006 à un concessionnaire Mazda. Datant de 1970, c'est la dernière Cosmo restant en France sur les trois importées à l'époque et elle a été exposée pendant plusieurs années au musée automobile du Mans.

Although founded in the 1920s, the company that would become Mazda Motor Corporation did not commence series production of passenger cars until 1960. Only four years later the Japanese firm exhibited its first rotary-engined prototype, having acquired the rights to produce NSU's Wankel-designed engines. In 1966 Mazda launched its first rotary, the Cosmo L10A, which went into production the following year. Mazda's flagship model, the Cosmo was powered by a twin-rotor engine displacing 982cc and producing 110bhp, which was enough to endow the pretty two-seater coupé with a top speed of 185km/h. In July 1968 a more powerful and faster (128bhp, 193km/h) L10B version on a longer wheelbase was introduced. Production was limited and when the Cosmo was phased out in 1972 only 1,519 had been made, 1,176 of which were the L10B version.

This example of Mazda's rare early sports car was purchased by the current owner in 2006 from a former Mazda dealer. Dating from 1970, it is the only Cosmo remaining in France of three imported at that time, and was exhibited for several years at the Le Mans Motor Museum.



Aux mains du vendeur, la Mazda a participé à de nombreuses manifestations, une exposition place Vendôme pour le Rallye des Princesses, Rétromobile sur le stand Mazda, le Mondial de l'Automobile sur le stand Mazda, les Classics Days à Magny Cours, Le Mans Classic et différentes expositions dans des concessions Mazda et autres manifestations historiques. Elle a aussi fait l'objet de nombreux reportages dans la presse automobile et à la télévision.

La voiture a bénéficié d'une restauration complète effectuée en 2015 (tous les détails sont disponibles). Le moteur a été révisé par un spécialiste japonais des moteurs rotatifs venu spécialement en France pour effectuer la réfection et il est toujours en rodage, la voiture n'ayant parcouru que 584 km depuis la reconstruction. Les autres caractéristiques notables sont la réfection de l'allumage, la pompe à huile neuve, les amortisseurs refaits, le nouveau démarreur, la batterie neuve et la peinture refaite (dans son crème d'origine) et les nombreux éléments rechromés. Les pneus, y compris celui de la roue de secours, sont neufs.

La voiture est décrite comme étant en très bon état général, à l'intérieur comme à l'extérieur, tous les éléments étant conformes à ceux d'origine. Aucun défaut n'a été constaté lors du contrôle technique effectué le 21 mars 2015 et la voiture est vendue avec sa carte grise française. La voiture a encore toutes ses clés, le très rare porte-clés, le manuel d'entretien et la trousse à outils qui sont tous d'origine. Une rareté.
€85,000 - 135,000

While in the vendor's hands, the Mazda has participated in many events: Exhibition Place Vendôme at the Rallye des Princesses; Rétromobile, on the Mazda stand; Mondial de l'Automobile on the Mazda stand; Classics Days at Magny Cours; Le Mans Classic; and various exhibitions at Mazda dealerships and demonstrations of classic cars. It has also been the subject of numerous reports in the motoring press and on television.

This car benefits from extensive restoration, carried out in 2015 (full details available). The engine was overhauled by a Japanese rotary engine specialist, who came to France specially to complete the task, and is still running in, the car having covered only 584 kilometres since the rebuild. Other noteworthy features include overhauled ignition, new oil pump, rebuilt shock absorbers, new starter motor, new battery and new paintwork (in the original cream colour) while many trim parts have been re-chromed. All tyres, including the spare, are new.

The car is described as in generally very good condition both inside and outside, with everything in accordance with the original specification. No faults were found during the Contrôle Technique carried out on 21st March 2015 and the car also comes with French Carte Grise. The car has all its keys, the very rare key ring, the operating and maintenance manual and the tool kit, all of which are original. A rare find.

361

Monospecchio, Monodado

1985 FERRARI TESTAROSSA

Châssis n° ZFFSA17A8F0057535

Moteur n° F11304.0028

- Une des premières Monodado et Monospecchio
- Faible kilométrage
- Révision majeure en 2014



La Testarossa, vaisseau amiral de Ferrari, ressuscitait un nom mythique de la marque lorsqu'elle fut dévoilée en 1984. Sorte de Berlinetta Boxer « nouvelle génération », la Testarossa reprenait le 12 cylindres à plat de 5 litres de sa devancière qui développait désormais une puissance maximale portée à 380 ch à 6 300 tr/min, grâce à sa culasse à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette puissance accrue, la douceur et le confort de conduite étaient améliorés, la voiture jouissant d'une excellente souplesse sur le rapport supérieur, allée à une vitesse de pointe de 290 km/h.

La Testarossa, dessinée par Pininfarina, rivalisait sans problème avec la Lamborghini Countach en termes de présence, les ailettes latérales de ses radiateurs latéraux étant l'un de ses traits les plus spectaculaires – souvent copiés. Plus grosse que la 512 BB – l'accroissement de la largeur avait été dicté par les pneus de plus grande dimension – la Testarossa réussissait l'exploit de combiner un appui élevé avec une traînée limitée, son élégante carrosserie étant caractérisée par l'absence de tout aileron ou autre appendice aérodynamique. Malgré sa taille supérieure à celle de la 512 BB, la Testarossa était plus légère que sa devancière, la carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – ayant recours, de façon plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série, à l'aluminium.

Ferrari's flagship model, the Testarossa supercar revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine, which now boasted a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 180mph.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied – styling devices. A larger car than the 512BB – the increase in width being necessary to accommodate wider tyres – the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body – its steel doors and roof excepted – being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium.



L'habitacle faisait appel à des équipements luxueux tels que l'air conditionné, les sièges électriques, le volant inclinable et le cuir intégral. Contrairement à certaines de ses rivales, la Testarossa était docile et relativement facile à conduire, des qualités qui, alliées à ses performances extraordinaires et à son allure spectaculaire, contribuèrent à générer une très forte et durable demande.

Ce superbe exemplaire de la légendaire supercar italienne a été livrée neuve aux États-Unis et n'est revenue que récemment en Europe. Rouge avec intérieur en cuir beige, il s'agit d'un des premiers exemplaires « monodado » (roue à écrou central) et « monospecchio » (un seul rétroviseur) qui sera vendue avec son livret et ses outils d'origine. En avril 2014, la voiture a subi une révision « moteur démonté », comprenant changement des courroies de distribution (voir facture de 6 837 € au dossier). Avec environ 20.000 miles au compteur, elle reste en très bon état général, la majeure partie de sa peinture semblant être celle d'origine. La voiture est vendue avec ses titres américains et ses documents d'importation en Europe confirmant que ses droits de douane ont été acquittés.

€135,000 - 185,000

Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather. Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand.

This beautiful example of the legendary Italian supercar was delivered new to the USA and has only recently returned to Europe. Finished in red with beige leather interior, it is an early and desirable 'Monodado' (single wheel nut) and 'Monospecchio' (single mirror) model and comes complete with its original books and tools. In April 2014 the car underwent a major 'engine out' service, including a change of cam belts (see invoice for €6,837 on file). It remains in generally very good original condition with a recorded mileage of approximately 20,000 miles, most of the paintwork appearing to be that applied at the factory. The car is offered with a US title and EU import documents confirming duties paid.

362

FIAT DINO 2.0 SPIDER AVEC HARDTOP 1967

Carrosserie Pininfarina

Châssis n°135AS000696

Moteur n°0000668

- Vendue neuve en Italie
- Couleurs, numéros de châssis et moteur concordants
- Longtemps restée entre les mains d'un propriétaire privé



Au milieu des années 1960, Ferrari fut dans l'obligation de disposer d'un moteur de deux litres produit en série pour courir en Formule 2 en comptant sur la Dino à moteur central comme type de base. Confrontée à l'impossibilité de produire ce moteur à 500 exemplaires par an, minimum requis par le règlement pour obtenir l'homologation, Ferrari sollicita l'aide de FIAT. Cette dernière accepta de construire le moteur V6 à 4 ACT de la Dino et cet accord déboucha sur un type dérivé produit par FIAT.

Lancée au Salon de Turin 1966 sous la forme de la Spyder à carrosserie Pininfarina, la FIAT Dino qui recevait le moteur V6 deux litres de 160 ch installé de façon conventionnelle à l'avant du châssis fut remarquable en ce sens qu'elle fut la première FIAT équipée d'origine d'un moteur à 4 ACT et d'un différentiel à glissement limité. Carrossée en acier, la nouvelle FIAT Dino qui utilisait une boîte FIAT à 5 rapports se caractérisait par une suspension avant indépendante à base de triangles et de ressorts hélicoïdaux, un pont arrière rigide oscillant et quatre freins à disque. Un modèle Coupé sur empattement allongé carrossé par Bertone apparut l'année suivante et en 1969, la cylindrée du moteur V6 fut portée à 2 418 cm³, tandis qu'en même temps étaient adoptées une boîte de vitesses ZF et la suspension arrière à roues indépendantes avec bras longitudinaux empruntée à la FIAT 130. La puissance passa à 180 ch (DIN) à 6 600 tr/min.

In the mid 1960s, Ferrari needed a 2.0-litre production-based engine for the new Formula 2, conceiving the mid-engined Dino to provide the necessary basis. Faced with the daunting task of building 500 units per annum to meet the homologation requirements, Ferrari turned to FIAT for assistance, the resulting agreement for the latter to build the Dino's four-cam V6 engine leading to a spin-off model for FIAT.

Launched in Pininfarina-bodied Spider form at the 1966 Turin Show, the FIAT Dino carried its 2.0-litre, 160bhp engine ahead of the driver in conventional manner and was notable as the first FIAT to employ four overhead camshafts and a limited-slip differential as standard. Steel bodied, the newcomer employed a FIAT five-speed gearbox and featured independent front suspension by means of wishbones and coil springs, a live rear axle and disc brakes all round. A longer-wheelbase Coupé model with Bertone coachwork appeared the following year and in 1969 the V6 engine's capacity was increased to 2,418cc, a ZF gearbox and FIAT 130-type trailing-arm independent rear suspension being adopted at the same time. Power went up to 180bhp (DIN) at 6,600rpm.



Les révisions de style furent limitées, dans le cas de la Spider à une nouvelle calandre, à une moulure centrale en caoutchouc sur les pare-chocs et à des centres de roue différents, tandis que l'intérieur bénéficiait d'une planche de bord munie de nouveaux contacteurs et d'une moquette dans le coffre. Élégante voiture à quatre places, la FIAT Dino accélérât de 0 à 100 km/h en 8 secondes environ et pouvait atteindre 210 km/h en émettant une sonorité très Ferrari. La production fut arrêtée en 1972.

Livrée neuve à Parme, en Italie, et immatriculée pour la première fois en 1968, cette FIAT Dino Spider acquise auprès du concessionnaire Landmark en septembre 2014 est actuellement immatriculée au Royaume-Uni. Peinte dans sa teinte d'origine French Blue, elle possède son moteur d'origine, son démarreur Dinoplex et sa radio d'origine, cette dernière ne fonctionnant pas. Affichant 80 354 km au compteur, la Dino n'a eu au total que cinq propriétaires dont un qui la conserva de 1973 à 2008, soit 35 années au total. On notera qu'elle est chaussée de pneus neufs, d'un coupe-batterie (dans le coffre), de ceintures ventrales et d'un système auxiliaire de refroidissement du moteur. Décrite comme étant en bon état général, cette très désirable Dino de la première série est offerte avec son certificat de vente de 2014, un certificat d'exportation permanente (au Royaume-Uni), d'un rapport du MoT et de son document d'immatriculation au Royaume-Uni V5C.

€90,000 - 140,000

Styling changes were few: in the Spider's case being confined to a new front grille, rubber centre strips in the bumpers and different wheel centres, while the interior benefited from improved switch gear and a carpeted boot. A stylish conveyance for four, the FIAT Dino raced to 100km/h in around 8 seconds and could reach 210km/h while making all the right Ferrari-esque noises. Production ceased in 1972.

Delivered new to Parma, Italy and first registered in 1968, this FIAT Dino Spider was purchased from the Landmark dealership in September 2014 and is currently registered in the UK. The car is finished in its original colour scheme of French Blue, and retains its original engine, original Dinoplex starter motor and original radio, although the latter is not working. Currently displaying a total of 80,354 kilometres on the odometer, the Dino has had only five owners in total, one of whom kept it between 1973 and 2008, a total of 35 years. Other noteworthy features include new tyres; a battery cut-off switch (in boot); laptop seat belts; and an auxiliary engine cooling. Described as in generally good condition, this highly desirable early Dino is offered with the 2014 purchase receipt; Certificate of Permanent Export (to UK); an MoT certificate; and a UK V5C registration document.

363

ASTON MARTIN V8 VOLANTE 1984

Châssis n° SCFCV81C7ETL15343

Moteur n° V/580/5343

- L'une des 849 construites
- Conduite à gauche d'origine
- Numéros concordants
- Environ 27 000 miles d'origine
- Immatriculée en Belgique

Qualifiée par l'ancien PDG d'Aston Martin Victor Gauntlett d'« élégant pur-sang, magnifiquement construit, luxueux, rapide et parfaitement sûr », la V8 fut construite en plusieurs variantes, l'une des plus exclusive étant le cabriolet Volante. Présenté pour répondre à la demande des clients pour un tel modèle, la Volante fit sa première apparition en juin 1978. La nouvelle venue, sans contester le plus abouti des cabriolets de luxe, recevait une capote électrique doublée qui, une fois érigée, donnait à l'habitacle orné de ronce de noyer toute la solidité et le raffinement d'une conduite intérieure.

Described by former Aston Martin Chairman Victor Gauntlett as, 'a stylish thoroughbred, beautifully built, luxurious, fast and immensely safe,' the V8 was built in several variants, one of the more exclusive being the Volante. Introduced in response to customers' demands for such a car, the Volante first appeared in June 1978. Arguably the ultimate in soft-top luxury, the newcomer boasted a lined, power-operated hood which, when erected, endowed the walnut embellished interior with all the solidity and refinement associated with the saloon version.





Bien que l'aérodynamisme des modèles ouverts grève leur vitesse de pointe lorsque la capote est abaissée, les 240 km/h de la Volante en faisaient pourtant l'un des cabriolets les plus rapides du monde. Les numéros de châssis des V8 Volante et Vantage Volante courent de 15001 à 15849, soit un total de 849 voitures. Blanc Pennine sand avec sellerie de cuir brun à passepoil beige et capote beige, comme elle est encore aujourd'hui, cette V8 Volante à conduite à gauche et transmission automatique a longtemps résidé aux États-Unis. L'une des 173 construites avec ces caractéristiques, il s'agit d'un modèle de la première série et elle partage donc sa partie mécanique avec le coupé V8 série 4, y compris les carburateurs Weber de cette dernière. En fait, c'est l'une des dernières V8 équipées de carburateurs construites. Les autres caractéristiques notables sont l'air conditionné, le régulateur de vitesse et les jantes BBS en alliage.

Décrite par le vendeur comme étant en bon état général, la voiture n'a connu qu'un propriétaire pendant 28 années de sa vie et a parcouru 27 000 miles (43 400 km) d'origine. Récemment inspectée par un spécialiste d'Aston Martin, elle bénéficie d'un nouvel échappement en inox, de filtres neufs, d'amortisseurs Koni refaits (par un agent Koni), de pare-chocs européens neufs, d'un servo de frein révisé et de phares halogènes neufs. La voiture est vendue avec son cric d'origine son manuel et un historique détaillé incluant les reçus originaux des spécialistes Aston Martin. Le vendeur nous informe qu'avant la vente toutes les boiseries ont été reconditionnées. La documentation supplémentaire comprend un titre américain périmé, les papiers d'immatriculation belge, un contrôle technique et un « Carfax » propre.

€150,000 - 180,000

Although its open-car aerodynamics meant that top speed suffered with the hood down, the Volante's 150mph maximum nevertheless ranked it among the world's fastest convertibles. V8 Volante and Vantage Volante chassis numbers ran from '15001' to '15849', a total of 849 cars. Finished in its original colour combination of Pennine Sand (white) with beige-piped brown leather upholstery and beige convertible hood, the same as it is today, this left-hand drive, automatic transmission V8 Volante was previously resident in the USA. One of only 173 built to this specification, it is a 'Series 1' model and thus shares its mechanicals with the 'Series 4' V8 saloon, including the latter's Weber carburetors; indeed, it is one of the last carburettor-equipped V8s built. Other noteworthy features include air conditioning, cruise control and original BBS alloy wheels.

Described by the vendor as in generally good condition, the car had only one owner for some 28 years of its life and has covered a mere 27,000 miles (approximately 43,400 kilometres) from new. Recently been inspected by Aston Martin specialists, it benefits from a new stainless steel exhaust, new filters, rebuilt Koni shock absorbers (by a Koni dealer), new European-specification bumpers, overhauled brake servo, and new halogen headlights. The car comes complete with its original jack, owner's manual and detailed ownership history including original receipts from Aston Martin specialists. The vendor informs us that the wood work has been restored before the sale. Additional documentation consist of a cancelled US title, current Belgian registration papers and technical inspection, and clean 'Carfax'.

364

FERRARI 365GTC/4 BERLINETTE 1972

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 15615

Moteur n° 15615

- L'une de seulement 500 construites
- Numéros de châssis et de moteur concordants
- Immatriculée en France



« Chaque nouvelle Ferrari apporte son lot d'améliorations par rapport à sa devancière. Pour la GTC/4, il s'agit de raffinement mécanique. Moins de bruits parasites nous parviennent du compartiment moteur que dans les précédentes Ferrari et les commandes sont plus douces et plus légères que jamais, faisant du modèle une voiture délicieusement facile conduire. Et l'absence de bruit mécanique ne nous prive d'aucun plaisir. Il y a juste la bonne dose de ronronnement en provenance des échappements et quand on pousse les régimes, le moteur distille la merveilleuse symphonie du V12. » *Road & Track*.

La 365 GTC/4, un modèle intérimaire à la courte carrière, entre la 365 GT 2+2 et la 365 GT4 2+2, fut dévoilée au Salon de Genève en 1971. Contemporaine de l'emblématique « Daytona », la 365 GTC/4 reposait sur un châssis similaire et recevait une version à lubrification par carter sec du V12 à 4 arbres à cames en tête de 4 390 cm³ dans une préparation un peu moins poussée – 320 ch – associée à une transmission conventionnelle avec boîte à 5 rapports, à la place de la transmission transaxle de la « Daytona ». Les culasses, modifiées pour recevoir des carburateurs inversés, avaient permis aux stylistes de Pininfarina de dessiner un profil élégant avec un capot plat. « Résultat, un dessin pur et gracieux, sous estimé, avec des subtilités que l'on apprécie en l'observant attentivement. On peut dire que ce modèle est une Ferrari faite pour l'amateur averti. » faisait très justement remarquer *R&T*.

'Each new Ferrari model brings some noteworthy advance over previous ones. The GTC/4's is mechanical refinement. Less mechanical thrash comes through from the engine room than in any previous Ferrari, and the controls are smoother and lighter than ever, making the car deliciously easy to drive well. And the lack of mechanical clatter does not deprive us of entertainment; there's just the right amount of purr from the four tailpipes, and when working hard in its upper rev range the engine sings the familiar and beautiful V12 song.' - *Road & Track*.

A short-lived interim model that bridged the gap between production of the 365GT 2+2 and 365GT4 2+2, the 365GTC/4 was first shown at the Geneva Motor Show in 1971. A contemporary of the awe-inspiring Daytona, the 365GTC/4 used a similar chassis and a wet-sump version of the former's 4,390cc four-cam V12 in a slightly lower - 320bhp - state of tune, which was coupled to a conventional five-speed gearbox rather than the Daytona's transaxle. Cylinder heads revised to accommodate side-draught carburetors enabled stylist Pininfarina to achieve an elegant, low profile bonnet line. 'In all, a graceful, clean and understated design with subtleties one discovers only by looking it over carefully. One might say this model is a Ferrari for the mature enthusiast,' observed *R&T*.



Globalement plus civilisée et facile à conduire que la lourde « Daytona », la rapide 365 GTC/4 recevait une direction assistée ZF et des freins servo-assistés en série, l'air conditionné en option et un intérieur particulièrement luxueux avec des sièges avant séparés inclinables et des sièges arrière d'appoint. Malgré l'accent mis sur le raffinement, la 365 GTC/4 n'abandonnait rien à ses rivales en matière de performances, abattant le quart de miles (environ 400 m) en moins de 16 secondes pour une vitesse maximale de plus de 240 km/h. Quand le modèle fut retiré en octobre 1972, la production ne totalisait que 500 exemplaires, faisant de la 365 GTC/4 un modèle rare et recherché des collectionneurs.

397e des 500 exemplaires produits, 15615 a été livrée neuve aux États-Unis, en gris argent intérieur noir, comme elle se présente encore aujourd'hui. La Ferrari a été importée en Europe il y a déjà longtemps et a passé douze années aux mains de son précédent propriétaire. Décrite par le vendeur comme en très bon état général d'origine, la voiture est vendue avec son cric, sa trousse à outil, son manuel d'instructions (x2) et son ancien titre de Caroline du sud et sa carte grise française.
€250,000 - 300,000

Altogether more civilised and easy to drive than the heavy Daytona, the rapid 365GTC/4 came with ZF power steering and servo-assisted brakes as standard, the option of air conditioning, and an especially luxurious interior featuring individual reclining front seats and occasional rear seats. In spite of the increasing emphasis on refinement, the 365GTC/4 gave nothing away to its rivals in the performance stakes, racing through the standing quarter mile in under 16 seconds on its way to a top speed in excess of 150mph. By the time the model was withdrawn in October 1972, production had totalled only 500 units, making the 365GTC/4 eminently collectible today.

The 397th of the 500 examples produced, '15615' was delivered new to the USA finished in silver with black interior, which it still is today. The Ferrari was imported into the EU a long time ago and was in the previous owner's hands for 12 years. Described by the owner as in generally very good original condition, the car comes complete with jack, tool roll, instruction books (x2) and copies of the old South Carolina title and French Carte Grise.

FERRARI 599 GTO 2010

Châssis n° ZFF70RDB000173538

Moteur n° 159300

- Une des 599 construites
- Livrée neuve à Barcelone, en Espagne
- Première main
- Certifiée par Ferrari Classiche



Présentée au Salon de Genève en mars 2006, la 599 GTB Fiorano était la première Ferrari de la famille 599. Prenant comme nom celui du fameux circuit d'essai de Ferrari, c'était la dernière d'une série de modèles dont le nom évoque des lieux associés à la marque, comme Modena et Maranello. Sa devancière immédiate – la 575 Maranello – avait reçu un accueil mitigé, décevant ceux qui avaient adoré la 550 Maranello, aussi Ferrari avait-il dû rattraper le terrain perdu dans la conception de la 599.

Le cœur de toute voiture est son moteur et le V12 6 litres à 48 soupapes de la 599 était une version retravaillée de celui de la supercar Enzo. Tel que monté sur la 599, ce bloc dernier cri développait 612 ch à 7 600 tr/min avec un couple maximale de 62 mkg à 5 600 tr/min. Avec 1 690 kg, la 599 offre un rapport poids puissance de 2, 76 kg par cheval éclipant les 3, 35 kg par cheval de la Maranello. Développée dans le cadre du programme de Formule 1 de Ferrari, le changement de vitesses par palettes était devenu une caractéristique pour ses modèles les plus sportifs et était un modèle de la dernière génération sur la 599. Une boîte à six vitesses traditionnelle était également proposée.

Bien que la suspension active ait été depuis longtemps interdite en Formule 1, leur développement pour les voitures de route avait continué et la 599 était équipée d'amortisseurs magnéto-rhéologiques « semi-actifs ». La viscosité du fluide contenu dans ceux-ci change presque instantanément lorsqu'un champ magnétique est appliqué, altérant les caractéristiques de l'amortissement.

Introduced at the Geneva Motor Show in March 2006, the 599 GTB Fiorano was the first of Ferrari's 599 family. Taking its name from Ferrari's famous test track, it was the latest in a succession of models named after places associated with the marque such as Modena and Maranello. Its immediate predecessor - the 575 Maranello - had met with a mixed reception, disappointing those that had so admired the 550 Maranello, so Ferrari had some catching up to do in designing the 599.

The heart of any Ferrari is its engine, and the 599's 48-valve, 6.0-litre V12 was a reworked version of that found in the Enzo supercar. As installed in the 599, this state-of-the-art unit produced a staggering 612bhp at 7,600rpm with maximum torque of 448lb/ft at 5,600 revs. Weighing a claimed 1,690kg, the 599 has a power-to-weight ratio of 362bhp per tonne, far eclipsing the 291bhp/tonne of its 575 Maranello predecessor. Developed as part of Ferrari's Formula 1 programme, the paddle-shift gearbox had become a feature of its range-topping sports cars and was in its latest form for the 599. A conventional six-speed gearbox was available also.

Although active suspension had long been banned from Formula 1, its development for road cars had continued and the 599 came equipped with SCM magnetorheological 'semi-active' dampers. The latter's damping fluid changes in viscosity almost instantaneously when a magnetic field is applied, thereby altering the suspension characteristics.



Le bouton de contrôle de l'amortissement était situé sur le volant de type Formule 1, aux côtés des commandes de stabilité et de motricité et du démarreur. L'heureux conducteur de la 599 faisait face à un compte-tour central analogique, flanqué d'un compteur et d'un écran de contrôle également analogiques pour toutes les autres fonctions. Ferrari fournissait à juste titre un vaste espace pour les bagages à l'intérieur, tendu d'un cuir somptueux.

En avril 2010, Ferrari annonçait la 599 GTO, une version routière de la 599 XX uniquement destinée à circuit. Ressuscitant un nom évocateur du passé de Ferrari, la nouvelle GTO développait 661 ch et pesait presque 100 kg de moins que la GTB de série, un cocktail qui donnait un 0 à 100 km/h en moins de 3,3 secondes et une vitesse maximale de plus de 335 km/h. La production était limitée à 599 unités, réservées à de fidèles clients de Ferrari triés sur le volet.

La fabuleuse et exclusive supercar Ferrari proposée ici a été livrée neuve à Barcelone, en Espagne, et n'a connu qu'un propriétaire. Rosso Scuderia avec intérieur rouge et noir, elle a parcouru seulement 40 700 km d'origine et se présente dans un état extraordinairement bon ayant bénéficié de soins méticuleux, à l'intérieur comme à l'extérieur, de la part d'Extreme Detailing. Cette magnifique automobile, qui a remporté des prix au Ferrari Tribute Targa Florio (2011) et à la Ferrari Cavalcade (2013), est vendue avec son carnet d'entretien, ses documents de garantie, ses papiers d'immatriculation espagnole et le très important certificat de Ferrari Classiche.

€400,000 - 600,000

Damper controls were placed on the Formula 1-style steering wheel together with those for traction control and stability, as was the starter button. The 599's fortunate driver would find him/herself looking at a central analogue rev counter flanked by a similar speedometer and an electronic display screen for all other functions. Ferrari thoughtfully provided plentiful storage space within the sumptuous leather-trimmed interior.

In April 2010, Ferrari announced the 599 GTO, a road-going version of the track-only 599 XX. Reviving an evocative model designation from Ferrari's past, the new GTO came with 661bhp on tap and weighed almost 100kg less than the standard GTB, a combination that delivered a 0-100km/h time of less than 3.3 seconds and a top speed in excess of 335km/h. Production was limited to 599 cars, which were reserved exclusively for Ferrari's most favoured customers.

The fabulous and exclusive Ferrari supercar offered here was delivered new to Barcelona, Spain and has had only one owner. Finished in Rosso Scuderia with black/red interior, it has covered only 40,700 kilometres from new and is presented in commensurately good condition, benefiting from a complete interior and exterior detailing by Extreme Detailing. Winner of concours awards at the Ferrari Tribute Targa Florio (2011) and Ferrari Cavalcade (2013), this beautiful car comes complete with its owner's and service manuals, guarantee document, Spanish registration papers and the all important Ferrari Classiche certificate.

366

LAMBORGHINI DIABLO SV COUPÉ 1998

Châssis n° ZA9DE21A0WLA12906

- Une des 16 produites en 1998
- Livrée neuve en Belgique
- Deux propriétaires d'origine
- 40 042 kilomètres

Après 17 années de production, la légendaire Countach était remplacée par la Diablo, qui, à sa présentation, était la plus rapide, la plus sophistiquée et la plus chère des Lamborghini jamais produites. Présentée pour la première fois en public à Monaco en janvier 1990, la Diablo était améliorée dans tous les domaines par rapport à son illustre devancière, devenant la référence en matière de supercar. Personne ne fut surpris d'apprendre qu'elle avait été dessinée par Marcello Gandini, le styliste qui avait déjà créé les Lamborghini Miura et Countach, l'air de famille étant indéniable.

Sous la tôle, on trouvait un châssis à caisson hérité de la Countach, mais construit en tubes de section carrée plutôt que ronde et intégrant des zones déformables à l'avant et à l'arrière. L'utilisation de panneaux en fibre de carbone, vus pour la première fois sur la Countach Evoluzione, avait été reprise sur la Diablo qui offrait également une suspension améliorée, conçue pour être compatible avec une future version à transmission intégrale et suspension active. Le V12 Lamborghini 48 soupapes porté à 5,7 litres sur la Diablo recevait pour la première fois une injection, développant 492 ch. Aussi important, sinon plus important, le couple grimpeait à 428 lb/ft (environ 59,5 mkg) 55% supérieur à celui de la Countach. Le pot catalytique était de série permettant au V12 amélioré de répondre aux normes anti-pollution dans le monde entier.

After 17 years in production, the legendary Countach was replaced by the Diablo, which on its arrival was the fastest, most advanced and most expensive Lamborghini ever built. First exhibited publicly at Monaco in January 1990, the Diablo improved on its illustrious predecessor in every way, setting a new benchmark in supercar design. Nobody can have been surprised to learn that it had been styled by Marcello Gandini, the man responsible for the Lamborghini Miura and Countach, for the family resemblance was obvious.

Beneath the skin there was a steel spaceframe chassis, developed from the Countach's, but constructed of square-section rather than round tubing and incorporating 'crumple zones' at front and rear. The use of carbon-fibre composite panels, first seen in the Countach Evoluzione model, was extended in the Diablo, which also featured revised suspension capable of accommodating the envisaged future developments of four-wheel drive and active suspension. Stretched to 5.7 litres for the Diablo, Lamborghini's 48-valve V12 engine gained fuel injection for the first time and producing a maximum of 492bhp. Of equal, if not greater significance, maximum torque went up to 428lb/ft, an improvement of 55% over the Countach. Catalytic converters were standard, enabling the reworked V12 to meet emissions requirements worldwide.





Plus puissante, avec un coefficient de trainée plus bas que la Countach, la Diablo éclipse sans difficulté sa devancière, dépassant les 322 km/h lors des essais. Plus important encore, ses accélérations et sa vitesse de pointe étaient un peu supérieures à celles de la Ferrari F40. Bien que figurant parmi les voitures les plus chères du monde, la Diablo n'était pas une série limitée comme la F40, mais une voiture de série, dotée d'un intérieur luxueusement équipé, démontrant l'intention de ses concepteurs d'offrir une Grand Tourisme civilisée, aussi à l'aise en ville que sur autoroutes. Son prix de lancement au Royaume-Uni avait été fixé juste en dessous de 153 000 £, faisant de la Diablo, l'une des voitures les plus chères du monde. La Diablo VT, une version roadster de type Targa à quatre roues motrices, suivit, puis vint ensuite la Diablo SE (Special Edition) dont seulement 150 unités furent construites pour célébrer les 30 ans de Lamborghini comme constructeur automobile.

Conçue pour séduire le conducteur passionné, une version Diablo SV, plus légère et plus simple, à deux roues motrices fut présentée en 1995 équipée d'un moteur de 510 ch, bien qu'elle ait été moins chère que la Diablo de base. Les autres modifications apportées à la SV concernaient un aileron arrière réglable, des feux différents, un couvercle de capot à ouïes et des freins avant de plus grandes dimensions.

L'une parmi seulement 16 construites en 1998, cette rare Diablo SV a été livrée neuve en Belgique et sera vendue avec ses papiers d'immatriculation des Pays-Bas.

€250,000 - 300,000

With more power and a lower drag coefficient than the Countach, the Diablo easily eclipsed its forebear, exceeding 322km/h on test. More importantly, its acceleration and top speed figures were marginally better than those of the Ferrari F40. The Diablo though, was not a limited edition model like the latter, but a series production car with a luxuriously appointed interior reflecting its designers' intention to produce a civilised Gran Turismo as suited to city streets and motorways as the racetrack. Its UK launch price was pitched at just under £153,000, making the Diablo one of the world's most expensive cars. Four-wheel drive Diablo VT and Targa-style open roadster versions soon followed and then came the Diablo SE (Special Edition) only 150 examples of which were built to celebrate Lamborghini's 30 years as a car manufacturer.

Designed to appeal more to the enthusiast driver, a simpler and lighter two-wheel drive Diablo SV was introduced in 1995 and came with a 510bhp engine despite being cheaper than the standard Diablo. Other SV changes included an adjustable rear spoiler, different lighting, a ducted engine lid and larger diameter front brakes.

One of only 16 built in 1998, this rare Diablo SV was delivered new to Belgium and is offered with Netherlands registration papers.

367

PORSCHE 911T 2,0 LITRES COUPÉ 1969

Carrosserie Karmann

Châssis n° 119122652

Moteur n° 6196569

- *Un des premiers modèles à empattement allongé*
- *Une des rares 911 construites par Karmann*
- *Numéros concordants*



Classique moderne s'il en est, la 911, la sportive de Porsche à la longue carrière, avait été dévoilée au Salon de Francfort 1963 sous le nom de 901, mais peu après le début de sa mise en production en 1964, était devenue 911, suite à une plainte de Peugeot qui avait déposé l'utilisation du zéro central pour ses modèles. L'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de sa devancière 356 fut conservée, mais la 911 faisait appel à une structure monocoque pour sa construction et abandonnait la suspension d'origine Volkswagen de la 356 en faveur d'un système McPherson à jambe de suspension et à bras longitudinal tiré, plus moderne. Dans sa première mouture, le six cylindres à plat Porsche à simple arbre à cames en tête, refroidi par air, de 1991 cm³ développait 130 ch. Progressivement réajusté, il allait passer à plus de 3 litres et, en version turbocompressée, délivrer plus de 300 ch.

En 1963, Porsche avait racheté le carrossier Reutter qui avait fabriqué la plupart des carrosseries des modèles 356, afin de s'assurer la fourniture exclusive des carrosseries pour ses futures 911 et 912. Pourtant, le modèle remporta un tel succès qu'en quelques années, Porsche vendait plus de voitures qu'il ne pouvait en produire. Le carrossier Karmann d'Osnabrück, avec lequel Porsche entretenait une relation déjà ancienne, fut sollicité pour accroître la production et commença à construire des 912 à partir de 1966.

A 'modern classic' if ever there was one, Porsche's long-running 911 sports car first appeared at the 1963 Frankfurt Show as the '901', but shortly after production proper commenced in 1964 had become the '911' following Peugeot's complaints about the use of '0' model numbers. The preceding Type 356's rear-engined layout was retained but the 911 switched to unitary construction for the bodyshell and dropped the 356's VW-based suspension in favour of a more modern McPherson strut and trailing arm arrangement. In its first incarnation, Porsche's single-overhead-camshaft, air-cooled flat six engine displaced 1,991cc and produced 130bhp; progressively enlarged and developed, it would eventually grow to more than 3.0 litres and, in turbo-charged form, put out well over 300 horsepower.

In 1963 Porsche bought the coachbuilder Reutter, which had produced most of the bodies for the Type 356 models, thus ensuring continuity of body supply for the forthcoming 911 and 912. However, the newcomers were such a success that within a few years Porsche was selling cars faster than it could build them. Coachbuilder Karmann of Osnabrück, with whom Porsche had a longstanding relationship, was asked to help increase production, starting in 1966 with the 912.



En 1968, alors que Porsche travaillait sur le prototype de la future 911 avec empattement allongé, Karmann commença à produire également des 911 T et 911 S. L'allongement de l'empattement de 60 mm était la première évolution notable de la 911 et l'adoption simultanée d'un carter de vilebrequin allégé en magnésium contribuait à donner une bien meilleure stabilité en courbe à cette version allongée, par rapport à la version originale. La production de ces séries B, comme on les baptisa, débuta en août 1968. Karmann ne les produisit que pendant une année, au cours de laquelle la société d'Osnabrück construisit 3 561 911 T et 1 014 911 E.

Cette 911 T particulière a été construite en mai 1969 et a été livrée neuve par VW Pacific dotée des options suivantes : intérieur en vinyl noir, jantes alliage de 5.5 x 14 pouces, inserts de pare-chocs avant et arrière en caoutchouc, blocage du volant et radio Blaupunkt. La voiture est équipée de la boîte manuelle à quatre rapports et était d'origine « irish green », changée au profit de sa livrée orange d'aujourd'hui par le vendeur. Affichant environ 99 90 km au compteur, la voiture est décrite par le vendeur comme en bon état général et affiche un bon comportement. Les pneus sont neufs. Les documents qui l'accompagnent comprennent un certificat d'authenticité Porsche et ses papiers d'immatriculation espagnols.
€60,000 - 90,000

In 1968, while Porsche was working on prototypes of the forthcoming long-wheelbase 911, Karmann started building the 911T and 911S models as well. The extension of the wheelbase by 60mm represented the first major revision of the original 911 design, while the simultaneous introduction of a lightweight magnesium crankcase also helped give the LWB 911 much greater cornering stability compared with the preceding SWB cars. Production of these 'B Programme' cars, as they are known, began in August 1968. Karmann was involved in their production for only one year, during which time the Osnabrück firm built 3,561 911Ts and 1,014 911Es.

This particular 911T was built in May 1969 and delivered new via VW Pacific equipped with following options: black vinyl interior; 5.5x14" alloy wheels; front/rear bumpers with rubber inserts; steering wheel lock; and a Blaupunkt Frankfurt radio. The car has the four-speed manual gearbox and originally was finished in 'Irish Green', changed by the previous owner to the current orange. Currently displaying a total of circa 99,900 kilometres on the odometer, the car is described by the vendor as in generally good condition and is said to drive well. The tyres are new. Accompanying documentation consists of a Porsche Certificate of Authenticity and Spanish registration papers.

JAGUAR TYPE E 4,2 LITRES SÉRIE 1 COUPÉ 1967

Châssis n° 1E 33751

- *Livrée neuve en Californie, États-Unis*
- *33 140 miles (53 300 km) d'origine*
- *Largement d'origine*
- *Historique complet*
- *Récemment révisée*



Le premier propriétaire a acheté ce coupé Type E neuf à Napa, en Californie, et a parcouru quelque 24 000 miles (38 000 km) à son volant, avant de la vendre en novembre 1977. Le second propriétaire, un voisin du précédent, a fait repeindre la voiture dans sa couleur bleu métallisé opalescent d'origine à 32 702 miles (52 600 km) et l'a ensuite revendue en avril 1989. Il faut signaler que lorsque la Jaguar a été repeinte, seuls les panneaux extérieurs l'ont été, les montants de portes, le compartiment moteur et le coffre arborent toujours leur peinture d'origine. Tous les chromes sont d'origine, à l'intérieur, comme à l'extérieur, et sont en bon état.

Le troisième propriétaire, de Palm Springs, a acheté la Jaguar comme un investissement et l'a revendue en septembre 1989 à 32 800 miles (52 800 km). Le quatrième et actuel propriétaire a acheté la Type E à Palm Springs à son troisième propriétaire. Il a conduit la voiture avec parcimonie, la transportant sur une remorque aux différentes manifestations historiques du sud californien et, en janvier 1993, l'a enfermée dans une remise où elle est restée les 20 années qui ont suivi.

Its first owner purchased this E-Type Coupé new in Napa, California and drove it for some 24,000 miles before selling the car in November 1977. The second owner, a neighbour of the first, had the car re-sprayed in its original Opalescent Silver Blue colour at 32,702 miles and then sold it in April 1989. It should be noted that when the Jaguar was re-sprayed, only the outside body panels were repainted; all of the door jambs, engine compartment and rear compartment still have their original paint. All the chrome is original too, both inside and out, and is in excellent condition.

The third owner, from Palm Springs, bought the Jaguar as an investment then sold it in September 1989 at 32,800 miles. The current (fourth) owner purchased the E-Type in Palm Springs from the third owner. He has driven the car sparingly, transporting it by trailer to various Southern California classic car shows, and then in January 1993 placed it in storage where it would remain for the next 20 or so years.



En janvier 2014, la Jaguar a été sortie de sa remise et a subi les travaux suivants : nettoyage et apprêt du réservoir, pompe à essence neuve, révision et réglage des carburateurs, purge du système de refroidissement, révision du radiateur, changement des durits de refroidissement, thermostat du réservoir d'expansion, freinage entièrement refait, réfection ou remplacement du système hydraulique d'embrayage, échappement neuf, réglage complet du moteur et changement de l'huile, pneus neufs. Un test de compression, effectué il y a deux mois, montre une bonne tenue des six cylindres.

Les autres caractéristiques remarquables sont l'intérieur en cuir Connolly bleu marine, les roues fil (chrome d'origine), la roue de secours d'origine, le manuel et le jeu d'outils, les plaques californiennes noires. La voiture est vendue avec son livret d'origine, ses outils, son titre américain, ses formulaires d'importation en Europe et l'historique complet de son entretien. Jamais restaurée et dans un authentique état d'origine, cet exceptionnel coupé Type E est le rêve de tout collectionneur.

€125,000 - 155,000

In January 2014 the Jaguar was taken out of storage and had the following work completed: fuel tank cleaned and coated; new fuel pump and sender unit; carburetors overhauled and tuned; cooling system purged; radiator overhauled; new coolant hoses, thermostat and surge tank; all brake work completed; clutch hydraulics rebuilt or replaced; new exhaust system; complete engine tune and oil change; new tires fitted. A compression test carried out a couple of months ago produced consistently good readings from all six cylinders.

Other noteworthy features include Navy Blue Connolly leather interior; chrome wire wheels (original plating); original spare wheel, owner's manual and tool kit; and California black plates. The car comes with its original books, tools, US title, EU import paperwork and its entire service history. Un-restored and outstandingly original, this exceptional E-Type Coupé is every collector's dream.

369

FERRARI 308 GT « VETRORESINA » BERLINETTE 1976

Carrosserie Pininfarina/Scaglietti

Châssis n° F106AB19069

Moteur n° F106A02100112

- *Rare premier modèle en résine à lubrification par carter sec*
- *Une de seulement 712 à carrosserie en résine produites*
- *Environ 30 000 kilomètres*
- *Deux propriétaires seulement*

La 308 GTB proposée ici est dotée de la carrosserie plus légère en résine et fibre de verre (vetroresina) et de la lubrification par carter sec des premiers modèles produits, aujourd'hui les plus recherchés par les passionnés.

Présentée au Salon de Paris en 1975, la superbe 308 GTB – seconde Ferrari de route à moteur V8 – marquait un retour apprécié aux services de Pininfarina pour le style, après la Dino 308 GT4 dessinée par Bertone. Portant l'écusson Ferrari en propre plutôt que celui de Dino, la nouvelle venue changeait peu mécaniquement, en dehors du raccourcissement de l'empattement, reprenant le train roulant et le V8 3 litres monté transversalement de sa devancière, désormais équipé d'une lubrification par carter sec. En version routière, ce bloc moteur magnifiquement conçu, développait 255 ch, une puissance suffisante pour propulser l'aérodynamique 308 GTB à une vitesse maximale de 240 km/h.

Produite au début avec une lubrification par carter sec et une carrosserie en résine (vetroresina) – un matériau que Ferrari utilisait pour la première fois sur un modèle de série – la 308 GTB construite par Scaglietti fit appel à l'acier après avril 1977.

The 308 GTB offered here has lighter glassfibre (vetroresina) bodywork and dry-sump lubrication of the very first cars produced, which are the most sought after by enthusiasts today.

Introduced at the Paris Salon in 1975, the stunningly beautiful 308 GTB – Ferrari's second V8-engined road car - marked a welcome return to Pininfarina styling following the Bertone-designed Dino 308 GT4. Badged as a 'proper' Ferrari rather than a Dino, the newcomer had changed little mechanically apart from a reduction in wheelbase, retaining its predecessor's underpinnings and transversely mounted quad-cam 3.0-litre V8 engine that now featured dry-sump lubrication. In road tune this superbly engineered power unit produced 255bhp, an output good enough to propel the aerodynamically efficient 308 to a top speed of 150mph (240km/h).

Produced initially with dry sump lubrication and glassfibre (vetroresina) bodywork - the first time this material had been used for a production Ferrari - the Scaglietti-built 308 GTB used steel after April 1977.





Ce changement s'accompagnait d'une augmentation de poids (environ 80 kg) et d'une réduction des performances conséquentes, ainsi que d'une propension à la corrosion. Naturellement, quiconque désirant courir avec une 308 GTB choisissait une version « vetroresina » s'il le pouvait.

Ce coupé 308 GTB, l'un des 712 à carrosserie en résine produits, n'a connu que deux propriétaires et a couvert seulement 30 000 km. Achetée par le vendeur en 2006, il n'a parcouru que quelques milliers de kilomètres depuis et a été stockée au sec ces sept dernières années. La voiture est immatriculée en Grèce, mais n'a pas de nouveau certificat du MoT du Royaume-Uni. Elle a récemment subi une révision complète au Royaume-Uni. La courroie de distribution a été vérifiée, les durits de reniflards changés, la ligne d'alimentation vérifiée et quelques durits d'alimentation remplacées. Elle a également été entièrement repeinte aux critères les plus exigeants, c'est-à-dire vitres, écussons, pare-chocs, etc démontées comme on peut le vérifier dans le dossier de restauration fourni. Les roues étaient en bon état mais ont subi une restauration complète, y compris les moyeux centraux. Toutes les factures des travaux effectués au Royaume-Uni sont fournies.

Prête à l'usage et appréciée par son nouveau propriétaire, la Ferrari est aussi vendue avec ses papiers d'immatriculation grecque, sa roue de secours, son cric et ses outils d'origine. Un volant de seconde monte d'époque est la seule entorse constatée aux caractéristiques d'époque. Une belle opportunité d'acquérir un exemplaire bien entretenu et peu roulé de cette version recherchée de l'emblématique 308 GTB.

€180,000 - 220,000

The change brought with it a considerable weight penalty (around 80kg) and consequent reduction in performance, as well as an increased susceptibility to corrosion. Naturally, anyone wanting to race a 308 GTB started out with the vetroresina version if they could.

One of 712 vetroresina 308 GTB coupés produced, this example has had two owners from new and has covered only some 30,000 kilometres. Purchased by the current vendor in 2006, it has only covered a few thousand kilometres since then and has been dry stored for the last seven years. The car is registered in Greece but does have a new UK MoT certificate. It has recently undergone a full service in the UK: the cam belt was checked, all breather hoses changed, the fuel lines checked and some fuel hoses replaced. It has also had a complete re-spray to a very high standard, which included removing all glass, emblems, bumpers, etc as can be seen in the accompanying restoration file. The wheels were in fine condition but have been treated to a complete restoration including new centre caps. All substantial invoices for work undertaken in the UK will be provided.

Ready to be used and enjoyed by its new owner, the Ferrari also comes with Greek registration papers and its original spare wheel, jack and tools. An in-period after-market steering wheel is the only notified deviation from factory specification. A wonderful opportunity to acquire a well-maintained and little used example of this most desirable version of the iconic 308 GTB.

370

BENTLEY PETERSEN 6½-LITRE « DARTMOOR » COUPÉ 1951

Carrosserie Petersen Engineering

Châssis n° B329LH

- *Probablement modèle unique*
- *Seulement deux propriétaires*
- *2 097 miles (3 375 km) d'origine*
- *Immatriculation britannique*



Rappelant les plus grandes créations du style aérodynamique des années 1930, notamment celles de Figoni & Falaschi et Saoutchik sur châssis Talbot-Lago et Delahaye, cette Bentley Mark VI reconstituée est l'œuvre de Bob Petersen Engineering, une entreprise basée dans le Devon, réputée pour ses carrosseries, ses restaurations et ses créations de Bentley classiques. Le premier propriétaire souhaitait un style Art déco qui s'applique tant à l'intérieur, en cuir rouge, qu'à l'extérieur de la voiture, délicatement peint en bleu nuit, pour obtenir ce chef-d'œuvre d'art automobile. Les bagages en cuir rouge sont, eux aussi, en parfaite harmonie. On nous signale qu'aucune autre voiture ne reprendra cette harmonie de couleurs dans le futur. Le prix de la voiture s'élevait à l'époque à 334 000 livres.

La « Dartmoor » est construite sur un châssis de 1951 qui a été allongé pour obtenir un empattement de 3,35 m et renforcé par des croisillons soudés avec un essieu arrière surbaissé et ses roues à voile sont chaussées de pneus 700x21. Elle est animée par un moteur à 8 cylindres en ligne Rolls-Royce B81SV de 6,5 litres, de la série B de moteurs conçus vers la fin de la seconde guerre à des fins commerciales et militaires.

Recalling the great coachbuilt streamlined designs of the 1930s, most notably those of Figoni et Falaschi and Saoutchik on Talbot-Lago and Delahaye chassis, this wonderfully reconstituted Bentley Mark VI is the work of Devon-based Bob Petersen Engineering, a company renowned for the rebuilding, restoration and recreation of classic Bentley motor cars. The first owner wanted the Art Deco look to apply as much to the red leather-trimmed interior as to the exterior of the car, which is tastefully finished in dark blue, the result being a unique and very special piece of motoring art. Even the red leather travel bags are similarly stylish. We are advised that it has been agreed there will not be another car built with this exact colour and trim combination in the future. The price when new was £334,000.

The Dartmoor is based on a 1951 chassis, which has been extended to a wheelbase of 11' 0" and features modified cruciform bracing and an under-slung rear axle, while the disc wheels are shod with 700x21 tyres. It is powered by a Rolls-Royce B81SV 6½-litre straight eight, a unit belonging to the B-series of engines developed towards the end of WW2 for military and commercial purposes.



Ce moteur-ci était à l'origine prévu pour fonctionner au gaz mais a été converti pour fonctionner à l'essence sans plomb qui est délivrée via quatre carburateurs SU de 1 ½ pouce. La puissance maximale du B81 de série était de 195 ch à 3 750 tr/min alors que celui-ci, avec ses soupapes plus grosses que celles de série, ses pistons et son arbre à cames spécifiques, envoie quelque 265 ch aux roues arrière. La Dartmoor est décrite comme étant une voiture fiable et agréable à conduire, pleine de ressources et de couple pour la conduite dans la circulation d'aujourd'hui et croise à bonne allure, grâce à son rapport final de Bentley Continental.

Présentée pour la première fois au Goodwood Revival en septembre 2009, la Dartmoor a reçu le prix du jury à la garden party de l'AMOC au Morwell House Garden en 2010, a fait une visite au week-end du Bentley Drivers' Club à Silverstone et a été exposée au Techno Classica d'Essen en 2010 et 2011. Elle figure également dans l'ouvrage de Ray Roberts Bentley Specials & Special Benleys Volume II, aux pages 326, 700 et 703.

This particular engine was originally gas-powered but has been converted to run on unleaded petrol, which is delivered via a quartet of 1½" SU carburetors. Maximum power output of a standard B81 was around 195bhp at 3,750rpm, while this unit, with its larger-than-stock valves and specially developed camshaft and pistons, manages a most impressive 265bhp at the rear wheels. Indeed, the Dartmoor is described as reliable and comfortable to drive, possessing plenty of power and torque for modern traffic, and cruises comfortably thanks to its Bentley Continental high-ratio final drive.

Displayed for the first time at the Goodwood Revival Meeting in September 2009, the Dartmoor received the 'Judges Choice' award at the AMOC's Morwell House Garden Party in 2010, has visited the Bentley Drivers Club's race weekend at Silverstone, and was displayed at the Essen Techno Classica in 2010 and 2011. The Dartmoor is also featured in Ray Roberts' book, 'Bentley Specials & Special Benleys Volume II', pages 326, 700 and 703.



Depuis son achat par le propriétaire actuel - le second seulement - en février 2012, la Bentley a été stockée hors humidité dans un lieu chauffé et n'a parcouru que 320 km par temps sec dans les trois ans ½ écoulés. La voiture a été entretenue par Classic Remise (Michael Gross) à Berlin et arbore toujours un aspect « comme neuve » s'attirant les regards admiratifs partout où elle passe. Les documents qui l'accompagnent comprennent un MoT périmé (2012), la fiche technique Petersen, des papiers d'immatriculation britannique V5C anciens (copie) et en cours.

Immatriculée en Grande-Bretagne sous le numéro MGJ 897, cette superbe et unique évocation du meilleur style automobile Art déco attirera à coup sûr l'attention à n'importe laquelle des manifestations les plus prestigieuses.
€350,000 - 450,000

Since its acquisition by the current (second) owner in February 2012, the Bentley has been kept in heated and dehumidified storage, and in the last 3½ years has covered only some 200 dry miles. The car has been serviced by Classic Remise (Michael Gross) in Berlin and still presents in 'like new' condition, attracting favourable attention wherever it goes. Accompanying documentation consists of an expired MoT (2012), Petersen specification sheets, and old (copy) and current UK V5C registration documents.

UK registered as 'MGJ 897', this wonderful and unique evocation of the very best of Art Deco automotive styling is a guaranteed centre of attention at any of the most prestigious motoring events.



371

BMW 320 CABRIOLET 1938

Carrosserie Autenrieth

Châssis n° 93644

Moteur n° 93644

- *Rare Cabriolet 320 survivant*
- *Une des 1 835 construites*
- *Aux mains du propriétaire depuis 1989*
- *Entièrement rénovée et bien entretenue*



La BMW 320, une confortable berline de taille moyenne avec une vitesse de pointe de 120 km/h, fut produite entre 1937 et 1938. Environ 4 200 voitures ont été construites dont 1 835 étaient des cabriolets, comme celui qui est proposé ici, la majorité étant des berlines deux portes. Le moteur est le classique six cylindres en ligne BMW de 1 971 cm³ développant 45 ch, tandis que la boîte est un modèle à quatre rapports. Peu d'exemplaires de ce modèle ont survécu.

Le cabriolet proposé ici a quitté l'usine le 5 octobre 1938 et a été acheté par son actuel propriétaire en 1989 à un collectionneur en Allemagne. Au cours des 26 dernières années aux mains du même propriétaire, la voiture n'a pas reçu la moindre goutte de pluie et n'a jamais été conduite sur route mouillée. Elle a toujours été minutieusement entretenue et régulièrement révisée.

Il y a quelques années, le moteur a été entièrement refait par un spécialiste et équipé de pistons, de chemises et de segments neufs, de paliers de vilebrequin, de conduites d'huile, de poussoirs, de soupapes, de ressorts, de sièges et de guides de soupapes neufs. Le vilebrequin et le volant moteur ont été usinés et équilibrés. La pression du bloc et les fissures ont été testées. La boîte de vitesses a été refaite avec des axes et des cales neuves et la voiture n'a parcouru que 130 km depuis l'achèvement des travaux.

A comfortable medium-size touring car with a top speed of 120km/h, the BMW 320 was produced between 1937 and 1938. Approximately 4,200 cars were made, of which 1,835 were convertibles like that offered here, the majority being two-door saloons. The engine is the classic BMW straight six displacing 1,971cc and producing 45hp, while the gearbox is a four-speed unit. Very few examples of this model survive.

The cabriolet offered here left the factory on 5th October 1938 and in 1989 was purchased by the current owner from a classic-car collector in Germany. It is described by the vendor as in generally excellent condition. During the 26 years in the present ownership, the car has not seen a drop of rain and has never been driven on a wet road. It has always been fastidiously maintained and regularly serviced.

Some years ago the engine was completely rebuilt by a specialist and fitted with new pistons, rings and cylinder sleeves; new main and big-end bearings; new oil pipes; new tappets; and new valves, valve springs, seats and guides. The crankshaft and flywheel have been machined and balanced; the engine block pressure and crack tested; and the cylinder head pressure tested. The gearbox has been rebuilt with new bearings and shims and the car has covered only some 130 kilometres since the work's completion.



Au cours des derniers mois, la carrosserie a fait l'objet d'une peinture de haute qualité sur métal nu. Simultanément, des pneus Avon neufs ont été montés, les roues équilibrées et le radiateur refait. Le système de freinage a été entièrement révisé avec de nouvelles durits, un maître cylindre neuf et de nouveaux cylindres. La voiture a aussi une pompe à essence neuve, des bougies et des fils de bougies neufs. L'huile a été changée et le jeu des soupapes minutieusement réglé. Une nouvelle batterie a été installée. Quelques éléments ont été rechromés, ouïes de capots, enjoliveurs, poignées et divers éléments de carrosserie...

L'intérieur en cuir et la capote ont été refaits aux caractéristiques d'origine par le précédent propriétaire allemand et sont toujours en bon état.

La voiture est immatriculée en Allemagne et sera vendue avec son Fahrzeugbrief (avec quantité de factures et de notes ainsi qu'un reportage photographique complet sur les travaux effectués récemment. Engagée dans de nombreux rallyes historiques, la voiture a également son certificat d'authenticité de l'ASI (Automotoclub Storico Italiano) de 1991.

€75,000 - 95,000

In recent months the body has been the subject of a high quality, bare-metal re-spray. At the same time new Avon tyres were fitted, the wheels balanced and the radiator been re-cored. The braking system has been completely overhauled with new hoses, new master cylinder and new brake cylinders. The car also has new fuel pump, new spark plugs and ignition leads. The oil has just been changed and the valve clearances carefully adjusted. A new battery has been fitted. Some components have been re-chromed: bonnet vents, hubcaps, door handles, various items of body trim, etc.).

The leather interior and the hood were re-upholstered to original specification by the previous German owner and are still in very good condition.

The car is German registered and comes with the Fahrzeugbrief document together with a quantity of bills and invoices and an extensive photographic record of the work done in recent times. A participant in numerous classic rallies, the car also has an ASI (Automotoclub Storico Italiano) Certificate of Authenticity issued in 1991.

372

Ancienne propriété de Lino Ventura et sa famille

MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5 LITRES COUPÉ 1971

- Livrée neuve en France
- Révisée récemment

Châssis n° 11102612003327



La très luxueuse 280 SE coupé/cabriolet (et la berline 300 SEL) avaient été choisies par Mercedes-Benz pour dévoiler son magnifique nouveau V8 3, 5 litres en 1969. Supercarré avec une culasse et un bloc en alliage d'aluminium, doté d'un simple arbre à cames en tête, ce tout nouveau moteur dernier cri développait 200 ch, grâce à une injection électronique Bosch et un allumage transistorisé. Ainsi équipé, le coupé/cabriolet atteignait un bon 200 km/h avec le 0 à 100 km/h en 9, 5 secondes, un substantiel progrès par rapport aux performances de la version six cylindres. Bien que la berline SEL équivalente ait fait appel à la carrosserie « nouvelle génération », le coupé et le cabriolet conservaient l'élégante carrosserie qui avait fait ses débuts en 1959 sur la 220 SE et, en tant que modèle haut de gamme de luxe, recevaient en série la transmission automatique, l'air conditionné, les vitres électriques et un système audio stéréophonique. La 280 SE allait être le dernier modèle à recevoir cette élégante carrosserie très appréciée et ces dernières grandes classiques de la lignée sont aujourd'hui très recherchées par les amateurs éclairés de Mercedes-Benz.

Cette Mercedes-Benz 280 SE 3, 5 litre coupé fut livrée neuve en France au fameux acteur Lino Ventura qui fut son premier propriétaire. Né à Parme, en Italie, Angelino « Lino » Ventura arriva en France avec sa famille alors qu'il n'avait que huit ans.

The ultra-luxurious 280 SE Coupé/Cabriolet (and 300 SEL saloon) had been chosen by Mercedes-Benz to launch its magnificent new 3.5-litre V8 engine in 1969. An over-square design featuring a cast-iron block and aluminium-alloy cylinder heads, each equipped with a single overhead camshaft, this all-new, state-of-the-art power unit produced 200bhp courtesy of Bosch electronic fuel injection and transistorised ignition. Thus equipped, the Coupé/Cabriolet was good for 125mph with 60mph reachable in 9.5 seconds, a substantial improvement on the six-cylinder version's figures. Although the equivalent SEL saloon used the 'New Generation' bodyshell, the Coupé and Cabriolet kept the elegant coachwork that had debuted back in 1959 on the 220 SE and, as befitted top-of-the-range luxury models, came equipped with automatic transmission, air conditioning, power windows and stereo radio as standard. Significantly, the 280 SE 3.5 was to be the final model to feature this long-established and much admired body style, and today these last-of-the-line classics are highly sought after by discerning Mercedes-Benz collectors.

This Mercedes-Benz 280SE 3.5 Coupé was delivered new to France and first owned by the famous movie actor, Lino Ventura. Born in Parma, Italy, Angelino 'Lino' Ventura moved to France with his family when he was only eight years old.

Lino Ventura avec sa 280SE 3,5



© DR © Droits réservés



Il devint acteur tout à fait par hasard, grâce à un ami qui l'avait recommandé à Jacques Becker qui cherchait un acteur italien pour jouer l'adversaire de Jean Gabin dans le film de gangster « Touchez pas au grisbi » (1953). Lorsqu'il mourut, en 1987, à l'âge de 68 ans, Lino Ventura avait tourné dans plus de 70 films et était devenu l'un des acteurs français les plus populaires.

Les Ventura avait quatre enfants dont l'un était handicapé, ce qui poussa le couple à créer la fondation Perce-Neige pour venir en aide aux handicapés. En mars 2002, une fois ré-immatriculée au nom de l'épouse de Lino, Mme Odette Ventura, cette Mercedes-Benz fut vendue aux enchères à Paris et le produit de la vente versé à Perce-Neige.

Le moteur avait été changé en 1981 alors que la voiture était encore aux mains de la famille Ventura, tandis que plus récemment, en 2005, la carrosserie a été restaurée. De plus la voiture a reçu un nouvel échappement, une pompe à huile neuve et des éclairages avant et arrière neufs et a été révisée. Un total de moins de 41 500 km est affiché au compteur. Repeinte dans sa livrée d'origine, gris métal avec cuir intérieur bourgogne, cette superbe Mercedes-Benz classique est vendue avec sa précédente carte grise française au nom de Mme Odette Ventura.

L'élégante 280 SE est depuis longtemps considérée comme une des grandes classiques de l'après-guerre, dotée d'une élégance intemporelle qui fait tourner les têtes et attire les regards flatteurs, comme aucune voiture moderne ne peut le faire. Par-dessus tout, la 280 SE désigne son propriétaire comme un authentique connaisseur.

€90,000 - 120,000

He got into acting quite by chance when a friend recommended him to director Jacques Becker, who was looking for an Italian actor to play opposite Jean Gabin in the gangster movie, 'Touchez Pas au Grisbi' (1953). By the time he died in 1987, aged 68, Lino Ventura had appeared in over 70 movies and become one of France's most popular screen stars.

The Venturas had four children, one of whom was born handicapped, which prompted the couple to set up a charitable foundation, 'Perce-Neige' (snowdrop) to support handicapped people. In March 2002, having been reregistered in the name of Lino's wife, Mme Odette Ventura, this Mercedes-Benz was auctioned in Paris, with the proceeds of the sale donated to 'Perce-Neige'.

The engine had been changed in 1981 while the car was still owned by the Ventura family, while more recently, in 2005, the bodywork was restored. In addition the car benefits from a new exhaust system, a new oil pump and new front and rear lights, and has been serviced. A total of less than 41,500 kilometres is currently displayed on the odometer. Refinished in its original colour combination of grey metallic with Burgundy leather interior, this beautiful classic Mercedes-Benz is offered with its previous French Carte Grise recording Mme Odette Ventura as the owner.

The stylish 280 SE has long been regarded as a classic of post-war design, possessing a timeless elegance that turns heads and gathers appreciative glances to a degree unmatched by its modern-day counterparts. Above all else, the 280 SE identifies its owner as a true connoisseur.

373

LAMBORGHINI DIABLO VT COUPÉ 1993

Châssis n° ZA9DE07A0RLA12958

- *Livrée neuve en Norvège*
- *Modèle à 4 roues motrices*
- *Environ 15 200 kilomètres d'origine*
- *Superbe état*



Après 17 années de production, la légendaire Countach était remplacée par la Diablo, qui, à sa présentation, était la plus rapide, la plus sophistiquée et la plus chère des Lamborghini jamais produites. Présentée pour la première fois en public à Monaco en janvier 1990, la Diablo était améliorée dans tous les domaines par rapport à son illustre devancière, devenant la référence en matière de supercar. Personne ne fut surpris d'apprendre qu'elle avait été dessinée par Marcello Gandini, le styliste qui avait déjà créé les Lamborghini Miura et Countach, l'air de famille étant indéniable.

Sous la tôle, on trouvait un châssis à caisson hérité de la Countach, mais construit en tubes de section carrée plutôt que ronde et intégrant des zones déformables à l'avant et à l'arrière. L'utilisation de panneaux en fibre de carbone, vus pour la première fois sur la Countach Evoluzione, avait été repris sur la Diablo qui offrait également une suspension améliorée, conçue pour être compatible avec une future version à transmission intégrale et suspension active. Le V12 Lamborghini 48 soupapes porté à 5,7 litres sur la Diablo recevait pour la première fois une injection, développant 492 ch avec un couple 55% supérieur à celui de la Countach.

After 17 years in production, the legendary Countach was replaced by the Diablo, which on its arrival was the fastest, most advanced and most expensive Lamborghini ever built. First exhibited publicly at Monaco in January 1990, the Diablo improved on its illustrious predecessor in every way, setting a new benchmark in supercar design. Nobody can have been surprised to learn that it had been styled by Marcello Gandini, the man responsible for the Lamborghini Miura and Countach, for the family resemblance was obvious.

Beneath the skin there was a steel spaceframe chassis, developed from the Countach's, but constructed of square-section rather than round tubing and incorporating 'crumple zones' at front and rear. The use of carbon-fibre composite panels, first seen in the Countach Evoluzione model, was extended in the Diablo, which also featured revised suspension capable of accommodating the envisaged future developments of four-wheel drive and active suspension. Stretched to 5.7 litres for the Diablo, Lamborghini's 48-valve V12 engine gained fuel injection for the first time, producing a maximum of 492bhp with 55% more torque than the Countach.



Plus puissante avec un coefficient de trainée plus bas que la Countach, la Diablo éclipse sans difficulté sa devancière, dépassant les 322 km/h lors des essais. Plus important encore, ses performances étaient un peu supérieures à celles de la Ferrari F40. Bien que figurant parmi les voitures les plus chères du monde, la Diablo n'était pas une série limitée comme ses devancières, mais une voiture de série, dotée d'un intérieur luxueusement équipé, démontrant l'intention de ses concepteurs d'offrir une Grand Tourisme civilisée, aussi à l'aise en ville que sur autoroutes. La Diablo VT, une version roadster de type Targa à quatre roues motrices, suivit puis vint ensuite la Diablo SE (Special Edition) dont seulement 150 unités furent construites pour célébrer les 30 ans de Lamborghini comme constructeur automobile.

Ce coupé Diablo VT a été vendu neuf à un client norvégien (facture d'achat au dossier). Grigio (gris) avec sellerie en cuir fauve et moquettes assorties, il est décrit par le vendeur comme en parfait état, n'ayant parcouru que 15 200 km d'origine. Parfait dans ses moindres détails et sans traces de corrosion, le V12 démarre instantanément et tourne parfaitement, comme on est en droit de s'y attendre, tandis que les roues à jante démontable en alliage poli sont chaussées de pneus en bon état. La voiture est vendue avec sa trousse à outils et son manuel d'origine, d'anciens papiers d'immatriculation belge et italienne, ses papiers d'immatriculation V5C en cours au Royaume-Uni et les factures Lamborghini mentionnées plus haut. Elle a fait partie d'une collection d'à peu près 40 voitures en Belgique et a été entretenue régulièrement, mais peu utilisée, ce qui explique son superbe état.

€200,000 - 250,000

With more power and a lower drag coefficient than the Countach, the Diablo easily eclipsed its forebear, exceeding 322km/h on test. More importantly, its performance figures were marginally better than those of the Ferrari F40. Although one of the world's most expensive cars, the Diablo was not a limited edition model like the latter but a series production car with a luxuriously appointed interior reflecting its designers' intention to produce a civilised Gran Turismo as suited to city streets and motorways as the racetrack. Four-wheel drive Diablo VT and Targa-style open roadster versions soon followed and then came the Diablo SE (Special Edition) only 150 examples of which were built to celebrate Lamborghini's 30 years as a car manufacturer.

This Diablo VT coupé was sold new to a customer in Norway (sales invoice on file). Finished in Grigio (Grey) with tan leather upholstery and matching carpets, it is described by the vendor as in mint condition, having covered only some 15,200 kilometres from new. Well detailed and corrosion free, the magnificent V12 engine starts instantly and is said to run exactly as one would expect, while the polished split-rim alloy wheels are shod with good tyres. The car comes with its original tool kit and book pack; old Belgian and Italian registration documents; current UK V5C registration document; and the aforementioned invoice from Lamborghini. It has resided in a collection of 40 or so cars in Belgium and has been regularly maintained but little used, which accounts for its superb condition.

374 *

Exposée au Concours d'Élégance de Pebble Beach

ALFA ROMEO 6C 2300B BERLINETTE 1937

Carrossée dans l'esprit des Superleggera de Touring

Châssis No. 815025 (voir texte)

Moteur No. 823040 (voir texte)

- *Parfaitement restaurée*
- *Berlinette Alfa Romeo d'avant-guerre très recherchée*
- *Fréquemment présentée lors de concours d'élégance aux Etats-Unis*
- *Issue d'une importante collection privée*



« Une des nouveautés absolues présentées par Alfa Romeo au Salon automobile de Milan 1934 était la dernière création de Vittorio Jano, la six cylindres qui est, selon l'usine et ses créateurs, l'héritière des prestigieuses Alfa Romeo 1750... » - Le Alfa Romeo di Vittorio Jano, Autocritica, Milan, 1982.

Dévoilée au Salon automobile de Milan 1934, l'Alfa Romeo 6C 2300 était le dernier fleuron d'une noble lignée de modèles sportifs qui avait vu le jour en 1925 avec la 6C 1500. Cette dernière était la première expression de l'incroyable génie créateur de Vittorio Jano qui avait permis à la marque italienne de s'élever à un rang international dans les années 1920. Ses monoplaces P2 et Tipo B de Grand Prix s'étaient avérées pratiquement imbattables au plus haut niveau à leur apogée, tandis que sa lignée de sportives à moteur six cylindres sont restées dans les annales comme les modèles de référence de leur époque.

'An absolute novelty presented by Alfa Romeo at the 1934 Milan automobile show was the latest creation of Vittorio Jano, the 6-cylinder intended by the factory and by its designer to claim the heritage of the prestigious Alfa Romeo 1750...' - 'Le Alfa Romeo di Vittorio Jano', Autocritica, Milan, 1982.

Introduced at the 1934 Milan Salone, the Alfa Romeo 6C 2300 was the latest flowering of a noble line of sporting models that had originated in 1925 with the 6C 1500. The latter was the first true expression of the abiding design genius of Vittorio Jano, who had masterminded the Italian firm's meteoric rise to world-class stature in the mid-1920s. His P2 and Tipo B Monoposto Grand Prix racing designs proved virtually unbeatable at premier level in their heyday, while his family of six-cylinder sports-racing cars has passed into the annals of motoring history as the standard-setter of its time.





Jano avait conçu la 6C 1500 comme une voiture de tourisme rapide qui capitaliserait sur la gloire apportée à Alfa Romeo par les succès de ses voitures de Grand Prix. Conçue comme « un petit châssis de très grande qualité... sans se soucier du coût », la 6C 1500 fut dévoilée sous forme de prototype au Salon de Milan en avril 1925, mais sa production n'avait démarré qu'en 1927. Jano avait opté pour un modèle six cylindres de 1500 cm³, pensant que c'était l'équilibre idéal entre légèreté et performances, grâce à la puissance spécifique élevée du moteur. Ce principe allait être reconduit tout au long des années 1930, la gamme des six cylindres Alfa Romeo évoluant en modèles 1750, 1900, 2300 et 2 500.

Le six cylindres 2 309 cm³ de la 2300 offrait un carter étanche et un bloc surmonté d'une culasse en alliage d'aluminium. En ordre ascendant de caractéristiques et de performances, on trouvait les modèles Turismo, Gran Turismo et Pescara compétition. En 1934, la 6C 2300 fit des débuts prometteurs en compétition au premier Giro d'Italia lorsque des modèles Gran Turismo avec des moteurs préparés et des carrosseries spéciales (la base de la version Pescara) finirent 1^e, 2^e et 3^e. Le haut de gamme 6C 2300 Pescara développait 95 ch qui autorisaient un bon 145 km/h.

Au Salon de Milan 1936, Alfa Romeo dévoilait une version profondément remaniée de la 6C 2300. Baptisée 6C 2300 B, elle marquait une révolution pour la marque, avec ses suspensions avant et arrière indépendantes.

Jano visualised the 6C 1500 as a fast touring car that would capitalise on the fame brought to Alfa Romeo by the success of his Grand Prix racers. Intended as 'a small chassis of very high quality... no expense was to be spared in attaining this object', the 6C 1500 was first revealed in prototype form at the Milan Motor Show in April 1925, though production did not begin until 1927. Jano had settled on a six-cylinder model with a capacity of 1,500cc as he believed that gave the right combination of light weight and sparking performance, thanks to the engine's high specific output. These principles would be maintained throughout the 1930s as Alfa's six-cylinder range evolved through 1750, 1900, 2300 and 2500 models.

The 2300's six-cylinder 2,309cc engine featured an integrally cast crankcase and cylinder block topped by an aluminium-alloy cylinder head. In ascending order of specification and performance: Turismo, Gran Turismo and competition Pescara models were offered. In 1934 the 6C 2300 made an auspicious competition debut in the inaugural Giro d'Italia when Gran Turismo models featuring tuned engines and special bodies (the basis of the Pescara version) finished 1, 2, 3. The top-of-the range 6C 2300 Pescara developed 95bhp, which was good enough for a top speed of 145km/h.

At the 1936 Milan Auto Salon Alfa Romeo unveiled a substantially redesigned version of the 6C 2300. Designated as the 6C 2300 B, it broke new ground for the company with the introduction of independent front and rear suspension.



Comme toujours, Jano et son équipe s'étaient surpassés avec un système sophistiqué, magnifiquement conçu, qui améliorerait la tenue de route, tout en abaissant le centre de gravité de la voiture. Simultanément, elle adoptait des freins hydrauliques offrant un ensemble grandement amélioré.

L'empattement de ces voitures était uniformisé à 3 mètres, une option châssis long de 3, 25 m étant proposée en option.

Cette révision importante permettait d'offrir au modèle des carrosseries plus aérodynamiques et en fait, bien avant le lancement public officiel du modèle B, la marque avait travaillé avec l'un de ses plus proches voisins carrossiers sur un modèle unique Pescara berlina à suspension indépendante qui avait été engagé au Mille Miglia en 1935 et plus tard dans l'année dans la Coppa Abruzzo. Ce bond technologique en avant avait grandement favorisé Alfa Romeo en compétition.

Cette première série de 6C 2300 B à suspension indépendante allait perdurer jusqu'en 1938, lorsque les Turismo, Gran Turismo et Pescara compétition devinrent Lungo, Corto et Mille Miglia. Lungo et Corto se comprennent aisément, Alfa Romeo se positionnant clairement par rapport à l'offre proposée aux clients. La version la plus sportive adoptait un nom qui faisait désormais référence aux Mille Miglia où elle était arrivée 1ère de sa classe en 1936, 1937 et 1938.

As ever, Jano and his team had eclipsed themselves, with a complicated looking, but beautifully designed system, which at once both improved the car's handling and also lowered the centre of gravity of the car. At the same time hydraulic brakes were also introduced, for a vastly improved package overall.

The wheelbase of these cars was now standardised at 3 metres, still with the optional long chassis variant at 3.25metres.

This major revision allowed the cars to be designed with more aerodynamic bodywork and in fact well in advance of the public announcement of the 'B' model the company had been working with some of its closer local coachbuilding houses, with a single independently sprung Pescara Berlina campaigning the Mille Miglia in 1935 and later that year at the Coppa Abruzzo. This leap forward in technology would assist Alfa Romeo's competition efforts greatly.

This first series of independently sprung 6C 2300B cars would run through to 1938, when they were re-badged from Turismo, Gran Turismo and Pescara to Lungo, Corto and Mille Miglia. Lungo and Corto are self explanatory, Alfa Romeo now being far more transparent in their positioning of the options their buyers had. The more sporting version however now upgraded its name to the association with the Mille Miglia, where they had produced 1st in Class in 1936, 1937 and 1938.



Dans leur concept, le châssis et les trains roulants n'étaient pas fondamentalement différents les uns des autres, mais la Mille Miglia, plus sportive, offrait 20 ch de plus (30 sur la version compétition), grâce à un taux de compression de 7,75 : 1 et à deux carburateurs Solex 35-40 FH simple corps, qui, via un rapport final de 14/61, donnaient une vitesse maximale de 145 km/h.

Mais ce n'étaient pas seulement les performances qui la distinguaient, les 107 exemplaires de ce modèle sportif de référence arboraient en effet les plus belles carrosseries sportives de l'époque, la part du lion revenant à Touring sous forme de berlinettes et de spiders. Réputé pour ses carrosseries légères, cet aspect, par rapport à des châssis surchargés, ayant incontestablement contribué à leur succès. En tout 861 6C 2300 B furent construites par Alfa Romeo, la seconde série étant plus nombreuse que la première.

Cette superbe berlinette, un vrai bijou, arrive sur le marché après une restauration complète aux critères américains le plus élevés. La qualité du travail étant attestée par le fait qu'elle put être exposée au fameux Concours d'Élégance de Pebble Beach, comme châssis roulant, puis comme voiture complète. Le projet s'est étalé sur plusieurs années qui ont débuté en 2009 par son acquisition par le vendeur, un collectionneur de longue date de la côte ouest. La voiture était arrivée à sa connaissance par un ami qui l'avait assisté dans plusieurs de ses restaurations, Chris Kidd de Tired Iron Works, restaurateur bien connu.

In their essence, the chassis and running gear were not hugely different between them, but the most sporting Mille Miglia had 20hp more (30hp on the race versions), derived from a 7.75: 1 compression ratio and twin single choke Solex 35-40FH carburetors and then drove through a 14/61 back axle for a top speed of 145kph.

It was not only the performance that made the difference though, the 107 of this definitive sporting model wore some of the best looking sporting coachwork of its day, the lion's share being completed in either Berlinetta or Spider form by Touring. Renowned for their lightweight coachwork, this aspect over more heavily burdened chassis would unquestionably have contributed to their racing successes. In all 861 6C 2300 'B' motorcars were built by Alfa Romeo, the secondary series being more numerous than the first.

This exquisite and jewel-like Berlinetta comes to the market following a comprehensive restoration to the very highest American standards. The quality of the work is reflected in the fact that it was able to be displayed at the world renowned Pebble Beach Concours d'Elegance both as a rolling chassis and as a completed car. The whole project was a multi-year restoration, which began with its acquisition by the current owner, a long term, West Coast based, collector in 2009. The car had originally arrived on his radar at the suggestion of a friend who had assisted him with many of his restorations, noted restorer Chris Kidd of Tired Iron Works.



Proposée lors d'une vente aux enchères publique, elle était arrivée en Amérique, après avoir passé, suppose-t-on, la majeure partie de sa vie en Argentine. Tous deux jugèrent qu'elle avait un potentiel considérable pour les concours d'élégance et s'enthousiasmèrent à l'idée de rendre une berlinette assez austère à sa beauté initiale dans le moindre de ses détails.

Comme dans la plupart de leurs précédents projets, le propriétaire s'est entouré des meilleurs historiens pour s'assurer qu'elle serait restaurée avec précision et dans le souci du détail. Simultanément, son intention était de reconstituer son historique et de remonter jusqu'à son premier jour.

Cette recherche les amena à l'un des plus grands connaisseurs de la spécialité, Raoul San Giorgi qui fut chargé d'évaluer la voiture avant sa restauration.

La voiture a reçu le numéro de châssis 815025, frappé à l'avant du châssis, là où chacun s'attend à le trouver. Il est à remarquer que bien que son numéro ne soit ni orienté de la même façon ni au même endroit précis que sur les autres Alfa Romeo 6C 2300B Mille Miglia survivantes, elle n'est pas la seule à présenter une telle anomalie. La recherche sur cette période de la production Alfa Romeo n'est pas aussi simple que pour certaines marques ou certains modèles, du fait que les registres de ces voitures ont été détruits pendant la seconde guerre.

Offered for sale at public auction, it had recently arrived in America and was thought to have spent most of its life in Argentina. Both felt that the car had considerable potential at Concours level and relished the prospect of returning a somewhat dowdy Berlinetta, with all of its style and detail to its former beauty.

As with many previous projects, the owner enlisted the expertise of noted historians to ensure that it was restored accurately and with a high level of detail. At the same time, it was also his intention to research as much of the history as possible and to trace its existence back to day one.

Their research brought them to one of the most noted specialists in this field, Raoul San Giorgi and he was employed to assess the car prior to its rebuild.

The car had been attributed with the chassis number 815025, which is stamped on the front chassis member where one would expect to find its identity. It should be noted that while this is neither in the same orientation or precise location as other surviving Alfa Romeo 6C 2300B Mille Miglia cars, it is not the only such car to represent an anomaly in this regard. The research of this era of Alfa Romeo production is not as straightforward as for some makes and models, in that the records for these cars were sadly destroyed during the Second World War.



Des historiens comme Luigi Fusi dans son remarquable *Tutte le Vetture Alfa Romeo dal 1910* (Toutes les Alfa Romeo depuis 1910) et tous ceux qui ont suivis dans son sillage ont reconstitué la numérotation. Les numéros compris entre 815001 et 815101 sont attribués aux 6C 2300 B Mille Miglia de la deuxième série.

Selon l'opinion de M. San Giorgi, le châssis est incontestablement un châssis Alfa Romeo et comporte de nombreuses caractéristiques spécifiques au très prisé modèle Mille Miglia, notamment les pots de suspensions frappé du MM et la structure entourant l'auvent, le montant de pare-brise et le pare-brise lui-même.

La présence avérée de ce numéro devrait normalement suffire à authentifier l'origine de la voiture, mais des recherches plus approfondies par différentes personnes impliquées ont révélé quelques anomalies concernant cette voiture numéro 815025, qui se trouve avoir été enregistrée comme cabriolet dans le registre des routes de suisses. 815025 a été immatriculée en Suisse de 1938 à 1958, son dernier propriétaire connu étant un certain Karl Vogt de Zurich.

Il n'a pas été possible de reconstituer son parcours de la Suisse vers l'Amérique du sud. Au mieux, on peut supposer que la voiture a émigré de Suisse après 1958 et continué sa vie en Argentine. La marque Alfa Romeo était populaire en Amérique du sud depuis de longues années et ce ne serait pas la première voiture à avoir fait le voyage ni à avoir connu une seconde vie là-bas, différente de celle pour laquelle elle avait été conçue à l'origine.

Historians such as Luigi Fusi with his remarkable tome *'Tutte La Vetture dal 1910/All Cars from 1910'*, and those that have followed in his footsteps have documented the correlations of these numbers. Those within the series of 815001-815101 are recorded as being for the 6C 2300 B Mille Miglia Second Series.

In Mr. San Giorgi's opinion the chassis was unquestionably an Alfa Romeo chassis and carried many of the features specific to the more desirable Mille Miglia model, including numbered 'MM' suspension pots, and its structure around the bulkhead, 'A post' and windscreen.

The evidence of this number could normally be considered to be key to the roots of the car, however extensive research by a number of interested parties provided something of an anomaly in that car 815025, has been found to have been listed on Swiss Road Registration records as being a Cabriolet. 815025 was registered in that country from 1938 through to 1958, its last known owner being one Karl Vogt of Zurich.

It has not been possible to trace a documented path for the car from Switzerland to South America. At best, one can hypothesize that the car migrated from Switzerland at some time after 1958 and continued its life in Argentina. The Alfa Romeo brand has long been popular in South America, and it would be by no means the first car to have made this excursion, nor the first to have had a secondary 'life' in some other purpose than it may have originally been delivered.



Elle peut avoir soit perdu sa carrosserie, soit avoir été transformée de cabriolet en berlinette. On sait qu'elle a été restaurée ou reconstruite au début des années 2000 et qu'elle a été engagée aux 1000 Millas Sport en Argentine.

Comme précisé plus haut, le châssis et les trains roulants des 6C 2300 B étant pratiquement identiques tout au long de la durée de production, relativement étalée, il se peut que les origines de la voitures se trouvent ailleurs.

Pour ajouter à la confusion, la voiture telle qu'elle fut achetée portait un authentique macaron du carrossier Touring avec le numéro 2099, cohérent avec d'autres 6C 2300 B Mille Miglia carrossées par Touring à l'époque, et ce numéro était répété sur d'autres éléments annexes de la carrosserie.

En plus des recherches effectuées sur un plan purement historique, d'importantes recherches de détails ont été menées afin d'amener la voiture aussi près que possible des caractéristiques du modèle 6C 2300 B Mille Miglia, son origine supposée. M. San Giorgi a continué d'être rémunéré pour ses conseils sur l'exactitude de cette précision. La carrosserie a été entièrement restaurée et retravaillée à partir de dessins pris sur des modèles d'Alfa berlinetta Touring survivants, fournis par M. San Giorgi. De plus, le propriétaire et le restaurateur ont été rendre visite à Touring à Milan pour consulter l'équipe d'aujourd'hui au bureau de style.

The car may either have lost its bodywork along the way, or indeed been converted from a cabriolet to a berlinetta. It is known to have been restored or rebuilt in the early 2000s and on occasions to have been run on the 1000 Millas Sport in Argentina.

As noted above, since 6C 2300B chassis and running gear were virtually identical across a relatively long production run, it is equally also possible that the car's origins lie elsewhere.

To add to the intrigue as acquired the car wore an authentic Touring coachwork badge, with the number 2099, which is in sequence with other Touring bodied 6C2300B Mille Miglia cars of that era and this number was found to be repeated on some of the body side trim pieces.

Alongside the research that was carried out in historical terms, considerable research was carried out in detail terms with the aim of bringing the car as close as possible to the specification of a 6C 2300B Mille Miglia model, its believed heritage. Mr. San Giorgi continued to be employed to advise on this accuracy. The bodywork was extensively restored and reworked, using existing drawings taken from surviving Alfa Touring Berlinettas, provided by Mr. San Giorgi. In addition, the owner and restorer traveled to Touring in Milan also and consulted with the modern day team at the styling house.



Au cours de la reconstruction, le moteur installé dans la voiture au moment de son acquisition (numéro 823926) s'est avéré en très mauvais état et un bloc d'époque d'une autre 6C 2300 (numéro 823040) a été acheté à David Smith, dans l'état de Washington, aux États-Unis, et refait. Une paire de carburateurs Weber ont été achetés et installés.

La restauration avançant, on se fixa comme objectif d'exposer la voiture au Concours d'Élégance de Pebble Beach en 2010. Lorsqu'on s'aperçut que la voiture ne serait pas prête à temps pour cette édition, la voiture fut exposée sous forme d'un châssis parfaitement restauré. Une façon différente de montrer une voiture qui a attiré de nombreux curieux.

L'année suivante, en 2011, la voiture revenait, cette fois achevée, l'une des rares voitures à avoir été présentée plusieurs fois et en cours de restauration. C'était le point culminant d'une reconstruction qui avait alors coûté plus d'un million de dollars. Elle fut alors vue par de nombreux visiteurs dont Louis de Fabribeckers, directeur du style chez Touring Superleggera. M. de Fabribeckers qui avait longuement étudié les dessins d'avant-guerre de la société au cours de sa formation, loua le restaurateur et fut impressionné par la qualité de restauration de la carrosserie, assurant le propriétaire qu'il pensait qu'elle avait été reconstruite avec une grande fidélité aux principes et au style de la société.

During its rebuild, the engine that was in the car as acquired (which was numbered 823926) was discovered to be in very poor condition and a period unit from another 6C 2300 (number 823040) was purchased from David Smith of Washington State, USA and rebuilt. A pair of period Weber carburetors were sourced and fitted.

As the restoration progressed, it did so with the aim of being shown at the 2010 Pebble Beach Concours d'Elegance. When it became apparent that the car would not be ready in time for that year's event, the car was instead shown as a perfectly restored chassis. Always a fascinating way in which to view a car, not surprisingly it drew much interest.

The following year, in 2011, the car returned there, now completed, one of few cars to have been presented on multiple occasions and during restoration. This was the culmination of a rebuild that by then had cost in excess of \$1m. There it was seen by many, one of whom was Louis De Fabribeckers, the Head of Design for Touring Superleggera. Mr. Fabribeckers, who had studied the pre-war designs of the company comprehensively in his education, commended the restorer and was impressed by the accuracy of the restoration of the bodywork, commenting to its owner that he felt it had been rebuilt very faithfully to the company's principles and design.



Partout où elle est passée, sa restauration a rencontré un grand succès, avec un souci du détail dans les moindres recoins, notamment à l'intérieur. Sa délicate teinte bourgogne foncé est mise en valeur par un intérieur parfaitement rénové dans un cuir à la riche couleur biscuit. Il en va de même pour l'ensemble de la voiture.

Depuis cette époque, il y a plus de cinq années, la voiture a été choyée dans la collection du propriétaire et se trouve aujourd'hui en parfait état, à tout point de vue. Son kilométrage après restauration est très limité et la voiture est à peine rodée. Malgré son historique et ses origines qui risquent de poser question aux historiens pendant longtemps encore, l'Alfa Romeo telle qu'elle se présente aujourd'hui reste indéniablement une voiture éblouissante, à la carrosserie fidèlement restaurée sur une authentique plate-forme d'Alfa Romeo 6C 2300B.

Elle possède sa carte d'identité FIVA et comme telle est éligible aux Mille Miglia et peut tout à fait entamer une carrière de concours sur le circuit européen.

€750,000 - 1,100,000

Wherever seen, the restoration has unquestionably been a huge success, and is beautifully detailed from stem to stern, particularly with regard to its interior. Its tasteful deep burgundy hue is offset with a rich biscuit coloured leather and exquisitely refurbished. The same is true of throughout the car.

Since that time, over the past 5 years, the car has remained cosseted in the owner's collection and is to this day in exceptionally fine order throughout. Its post-restoration miles are very modest, and the car is barely 'run in'. Regardless of its history and origins, which may perhaps continue to elude historians forever, as it stands today the Alfa is undeniably a stunning automobile, with faithfully restored coachwork and genuine underpinnings of an original Alfa Romeo 6C 2300B.

It carries a FIVA identity card also, and as such it is eligible for the Mille Miglia, or indeed to debut on the European Concours circuit.

375

PORSCHE 914/6 COUPÉ 1970

Châssis n° 9140432498

Moteur n° 6405643

- Numéros de châssis et de moteur concordants
- Exemple bien conservé
- Immatriculée en Allemagne



Les longs liens historiques entre Porsche et Volkswagen ont été réaffirmés en 1969 avec le lancement de la VW-Porsche 914 conçue par Porsche, une sportive à arceau type Targa et moteur central, assemblée par Karmann à Osnabrück. À l'époque, Volkswagen avait besoin d'un nouveau modèle pour remplacer la Karmann-Ghia qui commençait à dater, tandis que Porsche cherchait un nouveau modèle pour élargir sa gamme. Dévoilée au Salon de Francfort, la 914/4 recevait le quatre cylindres de 1 679 cm³ refroidi par air de la Volkswagen 411, alors que la 914/6 faisait appel aux six cylindres 2 litres de la Porsche 911 T, qui était installé à l'usine de Zuffenhausen où la voiture était finie. Les deux modèles recevaient une suspension indépendante – un savant cocktail de pièces de 911 et de Volkswagen – à laquelle était associés des freins à disque aux quatre roues et une boîte à cinq rapports.

La réputation de la 914 pour son excellente tenue de route était un peu entachée par les critiques concernant la lenteur de la version quatre cylindres, un défaut que ne connaissait pas la 914/6. Porsche étant Porsche, il existait une version compétition de la 914/6 – la 914/6 GT – dont une petite série fut construite en 1970.

Porsche's strong historical links with Volkswagen were reaffirmed in 1969 with the launch of the Porsche-designed VW-Porsche 914, a mid-engined, Targa-top sports car to be assembled by Karmann of Osnabrück. At the time Volkswagen needed a new car to replace the ageing Karmann-Ghia while Porsche was looking for another option to add to its line-up. First seen at the Frankfurt Auto Show, the 914/4 used the 1,679cc, four-cylinder, air-cooled motor of the Volkswagen 411 while the 914/6 was powered by the Porsche 911T's 2.0-litre six, which was installed at the Zuffenhausen factory where the 914/6 was finished off. Both cars employed all-independent suspension - a mixture of 911 and VW parts - to which were married four-wheel disc brakes and a five-speed gearbox.

The 914's reputation for excellent handling was somewhat marred by criticism that the four-cylinder version was too slow, though lack of speed was never a shortcoming of the 914/6. Porsche being Porsche there was, inevitably, a competition version of the 914/6 – the 914/6GT – a small batch of which was built in 1970.



Le moteur de la GT était poussé à environ 220 ch, des panneaux en fibre de verre et des glaces en plexiglas permettaient de réduire son poids et des élargisseurs d'ailes surdimensionnés permettaient de recevoir des roues plus larges. De plus, l'usine proposait un kit qui pouvait être commandé pour la version de série de la 914/6 et installé chez des concessionnaires Porsche sélectionnés. Sorte de Boxster avant l'heure, la 914/6 connut une carrière relativement courte, avec seulement 3 360 exemplaires produits entre 1970 et 1972.

La 914/6 proposée ici a été livrée neuve aux États-Unis, revenant en Allemagne en 2008 où on a pris soin d'elle. Le moteur et la boîte ont été révisés en 2014 et des factures au dossier en attestent avec d'autres, relatives à sa période américaine. Décrite par le vendeur comme en bon état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande, son inspection technique et un dossier historique contenant les factures et le certificat Porsche d'authenticité.
€85,000 - 135,000

The GT's engine was tuned for around 220bhp, while glassfibre panels and Plexiglas windows helped get the weight down, and dramatically flared arches accommodated wider wheels. In addition, the factory offered a GT kit that could be ordered with a regular 914/6 to be installed by designated Porsche dealers. A 'Boxster' before its time, the 914/6 was a relatively short-lived model, with only 3,360 examples produced between 1970 and 1972.

The 914/6 offered here was delivered new to the USA, returning in 2008 to Germany where it has been well looked after. The engine and gearbox were overhauled in 2014 and there are bills on file for that work together with others relating to the car's time in the USA. Described by the vendor as in generally good condition, the car is offered with German registration papers, technical inspection and a history file containing the aforementioned bills and Porsche certificate of authenticity.

376

PORSCHE 911 TURBO 3.3 LITRES COUPÉ 1986

Châssis n° WPOZZZ93ZGS000645

Moteur n° 67G00665

- *Emblématique modèle 930*
- *Séduisante version 3.3 litres*
- *Livrée neuve en Allemagne, directement à l'usine 'Werksauslieferung'*
- *Toit ouvrant d'origine*

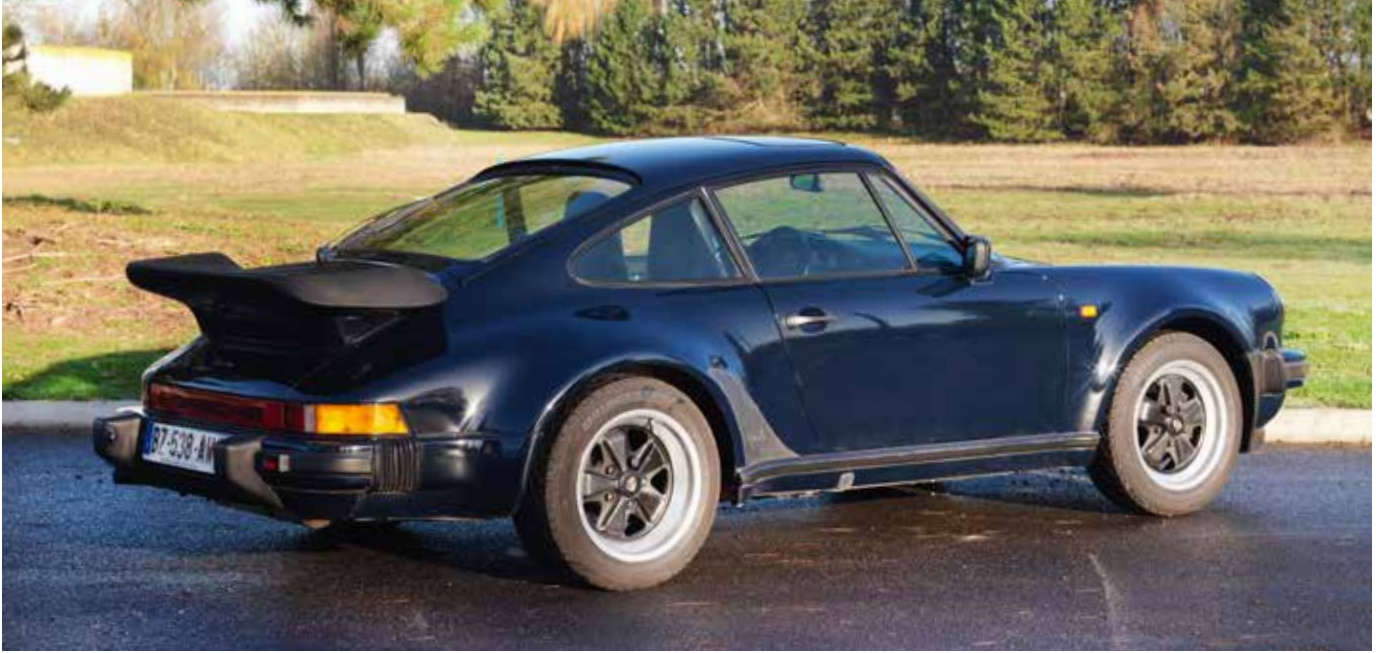


Une grande partie des modifications apportées à la 911 résultait du programme de compétition et ce sont les clauses d'homologation du Groupe 4, qui exigeaient une production de 400 exemplaires de série, qui furent à l'origine de la mise en route du projet 930, la légendaire 911 Turbo. Produite à partir d'avril 1975, la Turbo associait un turbocompresseur KKK au moteur 3 litres de la RSR, dans une version routière qui délivrait 260 ch pour une vitesse maximale de 250 km/h. Mais la Turbo ne disposait pas seulement d'une vitesse de pointe, c'était aussi la mieux équipée des 911 et, de façon assez inattendue, la plus souple – d'où une boîte à seulement quatre rapports – capable de réaliser le 0 à 160 km/h en 14 secondes.

Les ailes surgonflées et l'aileron style « plateau télé », typiques de la Turbo, avaient déjà été vus sur le modèle Carrera, alors que l'intérieur était le plus luxueux jamais vu à ce jour sur une 911, avec une sellerie cuir, l'air conditionné et les vitres électriques. Le moteur de la Turbo avait été porté à 3,3 litres en 1978, gagnant un échangeur dans le processus, la puissance passant à 300 ch et la vitesse de pointe, de celle qui était la plus rapide à l'accélération à l'époque, s'élevait à 275 km/h. Les freins de la 917 de compétition furent adoptés par la même occasion. Plus raffinée des 911 jusque-là, tout en maintenant des performances de pointe, la Turbo se vendit par milliers, devenant la sportive ultime de son époque.

Much of the Porsche 911's development had resulted from the factory's racing programme, and it was the then Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built, which spurred the development of 'Project 930': the legendary 911 Turbo. In production from April 1975, the Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 250km/h. But the Turbo wasn't just about top speed, it was also the best-equipped 911 and amazingly flexible - hence only four speeds in the gearbox - being capable of racing from a standstill to 161km/h in 14 seconds.

The Turbo's characteristic flared wheelarches and 'tea tray' rear spoiler had already been seen on the Carrera model, while the interior was the most luxurious yet seen in a 911, featuring leather upholstery, air conditioning and electric windows. The Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres for 1978, gaining an inter-cooler in the process; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 257km/h. Brakes from the Type 917 sports-racer were added to the specification at the same time. More refined than hitherto yet retaining its high performance edge, the Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age.



Cette 911 Turbo a été livrée neuve à un certain M. Schöpfer à Fribourg, en Allemagne, le 26 février 1986 directement de l'usine, d'où le terme « Werksauslieferung » du livret d'entretien. Bleu nuit avec intérieur en cuir noir (livrée qu'elle conserve encore aujourd'hui), la Turbo a été livrée avec les options suivantes : radio Blaupunkt, système d'alarme, toit ouvrant et rétroviseur passager électrique. La voiture est demeurée à Fribourg où elle a été entretenue régulièrement jusqu'en 1997, date à laquelle elle avait parcouru 76 000 km.

En 2004, la Porsche vint en France où elle fut à nouveau révisée à Obernai à 81 000 km. Achetée par son actuel propriétaire en 2011, elle a été peu utilisée, d'où la décision du vendeur de s'en séparer. Le compteur affiche 106 000 km et la voiture est restée en très bon état général. Cette séduisante version de la 911 Turbo est vendue avec sa trousse à outils, la pochette d'origine contenant le manuel du propriétaire, le livret d'entretien (dûment tamponné), le manuel de la radio Blaupunkt, un rapport d'expertise, différentes factures et sa carte grise française.
€85,000 - 125,000

This Porsche 911 Turbo was delivered new to a Mr Schöpfer in Freiburg, Germany on 26th February 1986 directly from the factory, hence the 'Werksauslieferung' reference in the service book. Finished in Dark Blue with black leather interior (as it still is today), the Turbo was delivered with the following options: Blaupunkt radio; alarm system; sunroof; and an electric passenger-side mirror. The car stayed in Freiburg, where it was regularly serviced, until 1997, by which time it had recorded 76,000 kilometres.

In 2004 the Porsche moved to France where it was serviced again at 81,000 kilometres in Obernai. Bought by the current vendor in 2011, it has been used infrequently since then, hence the owner's decision to sell. The current odometer reading is 106,000 kilometres and the car remains in generally very good condition. This desirable version of the 911 Turbo comes complete with tool kit; original pouch containing the owner's manual and service booklet (extensively stamped); Blaupunkt radio manual; Rapport d'Expertise; sundry service invoices; and French Carte Grise.

377

FERRARI 512 TR COUPÉ 1992

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFLA40B000093141

Moteur n° 30581

- *Livrée neuve en Belgique*
- *15 920 kilomètres*
- *Importante révision récente*



Dévoilée en 1992, la 512 TR était la dernière mouture de la sensationnelle Testarossa de Ferrari. La Testarossa, vaisseau amiral de Ferrari, ressuscitait un nom mythique de la marque lorsqu'elle fut dévoilée en 1984. Sorte de berlinetta Boxer « nouvelle génération », la Testarossa reprenait le 12 cylindres à plat de 5 litres de sa devancière qui développait désormais une puissance maximale portée à 380 ch à 6 300 tr/min, grâce à sa culasse à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette puissance accrue, la douceur et le confort de conduite étaient améliorés, la voiture jouissant d'une excellente souplesse sur le rapport supérieur, allié à une vitesse de pointe de 290 km/h.

La Testarossa, dessinée par Pininfarina, rivalisait sans problème avec la Lamborghini Countach en termes de présence, les ailettes latérales de ses radiateurs latéraux étant l'un de ses traits les plus spectaculaires – souvent copiés. Plus grosse que la 512 BB – l'accroissement de la largeur avait été dicté par les pneus de plus grande dimension – la Testarossa réussissait l'exploit de combiner un appui élevé avec une trainée limitée, son élégante carrosserie étant caractérisée par l'absence de tout aileron ou autre appendice aérodynamique. Malgré sa taille supérieure à celle de la 512 BB, la Testarossa était plus légère que sa devancière, la carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – ayant recours, de façon plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série, à l'aluminium. L'habitacle faisait appel à des équipements luxueux tels que l'air conditionné, les sièges électriques, le volant inclinable et le cuir intégral.

Introduced in 1992, the 512 TR was one of the final developments of Ferrari's sensational Testarossa supercar. Ferrari's flagship model, the Testarossa revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine; the latter now boasting a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 290km/h.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied – styling devices. A larger car than the 512BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body - its steel doors and roof excepted - being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium. Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather.



Contrairement à certaines de ses rivales, la Testarossa était docile et relativement facile à conduire, des qualités qui, allées à ses performances extraordinaires et à son allure spectaculaire, contribuèrent à générer une très forte et durable demande. En 1992, la 512 TR, une version mise à jour disposant de 428 ch, succédait à la Testarossa originale.

Cette superbe 512 TR affiche actuellement 15 920 km au compteur, les rares pièces d'historique au dossier reflétant son usage parcimonieux. Le livret de service est fourni, mais montre seulement la première révision, réalisée le 15 juin 1992 par le Garage Francorchamps, l'importateur Ferrari pour la Belgique. On trouve aussi un reçu pour une révision importante au Garage Francorchamps le 21 avril 1998.

La voiture est vendue avec une révision « moteur sorti », réalisée par le par un grand spécialiste de la marque, pour la somme de 7 977 £ (environ 11 000 €). Le travail effectué comprend le remplacement des courroies de distribution et autres courroies de servitude, la dépose des réservoirs et le remplacement des pompes à essence, ainsi que la monte de pneus Pirelli Rosso neufs (facture au dossier). Décrite par le vendeur comme en bon état général, la voiture est vendue avec la serviette en cuir d'origine et l'historique d'entretien mentionné plus haut et la carte grise belge. Rosso, corsa avec intérieur en cuir noir, cette 512 TR est une proposition particulièrement séduisante pour l'aficionado de Ferrari.
€200,000 - 250,000

Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand. In 1992 the original Testarossa was succeeded by the updated 512 TR version, which came with 428bhp on tap.

This beautiful 512 TR currently displays a total of only 15,920 kilometres on the odometer, its sparing usage being reflected by the service history with the car. The original service book is present, showing that the first service was carried out by Garage Francorchamps, the Belgian Ferrari importer, on 15th June 1992. The last major service in Belgium was by Garage Francorchamps at 14,282 kilometres.

The car is offered for sale fresh from a major 'engine out' overhaul undertaken in the UK by a marque specialist at a cost of £7,977 (approximately €11,000). Works carried out included replacing the cam belts and ancillary drive belts; removing the fuel tanks and replacing the fuel pumps; and fitting four new Pirelli Rosso tyres (bill on file). Described by the vendor as in excellent condition, the car comes with its original leather wallet and is offered with aforementioned service history and Belgian Carte Grise. Finished in the classic colour combination of Rosso Corsa with black leather interior, this 512 TR is a most attractive proposal for the Ferrari aficionado.

378

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SÉRIE 750 COUPÉ 1957

Carrosserie Bertone

Châssis n° AR149 304 862

Moteur n° 1315-04356

- *Numéros de châssis et de moteur concordants*
- *Restauration ancienne mais de qualité*
- *Éligible aux Mille Miglia*



Avec la présentation de la Giulietta Sprint dessinée par Bertone en 1954, Alfa Romeo inaugurerait la formule « petite voiture, grande performance » qui allait, à partir de là, caractériser la meilleure offre de la marque milanaise. Le classique quatre cylindres double arbre de la marque avait été réduit à 1 290 cm³ sur la Giulietta série 750, gagnant un bloc en alliage dans le processus. Le coupé Sprint fut rapidement rejoint par des versions berline et Spider, ce dernier ayant été dessiné et construit par Pinin Farina, sur un empattement plus court.

Le succès de la famille Giulietta surprit même Alfa Romeo. Les objectifs de production furent revus à la hausse et pour répondre à la demande de performances accrues, des versions « Veloce » du coupé Sprint et du cabriolet Spider furent présentées. La combinaison d'un moteur brillant, d'un comportement raffiné, d'un châssis rigide et d'un excellent freinage font de la Giulietta une voiture de conducteur par excellence et explique pourquoi ces élégantes Alfa Romeo continuent de séduire les amateurs avertis encore aujourd'hui.

With the introduction of the Bertone-styled Giulietta Sprint in 1954, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula which would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. Alfa's classic twin-cam four was downsized to 1,290cc for the 750-Series Giulietta, gaining an alloy cylinder block in the process. The Sprint coupe was soon joined by Berlina and Spider versions, the latter styled by Pinin Farina and built on a slightly shorter wheelbase.

The Giulietta family's success surprised even Alfa themselves; production targets were revised upwards, and to satisfy demands for increased performance, up-graded Veloce versions of the Sprint and Spider were introduced. The combination of a rev-happy engine, fine-handling, responsive chassis and excellent brakes make the Giulietta Sprint a driver's car par excellence and explains why these stylish Alfas continue to attract the discerning enthusiast today.



Cette Giulietta Sprint série 750 a été vendue neuve aux États-Unis à son premier propriétaire un certain W. Y. Humphreys de Dallas, au Texas. Vendue 1 780 \$ neuve, cette Alfa Romeo, fabriquée en juillet 1957, a été livrée le 12 février 1958. Il y a 28 ans, la voiture a été importée des États-Unis vers la Hollande et vendue à un collectionneur belge. Celui-ci a fait restaurer la voiture méticuleusement par Charles Wijnands, l'intérieur ayant été restauré par l'épouse de Wijnands. Une fois terminée, la Giulietta fut renvoyée au collectionneur belge sur une remorque et a été stockée dans un garage pendant tout le temps qu'elle fut en sa possession. Elle a été déclarée aux douanes belges en 1992.

Remise en route plus tôt dans l'année, la voiture a bénéficié d'une révision, le liquide de freins, l'huile et l'ancien carburant ayant été remplacés. La voiture est toujours en bel état et n'a visiblement pas été conduite après sa restauration. Vendue avec ses papiers belges, il s'agit d'un modèle de la première série (avec les petits feux arrière) et elle est éligible pour les Mille Miglia.

€85,000 - 125,000

This 750-Series Giulietta Sprint was sold new in the USA and first owned by one W Y Humphreys of Dallas, Texas. Costing \$1,780 new, the Alfa was delivered on 12th February 1958 having been manufactured in July 1957. Some 28 years ago the car was imported into Holland from the USA and sold to a Belgian collector. The latter had the car meticulously restored by Charles Wijnands, the interior being restored at the same time by Wijnands' wife. Once finished, the Giulietta was returned by trailer to the Belgian collector and has been kept garaged during his ownership. It was declared at the Belgian customs in 1992.

Re-commissioned earlier this year, the Alfa has benefited from a service, with oil, brake fluid and old fuel replaced. The car is still in beautiful condition and clearly was not driven after its restoration. Offered with Belgian papers, it is an early '1st series' model (with the small rear lights) and is Mille Miglia eligible.

MERCEDES-BENZ 190 SL CABRIOLET 1958

Châssis n° 121040-8501593

Moteur n° 121921-10-017154

- Cabriolet Mercedes-Benz emblématique
- Entièrement restauré en 2010
- Carburateurs Solex d'origine



« Elle s'avère rapide et infatigable, exaltante à conduire et a vraisemblablement été conçue en vue de longs voyages confortables... »
The *Autocar* à propos de la Mercedes-Benz 190 SL, le 10 janvier 1956.

Pour ceux qui n'avaient pas les moyens de s'offrir le plus onéreux pur-sang sportif – la 300 SL - Mercedes-Benz proposait la moins exotique, mais tout aussi raffinée 190 SL. Dévoilée en 1954 et prenant pour base la berline 180 dont elle reprenait le train roulant à suspension indépendante, la 190 SL n'entra en production qu'en janvier 1955, ce contretemps ayant été nécessaire pour apporter des remèdes au manque de rigidité de la plate-forme raccourcie de la berline, due à l'absence de toit. « Peu de nouvelles sportives ont été attendues avec autant d'impatience et ont été aussi longue à arriver que la version à prix modéré de la SL de Mercedes-Benz », faisait remarquer le magazine Road & Track. Monté sur une structure détachable avec la boîte manuelle à quatre rapports, les suspensions avant et la direction, le moteur était un quatre cylindres à arbre à cames en tête de 1 897 cm³ – le premier moteur à proposer cette caractéristique sur une Mercedes-Benz.

'It proved to be fast and tireless, exhilarating to drive and was probably created with long distance, comfortable travel in mind...' - The *Autocar* on the Mercedes-Benz 190 SL, 10th January 1956.

For those insufficiently wealthy to afford its hyper-expensive race-bred sports car - the 300 SL - Mercedes-Benz offered the less exotic but no less refined 190 SL. Announced in 1954 and based on the 180 saloon whose all-independently-suspended running gear it used, the 190 SL did not enter production until January 1955, the delay being caused by alterations aimed at strengthening the saloon's shortened platform to compensate for the open body's reduced stiffness. 'Very few new sports cars have been so eagerly awaited or so long in coming as the moderately priced SL version of the Mercedes-Benz,' observed Road & Track magazine. Mounted on a detachable subframe along with the four-speed manual gearbox, front suspension and steering, the power unit was a 1,897cc overhead-camshaft four - the first such engine ever to feature in a Mercedes-Benz.



Alimenté par deux carburateurs Solex inversés, le moteur M121 développait 105 ch à 5 700 tr/min, une puissance suffisante pour propulser la 190 SL de 0 à 100 km/h en 14 secondes et à une vitesse maximale de 171 km/h. Le fait que le comportement de la 190 SL ait été plus confortable que sportif et que de nombreuses sportives contemporaines aient été capables de la surpasser pour un moindre coût, n'affecta pas ses ventes. Le modèle connut un énorme succès aux États-Unis où une majorité des quelque 26 000 exemplaires construits entre 1955 et 1963 furent vendus.

Bleu foncé avec un intérieur cuir et une capote assortis, cette très belle 190 SL a été entièrement restaurée par un spécialiste de Milan, le travail ayant pris fin en 2010 et, il faut le noter, la voiture ayant conservé ses carburateurs Solex d'origine. Présentée dans cette élégante harmonie de couleur et décrite par le vendeur comme en excellent état général, la voiture est accompagnée de ses papiers d'immatriculation italienne et son certificat ASI.

€120,000 - 160,000

Breathing through twin Solex downdraft carburetors, the M121 unit produced 105bhp at 5,700rpm, an output sufficient to propel the 190 SL to 100km/h in 14.5 seconds and on to a top speed of 171km/h. The fact that the 190 SL's ride was more boulevard than sporting, and that many contemporary sports cars could out-perform it while costing a good deal less, did nothing to deter sales. The model was a big hit in the USA, where many of the slightly fewer than 26,000 produced between 1955 and 1963 found homes.

Finished in dark blue with matching leather interior and convertible hood, this beautiful 190 SL has been comprehensively restored by experts in Milan, the work being finished in 2010, and importantly is still fitted with the original Solex carburetors. Presented in this most elegant colour combination and described by the owner as in generally excellent condition, the car is offered with Italian registration documents and ASI certificate.

PORSCHE 911 CARRERA 3.2 LITRES « TURBO LOOK » SPEEDSTER 1988

Châssis n° WPOZZZ91ZKS173355

Moteur n° 64K05915

- *Caractéristiques mécaniques Européennes*
- *Restaurée il y a deux ans*
- *Immatriculée en Italie*



La première proposition de Porsche pour une 911 découvrable avait été le modèle Targa de 1965, un compromis maison, choisi de peur qu'un véritable cabriolet ne soit pas conforme aux lois fédérales sur la sécurité aux États-Unis, mais en 1981, la marque se sentit capable de proposer un authentique cabriolet. Présenté en version 3 litres atmosphérique en 1982, le cabriolet 911 perdait peu, sinon pas du tout, de sa rigidité, malgré l'absence de l'arceau Targa, tandis que sa capote à manœuvre rapide offrait une lunette arrière détachable à fermeture à glissière. Le cabriolet 911 fut un succès dès sa présentation au Salon de Genève, en mars 1982, et à la fin de l'année-modèle 1983 il s'était vendu à 4 000 exemplaires, un total supérieur de 50% aux ventes de la version Targa, pourtant moins chère.

En 1989, un Speedster venait compléter la gamme des modèles 911 découvrables. Il ressuscitait un ancien modèle Porsche mythique, ce nom ayant été donné autrefois à la plus élégante des nombreuses variantes de la 356. Prenant pour base le cabriolet 911 Turbo, bien qu'il ait été doté d'un moteur atmosphérique, le Speedster 3, 2 litres fut lancé juste avant la présentation de la nouvelle carrosserie 964 et fut donc le dernier modèle 911 doté de la cellule de carrosserie du modèle original de 1963.

Porsche's first take on a convertible 911 had been the Targa model of 1965, a 'halfway house' design chosen because of fears that a genuine soft-top would not meet US Federal safety regulations, but by 1981 the company felt able to proceed with the genuine article. Introduced in normally aspirated 3.0-litre form in 1982, the 911 Cabriolet lost little, if any, rigidity with the deletion of the Targa roll-over bar, while its speedily raised/lowered top featured a detachable, zip-fastened rear window. The 911 Cabriolet proved a hit from the moment of its debut at the Geneva Salon in March 1982 and by the end of the 1983 model year had sold over 4,000 units, a total some 50% higher than that achieved by the cheaper Targa version.

Completing the soft-top 911 line-up was the Speedster, which revived a charismatic model from Porsche's past when it arrived for 1989, the name previously having been applied to that most stylish of the many Type 356 variants. Based on the 911 Turbo Cabriolet, though normally aspirated, the 3.2-litre Speedster was launched immediately prior to the introduction of the new Type 964 bodyshell and thus was the last 911 model to feature the old-style body based on the original design of 1963.



Ce dernier, retouché par le directeur du style Anatole Lapine, faisait de nombreuses références au Speedster 356 original, et arborait une paire de capôts « bossus » très contestables, derrière les sièges, destinés à cacher la capote manuelle quand elle était repliée, un arrangement simpliste, qualifié par l'usine d'élément destiné «seulement à un usage temporaire ». À partir de 1984, Porsche avait proposé l'option « Turbo Look » - passages de roue élargis, grand aileron arrière et spoiler avant agrandi – sur les modèles atmosphériques, une option étendue à la version Speedster, dont une large majorité avait fait usage. Le Speedster, une des versions les plus rares de la famille des 911, ne fut construit que pendant l'année 1989 à seulement 2 065 unités.

Vendu neuf aux États-Unis, ce Speedster-ci a été importé en Italie il y a quelques années et converti aux spécifications européennes. Simultanément le tachymètre a été changé pour une version kilométrique qui affiche 105 000 km. Restauré avec minutie et repeint il y a environ deux ans, il n'a eu aucun accident et le vendeur le décrit comme en excellent état général. Vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne et son certificat ASI Targa Oro.
€150,000 - 180,000

The latter was reworked by chief stylist Anatole Lapine, incorporating numerous references to the original 356 Speedster as well as a pair of controversial 'camel hump' cowlings behind the seats that concealed the stowed-away manual hood, a simplified affair described by the factory as for 'temporary' use. From 1984 Porsche offered the 'Turbo Look' body style - flared wheelarches, large rear wing and deeper front spoiler - on its normally aspirated models including the Speedster, the vast majority of which were ordered with this option. One of the rarest of the 911 family, the Speedster was built for the 1989 season only, a mere 2,065 cars being completed.

Sold new in the USA, this particular Speedster was imported into Italy some years ago and converted to European specification. At the same time the speedometer was changed to a km/h unit, which currently displays a total of 105,000 kilometres on the odometer. Conservatively restored and repainted approximately two years ago, it has not suffered any accident damage and is described by the vendor as in generally excellent condition. Offered with Italian registration documents and ASI Targa Oro certificate.

BENTLEY CONTINENTAL SÉRIE 3 CABRIOLET 1962

Carrosserie Park Ward Ltd

Châssis n° BC30LXA

- *L'une des 80 Continental conduite à gauche construites*
- *Livrée neuve aux États-Unis*
- *Récemment restaurée en Australie*
- *Une des dernières vraies Bentley de carrossier*



Décrite par le magazine Autocar comme « une nouvelle étape dans l'évolution des Bentley d'après-guerre », la berline sportive Continental devint synonyme de performances faciles et de grande distinction, dès sa présentation sur châssis R-Type en 1952.

Les Bentley Continental était, bien sûr, exclusivement carrossée sur mesure. Les firmes comme H. J. Mulliner, Park Ward et James Young proposaient toutes des carrosseries sur le châssis de la Continental S2 (et plus tard S3). Dévoilées à l'automne 1959, la Rolls-Royce Silver Cloud II et la Bentley S2 semblaient extérieurement identiques à leurs devancières Silver Cloud et S-Type, bien que leurs performances aient été considérablement améliorées par le nouveau moteur V8 de 6 230 cm³ en alliage d'aluminium. La direction assistée était offerte en série et l'option boîte manuelle avait disparu, la boîte automatique Rolls-Royce étant désormais la seule proposée.

Le châssis Continental S2 se distinguait de la version de série par ses freins avant à quatre mâchoires, son radiateur plus court et, jusqu'au châssis BC99BY, son rapport de pont plus élevé. Les Continentals S2 de loin les plus remarquables étaient celles carrossées par Park Ward, la carrosserie intégrée de Rolls-Royce, et leur dessin à la ligne de caisse rectiligne continue, de l'avant à l'arrière, imaginé par le styliste norvégien Vilhelm Koren, allait être reconduit sur la Continental S3.

Described by The Autocar as, 'A new stage in the evolution of the post-war Bentley,' the magnificent Continental sports saloon has been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction on the R-Type chassis in 1952.

The Bentley Continental was, of course, exclusively a coachbuilt automobile. The firms of H J Mulliner, Park Ward and James Young all offered bodies on the Continental S2 (and later S3) chassis. Introduced in the autumn of 1959, the Rolls-Royce Silver Cloud II and Bentley S2 appeared externally unchanged from their Silver Cloud and S-Type predecessors, though their performance was considerably enhanced by the new 6,230cc aluminium-alloy V8 engine. Power-assisted steering was now standard and there was no longer the option of a manual gearbox, Rolls-Royce's own four-speed automatic transmission being the sole offering.

The S2 Continental chassis differed from the standard version by virtue of its four-leading-shoe front brakes, shorter radiator and, up to chassis number 'BC99BY', higher gearing. By far the most striking of the S2 Continentals were those bodied by Rolls-Royce's in-house coachbuilder Park Ward, and this design by Norwegian Vilhelm Koren, with its influential continuous front-to-rear wing line, would continue on the Continental S3.



Les doubles phares étaient le trait stylistique le plus marquant des S3 et sur les Continental, désormais construites par la firme née de la fusion de H. J. Mulliner et Park Ward, étaient nichés dans des logements inclinés qui devaient valoir à ce modèle son surnom de « Chinese Eye » (yeux bridés). Ces modèles « Chinese Eye » constituaient la majorité des versions Rolls-Royce et Bentley construites à façon entre 1962 et 1966.

Cette Continental série 3, la 16^e voiture de la série, châssis n° BC30LXA, a été livrée neuve aux États-Unis à son premier propriétaire, un certain G. Marston. Cette Continental particulière, un exemplaire éblouissant, bénéficie d'une restauration à la « rôtissoire » châssis démonté bien documentée, effectuée par Byrnes Motor Trust Restoration de Sydney, en Australie, un restaurateur réputé, spécialiste des voitures européennes. Bleu nuit avec intérieur en cuir crème, elle est vendue avec ses outils, son manuel, son titre californien, son formulaire de transfert et un fichier historique de documents retraçant ses propriétaires remontant jusqu'en 1983. L'une des dernières vraies Bentley cabriolet de carrossier particulièrement séduisante.
€250,000 - 300,000

Quad headlamps were the S3's major styling innovation, and on the Continental - now bodied by the merged firm of H J Mulliner, Park Ward - were contained in slanting nacelles, giving rise to this model's 'Chinese Eye' sobriquet. These 'Chinese Eye' models constituted the majority of coachbuilt Rolls-Royce and Bentley variants completed between 1962 and 1966.

The 16th car of the series, this early Series 3 Continental, chassis number 'BC30LXA', was delivered new to the USA and first owned by one G Marston. A stunning example, this well sorted Continental benefits from a well-documented, 'frame off', 'rotisserie' restoration carried out by Byrnes Motor Trust Restoration of Sydney, Australia, a respected specialist restorer of European cars. Finished in Midnight Blue with light cream leather interior, it comes complete with tools, owner's manual, State of California title, Vehicle Transfer Form and a history file of documents tracing its ownership back to 1983. One of the last of the truly coachbuilt Bentley dropheads and a highly desirable motor car.

382

CITROËN 2CV SAHARA 4X4 1962

Châssis n° 0332

Moteur avant n° 4005000406

Moteur arrière n° 5400064

- *Rare version 4x4 de la 2CV*
- *Partiellement restaurée il y a dix ans*
- *En bon état de marche*
- *Immatriculée en France*



La Citroën 2 CV, l'une des grandes classiques de la production de masse de l'après-guerre aux côtés des Volkswagen Coccinelle, Mini et Land Rover, a fait ses débuts en 1949. Destinée à offrir un moyen de transport basique dans l'austère période de l'après-guerre, la 2 CV a largement dépassé ses humbles objectifs pour atteindre le statut de véhicule culte et devenir l'une des voitures préférées de l'automobiliste éco-responsable.

Bien que son modeste deux cylindres à plat refroidi par air de 375 cm³ d'origine ait cédé la place à un 602 cm³, les performances de la 2 CV sont restées relativement modestes avec une vitesse de pointe d'environ 110 km/h à fond, bien que cela n'ait pas eu une grande importance aux yeux de ses adeptes pour qui son habitabilité, sa capote intégrale et sa frugalité étaient de loin les plus importants. Ce fut une triste journée lorsque la dernière 2 CV construite en France quitta l'usine de Levallois en 1988, même si la production se prolongea au Portugal pendant deux années supplémentaires.

Ranking alongside the Volkswagen Beetle, Mini, and Land Rover as one of the classic mass-produced cars of the post-war era, Citroën's quirky 2CV debuted in 1949. Intended to provide basic transport in a period of post-war austerity, the 2CV outlived its humble beginnings, going on to attain cult status as the favoured car of the environmentally concerned motorist.

Although the original 375cc air-cooled flat-twin engine grew eventually to 602cc, the 2CV's performance remained relatively modest at around 110km/h flat-out, not that that concerned the majority of its devotees for whom the roomy interior, full-length sunroof and frugal fuel consumption were of far greater importance. It was a sad day for many when the last French-built 2CV left the Levallois factory in 1988, although production continued in Portugal for two more years.



L'une des plus inattendues parmi les nombreuses versions de la 2 CV, et sûrement la plus recherchée aujourd'hui, est la quatre roues motrices Sahara qui, de façon inhabituelle fait appel à un second moteur pour entraîner ses roues arrière. Cet ingénieux moyen de procurer une traction intégrale avait été essayé par un concessionnaire Citroën et, à la fin des années 1950, l'usine avait décidé d'en produire une version officielle, destinée principalement aux rudes terrains désertiques des colonies françaises d'Afrique du nord. Les premiers prototypes avaient été dévoilés à la presse en 1958, la véritable production ne démarrant qu'en décembre 1960. En plus du moteur additionnel, la Sahara était dotée d'un châssis spécial, de suspensions renforcées, de jantes plus larges, d'un second réservoir de carburant (sous les sièges avant) et de nombreuses autres modifications pour affronter les terrains et les climats les plus rudes. En 1962, à la suite de l'accession à l'indépendance de l'Algérie, Citroën abandonna le nom de Sahara et la voiture fut rebaptisée 2 CV 4x4. On estime qu'il en fut construit environ 700 sous les deux désignations.

Vendue avec sa carte grise française, cette rare et séduisante Citroën a été partiellement restaurée il y a dix ans et se présente en bon état de marche, prête pour de prochaines aventures.

€85,000 - 125,000

One of the more unusual of the many 2CV variants, and certainly among the most collectible today, is the four-wheel drive 'Sahara' which, unusually, used a second engine to drive the rear wheels. This ingenious means of providing all-wheel drive had already been tried by some Citroën dealers, and by the end of the 1950s the factory had decided to produce its official version, which was intended mainly for use in the rough desert terrain of France's North African colonies. The first prototypes were shown to the motoring press in 1958, with production proper commencing in December 1960. As well as the additional engine, the Sahara featured a special chassis, reinforced suspension, wider wheel rims, twin fuel tanks (beneath the front seats) and countless other modifications to enable the car to cope with difficult terrain and climate. In 1962, following Algeria's independence, Citroën dropped the 'Sahara' name and the car became the '2CV 4x4'. It is estimated that approximately 700 of both designations were built.

Offered with a French Carte Grise, this rare and most charming Citroën was partially restored some 10 years ago and is presented in good working order, ready for its next adventure.

JAGUAR XK140 SE ROADSTER 1956

Châssis n° S812692

Moteur n° G8611-8S

Carrosserie n° F12763

- *Livrée neuve en Californie*
- *Numéros de châssis, de carrosserie et de moteur concordants*
- *Seulement trois propriétaires*
- *Entièrement rénovée*

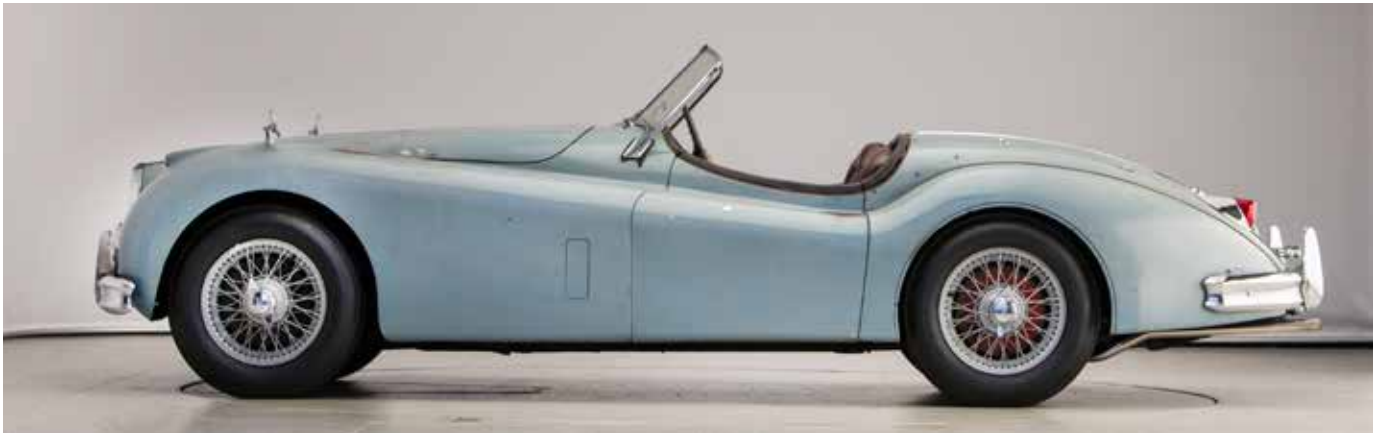


Lancée en 1954, la Jaguar XK 140 était globalement identique - en plus raffinée - à sa devancière, la sensationnelle XK 120, les principales modifications mécaniques se limitant au repositionnement du moteur 7,5 cm plus en avant et à l'adoption d'une direction par crémaillère, comme celle utilisée sur la Type C. Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa calandre, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses gros pare-chocs - destinés à limiter les dégâts liés au parking urbain.

Le moteur était toujours le six cylindres Jaguar à double arbre à cames de 3,4 litres, parfaitement rodé, qui délivrait désormais 190 ch en série, grâce à des cames plus affûtées et des tubulures d'admission modifiées. Pour améliorer la longévité, des chapeaux de bielle en acier remplaçaient les anciens en fonte coulée. Une boîte à l'étagement plus serré permettait une meilleure utilisation du surcroît de puissance et un overdrive Laycock-de Normanville était, pour la première fois, proposé en option. La XK 140 Special Equipment (SE) recevait des roues fil et des anti brouillard Lucas et pouvait être commandée avec un moteur de 210 ch, doté d'une culasse de Type C. Les performances de la XK 140 étaient bien supérieures à celles de son illustre devancière, les comptes rendus d'essai des magazines de l'époque faisant régulièrement état de vitesses maximales supérieures à 190 km/h.

Launched in 1954, the Jaguar XK140 was broadly similar to, though more refined than, its sensational XK120 predecessor, major engineering changes being confined to the repositioning of the engine 3" further forward and the adoption of rack-and-pinion steering as used on the racing C-Type. Outwardly the newcomer was distinguishable by its revised radiator grille, rear lights incorporating flashing indicators, and larger bumpers - the latter adopted to withstand the cut and thrust of urban parking.

The power unit remained Jaguar's well-tried, 3.4-litre, twin-cam six, which now produced 190bhp in standard trim thanks to higher-lift camshafts and revised porting. To ensure reliability, steel bearing caps replaced the previous cast-iron type. A close-ratio gearbox enabled better use to be made of the increased performance while Laycock-de Normanville overdrive became an option for the first time. Special Equipment (SE) XK140s came with wire wheels and Lucas fog lamps, and could be ordered with an engine developing 210bhp courtesy of the 'C'-type cylinder head. XK140 performance was well up to the standards set by its exemplary predecessor, contemporary magazine road-tests regularly recording top speed figures in excess of 120mph.



Dans un essai du magazine Road & Track, une XK 140 MC aux caractéristiques américaines (équivalente à la version SE européenne équipée de la culasse de Type C) enregistrerait un 0 à 100 km/h en 8, 4 secondes avec une vitesse maximale de 195 km/h.

Cet exemplaire, un des 3 281 à conduite à gauche construits, a été livrée neuf via Jaguar Cars de New York aux États-Unis à son premier propriétaire, Joyce Jordan, de Los Angeles en Californie. Elle arbore encore aujourd'hui sa couleur d'origine, bleu pastel avec intérieur en cuir rouge, et le suffixe S au numéro de son moteur indique qu'elle a quitté l'usine équipée d'une culasse de Type C. La première propriétaire a vendu la Jaguar à une certaine Mme Katie Johnson qui l'a utilisée jusqu'en 1972. La voiture est aujourd'hui aux Pays-Bas aux mains de son troisième propriétaire, seulement.

Bien qu'elle n'ait jamais été restaurée, la XK a bénéficié d'une rénovation complète, les sièges ont été refaits, la capote rénovée et tous les éléments mécaniques de sécurité remplacés en 2014. Les parties rénovées impliquent le boîtier de direction, le système d'échappement, le réservoir de carburant, les amortisseurs et les pneus. Représentant une très rare opportunité d'acquérir un exemplaire non restauré qui soit passé aux mains de seulement trois propriétaires, cette XK 140 SE exceptionnelle est vendue avec son jeu d'outils, son manuel, son certificat du Jaguar Heritage, différentes factures et ses papiers d'immatriculation en Hollande.

€120,000 - 150,000

Tested by Road & Track magazine, a USA-specification XK140 MC (as the 'C'-type head-equipped SE version was known there) recorded a 0-60mph time of 8.4 seconds on the way to a top speed of 121.1mph (195km/h).

One of 3,281 left-hand drive XK140 roadsters made, this example was supplied new via Jaguar Cars, New York, USA and first owned by one Joyce Jordan of Los Angeles, California. The original colour scheme was Pastel Blue with red leather interior, the same as it is today, while the 'S' suffix to the engine number indicates that this car left the factory fitted with the 'C'-type cylinder head. Its first, lady, owner sold the Jaguar to a Mrs Katie Johnson who used it until 1972. The car is currently in the Netherlands in the possession of only its third owner.

Although never restored, the XK has benefited from extensive re-furbishment: the seats being re-upholstered, the convertible hood renewed and all safety-critical mechanical components replaced in 2014. Parts renewed include the steering box, exhaust system, fuel tank, brake linings, shock absorbers and tyres. Representing an increasingly rare opportunity to acquire an un-restored example benefiting from limited ownership, this exceptional XK140 SE comes complete with tool kit, owner's manual, Jaguar Heritage Certificate, sundry invoices and Netherlands registration papers.

À l'origine pilotée par Michel Ferté

MARCH 85B FORMULE 3000 MONOPLACE 1985

Châssis n° 85B-05

- 5e au championnat de Formule 3000 en 1985
- Historique connu depuis son origine
- Récemment restaurée, prête à courir



Quand la Formule 3000 a été lancée par la FIA en 1985 pour remplacer la Formule 2 comme formule d'accès, immédiatement au-dessous de la Formule 1, March proposa la Type 85B. Conçue par Ralph Bellamy, celle-ci prenait pour base sa devancière F2 de chez March, la Type 842, étant construite sur un châssis monocoque en aluminium et fibre de carbone pratiquement identique.

Les suspensions étaient conventionnelles, par doubles triangulations et bras de poussée à l'avant et triangle inférieur et système à bras transversal à l'arrière. La plupart des voitures recevaient le V8 Cosworth DFV de 3 litres rendu obsolète en Formule 1 par l'arrivée du turbo. Bien équilibrée, la March 85B était la voiture à battre pour la saison inaugurale en F 3000, Christian Danner remportant le championnat au volant d'un exemplaire engagé à titre privé. En fin de saison, les March 85B avaient remporté sept des 12 épreuves.

Cette voiture est l'une des cinq March 85B engagées dans la saison inaugurale de Formule 3000 en 1985 par l'écurie française Oreca. Elle était pilotée par Michel Ferté qui participa à toutes les épreuves du championnat et s'assura deux pole positions avec une seconde place à Estoril au Portugal comme meilleur résultat de la saison. Il finit sur le podium à deux autres reprises (3e place à Silverstone et Thruxton) et termina cinquième du championnat.

When Formula 3000 was launched by the FIA for 1985, replacing Formula 2 as the 'feeder' class immediately below F1, March offered the Type 85B. Designed by Ralph Bellamy, the latter was based on March's preceding F2 design, the Type 842, being constructed on a virtually identical aluminium/carbon fibre monocoque.

Suspension was entirely conventional, consisting of double wishbones and pushrods at the front, with a lower wishbone and top rocker arrangement at the rear. Most cars were fitted with the 3.0-litre Cosworth DFV V8 engine, which had been rendered obsolete in Formula 1 by the arrival of the Turbo era. Possessing excellent balance, the March 85B was the car to beat in F3000's inaugural season, Christian Danner winning the Championship at the wheel of a privately entered example. By the season's end, March 85Bs had won seven of the 12 races.

This car is one of five March 85Bs entered in Formula 3000's inaugural 1985 season by the French Équipe Oreca; it was driven by Michel Ferté, who contested all rounds of the championship and secured two pole positions with a season's best result of 2nd place at Estoril in Portugal. He finished on the podium on two more occasions (3rd places at Silverstone and Thruxton) and finished the season in 5th place in the Championship.



March on!

The appearance of the very attractive March 85B Formula 3000 car last week resulted in four further orders by Monday morning!

March's Dave Reeves reported Italian Cesare Gariboldi had ordered cars, while Bob Sparshott finally committed his team to two chassis. Ed Jordan said on Monday that he would now definitely be having an order pending the completion of his deal, hopefully by Wednesday or Thursday this week.

Gariboldi was at Silverstone saying that he needed cars for Ivan Capelli, Juan Manuel Fangio III, although it is not known which team or teams will be involved. BSA look likely to run Christian Danner, at least for the first two or three races, alongside the confirmed Tomas Kaiser.



Ses propriétaires successifs, tels que mentionnés sur le descriptif du certificat CAMS sont les suivants : Marcel Tarrès, champion de France courses de côtes (1986-1987), Dr H. P. Doebeli (1988-1995), Burdmar Stähli (1996-2002), Peter Stüder (2008-2011) et Stephen Borness en Australie (2011-2015). Suite à une accréditation de la Confederation of Australian Motorsport (FIA) Historic Car Certification, la March a couru avec succès, pilotée par Stephen Borness en Australie, contre des F1, F2 et F 3000 d'époque. Elle se présente dans une typique livrée Marlboro, conforme à celle de l'époque (condition pour son homologation historique). Les dessins originaux du châssis sont conservés dans les archives March.

Le châssis, y compris les amortisseurs, a été refait en 2012-2013 avec des articulations et des barres toutes neuves, etc. Récemment refaits, le moteur et la boîte ont un temps de roulage de trois heures. On nous précise que la puissance maximale est de 480 ch. L'embrayage, le système d'allumage électronique et la jauge de carburant ont été révisés en même temps. Cette March a couru pour la dernière fois en juin 2015 et a depuis été préparée pour sa prochaine course, chaussée de pneus slick neufs. Elle est vendue avec ses certificats, son livre de bord, son manuel moteur et un jeu de jantes de rechange, chaussées de pneus récents (mais pas neufs).

Important modèle d'une série qui a prolongé la vie en compétition du légendaire moteur Cosworth DFV, cette March 85B convient tout aussi bien à un gentleman driver, ou à un passionné, qu'à un collectionneur.
€80,000 - 120,000

Its subsequent owners, as recorded on the accompanying CAMS Certificate of Description, are as follows: French hill climb champion Marcel Tarrés (1986-1987), Dr H P Doebeli (1988-1995), Burdmar Stähli (1996-2002), Peter Stüder (2008-2011) and Stephen Borness in Australia (2011-2015). Following receipt of the Confederation of Australian Motorsport (FIA) Historic Car Certification, the March has been campaigned with success by Stephen Borness in Australia against period F1, F2 and F3000 cars. It is presented in evocative, period-correct Marlboro livery (a condition of Historic Certification). Original chassis drawings are retained in the March archives.

The chassis, including shock absorbers, was rebuilt in 2012-2013 with all new bearings, rod ends, etc. Rebuilt recently, the engine and gearbox have a total runtime of three hours. We are advised that the maximum power output is 480bhp. The clutch, electronic ignition system and fuel metering unit were overhauled at the same time. This March last raced in June 2015 and since then has been prepared for its next race, including new slick tyres. It will come with its certificates, logbook, engine manual and one set of spare rims shod with recent (but not new) wet tyres.

An important car from a series that extended the racing life of the legendary Cosworth DFV engine, this March 85B is equally well suited to gentleman drivers, enthusiasts and collectors alike.

385

MERCEDES-BENZ 280 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1969

Châssis n° 113044-10-006884

Moteur n° 130983-10-002748

- *Livrée neuve en Italie*
- *Boîte de vitesse manuelle*
- *Dans la même famille, depuis son origine jusqu'en 2011*
- *Numéros concordants, couleurs d'origine*



Point culminant d'une gamme populaire à succès qui avait débuté avec la 230 SL en 1963, la Mercedes-Benz 280 SL fut dévoilée en 1967. Le nouveau moteur 6 cylindres 2,8 litres développait 180 ch, 20 de plus que celui de sa devancière la 250 SL. La vitesse maximale de 193 km/h de la 280 SL n'était pas plus élevée, mais la voiture était plus nerveuse et son 0 à 100 km/h en 10 secondes était amélioré d'une seconde par rapport à celui de sa devancière. Surnommés « pagode » en raison de la forme caractéristique de leur pavillon, ces modèles SL faisaient parties des sportives de tourisme les plus appréciées de l'époque et restent aujourd'hui très recherchés des collectionneurs. La plupart furent livrés avec une transmission automatique et les voitures à boîte manuelle, comme cet exemplaire, sont relativement rares.

Cette 280 SL a été livrée à son heureux premier propriétaire le 22 février 1969 dans la capitale italienne, Rome. Il est important de savoir qu'elle est restée dans la même famille de 1969 à 2011, d'abord aux mains du père puis de sa fille.

The culmination of a popular and extremely successful line that had begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967. The new 2.8-litre six-cylinder engine produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250SL's. The 280 SL's 120mph top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-60mph time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors. Most were delivered with automatic transmission, and cars with the manual gearbox, such as this example, are relatively rare.

This 280 SL was delivered to its proud first owner on 22nd February 1969 in the Italian capital, Rome. Importantly, it remained in the care of one family from 1969 to 2011, owned first by the father and then by his daughter.



Depuis 2011, elle a appartenu au vendeur. La fiche constructeur Mercedes-Benz d'origine qui l'accompagne liste les caractéristiques et options suivantes : peinture gris argent (code 180), capote bleu foncé (744), sellerie en tissu MB bleu avec moquette bleu foncé (135), livrée en Italie (543), couche de protection de la peinture (524), version italienne (620), sièges individuels (401), hardtop (416) et direction assistée (422).

Toujours parfaitement entretenue, cette 280 SL n'a jamais été restaurée et sa peinture est, pense-t-on, globalement d'origine avec quelques craquelures au capot et au couvercle de coffre que le propriétaire n'a pas voulu retouchées car elles attestent de l'authenticité de la voiture. De même l'usure de l'intérieur en tissu bleu MB, toujours d'origine et en très bon état général, tout comme les moquettes. Il serait difficile de trouver une 280 SL plus authentique et mieux préservée avec la boîte manuelle très recherchée. Le hardtop d'origine (de couleur assorti), non illustré dans le catalogue, fait partie du lot et la voiture est également accompagnée la fiche constructeur mentionnée plus haut, du carnet d'entretien italien et de ses papiers d'immatriculation italienne.
€80,000 - 120,000

Since 2011 it has belonged to the current vendor. The accompanying original Mercedes-Benz data card lists the following specifications and options: silver grey paintwork (code 180); dark blue hood (744); blue MB Tex upholstery with dark blue carpets (135); Italian delivery (543); paint coat preservation (524); version for Italy (620); individual seats (401); fitted hardtop (416); and power steering (422).

Always well cared for, this 280 SL has never needed restoration, and the paint is believed to be largely original, albeit with some crazing to the bonnet and boot lid, which the owner deliberately did not want to rectify as it shows the car's originality. Likewise the hard wearing blue MB Tex interior, which is still the original and in generally very good condition, as are the carpets. One would be hard pressed to find a more original and well cared-for 280 SL with the desirable manual gearbox. Although not illustrated in the catalogue, the original hardtop (in matching colour) is included in the sale and the car also comes with the aforementioned MB data card, the original Italian service book and Italian registration documents.

386

ALFA ROMEO (SÉRIE 750) GIULIETTA SPIDER 1959

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° AR 1495 05821

- Une des rares série 750 châssis court
- Livrée neuve en Allemagne
- Restaurée entre 2013 et 2014

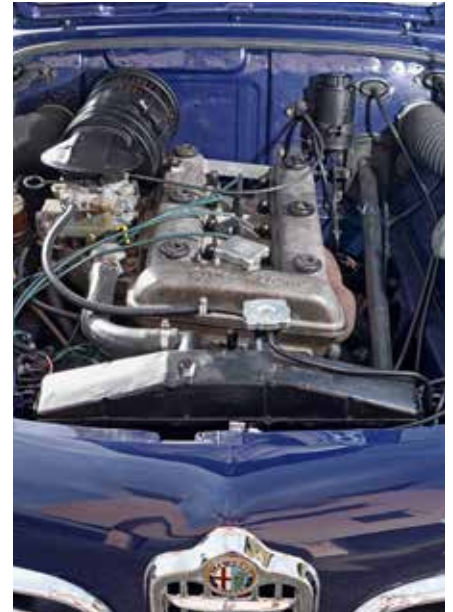


Avec la Giulietta, Alfa Romeo inaugurerait la formule « petite voiture, grande performance » qui allait, à partir de là, caractériser la meilleure offre de la marque milanaise. Première des Giuliettas, le coupé Giulietta Sprint dessinée par Bertone fit ses débuts au Salon de Turin en avril 1954, animée par une version 1,3 litre tout aluminium du classique quatre cylindres à double arbre à cames en tête d'Alfa Romeo conçu par un ancien ingénieur de Ferrari, Giuseppe Busso.

La Giulietta Sprint Coupé de 1954 de la série 750 d'origine fut rapidement rejointe par des versions berline et Spider. Dessiné et construit par Pinin Farina, le Spider - qui fut son premier modèle de grande série - apportait à la catégorie des petites sportives un niveau de raffinement et de sophistication mécanique qui faisaient passer ses concurrentes pour archaïques. Avec un tel pedigree, il n'est pas surprenant que le Spider ait connu un tel succès, devenant la petite sportive la plus vendue sur le continent européen et ce succès se prolongea avec la série 101, la version à empattement allongé, dévoilée en 1959.

With the introduction of the Giulietta, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula that would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. First of the Giuliettas, the Bertone-styled Giulietta Sprint Coupé debuted at the Turin Motor Show in April 1954 powered by a 1.3-litre, all-alloy version of Alfa's classic twin-cam four designed by one-time Ferrari engineer Giuseppe Busso.

The original 750-Series Giulietta Sprint Coupé of 1954 was soon joined by Berlina and Spider versions. Designed and built by Pininfarina and notable as the famous Turin coachbuilder's first volume-produced car, the Spider brought a level of refinement and mechanical sophistication to small sports cars that made the opposition look dated. With such a pedigree the Spider was, not surprisingly, a huge success, becoming mainland Europe's best-selling small sports car and continuing in revised, longer wheelbase form after the introduction of the 101 Series in 1959.



Le succès de la famille Giulietta surprit même Alfa Romeo. Les objectifs de production furent revus à la hausse et pour répondre à la demande de performances accrues, des versions « Veloce » du coupé Sprint et du cabriolet Spider furent présentés en 1956. La nouvelle Giulietta Sprint Veloce fut aussitôt engagée avec succès en compétition, remportant sa classe aux Mille Miglia en terminant 11e au classement général, glanant des victoires de classe dans la Coupe des Dolomites, au Tour de France et aux Mille Miglia avec une victoire absolue au Rallye des Alpes.

Le Centro Documentazione Alfa Romeo a confirmé que ce Spider Giulietta a quitté l'usine le 22 janvier 1959 et a été vendu neuf par l'usine NSU en Allemagne le 23 février de la même année. C'est l'un des rares modèles de la série 750 à empattement court. La voiture a été entièrement restaurée par des spécialistes de la marque à Rome entre 2013 et 2014 et repeinte dans sa couleur d'origine bleu foncé et son intérieur beige à passepoil bleu respecte également l'harmonie de couleurs d'origine. Décrite par le vendeur comme étant en excellent état général, cette étonnante Alfa Romeo est vendue avec ses papiers d'immatriculation italien.

€70,000 - 90,000

The Giulietta family's success surprised even Alfa themselves: production targets were revised upwards and to satisfy demands for increased performance upgraded 'Veloce' versions of the Sprint coupé and Spider convertible were introduced for 1956. The new Giulietta Sprint Veloce was soon being raced with success, winning its class in the 23rd Mille Miglia and finishing 11th overall, while class victories were achieved in the Coppa Dolomiti, Tour de France and Mille Miglia, and the Alpine Rally won outright.

Centro Documentazione Alfa Romeo has confirmed that this Giulietta Spider left the factory on 22nd January 1959 and was sold via NSU Works in Germany on 23rd February of that year. It is a rare 750-Series model with the shorter wheelbase. The car was comprehensively restored by marque specialists in Rome between 2013 to 2014 and repainted in its original colour of dark blue, while the blue-piped beige interior is likewise in the original colour scheme. Described by the vendor as in generally excellent condition, this stunning Alfa Romeo is offered with Italian registration documents.

JAGUAR XK140 SE DROPHEAD COUPÉ 1954

Châssis n° S817079

Moteur n° G1781-8S

- *Conduite à gauche d'origine*
- *Propriété du vendeur depuis 1997*
- *En provenance d'une collection privée portugaise*



Lancée en 1954, la Jaguar XK 140 était assez semblable, quoique plus raffinée, à la sensationnelle XK 120 qui l'avait précédée, les principaux changements d'ordre mécanique étant limités au déplacement du moteur de 76 mm vers l'avant et à l'adoption d'une direction à crémaillère comme celle du type C de compétition. La suspension et les freins restèrent sans changement sauf les barres de torsion plus fermes à l'avant et les amortisseurs télescopiques arrière remplaçant les appareils à bras. Comme sa devancière, la XK 140 fut produite en trois variantes de carrosserie : le roadster, le coupé et le cabriolet ou Drophead Coupé, ces deux derniers offrant un habitacle plus spacieux et des places d'appoint à l'arrière. Extérieurement la nouvelle Jaguar était reconnaissable à sa nouvelle calandre, à ses lampes arrière incorporant des clignotants et à ses pare-chocs plus larges, ceux-ci devant protéger mieux des chocs subis en stationnement urbain.

Le moteur était toujours le déjà réputé six-cylindres double arbre de 3,4 litres qui donnait désormais 190 ch en version de base grâce à des arbres à cames à plus haute levée et à des conduits révisés. Pour une meilleure robustesse, des chapeaux de palier en acier remplacèrent les chapeaux en fonte. Une boîte à rapports rapprochés permettait d'exploiter mieux de la nouvelle puissance disponible, tandis qu'un surmultiplicateur Laycock-de Normanville était proposé en option pour la première fois. Les XK 140 SE (Special Equipment), livrées avec des roues fils et des phares antibrouillard Lucas, pouvaient être commandées avec un moteur développant 210 ch grâce au montage d'une culasse type C.

Launched in 1954, the Jaguar XK140 was broadly similar to, though more refined than, its sensational XK120 predecessor, major engineering changes being confined to the repositioning of the engine 3" further forward and the adoption of rack-and-pinion steering as used on the racing C-Type. The suspension and brakes remained much as before, though with stiffer torsion bars at the front and telescopic shock absorbers replacing the previous lever type at the rear. Like its forerunner, the XK140 was built in three model types: roadster, coupé and drophead coupé, the latter two offering usefully increased cabin space and occasional rear seats. Outwardly the newcomer was distinguishable by its revised radiator grille, rear lights incorporating flashing indicators, and larger bumpers - the latter adopted to withstand the cut and thrust of urban parking.

The power unit remained Jaguar's well-tried, 3.4-litre, twin-cam six, which now produced 190bhp in standard trim thanks to higher-lift camshafts and revised porting. To ensure reliability, steel bearing caps replaced the previous cast-iron type. A close-ratio gearbox enabled better use to be made of the increased performance while Laycock-de Normanville overdrive became an option for the first time. Special Equipment (SE) XK140s came with wire wheels and Lucas fog lamps, and could be ordered with an engine developing 210bhp courtesy of the 'C'-type cylinder head.



Les performances de la XK 140 étaient nettement au-dessus de celles de sa devancière, les essais des magazines contemporains enregistrant régulièrement des vitesses de pointe au-dessus de 192 km/h. Essayée par le magazine Road & Track, une XK 140 MC (appellation américaine de la 140 SE à culasse type C) réalisa un temps de 8,4 secondes de 0 à 96 km/h et une vitesse maximale de 194 km/h.

Un des 2 310 coupés XK 140 à conduite à gauche, ce modèle SE fut livré neuf aux Etats-Unis via le distributeur Jaguar de la côte est, Hoffman à New York. Son premier propriétaire fut un certain W. A. Haupman de cette même ville. D'autres documents présents dans le dossier précisent que les propriétaires suivants furent Alf George Jacobsen à Hollywood (Californie) et Michael Hastings dans l'état de New York et indiquent que la voiture fut remise sans être utilisée à North Hollywood de 1965 à mars 1982.

En janvier 1982, la XK fut achetée aux Etats-Unis par la venderesse et importée au Royaume-Uni. Elle a depuis fait partie d'une collection privée au Portugal. Décrite comme étant en bon état mécanique général, elle a bénéficié récemment d'une réfection complète des freins, mais il nous a été précisé que l'embrayage demande à être revu. L'état de la peinture et de l'intérieur est qualifié de bon. La documentation jointe comprend la facture de vente, le certificat du Jaguar Heritage Trust, le titre de propriété émis par l'état de Californie et le récépissé C&E 386 attestant du paiement des droits de douane dans l'UE.
€90,000 - 110,000

XK140 performance was well up to the standards set by its exemplary predecessor, contemporary magazine road-tests regularly recording top speed figures in excess of 120mph. Tested by Road & Track magazine, a USA-specification XK140MC (as the 'C'-type head-equipped SE version was known there) recorded a 0-60mph time of 8.4 seconds on the way to a top speed of 121.1mph.

One of 2,310 left-hand drive XK140 drophead coupés made, this SE model was delivered new in the USA via Jaguar's East Coast distributor, Hoffman, in New York. Its first owner was one W A Haupman. Other documents on file identify subsequent owners as Alf George Jacobsen of Hollywood, California and Michael Hastings of New York State, and show that the car was stored, unused, in North Hollywood from 1965 to March 1982.

In January 1982 the XK was purchased in the USA by the lady vendor and imported into the UK; it has since formed part of a private collection in Portugal. Benefiting from recent work on the brakes, which have been renewed throughout, it is described as in generally good condition mechanically, with good paint and interior. Accompanying documentation consists of a bill of sale, Jaguar Heritage Trust Certificate, California Certificate of Ownership and a UK C&E Form 386 confirming EU duties paid.

FORD MUSTANG SHELBY GT 350 COUPÉ 1966

Châssis n° SFM6S1509

Moteur n° 821509

- « Muscle car » américaine emblématique
- Anciennement dans la Collection Wheatcroft
- Préparation course selon règlement FIA
- Avec un moteur de rechange à compresseur Paxton



En lançant le coupé sport Mustang au cours de l'année modèle 1964, Ford créa presque instantanément une nouvelle sorte de voiture en prenant par surprise tout le reste de l'industrie automobile américaine. Imaginée par Lee Iacocca – futur sauveur de Chrysler Corporation – la Mustang, une des plus remarquables success stories de l'automobile à l'époque moderne représente très certainement l'apogée de sa longue carrière chez Ford. Visant le marché des jeunes automobilistes aisés, pour lesquels une automobile était autant l'affirmation d'un style de vie qu'un moyen de déplacement, la Mustang fut une brillante réussite avec un volume de ventes qui atteignit les 250 000 exemplaires dès la fin de l'année 1964. Cet extraordinaire début précéda un chiffre de ventes de 574 791 exemplaires en 1965 qui générèrent pour Ford des profits exceptionnels.

L'équipe du légendaire pilote texan Carroll Shelby engagea la pony car de Ford en compétition avec un énorme succès et remporta le titre du SCCA en catégorie Production B trois années de suite au milieu des années 1960. Exploitant ce succès, Shelby commença à construire des Mustang modifiées que Ford homologua et qui furent commercialisées par certains distributeurs de la marque.

Ford created a new class of car almost overnight with the introduction of the Mustang sports coupé part way through the 1964 season, catching the rest of the US auto industry off guard. Brainchild of Lee Iacocca - subsequent saviour of the Chrysler Corporation – the Mustang is one of the most remarkable automotive success stories of modern times and arguably the pinnacle of his long career with Ford. Aimed at the affluent young, for whom a car was as much a lifestyle statement as means of transport, the Mustang succeeded brilliantly, achieving sales in excess of a quarter million by the end of '64. This remarkable debut was followed by a staggering 524,791 sales in 1965, earning Ford a fortune.

Legendary Texan racing driver Carroll Shelby's team had been campaigning Ford's Mustang 'pony car' with considerable success in North America, winning the SCCA's B-Production title three years running in the mid-1960s. Capitalising on his success, Shelby began manufacturing modified Mustangs, which were officially sanctioned and sold through selected Ford dealerships.



La première Mustang Shelby – la GT 350 – apparut en 1965 munie d'une version modifiée du V8 small block 4, 7 litres (289 ci) de Ford donnant 306 ch avec en options un moteur de 340-360 ch préparé pour la compétition ou un moteur à compresseur de 400 ch. Une boîte manuelle Borg Warner à quatre rapports équipa d'origine les premières Mustang Shelby, mais une automatique renforcée à trois rapports fut très vite proposée en option.

Les trains roulants furent améliorés en fonction des performances de la GT 350, mais visuellement, peu de choses distinguaient celle-ci du modèle de série sinon une large double bande style compétition courant sur l'axe de la voiture. Sur la route, toute comparaison était naturellement impossible.

Grande « muscle car » des années 1960, la Mustang Shelby continua d'être construite sur la version de base en recevant les mêmes modifications de style et les mêmes améliorations mécaniques tout en conservant ses spécifications particulières jusqu'à la fin de la production en 1970.

The first Shelby Mustang - the GT350 - arrived in 1965 powered by a modified version of Ford's 289ci (4.7-litre) small-block V8 producing 306bhp, with options of a 340-360bhp unit in competition trim or 400bhp supercharged. A four-speed Borg-Warner manual gearbox was the stock transmission on early Shelby Mustangs, though a heavy-duty, three-speed automatic soon became available as an option.

The running gear was up-rated appropriately to cope with the GT350's increased performance, though outwardly there was little to distinguish Shelby's GT350 from the standard product apart from a pair of broad 'racing' stripes down the body centreline. On the open road there was, of course, no comparison.

One of the great iconic muscle cars of the 1960s, the Shelby Mustang continued to be based on the stock version, receiving the latter's styling changes and mechanical improvements while retaining its own distinctive special features, until production ended in 1970.



Mentionnée dans le Shelby Register, cette GT 350 a fait partie autrefois de la célèbre Wheatcroft Collection au Royaume-Uni. Son premier propriétaire au Royaume-Uni fut Kevin Wheatcroft et la voiture est accompagnée de la liste de ses anciens propriétaires américains. Elle est équipée d'un moteur Roxwell Racing de 4 727 cm³ préparé aux spécifications FIA par Steve Warrior, moteur qui délivre un maximum de 423 ch et un couple de 50, 6 m/kg (voir la fiche du banc dynamométrique dans le dossier). Un très rare moteur à compresseur Paxton vient compléter ce lot.

Décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, cette très désirable Mustang Shelby GT 350 est offerte avec un dossier historique, ses papiers FIA et ses documents V5 d'immatriculation au Royaume-Uni.

€200,000 - 250,000

Recorded in the Shelby Register, this GT350 previously formed part of the world famous Wheatcroft Collection in the UK. Its first owner in the UK was Kevin Wheatcroft, and the car comes with a list of its previous owners in the USA. It features a Roxwell Racing 4,727cc engine, race-prepared to FIA specification by Steve Warrior, which produces a maximum of 423bhp and 362ft/lbs torque (see dynamometer sheet on file). A very rare Paxton supercharged engine is included in the sale.

Described by the vendor as in generally good condition, this highly desirable Shelby Mustang GT350 is offered with a history file, FIA papers and a UK V5 registration document.



FERRARI 550 MARANELLO COUPÉ 2001

Châssis n° ZFF2R49B000122067

- *Seulement 13 300 kilomètres d'origine et seulement deux propriétaires*
- *Boîte de vitesse manuelle*
- *Livrée neuve à Monaco*



« La Maranello n'a pas besoin d'excuses. Elle est logique et marque un retour à des valeurs traditionnelles, encore que cette tradition et ces valeurs culminent bien au-dessus de celles établies par la « Daytona » au moment de sa disparition, il y a un quart de siècle. » - extrait du magazine Car.

En dévoilant la 550 Maranello en 1997, Ferrari revenait à sa tradition de sportives à moteur V12 à l'avant, ressuscitant une lignée qui avait été mise en sommeil depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona », en 1974. Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 de 5, 5 litres à 48 soupapes de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, quelque 100 ch de plus que celui de la « Daytona ». Ferrari avait depuis longtemps découvert que pour obtenir un équilibre idéal avec un moteur à l'avant, il fallait avoir recours à une transmission transaxle et celle de la Maranello disposait de six rapports. Le train roulant était suspendu à un châssis tubulaire sur lequel reposait une carrosserie en aluminium, tandis que la suspension indépendante proposait deux modes d'amortissement (normal/sport), sélectionnés par le conducteur au tableau de bord, accompagné par une direction à assistance variable en fonction de la vitesse.

'The Maranello needs no excuses: it is right-minded, a return to traditional values, albeit values and standards that tower high above those set by the Daytona when it shuffled off to extinction a quarter of a century ago.' – Car magazine.

With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, switch-selectable by the driver, which was complemented by speed-sensitive power-assisted steering.



Dessinée, comme sa devancière « Daytona », par Pininfarina, la 550 Maranello arborait les mêmes proportions, adoptant le schéma traditionnel d'un long capot avec un habitacle reculé et un arrière tronqué. L'aérodynamisme avait été étudié en soufflerie pendant des heures pour s'assurer d'une traînée minimale, associée à un appui constant, quel que soit le réglage, une donnée essentielle sur une voiture capable d'atteindre 320 km/h. Des détails comme les entrées d'air de capot et les extracteurs d'ailes derrière les roues avant rappelaient les Ferrari competizione d'autrefois, notamment la mythique 250 GTO, et le panneau arrière recevait les feux circulaires typiques.

La voiture - châssis n° 122067 - a été acquise neuve chez Cavallari Monaco Motors par une princesse saoudienne à qui elle fut rachetée par l'actuel propriétaire en 2014. Utilisée avec parcimonie, elle n'a parcouru que 13 300 kilomètres et se présente dans un état « comme neuve » avec ses protections en plastique encore en place sur une partie des moquettes. Elle est vendue avec son manuel d'entretien, un double de la clé de contact (toujours sous sa protection en plastique d'origine), une housse Ferrari d'origine, un protège-volant, les papiers d'immatriculation à Monaco du précédent propriétaire et sa carte grise en cours. Rouge avec intérieur en cuir noir, cette magnifique Ferrari moderne a été révisée (avec changement de courroie de distribution) pour la dernière fois en juin 2015 par Cavallari Monaco Motors pour un montant de 5 500.

€100,000 - 150,000

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competition Ferraris of the past, in particular the immortal 250GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights.

Chassis number '122067' was purchased new from Cavallari Monaco Motors by a Saudi princess, and was bought from her by the current owner in 2014. Used sparingly, the car has covered only 13,300 kilometres and remains in 'like new' condition, still with the plastic protection on some of the carpets. It is sold with the service book; a duplicate ignition key (still in the original plastic protection); an original Ferrari car cover; a steering wheel cover; the previous-owner registration document for Monaco; and a current French Carte Grise. Finished in red with black leather interior, this beautiful modern Ferrari was last serviced (including changing the cam belts) in June 2015 by Cavallari Monaco Motors at a cost of €5,500. The car also has new tyres.

390

BMW 2002 TURBO 1974

Châssis n° 4.290.165

- Une des seulement 1 672 construites
- Emblématique berline sportive des années 1970
- Historique d'entretien parfaitement documenté
- Immatriculée en Espagne



Produite pour la saison 1973/1974 seulement, la légendaire BMW 2002 Turbo fut la première voiture de série turbocompressée construite en Europe. La demande pour des puissances toujours plus élevées sur les berlines moyennes avait poussé BMW à présenter son originale 2002 en 1968, et c'est la 2002 tii à injection qui avait fourni la base de cette version ultime – la Turbo – qui était immédiatement reconnaissable à son grand spoiler avant, ses élargisseurs de passages de roue et son aileron sur le coffre. Ce modèle haut de gamme avait été présenté à la suite du succès rencontré dans le programme de compétition qui avait vu la voiture engagées par l'usine, une 2002 équipée d'un turbocompresseur, gagner le championnat d'Europe des voitures de tourisme 1969, aux mains de Hans Dieter Quester. Face aux Porsche 911 (qui devaient par la suite être bannies des courses pour voitures de tourisme) BMW avait opté pour la solution de facilité en « boulonnant » un turbocompresseur, le résultat étant un saut de 210 à 270 ch sur la version course. La vitesse de pointe de la Turbo était de 290 km/h, ce qui en faisait la plus rapide et la plus excitante berline moyenne de son époque. Aujourd'hui ce modèle très rare (il n'en fut construit que 1 672) est considéré comme une classique moderne et très recherchée.

Produced for the 1973/74 season only, the legendary BMW 2002 Turbo was Europe's first turbocharged production car. Demands for increased power for its medium-sized saloon had prompted BMW to introduce the original 2002 in 1968, and it was the fuel-injected 2002tii that provided the basis for the model's ultimate expression - the Turbo - which was readily distinguishable by its deep front air dam, wheelarch extensions and boot-mounted spoiler. This top-of-the-range model had been introduced following a successful racing programme that saw a works entered, turbocharger equipped 2002 win the 1969 European Touring Car Championship in the hands of Dieter Quester. Faced with having to compete against the Porsche 911 (subsequently banned from touring car racing) BMW opted for 'bolt on' horsepower courtesy of a turbocharger, the result being a hike from 210 to around 270bhp in race trim. The road version made do with 'only' 170bhp, which in a compact package resulted in outstanding performance; the Turbo's top speed was around 290km/h, making it the fastest and most exciting medium-sized sports saloon of its day. Today this rare model (only 1,672 were made) is rightly regarded as a modern classic and much sought after.

Cet exemplaire est vendu avec ses papiers d'immatriculation espagnole et un dossier substantiel de factures attestant de son entretien au cours des dernières 40 années (une attention toute particulière est recommandée).

This example comes with Spanish registration papers and a most substantial file of invoices documenting its maintenance over the course of the last 40 years (close inspection recommended).

€60,000 - 80,000

Sans Réserve

391

FORD MODEL N CABRIOLET 1906

Châssis n° 3643

- Très rare Ford des débuts
- Précurseur du modèle T
- Carrosserie cabriolet deux places
- Immatriculée en France



Avant l'arrivée de l'omniprésente Model T, un modèle qui allait changer le cours de l'histoire de l'automobile, Henry Ford avait commencé à parcourir l'alphabet en baptisant sa première création Model A, en 1903. Le modèle A reprenait une pratique alors typique en Amérique, en adoptant un moteur horizontal à deux cylindres opposés, monté sous le siège et entraînant les roues arrière, via une transmission épicycloïdale à deux vitesses avec transmission finale par chaîne. Le modèle B était une voiture plus grosse et plus conventionnelle, animée par un quatre cylindres en ligne monté à l'avant entraînant les roues arrière par un arbre de transmission. Henry Ford continua de proposer des modèles à deux et quatre cylindres, mais n'était pas satisfait des modèles plus chers et plus ambitieux, que privilégiait son partenaire en affaire Alexander Malcolmson, convaincu que les modèles plus petits et plus abordables étaient l'avenir. Présentée en 1906, le modèle N était propulsé par un moteur quatre cylindres de 2 442 cm³ monté à l'avant et coûtait 500 \$, moins de la moitié du prix du modèle F bicylindre et un infime pourcentage du prix du modèle K à six cylindres. Sa conception préfigurait celle du modèle T qui éclipsa tous les autres modèles Ford lorsqu'elle fut dévoilée en octobre 1908.

Ce rare exemplaire d'une Ford d'avant le modèle T a été acheté par le vendeur il y a environ une quinzaine d'années chez le marchand français bien connu, Bruno Vendiesse, lors d'une manifestation de voitures anciennes à Barcelone. Avant d'appartenir à M. Vendiesse, la voiture faisait partie d'une collection hollandaise privée. Rare en Europe, et encore plus rare dans un tel état d'origine, cette délicieuse Ford Model N est vendue avec son certificat d'immatriculation de la FFVE.

€25,000 - 35,000
Sans Réserve

Prior to his introduction of the ubiquitous Model T, a development that would change the course of motor manufacturing history, Henry Ford had been selectively working his way through the alphabet, commencing with his first production car, the Model A, in 1903. The Model A followed what was then typical of American practice, being powered by a twin-cylinder horizontally opposed engine, mounted beneath the seat, which drove the rear wheels via a two-speed epicyclic transmission with chain final drive. Introduced for 1906, the two-seater Model N was powered by a front-mounted four-cylinder engine displacing 2,442cc, and was priced at \$500, less than half that of the twin-cylinder Model F and a mere fraction of that of the six-cylinder Model K. In conception it pointed towards the Model T, which replaced all Ford's other models when it was introduced in October 1908.

This rare example of a pre-Model T Ford was purchased by the current vendor around 15 years ago from well known French motor car dealer, Bruno Vendiesse, at a classic car show in Barcelona. Prior to Mr Vendiesse's ownership, the car had formed part of a private collection in the Netherlands. Rare in Europe, and even rarer in such original condition, this delightful Ford Model N is offered with an FFVE registration certificate.

DELAGE D6 TOURER 1915

Carrosserie Labourdette

Châssis n° 3643

- *Marque française de prestige*
- *Très rare carrosserie*
- *Construite par Jean-Marie Prince*
- *Vendue avec sa remorque à bagages*



« Louis Delâge fut à l'origine d'une part importante de la tradition et de l'héritage de l'âge d'or de l'industrie automobile française. Les Delage ont tout ce qui fait « la belle voiture française », au même titre que les Bugatti, les Hispano-Suiza et, plus tard, les Talbot-Lago, qui ont poussé les carrossiers français à créer de véritables œuvres d'art roulantes. » William Stobbs, Les Grandes Routières - France's Classic Grand Tourers.

Fondé en 1905 par Louis Delâge en collaboration avec Augustin Legros, un ami ingénieur diplômé des Arts et Métiers, les Automobiles Delage commencèrent par produire un runabout à moteur monocylindre De Dion et, au bout de quelques années, offraient des modèles multicylindres. La valeur publicitaire de la compétition fut utilisée dès les origines, une Delage monocylindre remportant la Coupe des voiturettes dès 1908 et Louis Delâge, lui-même, gagnant la Coupe de l'Auto sur une quatre cylindres 3 litres en 1911.

'Louis Delage created an important part of the tradition and heritage of the automotive golden age in France. Delage cars have all that is meant by 'La belle voiture française', together with Bugattis, Hispano-Suiza and, later, Talbot-Lago, which inspired France's coachbuilders to produce moving works of art.' William Stobbs, Les Grandes Routières - France's Classic Grand Tourers.

Founded in 1905 by Louis Delage in collaboration with Augustin Legros, a fellow engineer-graduate of an Arts et Métiers college, Automobiles Delage commenced production with a single-cylinder De Dion-engined runabout and within a few years was offering multi-cylinder designs. The publicity value of racing was recognised right from the start, a single-cylinder Delage winning the Coupe Des Voiturettes as early as 1908 and Louis himself taking the 1911 Coupe de l'Auto in a 3-litre four-cylinder.



Des victoires au Grand Prix du Mans et aux 500 Miles d'Indianapolis furent remportées avant la première guerre, la marque devenant l'une des forces majeures en Grand Prix dans les années 1920 et établissant un nouveau record de vitesse sur terre en 1924 avec une V12 à soupapes en tête de 10, 7 litres. Les publicités de Delage avaient dès lors tous les droits de chanter les louanges de celles qui étaient – incontestablement – les plus raffinées des automobiles françaises de l'époque : « les Delage ont à leur crédit plusieurs records du monde, y compris le championnat du monde, et plus de prix dans les principaux concours d'élégance qu'aucune autre voiture au monde. À ces accomplissements, les Delage en ajoutent un troisième. Elles offrent le plus haut degré de luxe et de performance pour le prix que peut payer l'automobiliste moyen ».

Cette D6 a été construite par Jean-Marie Prince, un important collectionneur de Delage de Bordeaux, en utilisant les pièces de plusieurs modèles Delage. Elle dispose du type de moteur conforme (BK) et arbore une carrosserie tourer dans le style de Labourdette. Une remorque à bagages deux roues est incluse dans la vente.

€160,000 - 190,000

Victories at the Grand Prix du Mans and the Indianapolis 500-Mile Race were achieved prior to WWI, the company going on to become a major force in Grand Prix racing in the 1920s and setting a new World Land Speed Record mark in 1924 with a 10.7-litre overhead-valve V12. Delage's publicity had every right to sing the praises of what - arguably - was the finest French car of its day: 'Delage have to their credit many world's records, including a world's championship, and more awards at the principal Concours d'Elegance than any other car in the world... To these achievements Delage have added a third and greater. They have made the highest known degree of luxury and performance available at the price the average motorist can pay.'

This particular D6 was built by Jean Marie Prince, a prominent Delage collector from Bordeaux, France using parts from more than one Delage model. It has the correct type of engine (BK) and carries tourer coachwork of a very rare style by Labourdette. A two-wheel luggage trailer is included in the sale.

393

CITROËN 11BL « TRACTION » CABRIOLET 1938

Châssis n° 407483

Moteur n° FF03645

- *Modèle français emblématique*
- *Livrée neuve à Paris*
- *Rare version cabriolet*
- *Partiellement restaurée*
- *Immatriculée en Belgique*



Curieux mélange de visionnaire romantique et d'homme d'affaire pragmatique, André Citroën n'entendait pas laisser la dépression économique et un marché automobile en régression l'empêcher de présenter un modèle révolutionnaire, qui, il en était persuadé, allait assurer le futur de sa marque. Ce qui fut bien le cas, mais après que Citroën ait perdu le contrôle de sa société et que de petits actionnaires le poursuivent en justice. En moins de deux années, Michelin, le nouveau propriétaire, avait remboursé toutes les créances de Citroën.

La création de Citroën, la « Traction avant » 7A, établissait de nouvelles règles dans presque tous les domaines de la production automobile au moment de son lancement, en 1934. Construction monocoque, roues avant motrices, suspension indépendante par barres de torsions, freins hydrauliques, transmission synchronisée et un quatre cylindres à chemises humides étaient tous intégrés dans le nouveau modèle à une époque où la majorité de ses concurrentes faisaient appel au châssis séparé, à une suspension de charrette, à des moteurs à soupapes latérales et à des freins mécaniques. Ces caractéristiques novatrices n'auraient pas eu grande valeur si le résultat n'avait pas donné satisfaction dans la pratique, mais la « Traction » gagna rapidement une réputation parfaitement méritée pour son exceptionnelle stabilité et sa tenue de route exemplaire qui sont encore d'actualité aujourd'hui.

A curious mixture of romantic visionary and practical businessman, André Citroën was determined that economic depression and a contracting car market would not prevent him introducing a revolutionary new model, which he was convinced would ensure the future of his company. It did just that, but not until after Citroën had lost control of his empire when a minor creditor commenced legal proceedings against him. Within two years, new owner Michelin had paid off all of Citroën's debts.

Citroën's brainchild, the 7C 'Traction Avant', broke new ground in almost every aspect of production car engineering on its launch in 1934. Unitary construction of the body/chassis, front wheel drive, all-independent suspension sprung by torsion bars, hydraulic brakes, synchromesh transmission and a four-cylinder, overhead-valve, wet-liner engine were all incorporated in the new car at a time when the majority of its rivals employed a separate chassis, cart springs, sidevalve engines and mechanical brakes. This ground-breaking specification would have counted for little had the result not worked in practice, but the Traction soon gained a well deserved reputation for exceptional stability and exemplary handling that endures to this day.



Le 1 300 cm³ d'origine céda rapidement la place à un moteur de plus forte cylindrée et, à partir de 1935, deux modèles 4 cylindres étaient proposés – la 7C de 1 628 cm³ et la 11 CV de 1 911 cm³ – auxquels s'ajoutait un six cylindres 2, 9 litres – la 15 CV – en 1938. La production reprit après la seconde guerre et dura jusqu'en 1957 quand la « Traction avant » fut remplacée par la tout aussi révolutionnaire DS.

Superbe exemplaires de l'un des modèles Citroën les plus rares et les plus recherchés (il n'y eut plus de cabriolet « Traction » après la seconde guerre), cette 11 BL cabriolet a été livrée neuve en Indre-et-Loire par les établissements Gustave Baehr, exploitant le Centre Citroën Est- Parisien, Boulevard Voltaire 190 à 196 à Paris XI. Au début des années 1960, la voiture fut achetée par M. Bayle, pharmacien et maire de Laurières, dans la Haute-Vienne. Quelque 20 ans plus tard, en décembre 1980, la « Traction » fut vendue à un certain Joseph Robin de Thenay, dans le Loir-et-Cher. Le propriétaire actuel, qui connaît l'histoire de la voiture depuis 1960, l'a rachetée à M. Robin en mai 1999 et l'a faite entièrement restaurer aux Etablissements VAN AS de Jalhay-Verviers. Depuis l'achèvement de sa restauration, en 2005, la voiture a participé à de nombreux rallyes dédiés aux « Traction » à carrosserie spéciale et a participé à d'autres manifestations en Italie et en Hollande. Bordeaux avec intérieur en cuir assorti, ce bel exemple de chef-d'œuvre technologique Citroën est vendu avec les factures mentionnées plus haut et des photographies, un certificat d'authenticité Citroën, un contrôle technique et sa carte grise belge.

€150,000 - 180,000

The 1.3-litre original was soon superseded by larger-engined versions and from 1935 there were two four-cylinder models available - the 1,628cc 7C and 1,911cc 11CV - to which was added a 2.9-litre 'six' - the 15CV - in 1938. Production resumed after WW2 and lasted until 1957 when the Traction Avant was replaced by the equally revolutionary 'DS'.

A superb example of one of Citroën's rarest and most sought-after models (there were no soft-top Tractions after WW2), this 11BL Cabriolet was delivered new in Indre-et-Loire by Établissement Gustave Baehr of Paris. At the beginning of the 1960s, the car was acquired by Mr Bayle, a chemist and deputy mayor of Laurière in Haute-Vienne. Some 20 years later, in December 1980, the Traction was sold to a Mr Joseph Robin of Thenay in Loir-et-Cher. The current owner, who knows this car's history from 1960 onwards, bought it from Mr Robin in May 1999 and has had it completely restored. Since completion in 2005, the car has participated in many rallies devoted to Tractions with special coachwork, and has attended others in Holland and Italy. Finished in Bordeaux Red with matching leather interior, this beautiful example of Citroën's technological masterpiece is offered with aforementioned bills and photographs, Citroën Certificate of Authenticity, technical inspection and Belgian Carte Grise.

PEUGEOT 14 HP TYPE 144A COLONIALE TOURER 1914

Moteur n° KA20152

- Issue d'une collection portugaise de premier plan
- Un seul propriétaire depuis 1962
- Restaurée dans les années 1960



D'abord constructeur d'outils, de moulins à café, de baleines de parapluie et de corsets, Peugeot débuta sa longue tradition dans le transport en 1885 quand il ajouta la construction de cycles à ses activités. Faisant partie des plus anciens constructeurs encore en activité, la marque a débuté la production automobile en 1889 avec un tricycle à vapeur qu'il a rapidement abandonné en faveur du moteur à combustion interne, construisant une succession de voitures de plus en plus ambitieuses, avant de lancer la première de ses fameuses voitures légères Bébé en 1900. À partir de ce moment-là, Peugeot copia sans vergogne le style Mercedes en plus petit, adoptant le radiateur en nid d'abeille carré et le châssis-poutre renforcé. La 9 HP bicylindre avait même un moteur à culasse en T coulé par paire à soupapes d'admission commandées mécaniquement. Peugeot construisait à cette époque des automobiles monocylindres, bicylindre et quatre cylindres, certaines à entraînement par chaîne, d'autre par arbre, ces derniers devenant la norme après 1909. Comblant le vide entre une future génération de Bébé et les voitures plus puissantes de Peugeot, la 14 HP quatre cylindres était la nouveauté de 1913 et adoptait une lubrification sous pression, une boîte à quatre rapports et un pont arrière à vis sans fin.

Cette Peugeot type 144A Coloniale provient de l'une des collections portugaises les plus célèbres, constituée d'une majorité d'automobiles antérieures à la première guerre mondiale, achetées directement à leur premier propriétaire ou à leur famille. Toutes ont été restaurées aux critères les plus élevés par les mécaniciens du défunt propriétaire. Une des premières acquisitions de la collection achetée en 1962 et restaurée, cette Peugeot a pris part à de nombreux rallyes historiques au Portugal, la plupart dans les années 1960, à Estoril, Coimbra et Santo Tirso et a pris part à des expositions à Porto et à Lisbonne. La documentation fournie consiste en un certificat de datation du Veteran Car Club de Grande-Bretagne (datant de 1966), d'une sélection de photos de la restauration, d'une lettre de l'usine Peugeot qui confirme le modèle et de papiers d'immatriculation portugaise en cours.

€22,000 - 32,000

Formerly producers of tools, coffee mills, umbrella spikes and corsetry, Peugeot commenced its long-standing connection with transport in 1885 when it added cycle manufacture to its portfolio. Amongst the world's oldest surviving motor manufacturers, the company commenced car production in 1889 with a steam-powered tri-car but soon abandoned steam in favour of the internal combustion engine, building a succession of ever larger automobiles before introducing the first of its famous Bébé light cars in 1900. Step by step Peugeot modernised its designs, adopting the steering wheel in 1901 on the Type 36 and front-mounted engines on all its new models in 1902. From that time forward Peugeot unashamedly copied the Mercedes style in miniature, adopting square-cut honeycomb radiators and reinforced timber chassis; even the twin-cylinder 9hp had mechanically-operated inlet valves in a pair-cast 'T-head' engine. Peugeot produced singles, twins and four-cylinder cars at this time, some with chain and others with shaft drive, the latter becoming universal after 1909. Filling the gap between a next-generation Bébé and Peugeot's larger offerings, the four-cylinder 14hp was new for 1913 and boasted full-pressure lubrication, a four-speed gearbox and worm drive rear axle.

This Peugeot Type 144A 'Coloniale' model is offered from one of Portugal's foremost private collections, consisting of mainly pre-WWI cars bought directly from either the first owner or their family; all were restored by the late owner's in-house mechanics and to the highest possible standard. Purchased in 1962 and restored, this Peugeot has taken part in many rallies in Portugal, mostly in the 1960s, in Estoril, Coimbra and Santo Tirso, and has also been displayed at exhibitions in Porto and Lisbon. Accompanying documentation consists of a Veteran Car Club of GB Dating Certificate (issued 1966), Peugeot factory correspondence, a selection of restoration photographs and valid Portuguese registration papers.

395

CLÉMENT-BAYARD AC4A 10 HP TOURER 1912

Châssis n° 13280

Moteur n° 13288

- *Marque française historique*
- *Issue d'une collection portugaise de premier plan*
- *Un seul propriétaire depuis 1958*
- *Restaurée dans les années 1960*



Constructeur de cycle et de pneumatiques renommé – il détenait les brevets Dunlop pour la France – Adolphe Clément se diversifia dans la construction automobile en 1899 en prenant des parts dans la marque Gladiator. En octobre 1903, Adolphe Clément rompit ses liens avec la marque et construisit une nouvelle usine à Levallois-Perret. Comme il ne pouvait appeler les voitures qu'il construisait Clément, il prit le nom de Bayard, d'après une statue du légendaire héros médiéval français, « le chevalier sans peur et sans reproche », qui se dressait en face de l'usine d'une de ses filiales, à Mézières, et changea officiellement son nom en Clément-Bayard.

Clément-Bayard était un pionnier de la concentration verticale avec une dépendance minimale vis-à-vis de l'extérieur. La fonderie et le gros usinage se faisaient à Mézières et les carrosseries étaient construites chez des carrossiers voisins de l'usine de Levallois. En 1904, l'usine de Levallois-Perret employait quelque 1 600 hommes qui construisaient 1 200 voitures par an.

Cette Clément-Bayard des débuts de la marque provient de l'une des collections portugaises les plus célèbres, constituée d'une majorité d'automobiles antérieures à la première guerre mondiale achetées directement à leur premier propriétaire ou à leur famille. Toutes ont été restaurées aux critères les plus élevés par les mécaniciens du défunt propriétaire. Une des premières acquisitions de la collection achetée en 1958, cette Clément-Bayard AC4A a été restaurée dans les années 1960, peinte en rouge, tandis que son intérieur conserve sa sellerie d'origine en cuir noir. Elle a pris part à de nombreux rallyes historiques au Portugal, la plupart dans les années 1960, à Estoril, Coimbra et Santo Tirso et a pris part à des expositions à Porto et à Lisbonne. La documentation fournie consiste en un certificat de datation du Veteran Car Club de Grande-Bretagne (datant de 1970), d'une sélection de photos de la restauration et de papiers d'immatriculation portugaise en cours.

€20,000 - 30,000

Already a successful maker of bicycles and pneumatic tyres - he owned the Dunlop patents in France - Adolphe Clément diversified into automobile manufacture in 1899, taking an interest in the existing Gladiator concern. In October 1903, Adolphe Clément broke his connection with the company and set up a new factory in Levallois-Perret. As he was unable to call the cars it built 'Cléments', he adopted the trade name 'Bayard' after a statue of the legendary medieval French hero 'le chevalier sans peur et sans reproche' that stood in front of his branch factory in Mézières, and officially changed his name to Clément-Bayard.

Clément-Bayard was a pioneer of vertical integration, with little reliance on outside suppliers. Casting and rough machining work was carried out at Mézières and bodies were built in coachworks near the Levallois factory. Clément-Bayard's products were well-built and stylish, aimed at the well-to-do middle class, and in 1904 the Levallois-Perret factory employed some 1,600 men who built around 1,200 cars annually.

This early four-cylinder Clément-Bayard is offered from one of Portugal's foremost private collections, consisting of mainly pre-WWI cars bought directly from either the first owner or their family; all were restored by the late owner's in-house mechanics and to the highest possible standard. One of the collection's first acquisition, having been purchased in 1958, this Clément-Bayard AC4A was restored in the 1960s and is finished in red, while the interior retains its original black leather upholstery. It has taken part in many rallies in Portugal, mostly in the 1960s, in Estoril, Coimbra and Santo Tirso, and has also been displayed at exhibitions in Porto and Lisbon. Accompanying documentation consists of a Veteran Car Club of GB Dating Certificate (issued 1970), a selection of restoration photographs, and valid Portuguese registration papers.

RENAULT DG TOURER 1913

Châssis n° 41838

- Issue d'une collection portugaise de premier plan
- Un seul propriétaire depuis 1968
- Restaurée dans les années 1960



Fondée par Louis Renault et ses frères Marcel et Fernand, la société qui allait devenir le premier constructeur automobile français a commencé petitement en 1899 avec un unique prototype à moteur De Dion de 1 ¼ HP dont l'essieu arrière suspendu allait rapidement être copié par de nombreux autres constructeurs contemporains. Dès le début, la mécanique des Renault était de la meilleure qualité et l'arrivée de modèles à moteur multicylindres installa la marque sur le marché. En 1904, Renault fabriquait ses propres moteurs – d'abord des quatre cylindres de grosse cylindrée, suivis par le bicylindre AX – et en 1908 dévoilait son premier modèle six cylindres, malgré l'aversion de Louis Renault pour une telle complication.

En 1913, Renault présenta une version améliorée de son modèle 12 CV, la DG, équipée d'un quatre cylindres à soupapes latérales de 2 614 cm³ avec cylindres coulés par paire. La boîte était une quatre rapports et la DG arborait le typique capot alligator des Renault avec le radiateur devant l'auvent. Deux empattements étaient proposés, tandis que la vitesse maximale allait de 38 à 64 km/h, en fonction de la carrosserie. Cette Renault DG provient de l'une des collections portugaises les plus célèbres, constituée d'une majorité d'automobiles antérieures à la première guerre mondiale, achetées directement à leur premier propriétaire ou à leur famille. Toutes ont été restaurées aux critères les plus élevés par les mécaniciens du défunt propriétaire. Le premier propriétaire de la voiture était D. José Sanches de Dion, mari de la vicomtesse de Passadiço, qui, pense-t-on était apparentée à la famille de Dion en France. La voiture a été achetée en 1968 et restaurée, conservant ses boiseries et son cuir d'origine. Elle a pris part à de nombreux rallyes historiques au Portugal, la plupart dans les années 1960, à Estoril, Coimbra et Santo Tirso et a pris part à des expositions à Porto et à Lisbonne. La documentation fournie consiste en une sélection de photos de la restauration et de papiers d'immatriculation portugaise en cours.
€40,000 - 50,000

Founded by Louis Renault and his brothers Marcel and Fernand in 1898, the company that would become France's biggest automobile manufacturer started humbly enough, with a solitary 1¼hp De Dion-engined prototype, the sprung rear axle of which would soon be copied by many contemporaries. Production at the Billancourt factory was soon under way on a large scale, demand for its products being enhanced by the performance of Renault cars in the great inter-city races so popular in France at the turn of the 19th Century. From the outset Renault engineering was of the highest quality and the arrival of multi-cylinder models really put the company on the map. By 1904 Renault was building its own engines - large-capacity fours at first, followed by the AX twin - and in 1908 introduced its first six-cylinder model despite Louis Renault's aversion to such complication.

In 1913 Renault introduced an improved version of its existing 12CV model; this was the DG, which featured a 2,614cc four-cylinder sidevalve engine with the cylinders cast in pairs. The gearbox was a four-speeder, and the DG featured Renault's characteristic bulkhead-mounted radiator. Two wheelbase lengths were available, while the maximum speed, depending on the coachwork, was in the 38-64km/h range.

This Renault DG is offered from one of Portugal's foremost private collections, consisting of mainly pre-WWI cars bought directly from either the first owner or their family; all were restored by the late owner's in-house mechanics and to the highest possible standard. The car's first owner was D José Moreno Sanches de Dion, husband of the Viscountess of Passadiço who, it is believed, was related to the De Dion family in France. The car was purchased in 1968 and restored, retaining the interior's original leather and wood. It has taken part in many rallies in Portugal, mostly in the 1960s, in Estoril, Coimbra and Santo Tirso, and has also been displayed at exhibitions in Porto and Lisbon. Accompanying documentation consists of a selection of restoration photographs and valid Portuguese registration papers.

397

CITROËN DS 21 PALLAS BERLINE 1967

Châssis n° 4479847

Moteur n° 0317004608

- *En grande partie d'origine*
- *Numéros de châssis et de moteur concordants*
- *Boîte manuelle*



Cette Citroën DS 21 Pallas date de 1967 et combine donc l'avant des premières séries avec le nouveau système hydraulique « vert » amélioré, tandis que les feux stop orangés n'appartiennent qu'aux modèles 1968/1969. Jamais entièrement restaurée, mais toujours parfaitement entretenue avec des pièces d'origine Citroën, la voiture reste en grande partie d'origine, conservant de nombreuses caractéristiques de détail souvent disparues, le dégivrage de lunette arrière et les rétroviseurs profilés étant des accessoires d'époque.

Son propriétaire actuel est seulement le second depuis 1983. Il a acheté la voiture à 56 000 km et a parcouru 74 000 km supplémentaires portant le total à 113 000 km. Réputée fonctionner parfaitement, la DS a profité d'un entretien régulier à base de cire et d'huile et ne présente aucune trace d'oxydation sur les parties basses des piliers de portes, contrairement à beaucoup d'autres. L'intérieur d'origine se présente dans un état « comme neuf », sa sellerie de cuir noir étant en très bon état, doux et souple. Une Citroën DS 21 Pallas dans cet état est très rare et celle-ci en particulier a remporté un concours d'élégance en France. C'est l'une des 7 629 DS 21 construites avec la boîte manuelle, dont environ 20% était des luxueuses versions Pallas, ce qui la rend particulièrement rare. La peinture gris Palladium était spécifique au modèle Pallas. Les parties rénovées ces dernières années incluent le distributeur, le ciel de toit, les sphères de suspension et les réflecteurs de phares Cibié, exclusifs à la Pallas. Vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande.

€40,000 - 60,000

Sans Réserve

This Citroën DS 21 Pallas dates from 1967 and thus combines the original front-end styling with the new and improved 'green' hydraulic system, while the orange brake lights are unique to 1967/68 models. Never fully restored but regularly maintained using original Citroën parts, the car remains highly original, retaining many often-lost minor details, while the heated rear window and streamlined exterior mirrors are period accessories.

The current owner is only the second since 1983. He bought the car at 56,000 kilometres and has added a further 74,000, making the present total 113,000 kilometres. Said to run perfectly, the DS has benefited from regular maintenance by waxing and oiling, and has no rust on the lower A/B/C pillars like many examples. The original interior is described as 'like new', the black leather upholstery being in very good condition, smooth and soft. A Citroën DS 21 Pallas in this condition is very rare and this particular car has won a local Concours d'Élégance in France. It is one of only 7,629 DS 21s built with the manual gearbox, of which circa 20% were to the luxurious Pallas specification, making it relatively rare. The Palladium Grey paint finish was exclusive to the Pallas model. Parts renewed over the last few years include the distributor, interior headlining, suspension spheres and Pallas-specific Cibié reflectors for the lights. Offered with valid German registration papers.

DARMONT TYPE V JUNIOR 1934

Châssis n° 60051

- Très rare modèle à 4 roues
- Ancienne restauration
- A participé au Grand Prix de l'Age d'Or
- Immatriculée en France



Dérivées des Morgan britanniques, les Darмонт et leurs rivales Sandford, étaient les trois roues françaises les plus connues. Les frères Robert et André Darмонт commencèrent la production à Courbevoie en 1924 avec un modèle tout à fait identique aux Morgan britanniques alors déjà bien implantées. Comme leurs sœurs britannique, les trois roues de Darмонт était équipées de toute une gamme de moteurs - à soupapes latérales ou à soupapes en tête, refroidis par air ou par eau - la plus rapide du lot étant la Darмонт Spéciale à compresseur qui pouvait dépasser les 160 km/h. Au milieu des années 1930, Morgan et Darмонт proposèrent simultanément leurs premiers modèles à quatre roues, la dernière étant équipée d'un moteur bicylindre en V de 1 100 cm³ type Blackburn et commercialisée sous le nom de « Darмонт Junior ». La production de tous les modèles de Darмонт prit fin avec la déclaration de guerre, en 1939.

Cette Type V Junior est bien moins connue et bien plus rare que les Darмонт à trois roues. Cet exemplaire a été restauré il y a quelques années et a, depuis, bénéficié d'un entretien régulier. Elle a participé au Grand Prix de l'Age d'Or à Monthléry. Pure et simple, sportive et facile à conduire, cette délicieuse petite sportive est vendue avec sa carte grise française.

€20,000 - 30,000

Sans Réserve

Derived from the British Morgan, the Darмонт, together with the rival Sandford, was France's best-known three-wheeler. Brothers Robert and André Darмонт commenced production at Courbevoie in 1924 with a product all but indistinguishable from the by now well established Morgan. Like its British counterpart, Darмонт's three-wheelers were powered by a range of engines - sidevalve and overhead-valve, air and water cooled - the fastest of the range being the supercharged Darмонт Spéciale, which could exceed 160km/h. In the mid-1930s both Morgan and Darмонт offered their first four-wheeled models, the latter's powered by a Blackburne-type 1,100cc v-twin engine and marketed as the 'Darмонт Junior'. Production of all Darмонт models ceased with the coming of war in 1939.

The Type V Junior is less well known and much rarer than the Darмонт's three-wheelers. This example was restored some years ago and since completion has benefited from regular maintenance. It has participated in the Grand Prix de l'Age d'Or at Monthléry. Pure and simple, sporty and easy to maintain, this delightful little sports car is offered with French Carte Grise.

399

RENAULT MONAQUATRE 1,5 LITRE CABRIOLET 1934

Châssis n° 666109

- Rare modèle de Monaquatre cabriolet
- Restauration ancienne
- Propriété du vendeur depuis 1992
- Immatriculée en Belgique



Présentée en 1932, la Renault Monaquatre reprenait la carrosserie du modèle Primaquatre, mais recevait un quatre cylindres plus petit de 1,3 litre, qui fut toutefois rapidement porté à 1,5 litre. La puissance était transmise aux roues via une boîte à trois rapports. Le constructeur présentait la Monaquatre comme « facile et économique à entretenir », revendiquant une vitesse de plus de 100 km/h et une consommation de moins de 9 litres aux 100 km. Quatre types de carrosserie étaient proposés, celle présentée ici étant la rare version cabriolet.

Cette rare Renault Monaquatre cabriolet a été entièrement restaurée dans les années 1990 par AMTRA, un atelier spécialisé dans la restauration. La voiture a été mise à métal nu et complètement révisée, comme en atteste le dossier de restauration contenant les factures et des photos. Le vendeur a acheté la voiture en 1992, immédiatement après sa restauration et l'a conduite lors de nombreux voyages et rallies en Belgique et en France. Il nous précise qu'elle est très agréable à conduire et facile à entretenir et qu'elle est restée en bon état. Bleu et noir avec intérieur bordeaux, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge.

€30,000 - 40,000

Sans Réserve

Introduced in 1932, the Renault Monaquatre used the same body as the existing Primaquatre model but was powered by a smaller four-cylinder engine displacing 1.3 litres, though this was soon increased to 1.5 litres. Power was transmitted to the road via a three-speed gearbox. Its maker advertised the 8CV Monaquatre as 'economical to buy and maintain', claiming a top speed in excess of 100km/h and fuel consumption of less than 9 litres per 100 kilometres. Four body styles were available, that offered here being the rare cabriolet version.

This rare Renault Monaquatre Cabriolet was extensively restored in the 1990s by the specialist restoration workshop, AMTRA. The car was stripped back to bare metal and fully overhauled, as evidenced by the accompanying restoration file of bills and photographs. The current vendor bought the car in 1992, immediately after its restoration, and has driven it on many journeys and rallies in Belgium and France. He advises us that it is very pleasant to drive and easy to maintain, and that it remains in good condition. Finished in blue/black with Bordeaux interior, the car is offered with Belgian registration papers.

400

ADLER 35/80HP PHAETON 1914

Châssis n° 46514

Moteur n° 46514

- *Seule survivante de quatre construites*
- *Carrosserie Phaëton sept places*
- *Ex-musée des transports Jean Tua de Genève*
- *Largement d'origine et jamais restaurée*



Adler, basé à Francfort, a fait ses débuts comme constructeur de bicyclettes, se tournant ensuite vers les motocyclettes, les voitures et les machines à écrire avec lesquelles son nom reste encore communément associé aujourd'hui. Marque très respectée dans son Allemagne natale, Adler fabriquait déjà des composants pour l'automobile lorsqu'elle présenta son premier modèle – une voiturette à moteur De Dion inspirée des Renault – en 1900. Au bout de quelques années, la société fabriquait ses propres moteurs, mono et bicylindres, même si à partir de 1910 la gamme était exclusivement constituée de quatre cylindres. Certaines de celles-ci étaient énormes, l'une d'elles ayant été achetée par le Kaiser Guillaume II. Des six cylindres et un huit cylindres en ligne vinrent enrichir la gamme dans les années 1920 et, en 1932, la firme présentait la révolutionnaire Trumpf à traction avant pour laquelle elle est universellement connue.

La gamme Adler d'avant la première guerre comprenait des voitures à moteur avant, connues pour leur allure robuste et un changement de vitesses assez particulier, mais la Kleinwagen (petite auto) de 1911 était un essai destiné à combler le trou entre les cyclecars et la « 12 » de 1,8 litre. La Kleinwagen était animée par un quatre cylindres à soupapes latérales de 1 292 cm³ de cylindrée et équipée d'un allumage par magnéto.

Frankfurt-based Adler started out in the 19th Century as a bicycle manufacturer, turning later to the production of motorcycles, cars and the typewriters with which its name is most commonly associated today. A highly respected firm in its native Germany, Adler was already manufacturing automobile components when it introduced its first car - a Renault-influenced, De Dion-powered voiturette - in 1900. Within a few years the company was making its own single- and twin-cylinder engines though by 1910 the range was powered exclusively by fours. Some of the latter were huge, one of which was purchased by Kaiser Wilhelm II. Sixes and a straight eight were added to the range in the 1920s and then in 1932 the firm introduced the revolutionary front-wheel drive Trumpf for which it is best remembered.

Adler's pre-WWI range was comprised of straightforward motor cars noted for their solid good looks and a rather peculiar gear change, but the Kleinwagen (little car) of 1911 was an attempt to bridge the gap between cyclecars and the 1.8-litre '12'. The Kleinwagen was powered by a four-cylinder, sidevalve engine displacing 1,292cc and equipped with magneto ignition.



À l'autre bout de l'échelle, figurait la superbe et énorme quatre cylindres 35/80 HP de 9,1 litres, au sommet de la gamme Adler. Plus grosse Adler jamais construite, la 35/80 HP atteignait une vitesse maximale de 115 km/h et coûtait l'indécente somme de 16 800 Reichsmark neuve, une véritable rançon de roi. On pense qu'il n'en fut construit que quatre, dont la voiture proposée ici serait la seule survivante.

Carrossée en phaëton sept places, cette voiture fut utilisée par des militaires allemands au cours de la première guerre, date depuis laquelle elle réside en Suisse, dernièrement aux mains du musée des transports Jean Tua de Genève pendant une longue période. Jamais restaurée, entièrement authentique et peu utilisée, elle est proposée à la vente avec une fiche de données, la fiche historique de Tua et ses papiers d'importation en Europe. L'occasion unique d'une vie.
€130,000 - 160,000

At the other end of the scale there was the magnificent 35/80hp, a 9.1-litre four-cylinder leviathan that sat at the very top of the Adler range. The biggest Adler ever made, the 35/80hp had a top speed of 115km/h and cost a staggering 16,800 Reichsmarks when new, a veritable king's ransom. It is believed that only four were made, of which the car offered here is the sole survivor.

Carrying seven-seater phaëton coachwork, this car was used by the German military during WWI, since when it has been resident in Switzerland, latterly in the long-term ownership of the Jean Tua Transport Museum in Geneva. Un-restored, all original and little used, it is offered for sale with a data sheet, Tua history sheet and EU import paperwork. A once in a lifetime opportunity.

401

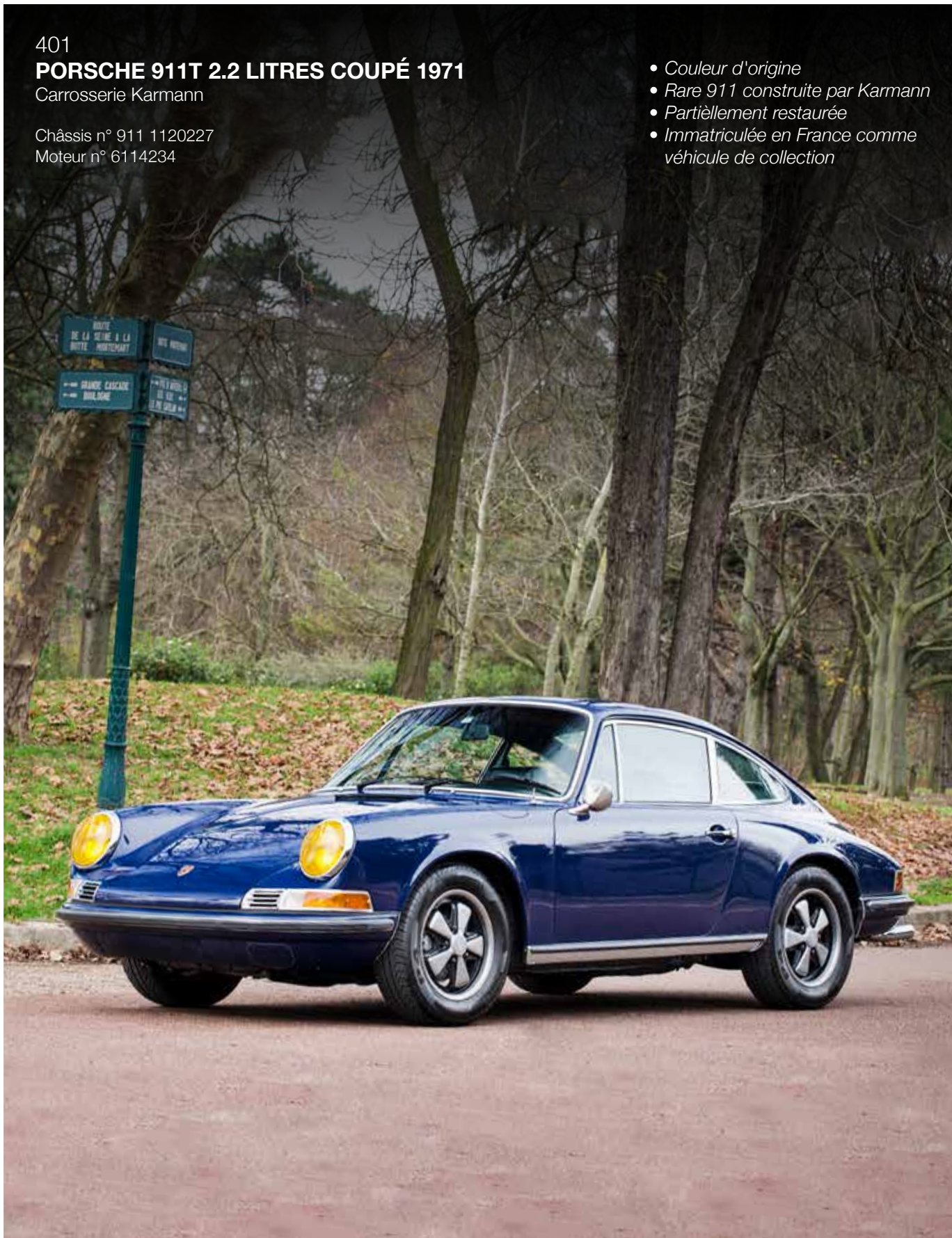
PORSCHE 911T 2.2 LITRES COUPÉ 1971

Carrosserie Karmann

Châssis n° 911 1120227

Moteur n° 6114234

- *Couleur d'origine*
- *Rare 911 construite par Karmann*
- *Partiellement restaurée*
- *Immatriculée en France comme véhicule de collection*





En 1963, Porsche avait racheté le carrossier Reutter qui avait fabriqué la plupart des carrosseries des modèles 356, afin d'assurer la continuité pour la fourniture des carrosseries de ses futures 911 et 912. Pourtant, les nouveaux modèles remportèrent un tel succès qu'en quelques années, Porsche vendait plus de voitures qu'il ne pouvait en produire. Le carrossier Karmann d'Osnabrück, avec lequel Porsche entretenait une relation déjà ancienne, fut sollicité pour accroître la production et commença à construire des 912 à partir de 1966. En 1968, alors que Porsche travaillait sur le prototype de la future 911 avec empattement allongé, Karmann commença à produire également des 911 T et 911 S. Karmann continua de les construire pendant encore deux années.

Vendue neuve aux États-Unis, cette 911 construite par Karmann a été importée en Europe par le propriétaire en 2014 et se trouve désormais aux caractéristiques européennes quant à son éclairage et son compteur de vitesse. La voiture a été récemment restaurée bénéficiant d'une réfection de la boîte de vitesses, de l'embrayage et du système d'allumage, d'une révision du moteur et des carburateurs, ainsi que d'une restauration du châssis et de la carrosserie. Des photographies de la restauration de la carrosserie figurent au dossier avec des factures de GGA de Carrières-sur-Seine (5 200 €), d'AMS près de Paris (2 700 €) et du sellier Renard à Gennevilliers (2 000 €). Bleu Royal Albert avec intérieur en similicuir noir, cette 911 fraîchement restaurée est vendue avec les factures mentionnées plus haut et sa carte grise française (de collection).

€65,000 - 85,000

In 1963 Porsche bought the coachbuilder Reutter, which had produced most of the bodies for the Type 356 models, thus ensuring continuity of body supply for the forthcoming 911 and 912. However, the newcomers were such a success that within a few years Porsche was selling cars faster than it could build them. Coachbuilder Karmann of Osnabrück, with whom Porsche had a longstanding relationship, was asked to help increase production, starting in 1966 with the 912. In 1968, while Porsche was working on prototypes of the forthcoming long-wheelbase 911, Karmann started building the 911T and 911S models as well. Karmann continued to be involved in their manufacture for the next couple of years.

Sold new in the USA, this Karmann-built 911 was imported into Europe by the current owner in 2014 and has now European-specification lighting and odometer. The car has recently been extensively refurbished, benefiting from an overhauled gearbox, new clutch, new ignition system, engine and carburetors servicing, and restored chassis and bodywork. Photographs of the bodywork restoration are on file together with invoices from GGA of Carrières sur Seine (€5,200), AMS near Paris (€2700) and upholsterer Renard Saddlery in Gennevilliers (€2,000). Finished in Royal Albert blue with black leatherette interior, this recently restored 911 is offered with aforementioned invoices, and French carte grise (for classic car).

402

ROLLS-ROYCE CORNICHE CABRIOLET 1984

Carrosserie H. J. Mulliner, Park Ward Ltd

Châssis n° SCAZD42A1ECX07971

- Cabriolet Rolls-Royce exclusif
- Entretien par l'importateur hollandais
- 65 066 miles (104 600 km)



« Le nom de Corniche a été choisi pour les derniers des modèles de carrossiers, car il symbolise leur vitesse de croisière élevée et leur facilité à couvrir de longues distances avec la moindre fatigue pour son conducteur et ses passagers. » déclarait Rolls-Royce en 1971.

Présentée en mars de cette année, la Corniche était une version améliorée des deux portes carrossées par Mulliner Park Ward sur base des berlines Rolls-Royce Silver Shadow et Bentley série T, premiers modèles de construction monocoques des usines de Crewe. Le moteur était le V8 Rolls-Royce en alliage d'aluminium de 6 750 cm³ bien connu, délivrant dans sa version Corniche environ 10% de puissance supplémentaire par rapport à la version de série, propulsant la voiture à plus de 190 km/h avec des accélérations de sportives à l'avenant. En 1976, la Corniche recevait le très moderne système d'air conditionné à deux étages de Rolls-Royce et un tableau de bord redessiné et, en 1977, bénéficiait de nombreuses améliorations - notamment une direction à crémaillère - dévoilées sur la gamme Shadow II. Malgré son prix exorbitant, le modèle fut un grand succès pour Rolls-Royce, régulièrement mis à jour et amélioré, il resta en production jusqu'au milieu des années 1990, la dernière (un cabriolet) étant livrée en 1995.

Ce cabriolet Corniche non restauré a été entretenu par l'importateur Rolls-Royce en Hollande et se présente en bon état général, intact, tournant et roulant. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation aux Pays-Bas.

€30,000 - 40,000

Sans Réserve

'The name Corniche has been chosen for the latest coachbuilt models because it symbolises their higher cruising speeds and their ability to cover greater distances with the minimum of fatigue for driver and passengers,' announced Rolls-Royce in 1971.

Introduced in March that year, the Corniche was a revised version of the Mulliner Park Ward-bodied two-door variants of the Rolls-Royce Silver Shadow and Bentley T-Series saloons, themselves notable as the Crewe factory's first unitary-construction cars. The engine was Rolls-Royce's familiar 6,750cc aluminium-alloy V8, in Corniche form producing around ten percent more power than standard and capable of propelling the car to a top speed in excess of 120mph with sports car-beating acceleration to match. The Corniche received Rolls's advanced split-level air conditioning system along with a redesigned fascia in 1976, and in 1977 benefited from the many improvements - most notably rack-and-pinion steering - introduced on the Shadow II range. Despite its sky-high asking price, the model proved a major success for Rolls-Royce; periodically revised and updated, it remained in production well into the 1990s, the last (Convertible) examples being delivered in 1995.

This un-restored Corniche convertible has been maintained by the Dutch Rolls-Royce importer and is presented in generally good unmolested condition, running and driving. The car is offered with Netherlands registration papers.

403

NEWTON-CEIRANO TYPE S150 14 HP TOURER 1925

Châssis n° 2032

Moteur n° 106

- Rare marque Anglo-Italienne
- Un des rares exemplaires survivants
- Immatriculée au Royaume-Uni



Les voitures construites par la société turinoise Ceirano (active entre 1919 et 1931) étaient commercialisées aux Royaume-Uni par Messieurs Newton & Bennett sous le nom de « Newton-Ceirano ». Une lettre de M. C. D. Morray au précédent propriétaire, Nick Sloan, qui fait partie du dossier historique vendu avec la voiture, nous apprend que le premier propriétaire de cette voiture serait un certain Ernest Galloway de Thropton, dans le Northumberland, celui qui avait importé la Stanley Steamer au Royaume-Uni. L'histoire de la voiture au cours de l'avant-guerre est inconnue, mais on pense qu'elle a résidé dans le nord-est de l'Angleterre pendant tout ce temps avant d'être remise durant la guerre. Le journal de bord fourni montre qu'en 1949 elle a été immatriculée par M. C. D. Morray.

En 1958, Frederick Sloan du Northumberland a acheté la Newton-Ceirano à un groupe d'étudiants qui l'avait utilisée pour une virée sur le continent. La voiture était un cadeau pour son fils Nick, aujourd'hui bien connu des milieux de la collection. Quand Nick Sloan quitta la maison pour accomplir son service militaire, la voiture fut vendue et connut deux propriétaires avant d'être rachetée par la famille Sloan à un certain docteur Gill, en 1963. Nick Sloan garda alors la voiture pendant 45 ans, l'utilisant pour des sorties familiales et des manifestations du VSCC.

Vers la fin de la possession de Nick Sloan, la Newton-Ceirano fut heurtée par un conducteur ivre au volant d'une voiture moderne. S'étant lancé dans la restauration de la voiture endommagée et se rendant compte qu'il ne la mènerait pas à son terme, Nick Sloan fut encouragé à vendre la voiture à son actuel propriétaire, un ami passionné qui a mené à bien le travail. Au cours de la restauration, la voiture a été repeinte en vert foncé, alors que la majeure partie de la sellerie est restée d'origine, de même que les instruments. On nous informe que la voiture a parcouru seulement 400 miles (640 km) depuis la fin de la restauration.

Immatriculée TY 161 au Royaume-Uni, cette Newton-Ceirano est extrêmement rare et en grande partie d'origine pour son âge, modèle d'une marque respectée et de grande qualité. Elle est élégante, minutieusement préservée et possède d'excellentes performances pour sa taille. Dotée de toutes les qualités recherchées par tout collectionneur de modèles rares, cette machine « vintage » mérite une attention toute particulière.

€45,000 - 55,000

Cars made by the Ceirano company of Turin (active between 1919 and 1931) were marketed in the UK by Messrs Newton & Bennett under the 'Newton-Ceirano' name. A letter from Mr C D Morray to previous owner Nick Sloan, which forms part of the accompanying history file, tells us that this car's first owner is believed to have been one Ernest Galloway of Thropton, Northumberland, who was responsible for introducing the Stanley Steamer to the UK. The pre-war history of this Newton-Ceirano is unknown, but it is thought to have resided in the North East of England for all of this time before being laid up in Gateshead during the war. The accompanying original logbook shows that by 1949 it was registered to Mr C D Morray.

In 1958, Frederick Sloan of Northumberland purchased the Newton-Ceirano from a group of students who had used it for a continental tour. The car was to be a gift for his son Nick, now a well-known Vintage protagonist. When Nick Sloan left home to carry out his National Service, the car was sold and passed through two owners before being repurchased by the Sloan family from a Dr Gill in 1963. Nick Sloan then kept the car for 45 years, using it on VSCC events and for family tours.

Towards the end of Nick Sloan's ownership, the Newton-Ceirano was hit by a drunk driver at the wheel of a modern vehicle. Having embarked on the damaged car's restoration and concerned that he would never finish the project, Nick Sloan was persuaded to sell it to the current owner, a fellow enthusiast who has completed the rebuild. During restoration the car was repainted black from dark green, while much of the upholstery is original, as are the instruments. We are informed that the car has only covered around 400 miles since the rebuild's completion.

Registered 'TY 161' in the UK, this Newton-Ceirano is extremely rare and highly original for its age, from a respected marque and of high quality. It is stylish, finely detailed and possesses excellent performance for its size. Possessing all the qualities sought by the serious collector of rare models, this fine Vintage-era motorcar is worthy of the closest inspection.

AUSTIN-HEALEY 3000 MARK II BT7 ROADSTER COMPÉTITION 1962

Châssis n° H-BT7-L/17782

Moteur n° 29E-RV-H/4033

- *Livrée neuve aux États-Unis*
- *Entièrement restaurée par des spécialistes reconnus en 1992 pour l'équivalent de €50.000*
- *Immatriculée en Belgique*



« Une voiture de compétition classique parmi les plus grandes de l'histoire de l'automobile, » tel était la façon dont le magazine The Autocar présentait l'Austin-Healey 3000 d'usine en 1963. Pourtant à l'époque de sa présentation, en 1959, peu auraient été capable de deviner que la « Big Healey » surbaissée allait triompher de ses défauts avec tant d'efficacité qu'elle allait devenir l'une des voitures de rallye les plus titrées des années 1960.

Robuste et facile à préparer, la Big Healey était immensément populaire auprès des pilotes privés à l'époque et, aujourd'hui encore, presque 40 ans après l'arrêt de sa production, continue d'être engagée intensivement dans les épreuves historiques, tant sur circuit que sur terre battue. Les répliques des voitures de rallye d'usine font partie des versions les plus recherchées et une industrie artisanale florissante de spécialistes renommés fournit la demande en pièces détachées pour les Big Healey, leur entretien et la préparation pour la compétition.

Cette Austin-Healey Mark II (BT7) est un modèle à conduite à gauche destiné au marché américain. Au début des années 1990, la voiture a subi une reconstruction complète par le spécialiste réputé des Big Healey, John Chatham de Hallen, près de Bristol, l'objectif étant de recréer une réplique de la voiture d'usine du début des années 1960.

'A classic competition car among the all-time greats in motoring history,' was how The Autocar magazine summed up the works Austin-Healey 3000 in 1963. Yet at the time of its arrival in 1959, few would have guessed that the low-slung 'Big Healey' would triumph over its apparent shortcomings so effectively that it now rates as one of the most successful rally cars of the 1960s.

Robust and tuneable, the Big Healey was immensely popular with privateers in its time, and today, almost 40 years after the end of production, continues to be extensively campaigned in historic motor sport, both in tarmac events and on the rough stuff. Replicas of the works rally cars are among the most sought-after variants, and an extensive cottage industry of recognised specialists exists to cater for the demand for Big Healey parts, servicing and competition preparation.

This Austin-Healey Mark II (BT7) is an original US-market left-hand drive model. In the early 1990s, the car underwent a complete reconstruction by the renowned 'Big Healey' exponent, John Chatham of Hallen, near Bristol, the objective being to create a replica of the works rally cars of the early 1960s.



Restaurée du châssis – renforcé – jusqu'au moindre détail, cette voiture comprend de nombreuses améliorations, comme des panneaux de carrosserie en aluminium, tous mis en forme par le fameux carrossier Rod Jolley de Lymington, dans le Hampshire. Elle a été convertie de la conduite à gauche à la conduite à droite au cours de la restauration.

Les caractéristiques du moteur comprennent trois carburateurs Weber, un arbre à cames Supersprint, des ressorts de soupapes compétition, une chaîne de distribution renforcée et une culasse compétition Denis Welch. Elle développe désormais 195 ch et dispose d'une boîte à pignons à taille droite (avec overdrive) et un différentiel à glissement limité. Le système électrique a été entièrement revu, avec alternateur, phares halogènes, ventilateur électrique, coupe-circuit et tableau de contrôle. Les autres caractéristiques remarquables comprennent un échappement latéral, un arceau de sécurité, un harnais quatre points et un réservoir en aluminium de 90 litres rempli de mousse anti-ballotement. Lorsque la voiture fut achevée en 1992, sa construction avait coûté 2 millions de francs belges. La Healey n'a connu que deux propriétaires depuis sa restauration couvrant peu, sinon pas, de kilomètres avec le premier et fut engagée dans deux rallyes par le second, le rallye de la Route des Ardennes et un rallye local. La documentation fournie comprend un certificat du BMIHT, la carte d'identité FIVA et la carte grise belge.

Construire une voiture identique aujourd'hui reviendrait à plus de 120 000 €, il faut donc considérer celle-ci comme une affaire. Elle attend un propriétaire passionné avide de conduire une de ces icônes des années 1960.
€70,000 - 90,000

Restored from the - stiffened - chassis upwards, this car incorporates many improvements, including lightweight aluminium body panels, all made by the famous coachbuilder Rod Jolley of Lymington, Hampshire. It was converted from left- to right-hand drive during the restoration.

The engine specification includes triple Weber carburetors, a Supersprint camshaft, competition valve springs, heavy-duty timing chain and a Denis Welch competition cylinder head. It now produces 195 horsepower and drives via a John Chatham straight-cut gearbox (with overdrive) and a limited-slip differential. The electrical system has been comprehensively upgraded, featuring an alternator, halogen headlights, electric fan, circuit breaker and control panel. Other noteworthy features include a side-exit exhaust system; roll-over bar; 4-point safety harness; and a 90-litre foam-filled aluminium fuel tank. By the time the car was completed in 1992, its construction had cost 2 million Belgian francs. The Healey has had only two owners since the restoration, covering few, if any, miles with the first and participating in two rallies with the second: the ING Ardenne roads and a local rally. Accompanying documentation consists of a BMIHT Certificate, FIVA Identity Card and Belgian Carte Grise.

To build an identical car today would cost more than €120,000, so this one must be considered something of a bargain. It requires only a passionate new owner, eager to drive one of these 1960s icons.

405

VOLKSWAGEN TYPE 2 « FLIPSEAT » CAMPING CAR 1963

Carrosserie Westfalia

Châssis n° s1095592

- *Livré neuf en Allemagne*
- *Très rare combinaison « Flipseat » et « Dormobile »*
- *Entièrement restauré*
- *Immatriculé au Royaume-Uni*



Aussi identifiable que l'immortelle « Coccinelle » elle-même, et véhicule culte en soi, le Volkswagen type 2 et ses dérivés ont même connu une période de production plus longue que la berline qui leur sert de base. La version originale avait été conçue à la fin des années 1940 par un agent Volkswagen hollandais, Ben Pon, qui avait tracé les plans d'un utilitaire reprenant la plate-forme et la mécanique de la Coccinelle. Connu sous l'appellation de Volkswagen type 2 (le type 1 étant la berline), le résultat des efforts de Pon prit corps en 1950 et fut décliné presque immédiatement en une multitude de versions dédiées à toutes sortes d'activités domestiques et commerciales.

En 1968, lorsqu'intervint la première refonte de ce concept très réussi, près de 2 millions avaient été vendus dans le monde entier. Le remplaçant, également baptisé type 2, était entièrement nouveau, plus grand et plus habitable que le précédent, mais toujours doté d'un moteur arrière. La plus grosse différence était le pare-brise courbé d'une seule pièce, qui valut au modèle son surnom de « Baie », la version originale avec son pare-brise en deux parties devenant pour les amateurs le « Splittie ».

As readily recognisable as the immortal 'Beetle' itself and a 'cult' vehicle in its own right, the Volkswagen Type 2 and its derivatives enjoyed an even longer period in production than their saloon progenitor. The original was conceived in the late 1940s by a Dutch Volkswagen agent, Ben Pon, who drew up plans for a van based on the Beetle floor pan and running gear. Known as the Volkswagen Type 2 (the Beetle saloon being Type 1) the result of Pon's efforts arrived in 1950 and almost immediately proliferated into a bewildering variety of models catering for an enormous range of commercial and domestic activities.

By 1968, when the first major revision of this outstandingly successful design occurred, almost two million had been sold worldwide. The replacement, also called 'Type 2', was an entirely new vehicle, larger and roomier than before but still rear-engined. The most obvious difference was the newcomer's single-piece wraparound windscreen, giving this model its 'Bay' sobriquet, whereupon the original, with its two-piece split screen, became known to devotees as the 'Splittie'.



Le type 2 « Splittie » proposé ici reçoit la rare carrosserie SO34 « Flipseat » (siège repliable) du carrossier allemand spécialisé Westfalia, créateur du concept de camping car. Construit entre 1961 et septembre 1964, le « Flipseat » doit son nom à sa banquette avant repliable qui, une fois replié à 180°, offrait plus d'espace intérieur. Ce type 2 particulier est encore plus rare, car il combine cette caractéristique avec l'option de toit « Dormobile » SO36.

Le premier propriétaire de ce type 2 était un proviseur de Parsberg, en Allemagne, qui le vendit à l'un de ses étudiants en 1975. En juillet 2000, le véhicule devenait la propriété d'un collectionneur passionné, Thomas Gahl qui, à son tour, le vendit au vendeur, au Royaume-Uni. À l'époque il était encore entièrement d'origine avec seulement 80 000 km au compteur. Le vendeur a utilisé intensivement le camping car, avant de décider de le faire restaurer, pour finalement découvrir que l'artisan choisi pour ce travail était pour le moins incompétent. Le VW lui fut retiré et la reconstruction menée à son terme, proprement cette fois, en 2014. Le travail effectué comprend la peinture, dans son bleu turquoise et blanc d'origine, et le passage du système électrique en 12 volts, l'installation d'un servo-frein et d'un moteur 1 776 cm3 fraîchement refait, fourni par VW Engines de Deptford. On trouvera l'historique complet de la restauration de ce type 2 dans un article de magazine fourni (il est fortement recommandé de le consulter).

€85,000 - 105,000

The Type 2 'Splittie' offered here features rare SO34 'Flipseat' coachwork by the German specialist coachbuilder, Westfalia, originator of the Camper Van concept. Built between 1961 and September 1964, the 'Flipseat' is so called because of its adaptable front bench seat which, when 'flipped' through 180 degrees, affords greater usable living space. This particular Type 2 is even rarer in combining that feature with the optional Dormobile roof, SO36.

This Type 2 was originally owned by a headmaster in Parsberg, Germany, who sold it to one of his students in 1975. In July 2000, the vehicle was acquired by enthusiast collector Thomas Gahl, who then sold it on to the current vendors in the UK; at that time it was still totally original, with only some 80,000 kilometres recorded on the odometer. The vendors used the Camper extensively before deciding to have it restored, only to discover that the man chosen for the job was less than competent, to say the least. The VW was eventually retrieved and the rebuild duly completed, properly this time, in 2014. Works carried out included a re-spray in the original turquoise blue/white colour scheme; upgrading the electrical system to 12 volts; installing a brake servo; and fitting a newly refurbished 1,776cc engine supplied by VW Engines of Deptford. The full story of this Type 2's restoration may be found in an accompanying magazine article (inspection highly recommended).

406

LANCIA ARTENA FAUX CABRIOLET 1933

Carrosserie Farina

Châssis n° 28-3677

Moteur n° 2683

- *Achetée neuve par la comtesse Carlangela Durini*
- *Numéros de châssis et de moteur concordants*
- *Dans la même famille pendant 77 années*
- *Immatriculée en Italie*



La Lancia Artena a été présentée à l'automne 1931, en même temps que la plus volumineuse Astura. La première était équipée d'un moteur 4 cylindres en V très fermé de 1 924 cm³, la seconde d'un V8 de 2 604 cm³ et toutes deux partageaient quasiment la même carrosserie. Il s'agissait des premiers modèles dotés du système de montage du moteur breveté par Lancia qui isolait avec efficacité le châssis et la carrosserie des vibrations mécaniques. Connue pour sa robustesse et sa fiabilité, l'Artena annonçait 52 ch sous le pied qui lui autorisaient un bon 110 km/h en pointe.

Cette élégante Lancia d'avant-guerre a quitté l'usine le 27 avril 1933 pour être dotée d'une élégante carrosserie faux cabriolet chez Farina, à Turin. Une lettre du club officiel Lancia de Turin qui accompagne la voiture le confirme, ainsi que le fait que l'Artena possède des chiffres de moteur et de châssis concordants.

La première propriétaire était la comtesse Carlangela Durini, épouse du lieutenant-général Mario Ajmone-Cat, un officier de l'armée de l'air italienne décoré pendant la deuxième guerre mondiale, qui était aussi, entre autres fonctions, commandant des forces aériennes italiennes en Afrique de l'est et du nord. Après la guerre il fut déclaré vierge de tout crime de guerre et continua sa carrière comme chef des équipages aériens au sein de l'armée de l'air italienne jusqu'en 1961.

The Lancia Artena was introduced in the autumn of 1931 alongside the larger Astura. The former was powered by a 1,924cc narrow-angle V4, the latter by a 2,604cc V8, and the pair had near-identical bodywork. These were the first models to feature Lancia's patented engine mounting system, which effectively insulated the chassis and body from the motor's vibrations. Noted for its robustness and reliability, the Artena had a claimed 52bhp on tap and was good for a top speed of 110km/h.

This most elegant pre-war Lancia left the factory on 27th April 1933 to be fitted with elegant 'Faux Cabriolet' coachwork by Farina in Turin. This is evident from an accompanying letter from the official Lancia Club in Turin, which also confirms that the Artena has its matching engine and chassis combination.

The first owner was Contessa (Countess) Carlangela Durini, the wife of Lieutenant-General Mario Ajmone-Cat, a decorated officer in the Italian Air Force during WW2, who was, among other positions, also the commander of the 'Scuola di Guerra Area' (school of aerial warfare) in Florence. He also served as the Commander of the Italian Air Force in East Africa and North Africa. After the war he was declared clear of any war crimes and continued as Chief of the Air Staff in the Italian Air Force until 1951.



Quant à la comtesse, elle fut une pionnière de l'automobile, première femme à traverser l'Afrique équatoriale par « transport mécanique », reliant la mer Rouge à Lobito en Angola. Ses exploits, parrainés par le gouvernement fasciste, ont été filmés par l'Istituto Luce, un institut cinématographique éducatif, fondé par Mussolini. Leur fils, Giovanni Ajmone-Cat, était un explorateur de l'Antarctique, premier Italien à relier ce continent par bateau à voile.

La Lancia est restée dans la famille jusqu'en 2010, soit une durée de 77 années, avant de passer aux mains du vendeur, dont un membre de la famille avait participé aux deux expéditions de Giovanni dans l'Antarctique.

La Lancia est globalement dans son état d'origine mais a néanmoins subi une restauration conservatoire et est décrite comme étant en bon état de marche général. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne.

€50,000 - 90,000

The Countess herself was a motoring pioneer and is recorded as the first woman to cross equatorial Africa by 'mechanical transport', travelling from the Red Sea to Lobito in Angola. Her exploits, sponsored by the fascist government, were documented on film by the Istituto Luce, an educational film institute founded by Mussolini. Their son, Giovanni Ajmone-Cat, was an Antarctic explorer and the first Italian to reach that continent by sailing vessel.

The Lancia remained in the family's possession until 2010, a period of some 77 years, and then passed into the hands of the current vendor, one of whose relatives took part in both of Giovanni's Antarctic expeditions.

The Lancia is largely original but has been subjected to a conservative restoration and is described as in generally good working order. It is offered with Italian registration documents.

407

RENAULT TYPE CC TOURER 1911

Châssis n° 28303

Moteur n° 4503

- *Livrée neuve en Australie*
- *Complètement restaurée*
- *Immatriculée au Royaume-Uni*



Fondée par Louis Renault et ses frères Marcel et Fernand, la société qui allait devenir le premier constructeur automobile français a commencé petitement en 1899 avec un unique prototype à moteur De Dion de 1 $\frac{3}{4}$ ch. En 1904, Renault fabriquait déjà ses propres moteurs – d'abord des quatre cylindres de grosse cylindrée, suivis par le bicylindre AX – et en 1908 dévoilait son premier modèle six cylindres, malgré l'aversion de Louis Renault pour une telle complication. Renault exporta de nombreux modèles luxueux aux États-Unis dans les premières années du XXe siècle, après avoir ouvert un show room sur la 5e avenue à New York, en 1909. L'agence américaine de la société décrivait fièrement la Renault comme « la voiture qui durera toujours ».

Ce modèle-ci est construit sur le châssis CC et est équipé d'un moteur 4 cylindres de 3 560 cm³, d'un embrayage à cône et d'une boîte de vitesses à quatre rapports. Les archives de la société américaine Renault indiquent que la voiture a été exportée vers l'Australie via Mrs Tozer, Kemsley & Fisher, le 17 juillet 1911. La voiture a été importé d'Australie au Royaume-Uni au milieu des années 1980 et depuis est resté propriété de la même famille. En sa possession, elle a participé pratiquement à tous les rallyes annuels Renault Frères en France, y compris la manifestation du centenaire en 1999, à Paris, et elle trônait sur le stand du constructeur au Festival of Speed à Goodwood.

Founded by Louis Renault and his brothers Marcel and Fernand in 1899, the company that would become France's biggest automobile manufacturer started humbly enough, with a solitary 1 $\frac{3}{4}$ hp De Dion-engined prototype. By 1904 Renault was building its own engines - large-capacity fours at first, followed by the AX twin - and in 1908 introduced its first six-cylinder model despite Louis Renault's aversion to such complication. Renault exported many luxury chassis to the USA in the 20th Century's early years, opening a showroom on New York's Fifth Avenue in 1909. The company's American agency proudly described the Renault in its advertisements as 'the car that will last forever'.

This particular model is built on the Type CC chassis and has a 3,560cc four-cylinder engine, cone clutch and four-speed gearbox. Renault Motor Company records show that the car was exported to Australia via Messrs Tozer, Kemsley & Fisher on 17th July 1911. The car was imported into the UK from Australia in the mid-1980s and has been in the same family ownership ever since. During the current ownership, it has participated in almost all of the annual Renault Frères rallies in France, including the 1999 Centenary event in Paris, and was featured by the manufacturers on their stand at the Goodwood Festival of Speed.



La restauration de cette voiture a commencé en 1986, avec une nouvelle carrosserie dans le style de Labourdette construite par Penny Vintage Carriage Bodies Ltd. Le moteur a été refait en même temps, y compris les pistons, la rectification du vilebrequin, les boîtiers en bronze. Une nouvelle couronne dentée a également été installée. Un nouveau pignon de distribution a été monté en 2010 et la voiture est dotée d'un démarreur électrique très pratique.

La sellerie est en cuir Connolly noir et la voiture dispose d'une capote pour deux et d'un couvre-tonneau. Elle est également dotée d'une malle Louis Vuitton d'origine. Les phares sont des BRC, les feux de position avec poignée repliable sont des Bedford, l'avertisseur est signé Blériot et les feux arrière sont des Lucas. Tous ces accessoires sont d'origine et signalés comme étant en excellent état. Décrite comme un plaisir à conduire, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation V5C au Royaume-Uni et se présente en état « concours ».

Avec son capot alligator typique de la marque et son radiateur situé juste devant l'auvent, voilà une voiture édouardienne qui mettrait en valeur n'importe quelle collection et enrichirait n'importe quel grand concours d'élégance.

€140,000 - 160,000

The restoration of this car was undertaken in 1986, a new body in the style of Labourdette being made by Penny Vintage Carriage Bodies Ltd. The engine was completely rebuilt at the same time, including pistons, reground crankshaft, new white metalling and bronze housings, while a new crown-wheel-and-pinion was fitted also. New timing gear was fitted in 2010 and the car also boasts the convenience of an electric starter.

The upholstery is in black Connolly hide and the car has a two-man folding hood and tonneau cover. An original Louis Vuitton trunk is fitted. The headlamps are BRC, the side-lamps with folding bail handles are by Bedford, the horn is by Bleriot and the rear lights are Lucas. All of these items are original and said to be in excellent condition. Described as a joy to drive, the car comes with a UK V5C registration document and is presented in near to concours condition.

Featuring the marque's trademark coal-scuttle bonnet and dashboard radiator, this is a fine Edwardian car that would enhance any collection and grace any major concours.

ISOTTA FRASCHINI TIPO 8A TORPÉDO DEUX PARE-BRISE 1926

Châssis n° 146

- *Marque Italienne de prestige*
- *Une des 950 construites*
- *Mécanique restaurée*
- *Bel état*



Fondée à Milan en 1900 par Cesare Isotta et les frères Fraschini (Oreste, Vincenzo et Antonio), Isotta Fraschini commença par importer des voitures françaises en Italie, avant de commencer à construire ses propres modèles, en 1902. La société grandit et, au bout de quatre ans, était devenue le second constructeur italien. Une Isotta Fraschini gagna la Targa Florio en 1908.

Conçu comme une voiture de luxe avec chauffeur, la Tipo 8 visait le marché américain où elle avait les faveurs de célébrités comme la vedette de cinéma Rudolf Valentino et la « femme fatale » Clara Bow.

La Tipo 8A de base reposait sur un empattement 3, 70 m, mais, pour ses clients les plus sportifs, Isotta proposait les modèles S et SS sur châssis de 3, 40 m. Ces versions à châssis court recevaient souvent un moteur à taux de compression plus élevé et un rapport de pont plus long permettant des vitesses supérieures. Trois vitesses avant étaient alors considérées comme largement suffisantes, la Tipo pouvant accélérer en douceur d'une allure de piéton à sa vitesse maximale sur le rapport supérieur, chaque voiture recevant un certificat de l'usine garantissant une vitesse de pointe de 145 km/h.

Aux États-Unis, où Isotta Fraschini était la seconde marque étrangère la plus populaire derrière Rolls-Royce, le prix de la 8A dépassait même celui de la Duesenberg Model J. Le châssis seul valait 9 750 \$, tandis qu'un modèle carrossé pouvait atteindre 20 000 \$.

Founded in Milan in 1900 by partners Cesare Isotta and the brothers Fraschini (Oreste, Vincenzo and Antonio) Isotta Fraschini began by importing French cars into Italy before commencing production of its own in 1902. The company grew rapidly and four years later was Italy's second biggest motor manufacturer. In 1908 an Isotta Fraschini won the Targa Florio.

Conceived as a chauffeur-driven luxury conveyance, the Tipo 8 was aimed at the United States market where it was the choice of such world-famous film stars as Rudolph Valentino and 'It Girl' Clara Bow.

The standard Tipo 8A had a lengthy wheelbase of 145" (almost 3.7 metres) but for its more sportily inclined customers Isotta offered the 'S' and 'SS' models, which had a 134" (3.4m) wheelbase frame. These short-wheelbase versions were often fitted with a high-compression engine and a higher axle ratio for high-speed driving. Three forward gears were considered more than enough, the Tipo 8 being capable of accelerating smoothly from walking pace to its maximum in top, while each car came with a factory guarantee that it was capable of 145km/h.

In the USA, where Isotta Fraschini was the second most popular foreign make after Rolls-Royce, the price of an 8A exceeded even that of a Duesenberg Model J. The chassis alone was priced at \$9,750 while coachbuilt models could cost upwards of \$20,000.



Avec un tiers de la production des tipo 8A partant aux États-Unis, la crise boursière de 1929 et la dépression qui suivit furent un coup dur pour Isotta. Un modèle Tipo 8B amélioré, avec transmission à quatre rapports, fut présenté en 1931, mais on estime que moins de 100 exemplaires furent construits, comparés aux 320 Tipo 8 et 950 Tipo 8A.

Après que le plan d'Henry Ford pour sauver la société ait échoué, Isotta Fraschini fut racheté par le constructeur aéronautique, le comte Caproni di Taliedo en 1932. La production d'avant-guerre cessa en 1935, Isotta Fraschini se concentrant dès lors sur la construction de moteurs d'avions et de camions. Un come back avorté fut tenté en 1947 avec un modèle à moteur V8 arriéré, mais l'affaire capota après seulement quelques unités construites.

Cette magnifique Tipo 8A, châssis numéro 146, a été acquise par le vendeur chez Bonhams lors de la vente parisienne de 2010. L'Isotta est une voiture impressionnante avec son long capot, sa ligne basse et son pare-brise incliné respirant la quintessence de l'esprit vintage dans chaque centimètre de sa tôle. La mécanique a été entièrement restaurée et le faisceau électrique rénové. Les sièges ont été refaits en 1992. Le tableau en bois verni reçoit un panneau central en aluminium supportant l'instrumentation, les autres caractéristiques remarquables étant les contre-portes recouvertes de cuir d'origine, une capote neuve en alpaga, l'éclairage des marchepieds et son vaste coffre, confirmant que cette voiture était conçue pour les longs voyages. Cette belle Isotta Fraschini représente une rare opportunité d'acquérir un bel exemplaire de cette marque réputée, bienvenue dans n'importe quel concours d'élégance. **€200,000 - 300,000**

With one third of all Tipo 8 production going to the United States, the Wall Street Crash of 1929 and the ensuing Depression hit Isotta hard. An improved Tipo 8B featuring a four-speed transmission was introduced in 1931 but it is thought that fewer than 100 examples were built compared with 320 of the Tipo 8 and 950 of the Tipo 8A.

After Henry Ford's plan to save the company failed, Isotta Fraschini was bought by aircraft manufacturer, Count Caproni di Taliedo in 1932. Pre-war car production ceased in 1935, Isotta Fraschini concentrating on aero engines and trucks thereafter. There was an abortive comeback attempt in 1947 with a rear-engined V8, but the project foundered after relatively few cars had been completed.

This magnificent Tipo 8A, chassis number '146', was acquired by the current vendor at Bonhams' Paris Sale in 2010. The Isotta looks most impressive with its long bonnet, extremely low bodyline and sloping windscreen: every inch the quintessential Vintage-era sports car. The mechanicals have been completely restored and the electrics renewed. The seats were re-upholstered in 1992. The varnished wooden dashboard features an aluminium central panel incorporating the instruments, while other noteworthy features include original leather-faced door cards; a new convertible hood in alpaca skin; illuminated step plates; and an ample boot confirming that this is a car designed for long journeys. This beautiful Isotta Fraschini represents a rare opportunity to acquire a fine example of this celebrated make, welcome at all the most prestigious Concours d'Élégance events.

JAGUAR XK140 SE COUPÉ 1957

Châssis n° S815870DN

- *Un des 1965 exemplaires produits en coupé*
- *Boîte de vitesse avec overdrive*
- *Entièrement rénovée*
- *Immatriculée en Espagne*



Lancée en 1954, la Jaguar XK 140 était globalement identique - en plus raffinée - à sa devancière, la sensationnelle XK 120, les principales modifications mécaniques se limitant au repositionnement du moteur 7, 5 cm plus en avant et à l'adoption d'une direction par crémaillère, comme celle utilisée sur la Type C. Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa calandre, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses gros pare-chocs - destinés à limiter les dégâts liés au parking urbain.

Le moteur était toujours le six cylindres Jaguar à double arbre à cames de 3, 4 litres, parfaitement rodé, qui délivrait désormais 190 ch en série, grâce à des cames plus affûtées et des tubulures d'admission modifiées. La XK 140 Special Equipment (SE) recevait des roues fil et des anti-brouillard Lucas et pouvait être commandée avec un moteur de 210 ch, doté d'une culasse de Type C. Les performances de la XK 140 étaient bien supérieures à celles de son illustre devancière, les comptes rendus d'essai des magazines de l'époque faisant régulièrement état de vitesses maximales supérieures à 190 km/h.

Cette SE, l'un des 1 965 coupe XK 140 avec conduite à gauche fabriqués, a été livrée neuve aux États-Unis via Jaguar Cars à New York. Elle arbore encore aujourd'hui ses couleurs d'origine, crème avec intérieur en cuir rouge. En 2010 la XK a été importée en Espagne par un concessionnaire, l'intérieur a été restauré l'année suivante, puis la voiture a été vendue à son actuel propriétaire. La documentation fournie comprend un certificat du Jaguar Heritage Trust et les papiers d'immatriculation espagnole.
€70,000 - 100,000

Launched in 1954, the Jaguar XK140 was broadly similar to, though more refined than, its sensational XK120 predecessor, major engineering changes being confined to the repositioning of the engine 3" further forward and the adoption of rack-and-pinion steering as used on the racing C-Type. Outwardly the newcomer was distinguishable by its revised radiator grille, rear lights incorporating flashing indicators, and larger bumpers - the latter adopted to withstand the cut and thrust of urban parking.

The power unit remained Jaguar's well-tryed, 3.4-litre, twin-cam six, which now produced 190bhp in standard trim thanks to higher-lift camshafts and revised porting. Special Equipment (SE) XK140s came with wire wheels and Lucas fog lamps, and could be ordered with an engine developing 210bhp courtesy of the 'C'-type cylinder head. XK140 performance was well up to the standards set by its exemplary predecessor, contemporary magazine road-tests regularly recording top speed figures in excess of 190km/h.

One of 1,965 left-hand drive XK140 fixed-head coupés made, this SE model was supplied new via Jaguar Cars, New York, USA. The original colour scheme was cream with red leather interior, the same as it is today. In 2010 the XK was imported into Spain by a dealer; the interior was restored the following year and the car was then sold to the current vendor. The body was repainted and the bumpers re-chromed in 2013. Accompanying documentation consists of a Jaguar Heritage Trust Certificate and Spanish registration papers.

410

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II CHÂSSIS LONG, BERLINE AVEC SÉPARATION CHAUFFEUR 1960

Carrosserie Park Ward Ltd

Châssis n° LCB 4

Moteur n° LC.4.B

- *Un des 299 modèles à empattement long construits*
- *Livrée neuve au Nigeria*
- *Restaurée récemment*
- *Immatriculée en Allemagne*



Après la présentation de la Silver Cloud, une version à empattement long de ce modèle de conception plus moderne fut proposée avec des carrosseries proches des modèles de série de la marque. Ces versions longues des Rolls-Royce Silver Cloud et Bentley S Series furent maintenues après l'introduction du nouveau moteur V8 de 6 230 cm³ en aluminium sur les Cloud II et S2 à l'automne 1959, offrant une alternative moins onéreuse à la toute nouvelle Phantom V. Seulement 299 Rolls-Royce Silver Cloud II et 57 Bentley S2 furent construites sur l'empattement allongé avant l'arrivée de la Silver Cloud III.

Selon la fiche d'usine du châssis, cette Silver Cloud II à châssis long fut livrée neuve à Theophilus Adebayo Doherty à Lagos, un homme d'affaire et politicien nigérian. Doherty était membre du parti démocrate national et avait fondé la National Bank of Nigeria en 1933. Il commanda cette voiture par l'intermédiaire de la Rolls-Royce British West Africa Corporation Ltd. La copie de la fiche d'usine fournie précise : « voiture entièrement tropicalisée » et « suspensions coloniale ».

Cette Rolls-Royce est longtemps restée au Nigeria et fut importée en Europe par son second propriétaire. Elle a été restaurée récemment, le ciel de toit, la sellerie (cuir Connolly Burgundy), les moquettes et les boiseries ayant soit été renouvelés soit rénovés, tandis que, côté mécanique, l'échappement et les freins recevaient l'attention nécessaire et que les fluides étaient changés. La voiture est décrite comme étant en excellent état général. Les documents qui l'accompagnent sont la fiche châssis mentionnée ci-dessus, la facture d'achat originale, les factures de la restauration et le Fahrzeugbrief allemand.

€50,000 - 70,000

Following the introduction of the Silver Cloud, a long-wheelbase version of this more modern design was made available, with bodies closely based on the factory's standard offering. These long-wheelbase versions of the Rolls-Royce Silver Cloud and Bentley 'S' Series continued after the introduction of the new 6,230cc aluminium-alloy V8 engine on the 'Cloud II/S2 in the autumn of 1959, offering a less expensive alternative to the newly introduced Phantom V. Only 299 Rolls-Royce Silver Cloud II and 57 Bentley S2 long-wheelbase saloons were made before the introduction of the Silver Cloud III.

According to the factory chassis card, this Silver Cloud II long-wheelbase saloon was delivered new to Theophilus Adebayo Doherty of Lagos, a Nigerian businessman and politician. Doherty was a member of the National Democratic Party and in 1933 founded the National Bank of Nigeria. He ordered this car via the Rolls-Royce British West Africa Corporation Ltd. The accompanying copy chassis cards note: 'car completely tropicalised' and 'colonial springing'.

This Rolls-Royce stayed in Nigeria for many years and was imported into Europe by its second owner. It has recently been restored, the headlining, upholstery (Connolly hide in Burgundy), carpets and woodwork all being either renewed or refurbished, while on the mechanical side the exhaust and brakes received attention and all the fluids were changed. The car is described as in generally excellent condition. Accompanying documentation consists of the aforementioned chassis cards; the original purchase invoice; invoices relating to the restoration; and German Fahrzeugbrief.

411

CHEVROLET IMPALA SUPER SPORT CABRIOLET 1965

Châssis n° 516667019671

- *Modèle haut de gamme emblématique*
- *Non restaurée*
- *Icône de la culture américaine*



Le nom d'Impala, d'abord réservé aux versions deux portes coupé hardtop et cabriolet de la Chevrolet Bel Air, fut ensuite utilisé pour désigner une finition haut de gamme de luxe, plutôt qu'une carrosserie particulière d'un modèle de série. Commercialisée comme « entièrement nouvelles », les Chevrolet 1959 était à la fois plus moderne dans leur aspect, plus longues, plus basses et plus larges qu'auparavant. Les surfaces vitrées étaient immenses, tandis que parmi les autres caractéristiques on notait les ailes arrière « chauve-souris », les feux arrière « yeux de chat » et l'immense coffre arrière qui paraissait assez vaste pour servir d'héliport. Cette deuxième génération d'Impala dura jusqu'à l'annonce de la gamme 1961, redessinée sur la plate-forme B de General Motors lui donnant une apparence plus compacte et plus « carrée ». De nombreux clients choisirent d'améliorer leur voiture en commandant la version « Super Sport », constituée (essentiellement) de modifications stylistiques, avant que l'Impala Super Sport ne devienne une gamme de modèles deux portes à part entière – le modèle Chevrolet le plus cher - en 1964.

Cette Impala Super Sport est équipée du V8 327 ci (5 360 cm³), de la transmission automatique et d'une capote électrique. Vendue après avoir longtemps appartenu à l'importateur en Hollande, elle n'a jamais été restaurée et se présente globalement dans son état d'origine avec ses papiers d'immatriculation hollandaise. Exemple rare et parfait pour la collection, cette sympathique Impala Super Sport est la parfaite incarnation d'espace, d'esprit et de splendeur de cette élégante veine stylistique de General Motors.

€20,000 - 30,000

Sans Réserve

Originally applied to two-door hardtop coupé and convertible versions of Chevrolet's Bel Air in 1958, the Impala name was subsequently used in its own right to signify a top-of-the-range luxury trim level rather than a separate and distinct body style. Marketed as 'All New, All Over Again', the 1959 Chevrolets were altogether more modern in appearance, being longer, lower and wider than before. Glass areas were vast, while other styling innovations included 'bat wing' rear fenders, 'cat's eye' tail lamps and an enormous rear deck seemingly big enough to land a helicopter on. This '2nd Generation' Impala lasted until the announcement of the 1961 line-up, which was restyled on General Motors' existing 'B' platform, emerging with a more compact, boxy appearance. Many buyers chose to enhance their cars by specifying the 'Super Sport' package of (mainly) cosmetic improvements before the 'Impala Super Sport' became a distinct two-door model line - Chevrolet's most expensive - in its own right for 1964.

This Impala Super Sport has the 327ci (5,360cc) V8 engine, manual transmission and electrically operated convertible hood. Offered from the long-term ownership of the Dutch importer, it is un-restored and in mostly original condition, and comes with Netherlands registration papers. A rare and highly collectible example of elegant General Motors styling, this cool Impala Super Sport is the very embodiment of space, spirit and splendour.

412

RENAULT VIVASTELLA PG9 LIMOUSINE 1934

Châssis n° 619646

- *Rare modèle haut de gamme*
- *Autrefois propriété de Jean Rédélé*
- *Restaurée*
- *Immatriculée en France*



Les six cylindres faisaient déjà partie de la gamme Renault au début des années 1920 et, en 1925, une nouvelle 15 CV équipée d'un six cylindres de 3,2 litres était présentée, remplaçant le modèle précédent de même catégorie à moteur quatre cylindres. Première Renault six cylindres à culasse détachable, la 15 CV reprenait la traditionnelle disposition à soupapes latérales et recevait une boîte à seulement trois rapports, tellement le nouveau moteur disposait de couple à bas régime, tandis que l'embrayage monodisque était une amélioration appréciable par rapport au précédent modèle. La 15 CV fut rebaptisée Vivasix en 1928 avec le choix entre allumage par magnéto ou par bobine et batterie, tandis que le freinage aux quatre roues gagnait une assistance par servo. Il existait également une plus luxueuse version haut de gamme, la Vivastella, conçue pour la clientèle des classes moyenne supérieures.

Cette Renault Vivastella fut longtemps la propriété du collectionneur et fondateur d'Alpine Jean Rédélé qui était toujours pointilleux et prenait grand soin des voitures de sa collection. Cette Vivastella a bénéficié d'une restauration de grande qualité et a parcouru moins de 3 000 km depuis son achèvement. L'intérieur en velours est toujours en très bel état. Cette belle et rare Renault classique des années 1930 est vendue avec sa carte grise française.

€30,000 - 40,000

Sans Réserve

Sixes were an established feature of the Renault range by the 1920s, and in 1925 a new 3.2-litre 15CV six-cylinder model was introduced, replacing the similar-sized four. Renault's first six with a detachable cylinder head, the 15CV retained the familiar sidevalve layout and came with only three speeds in the gearbox, such was the new engine's low-speed pulling power, while the single-plate clutch was a welcome improvement on the previous cone type. The 15CV was renamed 'Vivasix' for 1928, with choice of either magneto or coil-and-battery ignition systems, while the four-wheel brakes gained servo assistance. There was also a more luxuriously appointed upmarket version, the 'Vivastella', designed to appeal to the wealthy middle classes.

This Renault Vivastella was previously owned by the well-known collector and Alpine founder Jean Rédélé, who was always most fastidious and took great care with the restoration of the cars in his collection. This Vivastella has benefited from a restoration of high quality and has covered fewer than 3,000 kilometres since its completion; the velour-upholstered interior remains in beautiful condition. This beautiful and rare classic Renault of the 1930s is offered with French Carte Grise.

FIAT 1500 6C BARCHETTA 1937

Châssis n° 019.373

Moteur n° 1500-361689

- Carrosserie barchetta en aluminium
- Restauration de très haut niveau
- Immatriculée en Italie



La Fiat 1500 était un tout nouveau modèle qui fut dévoilé au public au Salon de Milan en novembre 1935. Les ingénieurs commençaient alors à prêter plus d'attention à l'aspect aérodynamique et la 1500 était un étonnant exemple de ce savoir fraîchement acquis appliqué à une voiture de tourisme. Conçue en soufflerie, la spectaculaire carrosserie de la 1500 arborait une calandre inclinée vers l'arrière, censée réduire la résistance aérodynamique, même si elle fut remplacée par une calandre verticale plus conventionnelle en 1940, sans doute sous la pression de la mode. Sous la tôle, pour la première fois sur une Fiat, un châssis-poutre avec suspension avant indépendante. Le moteur de la 1500 était un six cylindres 1 493 cm³ à soupapes en tête qui partageait ses dimensions d'alésage x course de 65 x 75 mm avec le quatre cylindres de la 508 contemporaine et délivrait 45 ch, transmis aux roues arrière par une boîte à quatre rapports. La vitesse de pointe avoisinait les 113 km/h.

Fiat proposait des modèles découverts aussi bien que des berlines et le châssis 1500 était également populaire auprès des carrossiers indépendants, comme les carrozzerie Ghia, de Turin et Colli de Milan qui proposaient de voluptueuses créations sur mesure en tôle d'aluminium. Des versions compétition, dotées de carrosseries spéciales, couraient dans des épreuves comme les Mille Miglia ou la Targa Florio.

The FIAT 1500 was an all-new design that was first shown to the public at the Milan Motor Show in November 1935. Automotive engineers had begun to pay greater attention to aerodynamic considerations and the 1500 was an outstanding example of this newly acquired knowledge applied to passenger car design. Developed in a wind tunnel, the 1500's striking-looking body featured a raked back radiator grille intended to reduce aerodynamic drag, though this would be replaced by a more conventional, upright grille in 1940, no doubt at the dictates of fashion. Beneath the skin there was a tubular backbone chassis boasting independent front suspension, the latter making its first appearance on a FIAT car. The 1500's engine was a 1,493cc overhead-valve six that shared its 65x75mm bore/stroke dimensions with the contemporary four-cylinder Tipo 508 and produced a maximum of 45bhp, which was transmitted to the rear wheels via a four-speed gearbox. Top speed was in the region of 113km/h.

FIAT offered open models as well as the standard saloon, and the 1500 chassis was popular with independent coachbuilders such as Carrozzeria Ghia of Turin and Carrozzeria Colli of Milan, which offered voluptuous one-off bodies in sheet aluminium. Competition versions with special bodies raced at events such the Mille Miglia and Targa Florio.



La construction de la 1500 reprit après la seconde guerre et lorsque le modèle fut abandonné, en 1948, il en avait été construit 42 500.

Selon un courrier de l'Archivio E Centro Storico Fiat, le châssis n° 019.373 a été construit le 1er novembre 1937 avec une carrosserie berline de série en acier. Plus récemment, la voiture a été magnifiquement rhabillée de son actuelle carrosserie barchetta en aluminium. La qualité de la restauration doit être vue pour être appréciée à sa juste valeur et la voiture est présentée « prête à partir ». Son six cylindres en ligne 1 500 cm³ est alimenté par des carburateurs Weber et sonne merveilleusement. Old English White avec intérieur en cuir rouge, la voiture dispose d'une bonne habitabilité pour ses passagers et d'un grand coffre à bagages.

Vendues avec ses papiers d'immatriculation italienne, cette étonnante Fiat sportive ferait une excellente candidate à un concours ou un rallye historique et se distinguera du tout venant. Il est vivement recommandé aux acheteurs potentiels d'accorder toute leur attention à cette voiture avant la vente.

€80,000 - 120,000

The 1500 recommenced manufacture after WW2 and by the time the model was deleted in 1948 some 42,500 had been produced.

According to a letter from FIAT Archivio E Centro Storico, chassis number '019.373' was manufactured on 1st November 1937 with a standard steel saloon body. In more recent years the car has been beautifully re-bodied with its current aluminium barchetta coachwork. The quality of the restoration must be seen to be appreciated and the car is described as 'on the button', while the 1,500cc straight-six engine breaths through Weber carburetors and sounds wonderful. Finished in the charming colour combination of Old English White with red leather interior, the car boasts ample room for passengers and a large boot for luggage.

Supplied with Italian registration papers, this stunning FIAT sports car would make an ideal entry in any concours event or historic rally and is sure to stand out from the crowd. Potential buyers are encouraged to inspect this car prior to the auction.

415

FERRARI 512 TR COUPÉ 1993

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFLA40B000097363

Moteur n° 34715

Dévoilée en 1992, la 512 TR était la dernière mouture de la sensationnelle Testarossa de Ferrari. La Testarossa, vaisseau amiral de Ferrari, ressuscitait un nom mythique de la marque lorsqu'elle fut dévoilée en 1984. Sorte de berlinetta Boxer « nouvelle génération », la Testarossa reprenait le 12 cylindres à plat de 5 litres de sa devancière qui développait désormais une puissance maximale portée à 380 ch à 6 300 tr/min, grâce à sa culasse à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette puissance accrue, la douceur et le confort de conduite étaient améliorés, la voiture jouissant d'une excellente souplesse sur le rapport supérieur, allée à une vitesse de pointe de 290 km/h.

La Testarossa, dessinée par Pininfarina, rivalisait sans problème avec la Lamborghini Countach en termes de présence, les ailettes latérales de ses radiateurs latéraux étant l'un de ses traits les plus spectaculaires – souvent copiés. Plus grosse que la 512 BB – l'accroissement de la largeur avait été dicté par les pneus de plus grande dimension – la Testarossa réussissait l'exploit de combiner un appui élevé avec une traînée limitée, son élégante carrosserie étant caractérisée par l'absence de tout aileron ou autre appendice aérodynamique. Malgré sa taille supérieure à celle de la 512 BB, la Testarossa était plus légère que sa devancière, la carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – ayant recours, de façon plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série, à l'aluminium.

- 59 633 kilomètres
- Importante révision récente
- Nouvel embrayage

Introduced in 1992, the 512 TR was one of the final developments of Ferrari's sensational Testarossa supercar. Ferrari's flagship model, the Testarossa revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine; the latter now boasting a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 290km/h.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied – styling devices. A larger car than the 512 BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512 BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body - its steel doors and roof excepted - being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium.





L'habitacle faisait appel à des équipements luxueux tels que l'air conditionné, les sièges électriques, le volant inclinable et le cuir intégral.

Contrairement à certaines de ses rivales, la Testarossa était docile et relativement facile à conduire, des qualités qui, alliées à ses performances extraordinaires et à son allure spectaculaire, contribuèrent à générer une très forte et durable demande. En 1992, la 512 TR, une version mise à jour disposant de 428 ch, succédait à la Testarossa originale et dépassait allégrement les 300 km/h. Pininfarina l'avait dotée d'un avant légèrement modifié et la nouvelle venue bénéficiait aussi d'un traitement aérodynamique du soubassement amélioré et de roues de 18 pouces. Un total de 2 280 Ferrari 512 TR avaient été construites, lorsque la production prit fin, en 1994.

Cette 512 TR a bénéficié d'un travail méticuleux incluant une importante révision « moteur sorti » entreprise en 2015 par un grand spécialiste de la marque au Royaume-Uni pour la somme de 7 977 £ (environ 11 000 €). Le travail effectué comprend le remplacement des courroies de distribution et autres courroies de servitude, les autres pièces remplacées étant l'embrayage, les amortisseurs avant, le volant, l'alternateur, la batterie, l'un des radiateurs et divers autres pièces. Les factures au dossier pour ce travail s'élèvent à plus de 19 000 £ (environ 26 000 €) et la voiture est également vendue avec ses papiers d'immatriculation V5C au Royaume-Uni et son manuel de propriétaire.
€140,000 - 180,000

Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather.

Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand. In 1992 the original Testarossa was succeeded by the updated 512 TR version, which came with 428bhp on tap and could easily exceed 300km/h. Pininfarina gave the TR a front-end makeover and the newcomer also gained improved underbody aerodynamics and 18" diameter wheels. A total of 2,280 512 TRs had been made when production ceased in 1994.

This 512 TR benefits from extensive works, including a major 'engine out' service, undertaken in 2015 by a leading UK-based marque specialist. Works carried out included renewing the cam belts and ancillary drive belts, while other parts replaced include the clutch, front shock absorbers, steering wheel, alternator, battery, one of the radiators and many minor items. Bills on file for these works total in excess of £19,000 (approximately €26,000) and the car also comes with a UK V5C registration document and 512 TR owners manual.

416

ISO RIVOLTA IR 300 COUPÉ 1967

Carrosserie Bertone

Châssis n° 410 389

Moteur n° 772 F01075P

- Une des 797 voitures produites
- Rare hybride américano-italienne
- Restaurée il y a deux ans
- Italienne depuis toujours
- Modèle à boîte manuelle



Constructeur de micro voitures, Iso rejoignit les rangs des constructeurs de supercars en 1962 en présentant au Salon de Turin le coupé Rivolta conçu par Bizzarrini. La société Isothermos de Renzo Rivolta avait débuté avant la guerre par la fabrication de réfrigérateurs avant d'aborder la production de scooters sous la marque Iso après 1945, puis celle de la micro voiture Isetta qui connut un grand succès commercial. Récemment interviewé par le magazine *Octane* (numéro 151), le fils de Renzo, Piero se rappela que son père appréciait les voitures rapides, mais qu'il n'avait pu trouver celle qui lui conviendrait vraiment, qui fût à la fois rapide, confortable et fiable. « Il décida qu'Iso produirait une voiture rapide, mais véritablement utilisable au quotidien et dont le prix la situerait entre une Jaguar et une Ferrari. » Ainsi naquit la Rivolta.

Dessinée chez Carrozzeria Bertone par Giorgetto Giugiaro et propulsée par un moteur V8 Chevrolet de 5, 4 litres (327 ci), la quatre places Rivolta était construite sur une plate-forme en tôle d'acier dotée d'une suspension avant indépendante, d'un essieu arrière De Dion et de quatre freins à disque.

Bubblecar manufacturer Iso joined the ranks of supercar constructors in 1962 with the launch of the Giotto Bizzarrini-designed Rivolta coupé at the Turin Motor Show. Renzo Rivolta's Isothermos company had begun life pre-war making refrigerators, turning to the manufacture of scooters, under the Iso name, after the war and thence to the highly successful Isetta bubblecar. Interviewed recently for *Octane* magazine (issue 151) Renzo's son Piero recalled that his father liked fast cars but could not find one that really suited him; one that was fast, comfortable and reliable. 'He decided that Iso should produce a fast car that was genuinely useable every day, and priced somewhere between a Jaguar and a Ferrari.' The result was the Rivolta.

Styled at Carrozzeria Bertone by Giorgetto Giugiaro and powered by a 327ci (5.4-litre) Chevrolet V8 engine, the four-seat Rivolta employed a steel platform chassis featuring independent front suspension, a De Dion rear axle and disc brakes all round.



La première supercar d'Iso fixa la recette de celles qui la suivirent : châssis conçu par Bizzarrini, carrosserie Bertone et moteurs Chevrolet, ses futurs développements comprenant la berline quatre portes Fidia dessinée par Ghia, la puissante Grifo sur châssis court et la Lele remplaçante de la Rivolta. Modèle le plus réussi d'Iso, la Rivolta fut produite jusqu'en 1970 pour un total de 797 unités.

Cette magnifique IR300 fut livrée neuve en 1968 à une firme pharmaceutique de Milan qui conserva la voiture jusqu'en 1973, date à laquelle elle passa aux mains de son deuxième propriétaire, un habitant de la province voisine de Bergame. Celui-ci vendit la voiture en 1978 à son troisième propriétaire, résidant à Presezzo dans la même province où elle demeura jusqu'en 2007. Environ deux ans après, un passionné du sud de l'Italie acheta l'Iso et la fit restaurer. Ce coupé Grand Tourisme, qui se présente désormais dans un superbe état sous une livrée bleu pâle métallisé avec intérieur en vinyle noir, bénéficie de toute la puissance tranquille du V8 Chevrolet de 5,4 litres accouplé à une boîte de vitesses manuelle. Cette rare hybride américano-italienne n'a jamais quitté l'Italie.
€85,000 - 125,000

Iso's first supercar set the pattern for those that followed: Bizzarrini-designed chassis, Bertone coachwork and Chevrolet engines, its future developments including the long-wheelbase, Ghia-styled Fidia four-door saloon, the muscular, short-wheelbase Grifo and the Rivolta-replacement Lele. Iso's most successful model, the Rivolta was produced up to 1970, by which time a total of 797 cars had been built.

This beautifully presented IR 300 was delivered new in 1968 to a pharmaceutical company based in Milan, and they would keep the car until 1973 when it passed to its second owner, a resident of the nearby province of Bergamo. He sold the car in 1978 to its third custodian, resident in Presezzo in the same province, where it would remain until 2007. Some two years ago an enthusiast in southern Italy purchased the Iso and had it restored. This Grand Touring coupé now presents beautifully in light blue metallic with black vinyl interior, while the 327ci Chevrolet engine, coupled with the manual gearbox, provides effortless power. A rare Italian-US hybrid that has always stayed in Italy.

417

FERRARI TESTAROSSA COUPÉ 1990

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFSF17A6L0084596

- 22 000 miles (environ 35 400 kilomètres) d'origine
- Révision importante récente
- Manuel et outils



La Testarossa, vaisseau amiral de Ferrari, ressuscitait un nom mythique de la marque italienne lorsqu'elle fut dévoilée en 1984. Sorte de Berlinetta Boxer « nouvelle génération », la Testarossa reprenait le 12 cylindres à plat de 5 litres de sa devancière qui développait désormais une puissance maximale portée à 380 ch à 6 300 tr/min, grâce à sa culasse à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette puissance accrue, la douceur et le confort de conduite étaient améliorés, la voiture jouissant d'une excellente souplesse sur le rapport supérieur, allié à une vitesse de pointe de 290 km/h.

Dessinée par Pininfarina, la Testarossa rivalisait sans problème avec la Lamborghini Countach en matière de présence, les ailettes latérales de ses radiateurs latéraux étant l'un de ses traits les plus spectaculaires – souvent copiés. Plus grosse que la 512 BB – l'accroissement de la largeur avait été dicté par les pneus de plus grande dimension – la Testarossa réussissait l'exploit de combiner un appui élevé avec une traînée limitée, son élégante carrosserie étant caractérisée par l'absence de tout aileron ou autre appendice aérodynamique. Malgré sa taille supérieure à celle de la 512 BB, la Testarossa était plus légère que sa devancière, la carrosserie – à l'exception du toit et des portes en acier – ayant recours, de façon plutôt inhabituelle pour une Ferrari de série, à l'aluminium.

Ferrari's flagship model, the Testarossa supercar revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine, which now boasted a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 290km/h.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied - styling devices. A larger car than the 512BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body - its steel doors and roof excepted - being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium.



L'habitacle faisait appel à des équipements luxueux tels que l'air conditionné, les sièges électriques, le volant inclinable et le cuir intégral. Contrairement à certaines de ses rivales, la Testarossa était docile et relativement facile à conduire, des qualités qui, alliées à ses performances extraordinaires et à son allure spectaculaire, contribuèrent à générer une très forte et durable demande.

Ce bel exemplaire « deux rétroviseurs » de la légendaire supercar italienne a été achetée aux États-Unis par le vendeur en janvier 2015. Cette Testarossa a récemment bénéficié d'une importante révision effectuée par Maranello Concessionaires à Egham, dans le Surrey, au Royaume-Uni, pour la somme de 30 000 £ (environ 41 400 €). Les travaux effectués comprennent le remplacement des courroies de distribution, de la pompe à eau, des joints de culasses et de nombreuses autres pièces. Toujours remise à l'abri, la voiture a parcouru seulement 22 000 miles (environ 35 400 km) d'origine et est décrite comme étant en très bon état général d'origine. Rosso Corsa avec intérieur en cuir crème, cette Testarossa ayant peu roulé est vendue avec ses outils, un carnet d'entretien, son certificat de titre de Géorgie et la facture de vente de 2015.

€130,000 - 160,000

Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather. Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand.

A 'twin mirror' model, this beautiful example of the legendary Italian supercar was purchased in the USA by the current vendor in January 2015. This Testarossa benefits from a recent major service undertaken at Maranello Concessionaires in Egham, Surrey, UK at a cost of some £30,000 (approximately €41,400). Works carried out include replacing the cam belts, water pump, cylinder head gasket and numerous other items. Always kept garaged, the car has covered only 22,000 miles (approximately 35,400 kilometres) from new and is described as in generally very good original condition. Finished in Rosso Corsa with Crema leather interior, this little used Testarossa comes complete with tools, books, service records, Georgia Certificate of Title and the 2015 sales invoice.

418

CADILLAC V16 SÉRIE 452 DOUBLE PHAËTON 1930

Carrosserie dans le style de Fleetwood

Châssis n° 700665

Moteur n° 698

- *La voiture de luxe par excellence à son époque*
- *665e exemplaire produit*
- *Numéros de châssis et de moteur concordants*
- *Parfait état*



L'ensemble des caractéristiques du V16 est si impressionnant que les Européens eux-mêmes trouvent impossible de décrire le silence dans lequel il fonctionne sans faire appel aux termes « magnifique » et « remarquable ». - Robert C Ackerson, Standard Catalog of Cadillac.

La tentative de Cadillac de surpasser la concurrence en nombre de cylindres débuta en janvier 1930 avec l'apparition de la magnifique V16 452 ci (7, 4 litres) dont on a pu dire de son moteur : « Il n'y a pas de moteur aussi doux, aussi silencieux ni aussi souple, dans aucune autre voiture ». Aussi incroyable que cela puisse paraître, un V12 était pourtant ajouté à la gamme avant la fin de l'année ! La Cadillac V16 était la première voiture particulière au monde à utiliser un moteur à seize cylindres, devançant la Marmon sur le marché de dix mois. Conçus dans les folles années 1920, ces Léviathan faisaient tache dans les années qui suivirent le krach boursier de Wall street et la dépression du début des années 1930, en dépit desquels Cadillac en vendit plus de 15 000 avant la fin de la décennie. Harley Earl dirigeait la division Art & Colour de la GM depuis 1928 et le directeur du style et son équipe profitèrent de l'opportunité que leur offrait la V16 pour créer quelques-unes des automobiles les plus sublimes de leur époque. Plus de cinquante types de carrosseries étaient proposés, la vaste majorité étant des « catalogue customs » réalisées par Fleetwood, mais il s'agissait généralement de variations limitées sur un dessin de base.

'For both its visual and technical attributes the V16 itself is a thing of beauty, delivering 175bhp. Even more impressive was its all important low speed torque: 320 pound-feet at 1,500rpm, which assured velvet-like low speed operation. Thanks to a hydraulic valve-silencing device created by General Motors Research Division, the V16's overhead valves were well mannered and quite as they went about performing their tasks.

Cadillac's bold attempt to 'out-cylinder' the opposition commenced in January 1930 with the introduction of its magnificent 452ci (7.4-litre) V16, of which engine it has been said: 'There is no power plant in any motor car so smooth, so quiet, so flexible.' Astonishingly, before the end of the year a V12 had been added to the range! The Cadillac V16 was the world's first production sixteen-cylinder passenger car, beating the rival Marmon to the marketplace by ten months. Conceived in the Roaring Twenties, these Leviathans made little sense in the post-Wall Street Crash, Depression years of the early 1930s, despite which Cadillac had managed to sell in excess of 15,000 of them before the decade's end. Harley Earl had been directing GM's Art & Color Department since 1928, and the master stylist and his team used the opportunity afforded by the new V16 chassis to create some of the most sublimely beautiful automobile bodies of the period. More than 50 body styles were offered, the vast majority being 'catalogue customs' by Fleetwood, though most were variations on a handful of basic designs.



Achevée en mars 1930, la Cadillac V16 proposée, numéro de châssis 700665, est la 665^e produite et son moteur porte le numéro 698, en parfait accord avec ce qui figure dans le registre fourni par le constructeur quand elle a quitté l'usine. Il s'agit de l'une des 6 750 construites. La carrosserie reproduite dans le style de Fleetwood double phaëton est magnifiquement laquée en noir, soulignée par de fins filets rouges, tandis que l'intérieur est somptueusement garni d'un cuir rouge contrastant et de moquettes assorties. Le tableau de bord est en aluminium bouchonné avec un panneau central regroupant la montre Jaeger et le tachymètre en MPH. Le pare-brise entre les habitacles avant et arrière peut se replier hors de la vue dans l'auvent central. Celui-ci comporte son propre jeu d'instruments pour les passagers arrière et reçoit des motifs art-déco. On ne peut s'empêcher d'admirer les courbes qui marient si gracieusement les ailes à la carrosserie à l'arrière où l'on trouve un porte-bagages repliable.

Le vendeur a acheté cette superbe automobile lors de la vente Bonhams de Paris en janvier 2010 (lot 230). Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation américaine et un certificat d'enlèvement des douanes européennes et, avant sa vente en 2010, avait passé avec succès le très strict TÜV allemand.

Considéré comme le sommet de l'automobile à son époque, la Cadillac V16 n'avait aucune concurrente en 1930. Cet exemplaire parmi les premiers construits, est une voiture exceptionnelle qui mérite de figurer dans toute collection privée prestigieuse.
€200,000 - 250,000

Completed in March 1930, the Cadillac V16 offered here, chassis number '700665', is the 665th car produced and its engine is number '698', in accordance with the figures quoted in booklets issued by the manufacturer when it left the factory. Subsequently re-bodied in Fleetwood style, it is one of only 6,750 produced. The dual-phaeton body is superbly finished in black lacquer, which is enhanced by thin red coachlines, while the interior is sumptuously trimmed with contrasting red leather and matching fitted carpets. The dashboard is engine-turned aluminium, with a central instrument panel incorporating a Jaeger clock and speedometer in MPH. The windscreen between the front and rear passenger compartments can be wound down out of sight within the bodywork's central bulkhead. The latter incorporates its own set of instruments for the rear-seat passengers, and features Art Deco motifs. One cannot help but admire the curves which so gracefully marry the body to the wings at the rear, where there is a foldaway luggage holder.

The current vendor purchased this wonderful motor car at Bonhams' Paris sale in January 2010 (Lot 230). It comes with US registration documents and a European customs clearance certificate and, prior to its sale in 2010, had passed the strict German technical inspection (TÜV) with flying colours.

Considered to be the pinnacle of motoring in its era, the Cadillac V16 had no competition in 1930. This early example is an exceptional car that is worthy of inclusion in any prestigious private collection.

AUBURN 12-161 CABRIOLET C. 1933

Châssis n° 400

- *Marque Américaine de luxe*
- *Modèle 12 cylindres emblématique*
- *Une des 1 225 de ce style*
- *Possibilité de participation à un concours international*



La première Auburn, un runabout monocylindre, avait été construite par les frères Eckhart d'Auburn, dans l'Indiana en 1900, la production proprement dite ne démarrant pas avant 1903. Des Auburn à moteur deux, quatre puis six cylindres suivirent, avant que les frères ne liquident leur affaire en 1919. La prémonition était apparemment le point fort des Eckhart, la récession qui suivit l'immédiat après-guerre frappa Auburn de plein fouet. En 1925, Cord d'arrangea pour installer des moteurs à huit cylindres en ligne Lycoming dans les châssis à moteur six cylindres et mit en place un programme de retyling qui vit les nouvelles Auburn 1925 arborer des peintures deux tons et une ligne de caisse qui remontait sur le capot. Les ventes doublèrent au cours des trois années qui suivirent et, en 1926, Cord devenait président d'Auburn Automobile Company.

Malgré le succès de ses huit cylindres, Cord décida d'offrir un modèle à moteur V12 qui arriva fin 1931. Non seulement la 12-160 était techniquement intéressante, mais c'était aussi la moins chère des 12 cylindres au monde, vendue 975 \$ carrossée en coupé. Malgré son impressionnante puissance et sa sophistication, elle coûtait moins cher que les Dodge à huit cylindres contemporaines. La 12-160 fut remplacée en 1933 par les types 12-161, 12-161A et 12-165, cette dernière étant la plus chère des Auburn du catalogue. Comme leurs devancières, elles recevaient un moteur Lycoming de 6,5 litres de cylindrée permettant au châssis Auburn 12 cylindres de recevoir sans problème les carrosseries les plus lourdes.

The first Auburn car, a single-cylinder runabout, had been built by the Eckhart brothers, of Auburn, Indiana in 1900, though production proper did not begin until 1903. Auburns with two, four and six cylinders followed before the brothers sold out in 1919. Prescience was obviously an Eckhart strong point, as the immediately ensuing post-war recession hit Auburn hard. From the moment E L Cord arrived however, the company's fortunes improved markedly. Sales doubled for three consecutive years and in 1926 Cord became president of the Auburn Automobile Company.

The success of his eight-cylinder cars notwithstanding, Cord decided to offer a V12 model, which arrived towards the end of 1931. Not only was the 12-160 technically very interesting, it was also the world's cheapest ever 12-cylinder car, selling for mere \$975 with coupé bodywork. Despite its impressive power and sophistication, it cost less than the contemporary eight-cylinder Dodge. The 12-160 was superseded for 1933 by the types 12-161, 12-161A and 12-165, the latter being the most expensive Auburn on offer. Like their predecessors, they were powered by a Lycoming engine, which had a capacity of 6.5 litres, enabling the 12-cylinder Auburn chassis to cope with the weightiest of coachwork with ease.



Les modèles les plus onéreux étaient équipés d'un ingénieux différentiel à roue libre « Dual Ratio ». Commandé par un levier au tableau de bord, le système permettait d'obtenir deux vitesses pour chacun des trois rapports, l'un des avantages étant de réduire la consommation.

The more expensive models were equipped with an ingenious 'Dual Ratio' freewheel differential. Controlled by a lever on the dashboard, the system provided two speeds for each of the three gears, one of the benefits being reduced fuel consumption.

Les Auburn de 1931-1933 étaient proposées dans une large variété de style de carrosseries dessinées par Alan Leamy. La carrosserie cabriolet de cette voiture avec sa caractéristique porte à trois charnières a habillé 1 225 châssis en 1933, ce qui la rend un peu plus rare que le Speedster. Elle est aussi plus confortable et dispose d'un pare-brise repliable à finitions chromées. La carrosserie arbore une combinaison de couleur beige et rouge vif, tandis que le tableau de bord en tôle peinte présente un panneau d'instruments central en aluminium bouchonné. L'intérieur est garni d'un épais cuir beige et on dispose d'un siège d'appoint derrière l'habitacle. Les autres caractéristiques remarquables sont le porte-bagages arrière et les doubles trompes d'avertisseur.

The 1931-1933 Auburns were available in a variety of coachwork styles, designed by Alan Leamy. This car's convertible coupé coachwork, with its distinctive three-hinge doors, was fitted to 1,225 chassis in 1933, making it somewhat rarer than the speedster. It is also more comfortable and has a folding windscreen with chrome fittings. The body is painted in a pleasing combination of beige and bright red, while the painted sheet-metal dashboard has a central, engine-turned aluminium instrument panel. The interior is upholstered in thick beige leather, and there is an occasional 'dicky' seat behind the main passenger compartment. Other noteworthy features include a rear luggage rack and twin trumpet horns.

Le vendeur a acheté l'Auburn chez Bonhams à la vente de Paris en 2010. Bien restaurée et en bon état de marche, elle se présente en bel état et représente une occasion unique d'acquérir un exemplaire de cette mythique marque américaine, qui n'avait pas de concurrente en matière de luxe et de performances entre les deux guerres. Cette voiture a sa place dans tous les grands concours d'élégance comme la villa d'Este ou Pebble Beach.

The current vendor purchased the Auburn at Bonhams' Paris sale in 2010. Well restored and in running order, it is presented in beautiful condition and represents a rare opportunity to acquire an example of this mythical American marque, which was unsurpassed in luxury and performance during the between-the-wars era. This car is worthy of a place at any of the great Concours d'Élégance such as Villa d'Este or Pebble Beach.

€100,000 - 150,000

420

JAGUAR TYPE E 4.2 LITRES SÉRIE I COUPÉ 1966

Châssis n° IE 33199

Moteur n° 7E9392-9

- *Conduite à gauche d'origine*
- *Livrée neuve en Suède*
- *Entièrement restaurée*
- *Immatriculée en Suède*



Le certificat du Jaguar Heritage Trust de cette Type E spécifie qu'elle a été construite avec la conduite à gauche et livrée neuve à Fredlunds Automobil à Stockholm, en Suède. La voiture était une « livraison à l'exportation à titre privé » et à ce titre fut immatriculée au Royaume-Uni (sous le numéro HWK 415D), juste avant sa livraison le 18 juillet 1966.

Achetée en pièces détachées comme projet de restauration en 2001, cette Type E a été entièrement restaurée au cours des 14 dernières années, un travail confié à une équipe de professionnels spécialisée dans le reconditionnement de véhicules. On a demandé à cette société de remettre la Type E dans un parfait état d'origine, sans aucun compromis dans la recherche de la perfection. La durée de l'entreprise en dit long sur le soin méticuleux pris par ces véritables passionnés de grandes classiques.

This E-Type's accompanying Jaguar Heritage Trust certificate states that it was manufacture with left-hand drive and delivered new to Fredlunds Automobil in Stockholm, Sweden. The car was a 'Personal Export Delivery' and thus was registered in the UK (as 'HWK 415D') prior to dispatch on 18th July 1966.

Purchased as a completely disassembled restoration project in 2001, this E-Type has been fully restored over the last 14 years; the work being carried out by a professional team specialising in vehicle reconditioning. The firm was engaged to return the E-Type to perfect original condition and no compromise was accepted in the search for excellence. The project's extended length is eloquent testimony to the meticulous care taken by these true classic-car enthusiasts.



La carrosserie a été sablée et complètement rénovée, puis elle a été repeinte en British Racing Green et regarnie en cuir fauve. Tous les organes essentiels ont été reconditionnés aux normes d'origine ou mieux, tandis que des pièces, comme les garnitures intérieures, les ancrages, les joints de culasse, les câblages, les paliers, etc ont été remplacés par des pièces neuves fournis par des firmes spécialisées du Royaume-Uni ou d'Allemagne. Les ceintures de sécurité et les appuie-têtes ont été ajoutés, ainsi qu'un échappement en acier inoxydable. Le moteur a subi une révision complète, incluant l'installation de nouveaux paliers de vilebrequin.

La restauration s'est achevée au printemps 2015, date depuis laquelle la voiture n'a été conduite que pour vérifier le bon fonctionnement de tous les systèmes. Cette Type E magnifiquement restaurée est vendue avec ses papiers d'immatriculation suédoise et son livret d'entretien d'origine. De plus, la voiture restaurée a été inspectée par le Jaguar Club suédois et a obtenu la note maximale, et par le contrôle technique automobile suédois officiel qui lui a attribué un brevet d'usage sans restriction.

€100,000 - 150,000

The body was sandblasted and completely refurbished. The car was then repainted and re-trimmed in British Racing Green with tan leather interior. All key components were reconditioned to original or better standard, while parts such as the interior upholstery, fittings, gaskets, cables, bearings, etc were replaced with new parts supplied by specialist firms in the UK or Germany. Safety belts and headrests have been added together with a stainless steel exhaust system. The engine underwent a complete overhaul including the installation of new crankshaft bearings.

The restoration was finished in the spring of 2015 since when the car has only been driven to check the proper functioning of all systems. This beautifully restored E-Type is offered with Swedish registration papers and the original operating, maintenance and service handbook. Furthermore, the renovated car has been inspected by the Swedish Jaguar Club and got a 'top score' certificate, and also by the official Swedish automobile control body, obtaining a user certificate without any adverse remarks.

421

FERRARI F512 M COUPÉ 1996

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° ZFFVA40B000104354

Moteur n° 41952

- *Dernier modèle de la lignée*
- *41 708 kilomètres*
- *Une des 501 produites*



Dévoilée en 1992, la F512 M était la dernière représentante de la sensationnelle Testarossa de Ferrari. La Testarossa, vaisseau amiral de Ferrari, ressuscitait un nom mythique de la marque lorsqu'elle fut dévoilée en 1984. Sorte de berlinetta Boxer « nouvelle génération », la Testarossa reprenait le 12 cylindres à plat de 5 litres de sa devancière qui développait désormais une puissance maximale portée à 380 ch à 6 300 tr/min, grâce à sa culasse à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette puissance accrue, la douceur et le confort de conduite étaient améliorés, la voiture jouissant d'une excellente souplesse sur le rapport supérieur, allée à une vitesse de pointe de 290 km/h.

La Testarossa, dessinée par Pininfarina, rivalisait sans problème avec la Lamborghini Countach en termes de présence, les ailettes latérales de ses radiateurs latéraux étant l'un de ses traits les plus spectaculaires – souvent copiés. Contrairement à certaines de ses rivales, la Testarossa était docile et relativement facile à conduire, des qualités qui, alliées à ses performances extraordinaires et à son allure spectaculaire, contribuèrent à générer une très forte et durable demande.

Introduced in 1992, the F512 M was the final development of Ferrari's sensational Testarossa supercar. Ferrari's flagship model, the Testarossa revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine; the latter now boasting a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 290km/h.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied - styling devices. Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand.



En 1992, la 512 TR, une version mise à jour disposant de 428 ch, succédait à la Testarossa originale. Un système antiblocage ABS fut ajouté avant que la 512 TR ne soit remplacée par ce qui allait être la dernière incarnation de la Testarossa - la F512 M - en 1995. Pour la première fois, des retouches esthétiques importantes étaient apportées. Les phares escamotables cédaient la place à des phares fixes derrière des carénages transparents, la calandre était plus petite et on trouvait des feux arrière circulaires et des roues en trois éléments. Des bielles en titane faisaient leur apparition dans le moteur qui développait une puissance et un couple légèrement plus élevés qu'auparavant. Les performances étaient légèrement améliorées la F512 M atteignant les 315 km/h et abattant le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes. Seulement 501 voitures avaient été construites quand la production prit fin en 1995.

Ce dernier exemplaire de la lignée de la légendaire supercar italienne a été livrée neuve au Japon par l'importateur officiel Ferrari, Cornes. Les factures d'entretien fournies sont en japonais et donc difficile à interpréter. Toutefois, il apparaît que la voiture a été révisée par Cornes en octobre 2000 (à 13 826 km), en octobre 2002 (à 27 917 km), en octobre 2003 (à 31 848 km) et en novembre 2010 (à 40 787 km). La voiture est vendue avec sa serviette en cuir contenant le manuel et son livret d'entretien (sans tampon), ainsi qu'un formulaire NOVA du Royaume-Uni destiné à faciliter son immatriculation en Europe.
€220,000 - 260,000

In 1992 the original Testarossa was succeeded by the updated 512 TR version, which came with 428bhp on tap. ABS brakes were added to the package before the 512 TR was replaced by what would be the Testarossa's final incarnation – the F512 M – for 1995. For the first time there were major cosmetic changes: the original pop-up headlights being replaced by fixed lamps beneath clear covers, the grille size reduced, round tail lamps adopted and three-piece wheels fitted. Titanium connecting rods went into the engine, which produced marginally more power and torque than before. Performance improved slightly, the F512 M having a top speed of 315km/h while racing to 100km/h in 4.7 seconds. Only 501 cars had been completed when production ceased at the end of 1995.

This last-of-the-line example of the legendary Italian supercar was supplied new in Japan by the official Ferrari importer, Cornes. The accompanying service bills are in Japanese and therefore difficult for a non-Japanese speaker to interpret. Nevertheless, it appears that the car was serviced by Cornes in October 2000 (at 13,826 kilometres), October 2002 (27,917 kilometres), October 2003 (31,848 kilometres) and November 2010 (40,787 kilometres). The car is offered with its original leather wallet containing manuals and the service book (un-stamped), together with UK NOVA paperwork to facilitate its registration within the EU.

LANCIA AURELIA B20 GT 2E SÉRIE COUPÉ 1952

Carrosserie Pinin Farina

Châssis n° B20 - 1569

Moteur n° B20 - 1662

- *Numéros de châssis et de moteur concordants*
- *Restaurée il y a environ dix ans*
- *Combinaison de couleur d'origine*
- *Éligible pour les Mille Miglia*



« La B20 représentait à la fois la naissance et la réalisation du concept de « Gran Turismo » - c'est-à-dire une voiture sportive élégante et confortable. Le slogan de l'époque visait sa cible « une sportive en queue de pie » et la carrosserie de Pinin Farina reste un chef-d'œuvre de beauté formelle. » – Manganaro and Vinai « Lancia Corse », 1988.

La première voiture de Vincenzo Lancia, dévoilée en 1907, démontrait une liberté de conception et un rejet des conventions qui allaient rester associés à la marque jusqu'à l'époque moderne. Après la seconde guerre, Lancia avait repris la production avec l'Aprilia et sa petite cousine l'Ardea, mais attendant son heure, se profilait un autre concept révolutionnaire, l'Aurelia. La classique Aurelia de Lancia, première voiture à faire usage d'un moteur V6, fut dévoilée au Salon de Turin en 1950. Le V6 à 60° de 1 754 cm³, conçu par Francesco de Virgilio, était entièrement en aluminium et faisait appel à des soupapes en tête actionnées par poussoirs, à la place des traditionnels arbres à cames en tête de Lancia. De construction monocoque en avance sur son temps, l'Aurelia reprenait la suspension avant indépendante « à coulisse », inaugurée par la Lambda, mais recevait un demi-arbre tiré à l'arrière, une autre première mondiale. La transmission était, elle aussi, inhabituelle composé d'un arbre en deux parties et d'un système transaxle regroupant boîte et différentiel sur lequel était monté des freins inboard, même si pour une fois il ne s'agissait pas d'une première.

'The B20 represented the birth and the realisation of the "Gran Turismo" concept – that is, an elegant comfortable sports car. The contemporary slogan was right on target: "A sports car in Tails" and Pininfarina's bodywork remains a masterpiece of formal beauty.' – Manganaro and Vinai 'Lancia Corse', 1988.

Introduced in 1907, the Vincenzo Lancia's first car showed an independence of thought and defiance of convention that would remain associated with the marque well into the modern era. After WW2 Lancia had recommenced production with the Aprilia and its smaller cousin the Ardea, but waiting in the wings was yet another groundbreaking design: the Aurelia. Lancia's classic Aurelia, the first car ever to employ a V6 engine, was launched at the 1950 Turin Motor Show. Designed in wartime by Francesco de Virgilio, the 1,754cc 60-degree V6 was of all-aluminium construction and used overhead valves operated via short pushrods instead of Lancia's traditional overhead camshafts. An advanced unitary construction design, the Aurelia retained Lancia's 'sliding pillar' independent front suspension, first seen on the Lambda, but used a novel semi-trailing-arm layout at the rear, another world first. The transmission too, was unusual, comprising a two-piece prop-shaft and combined gearbox/rear transaxle on which were mounted the inboard brakes, though for once this was not an entirely new departure.



La berline B10 était rejointe l'année suivante par le coupé B20 dessiné par Pinin Farina, une 2+2 fastback sur un empattement raccourci qui, combinait les performances d'une sportive et l'aspect pratique d'une berline, inaugurant le concept de Gran Turismo. Le moteur de l'Aurelia avait été porté à 1 991 cm³ en 1951 et c'est cette mouture dans une version dopée qui trouvait place dans la B20. Plus légère et avec un rapport de pont plus long que la berline, la B20 atteignait un bon 160 km/h.

Éblouissant le monde sportif, une B20 légèrement préparée et pilotée par le fumeur invétéré et buveur de Brandy compulsif Giovanni Bracco terminait 2e des Mille Miglia en 1951, seulement devancée par la Ferrari 4,1 litres d'usine de Luigi Villorosi ! Il est à noter que l'agile Aurelia s'était montrée plus rapide que la Ferrari dans les cols au nord de Florence. Partageant son Aurelia B20 avec Umberto Maglioli, Bracco remporta la Targa Florio pour Lancia en 1952 et en 1954, une autre B20 gagnait le Rallye de Monte-Carlo aux mains du fameux pilote Monégasque Louis Chiron.

Pratiquement toutes les Lancia de cette époque avaient la conduite à droite, y compris l'éblouissante B20 éposée ici qui a été importée des États-Unis vers son Italie natale il y a quelque temps et a passé de nombreuses années dans une collection privée en Ombrie. Rare modèle de la 2e série, elle a été restaurée il y a dix ans, dans sa couleur d'origine Amarante en utilisant une peinture nitro-cellulose conforme à celle de l'époque (aujourd'hui introuvable) et a vu ses sièges recouverts d'un drap de laine gris Zegna. Elle a conservé son volant Lancia d'origine et sera vendue avec sa trousse à outils et son cric. Peu utilisée depuis sa restauration, ce magnifique exemplaire de la légendaire B20 GT de Lancia est accompagné de ses papiers d'immatriculation italienne.
€135,000 - 175,000

The B10 saloon was joined the following year by the Pinin Farina-styled B20 Coupé, a fastback '2+2' on a shortened wheelbase which, with its combination of sports car performance and saloon car practicality, can be said to have introduced the Gran Turismo concept to the world. The Aurelia engine had been increased to 1,991cc in 1951 and it was this unit in up-rated form that went into the B20. Lighter and higher geared than the saloon, the B20 was good for a top speed of over 160km/h.

Stunning the motor racing world, a mildly race-developed B20 driven by chain-smoking, brandy-swilling Giovanni Bracco finished 2nd in the 1951 Mille Miglia, beaten only by Luigi Villorosi's 4.1-litre works Ferrari! It is worth noting that the nimble Aurelia was actually faster than the Ferrari over the mountain passes north of Florence. Sharing his Aurelia B20 with Umberto Maglioli, Bracco won the Targa Florio for Lancia in 1952 and in 1954 another B20 won the Monte Carlo Rally in the hands of the famous Monegasque driver Louis Chiron.

Almost all Lancias of this period were right-hand drive, including the stunning B20 offered here, which was imported from the US to its native Italy some time ago and then spent many years in a private collection in Umbria. A rare 2nd Series car, it was restored some 10 years ago using period-correct nitro-cellulose paint (now no longer available) in the original Amaranto colour, and Zegna grey woollen cloth for the seats. It also features its original Aurelia steering wheel and comes with the original tools and jack. Little used since restoration, this wonderful example of Lancia's legendary B20 GT is offered with Italian registration documents.

423 *

ROLLS-ROYCE 40/50 HP PHANTOM I ROADSTER 1929

Châssis n° 118KR

Moteur n° OQ25

- Dans la même famille depuis 1963
- Restaurée au milieu des années 1960



La politique du modèle unique mené par Rolls-Royce avait été un immense succès pour la marque, mais, immédiatement après la Grande Guerre, la récession dans le marché automobile entraîna la mise en production d'un modèle plus petit et moins cher, la 20 HP, aux côtés de la 40/50 HP Silver Ghost. Conçue par Henry Royce, elle offrait de nombreuses caractéristiques modernes, comme un arbre à came en tête pour son moteur six cylindres, une boîte à levier central et un essieu arrière Hotchkiss, la nouvelle venue ne faisant que souligner les origines édouardiennes de la Silver Ghost. Heureusement, le modèle 45/50 HP allait bientôt bénéficier d'améliorations déjà mises en œuvre par sa petite sœur.

Successeur longtemps attendu de la Silver Ghost, la New Phantom arriva en 1925. « Après sept années d'essais et de mise au point, au cours desquelles aucun élément n'a été négligé, le châssis de la 40/50 HP Phantom arrive enfin et est proposé au public comme le plus approprié pour une voiture à propulsion mécanique dans les conditions d'aujourd'hui » annonçait fièrement Rolls-Royce.

Rétrospectivement baptisée Phantom I, la nouvelle venue était équipée d'un six cylindres à soupapes en tête et culasse détachable de 7 688 cm³, un moteur considérablement plus puissant que celui de son édouardienne devancière. La New Phantom, comme la 20 HP, optait pour un embrayage à disque et des volets de radiateur thermostatiques. Son châssis restait cependant presque identique à celui des dernières

Rolls-Royce's 'single model' policy had proved to be an outstanding success for the company, but immediately after the end of the Great War the recession in the motor trade prompted the introduction of a smaller, cheaper, 20hp car to be built alongside the existing 40/50hp Silver Ghost. Henry Royce's new design incorporated a number of modern features such as overhead valve-gear for its six-cylinder engine, a centre-change gearbox and 'Hotchkiss drive' rear axle, the advanced newcomer's arrival only serving to emphasise the Silver Ghost's Edwardian origins. However, the 45/50hp model would soon benefit from developments pioneered on its smaller sibling.

Long-awaited successor to the 'Ghost, the New Phantom arrived in 1925. 'After seven years of experiment and test, in the course of which no promising device had remained untried, the 45/50hp Phantom chassis emerged, and is offered to the public as the most suitable type possible for a mechanically propelled carriage under present-day conditions,' announced Rolls-Royce.

Retrospectively known as the Phantom I, the newcomer boasted an entirely new push-rod, overhead-valve, 7,688cc, six-cylinder engine with detachable cylinder head, a unit considerably more powerful than that of its Edwardian predecessor. The New Phantom, like the 20hp, adopted a disc-type clutch and adjustable radiator shutters; its chassis though, remained essentially the same as that of the later four-wheel-braked 'Ghost and would continue fundamentally unchanged



Ghost à freins aux quatre roues et allait restée pratiquement inchangé, jusqu'à l'arrivée de la Phantom II en 1929, dotée d'un châssis entièrement remanié. Quelque 2 212 châssis Phantom I avait quitté l'usine anglaise de Rolls-Royce quand la production prit fin.

Le châssis 118KR a été achevé en juillet 1929, carrossé en cabriolet par Grose Ltd de Northampton. Son premier propriétaire était un certain H. P. Cross de Cottisbrooke Grange dans le Northamptonshire et la voiture fut immatriculée RP 7753. Selon les documents fournis (fiche 13.20 A), la Rolls-Royce a été exportée en Suisse le 20 février 1963. Elle a été restaurée dans les deux années qui ont suivi, mais la carrosserie était en très mauvais état et n'a pas pu être sauvée. Seules les ailes ont pu être réparées et ont été conservées. Pour remplacer la carrosserie d'origine, un roadster de type « woody » a été construit avec deux sièges avant et un simple « siège de belle-mère » à l'arrière. Les réparations nécessaires furent entreprises au châssis, au moteur, aux freins, à la direction et au système électrique qui a dû être entièrement remplacé. Le châssis est dans son état d'origine, tout comme le moteur, qui conserve sa dynamo, son distributeur, sa pompe à eau, etc d'origine, tous estampillé du même numéro. La voiture possède également sa boîte à outils d'origine.

118KR a été la propriété de la même famille depuis son arrivée en Suisse en 1963, mais a peu roulé depuis, d'où la décision de s'en séparer. Présentée juste après une récente inspection technique à Zurich, la voiture est vendue avec une copie de sa fiche châssis, sa carte grise suisse et son contrôle technique.

€70,000 - 100,000

until the arrival of the Phantom II in 1929 brought with it an entirely new frame. A total of 2,212 Phantom I chassis had left Rolls-Royce's UK factory by the time production ceased.

Chassis number '118KR' was completed in July 1929 with fixed-head coupé coachwork by Grose Ltd of Northampton. Its first owner was a Mrs H P Cross of Cottisbrooke Grange in Northamptonshire and the car was originally registered as 'RP 7753'. According to the accompanying document (form 13.20 A), the Rolls-Royce was imported into Switzerland on 20th February 1963. It was restored over the next couple of years, though the original body was in very poor condition and could not be saved. Only the wings could be repaired and have been retained. To replace the original, a 'woody'-style roadster body was constructed, with two seats to the front and a single 'mother-in-law' seat at the rear. Necessary repairs were made to the chassis, brakes, steering, engine and electrical system, which had to be replaced in its entirety. The chassis is in original condition; likewise the engine, which retains its original dynamo, distributor, water pump, etc, all stamped with the same number. The car also comes with its original toolbox.

'118KR' has been owned by the same family since its arrival in Switzerland in 1963 but has been driven very little since then, hence the decision to sell. Presented fresh from technical inspection in Zurich, the car is offered with copy chassis cards, Swiss Carte Grise and Contrôle Technique.

424

BENTLEY 4¼-LITRE CABRIOLET 1939

Carrosserie dans le style de Vanden Plas

Châssis n° B137MX

Moteur n° U8BE

- *La Bentley « Derby » ultime*
- *Restauration récente*
- *Immatriculée au Royaume-Uni*





À la fin des années 1930, la Bentley « Derby » avait subi un certain nombre de modifications, la plus importante étant l'accroissement de l'alésage en 1936 qui avait porté la capacité du moteur à 4 257 cm³, réalésage qui avait coïncidé avec l'adoption des paliers de vilebrequin Hall de meilleure qualité. En conséquence, la nouvelle 4 ¼ Liter offrait plus de puissance qu'avant tout en conservant l'ancien châssis, désormais bien au point, avec sa boîte infaillible et ses freins assistés par servo. C'est la construction d'autoroutes modernes en Europe centrale, permettant aux voitures de rouler longtemps à des vitesses soutenues, qui avait poussé à l'adoption de caractéristiques supérieures et qui allait entraîner l'installation d'une boîte avec overdrive et l'amélioration du système de lubrification, progrès qui correspondaient à l'arrivée des voitures de la série M, en 1939. Raffinement, fiabilité et croisières longue distance sans effort étaient les atouts des très convoitées séries M. Seulement 200, environ, furent construites en 1939 et toutes sont particulièrement recherchées aujourd'hui.

Avec son moteur 4 ¼, sa boîte avec overdrive et sa carrosserie cabriolet dans le style Vanden Plas, B137MX représente la forme la plus achevée et la plus recherchée de la Bentley Derby. La voiture a été construite à l'origine avec une carrosserie berline par Park Ward et livrée à son premier propriétaire M. A. S. Butler de Londres le 26 septembre 1939, trois semaines après la déclaration de la seconde guerre.

By the end of the 1930s, the 'Derby' Bentley had undergone a number of significant developments, not the least of which was an increase in bore size in 1936 that upped the capacity to 4,257cc, a move that coincided with the adoption of superior Hall's Metal bearings. Thus the new 4¼-Litre model offered more power than before while retaining the well-proven chassis with its faultless gear change and servo-assisted brakes. It was the construction of modern highways in Continental Europe, enabling cars to travel at sustained high speeds, which had prompted this superior specification and would lead eventually to the adoption of an overdrive gearbox and improved lubrication system, improvements which coincided with the introduction of the 'M' series in 1939. Refinement, reliability and effortless long-distance cruising were hallmarks of the coveted overdrive-equipped 'M' series. Only some 200-or-so were produced during 1939 and all are most highly regarded today.

With its 4¼-litre engine, overdrive gearbox and Vanden Plas-style drophead coupé body, 'B137MX' represents the Derby Bentley in its ultimate and most desirable incarnation. The car was originally completed with saloon coachwork by Park Ward and delivered to its first owner, Mr A S Butler of London, on 26th September 1939, three weeks after the outbreak of World War 2.



M. Butler a conservé la voiture jusqu'en décembre 1945 quand elle est passée aux mains de M. T. H. Crawley, autre résident de Londres. Les propriétaires suivants comprennent encore M. S. A. Coles et M. C. Haines, tous deux avec des adresses à Londres, avant que la voiture ne soit exportée vers les États-Unis.

À son retour au Royaume-Uni, B137MX a été achetée par un certain M. Atkins de Banbury en 1989 et, plus tard la même année, a été inspectée par Mervyn Frankel, co-auteur avec Ian Strang du livre de référence sur la marque, Bentley. The 1938/39 Overdrive Cars, dans lequel elle figure avec son immatriculation originale FYU 313 (pages 193 et 196). À cette époque, la voiture avait encore sa carrosserie berline Park Ward et était encore en majeure partie d'origine, avec ses flasques de roues d'origine, mais fut jugée prête à recevoir une restauration. En 1992, la voiture passa aux mains de Mme Judy Ingham dans le Surrey et fut dûment restaurée.

Depuis, la Bentley a encore changé de mains et a subi une nouvelle restauration (en 2007/2008) qui, à cette occasion, a impliqué l'installation d'une nouvelle carrosserie cabriolet dans le style de Vanden Plas, construite par le carrossier spécialisé James E. Pearce. Régulièrement entretenue, la voiture n'a requis aucun travail depuis sa réfection en 2008 et se présente en bel état. Elle est vendue avec son livret d'origine (en excellent état) et ses papiers d'immatriculation V5C au Royaume-Uni.
€200,000 - 250,000

Mr Butler kept the Bentley until December 1945 when it passed to Mr T H Crawley, another London resident. Subsequent owners include Mr S A Coles and Mr C Haines, both at addresses in London, before the car was exported to the USA.

On its return to the UK, 'B137MX' was purchased by a Mr Atkins of Banbury in 1989 and later that same year was inspected by Mervyn Frankel, co-author with Ian Strang of the definitive book on the marque, 'Bentley: The 1938/39 Overdrive Cars', in which it is featured carrying its original registration, 'FYU 313' (pages 193 and 196). At that time the car still had its Park Ward saloon body and was original in all major respects, complete with its original wheel discs, but was judged to be in need of restoration. In 1992 the car passed to Mrs Judy Ingham of Surrey and was duly restored.

Since then the Bentley has changed hands again and been treated to another restoration (during 2007/2008), which on this occasion involved fitting a drophead coupé body in the style of Vanden Plas, manufactured by specialist coachbuilder, James E Pearce. Regularly maintained, the car has required no work since its completion in 2008 and is presented in beautiful condition. It comes with an original hand-book (in excellent condition) and a UK V5C registration document.



425

BENTLEY CONTINENTAL T COUPÉ 1997

Carrosserie Mulliner Park Ward

Châssis n° SCBZU23C9VCX53404

Moteur n° 88187L410M/T1T/S

- *Livrée neuve en Espagne*
- *Un seul propriétaire*
- *Environ 47 000 kilomètres*



La renaissance de Bentley dans les années 1980 reposait essentiellement sur des modèles dont l'architecture de base était partagée avec d'autres modèles Rolls-Royce, mais au Salon de Genève en 1985, on pouvait admirer la maquette d'un coupé « Project 90 », destinée à tester la réaction du public à un modèle haute performance exclusivement Bentley. Quand le modèle définitif – la Bentley Continental R – fut dévoilé, six années plus tard, la foule se mit spontanément à applaudir. Dessiné avec l'assistance des consultants internationaux d'Automotive Design, la Continental R avait bénéficié d'une création assistée par ordinateur et de tests en soufflerie pour la mise au point de son élégante ligne aérodynamique.

Malgré la nécessité d'intégrer des éléments moins traditionnels, comme les portières autoclaves, le résultat était bien dans le style de Bentley, mais revisité pour les années 1990. La boîte de vitesses était également nouvelle, une quatre rapports automatique avec un overdrive sur le dernier rapport, mais le principal intérêt résidait dans les performances de la nouvelle venue. Inutile de dire qu'elles étaient extraordinaires, la combinaison d'un moteur de Turbo R associé la carrosserie aérodynamique faisait descendre le 0 à 100 km/h à 6,2 secondes et faisait grimper la vitesse maximale à plus de 240 km/h.

Bentley's 1980s resurgence had hitherto relied exclusively on models whose basic architecture was shared with other Rolls-Royce products, but on display at Geneva in '85 was 'Project 90', a mocked-up coupé intended to gauge public response to the idea of a high-performance car unique to Bentley. When the real thing - the Bentley Continental R - was unveiled six years later, the waiting crowd burst into spontaneous applause. Styled with the assistance of consultants International Automotive Design, the Continental R benefited from computer-aided design and wind tunnel testing in the devising of its sleekly streamlined shape.

Despite the need to incorporate non-traditional features such as doors recessed into the roof, the result looked every bit a Bentley, albeit one restated for the 1990s. Also new was the gearbox, a four-speed automatic with 'overdrive' top ratio, but the main focus of interest was the newcomer's performance. Needless to say, this was outstanding, the combination of the Turbo R engine in the new wind-cheating shape cutting the 0-60mph time to 6.2 seconds and boosting top speed to in excess of 150mph.



Le meilleur restait à venir avec la Continental T. Présentée en juin 1996, il s'agissait d'une version à empattement court de la Continental R, 10 cm de châssis ayant été supprimés au-delà des portes arrière. Avec 400 ch à sa disposition et perchée sur des roues de 18 pouces, la Continental T surbaissée avait l'inimitable allure sportive d'un pur sang Bentley, l'habitacle, avec son tableau de bord entièrement voué à la mécanique, rappelant les héroïques exploits des sportives de W. O. dans les années 1920. Le bouton de démarreur était un autre trait « rétro ». Bien que son poids fût égal celui de deux Ford Mondeo, la luxueuse Continental T était loin d'être un veau, abattant le 0 à 100 km/h en un temps de 5, 8 s, propre à arracher la gomme de ses pneus, avec une vitesse de pointe de 251 km/h. Tout aussi extraordinaire, son prix de 220 312 £, à l'époque de son lancement.

Cette Continental T n'a eu qu'un propriétaire depuis son origine, un gentleman driver et collectionneur de voitures classiques espagnol bien connu. Immatriculée au Royaume-Uni depuis novembre 2014, elle a parcouru 47 000 km depuis ses origines et sera vendue avec un historique complet de son entretien chez des agents et des spécialistes officiels Bentley. La voiture a été révisée pour la dernière fois il y a 500 km et est décrite par le vendeur comme en excellent état général. Vert foncé métallisé avec intérieur en cuir fauve, cette magnifique Bentley moderne est vendue avec son livret d'entretien et son manuel d'origine, ainsi que son MoT du Royaume-Uni (valable jusqu'au 14 décembre 2016).
€90,000 - 120,000

There was even more to come in the form of the Continental T. Introduced in June 1996, the latter was a short-wheelbase version of the Continental R, some 4" (100mm) being taken out of the chassis aft of the doors. With 400bhp at its disposal and crouching aggressively on 18" wheels, the low-slung Continental T looked every inch the thoroughbred Bentley sports car, the cockpit with its engine-turned dashboard recalling the heroic exploits of W O's 1920s racers. The engine start button was another neat 'retro' touch. Despite weighing as much as two Ford Mondeos, the luxuriously appointed Continental T was certainly no slouch, racing to 100km/h in a tyre-shredding 5.8 seconds on its way to a (governor limited) top speed of 251km/h. Equally eye-watering was the price: £220,312 at time of launch.

This Continental T has had only one registered owner from new: a noted classic car collector and gentleman racer in Spain. Registered in the UK since November 2014, it has covered 47,000 kilometres from new and comes with full service history with official Bentley agents and Bentley specialists. The car was last serviced some 500 kilometres ago and is described by the vendor as in generally excellent condition. Finished in dark green metallic with tan hide interior, this beautiful modern Bentley is supplied with its original service book and manual, and comes with a UK MoT (valid until 14th December 2016).

JAGUAR TYPE E 3.8 LITRES SÉRIE 1 1963

Châssis n° 888701

Moteur RA4359-9

- Conduite à gauche d'origine
- Entièrement restaurée
- Boîte manuelle à 5 rapports



« Voici l'une des voitures les plus silencieuses et des plus souples du marché, capable de ronronner à 15 km/h sur le rapport supérieur ou de bondir à sa vitesse maximale de 240 km/h d'une simple pression sur une pédale. Une voiture de tourisme pratique, dotée de larges portes et d'un spacieux coffre à bagages avec une ligne à faire pâlir les italiens, battu sur leur propre terrain. » John Bolster Autosport.

Dévoilée en 1961, la Jaguar Type E fit sensation au moment de sa présentation avec sa ligne de classique instantanée et ses 240 km/h de vitesse de pointe. Son concept devait beaucoup à la Type D de compétition, un caisson monocoque formant la structure principale avec une structure tubulaire à l'avant pour recevoir le moteur. Celui-ci était la version 3, 8 litres S à trois carburateurs proposé en option sur la XK 150. Il revendiquait avec optimisme 265 ch, mais quel qu'ait été sa véritable puissance, les performances de la Type E ne décevaient pas. D'abord parce qu'elle pesait 226 kg de moins que la XK 150 et ensuite parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer s'était servi de l'expérience acquise avec la Type D pour créer l'une des carrosseries les plus élégantes et les plus efficaces jamais vue sur une voiture. On retrouve aujourd'hui encore, les lignes élégantes de la Type E sur les Jaguar modernes et il fait peu de doute que la sublime création de William Lyons fait partie de la liste des dix plus belles voitures du monde de n'importe quel passionné.

'Here we have one of the quietest and most flexible cars on the market, capable of whispering along in top gear at 10mph or leaping into its 150mph stride on the brief depression of a pedal. A practical touring car, this, with its wide doors and capacious luggage space, yet it has a sheer beauty of line which easily beats the Italians at their own particular game.' - John Bolster, Autosport.

Introduced in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. Its design owed much to that of the racing D-Type: a monocoque tub forming the main structure while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. The latter was the 3.8-litre, triple-carburettor, 'S' unit first offered as an option on the XK150. An optimistic 265bhp was claimed, but whatever the installed horsepower, the E-Type's performance did not disappoint; firstly, because it weighed around 500lb (227kg) less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car. Today, the E-Types graceful lines live on in modern Jaguar sports cars, and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time.



Le certificat du Jaguar Heritage stipule que cette Type E a été construite le 23 mai 1963 et expédiée le 10 juin 1963 à Jaguar Cars de New York, aux États-Unis. Le premier propriétaire répertorié était un certain Victor Rolzitto. Plus récemment, la voiture a été importée en Italie où elle a été entièrement restaurée entre 2008 et 2015. L'ensemble des travaux comprend une peinture British Racing Green et la réfection des garnitures intérieures dans le cuir fauve d'origine, menés toutes deux par des professionnels. Pour un meilleur confort de conduite, une boîte à cinq rapports Hewland a été installée, mais plus important, la boîte Moss d'origine est vendue avec la voiture.

Un moteur, du type du moteur d'origine, entièrement remis à neuf (« jusqu'au dernier boulon ») a également été monté et un court galop d'essai mené récemment a confirmé des performances « comme neuve » sans bruit ni vibrations parasites. Les factures de ces travaux, fournies avec la voiture, s'élèvent 45 000 €. N'ayant parcouru qu'environ 250 km pour des essais routiers après sa restauration, la voiture est décrite par le vendeur comme en très bon état général. Les papiers qui accompagnent la voiture comprennent les factures mentionnées plus haut, les papiers d'immatriculation italienne, une clé USB avec les photos de la restauration, un certificat italien de l'ASI. Un superbe exemplaire de la légendaire Type E.

€100,000 - 150,000

Its accompanying Jaguar Heritage Certificate states that this E-Type coupé was manufactured on 23rd May 1963 and dispatched on 10th June '63 to Jaguar Cars in New York, USA. The first registered owner was one Victor Rolzitto. More recently, the car was imported to Italy where it was extensively restored between 2008 and 2015. The work included a professional re-spray in British Racing Green while the interior was professionally re-trimmed in the correct light tan leather. For improved driveability a Hewland five-speed gearbox was fitted, but importantly the original Moss 'box comes with the car.

A fully reconditioned ('last nut and bolt' rebuild) engine of the correct type was fitted also, and a recent short test drive revealed eager, 'as new' performance with no undue rattles or noises. The accompanying invoices for parts and work total more than €45,000. Driven for only some 200 shake-down kilometres following restoration, the car is described by the vendor as in generally very good condition. Accompanying documentation consists of the aforementioned bills; Italian registration papers; a memory stick of restoration photographs; and Italian ASI certification. A wonderful example of the legendary E-Type.

427

MASERATI MISTRAL SPYDER PROJET DE CONVERSION 1968

Châssis n° AM109 3A1289

Moteur n° AM109A11688



« Nous pensons que peu de noms dégagent un tel exotisme que celui de Maserati. Encore aujourd'hui, plusieurs années après son retrait de toute forme de compétition, son glorieux passé continue de l'imprégner. » - Sporting Motoriste.

Cette Maserati Mistral a été construite en juillet 1968 sous la forme d'un coupé de couleur dorée avec un intérieur en cuir Connolly moutarde. Son premier propriétaire était M. Flavio Santolin de Vicence, en Italie. Par la suite vendue à M. Michael Carnes de Torrance, en Californie, aux États-Unis, la Maserati fut importée au Royaume-Uni par R. W. Banks de Newmarket en 1988. Elle a alors été achetée pour être restaurée par J. C. Heffernan, designer des Aston Martin Virage/Vantage et du coupé Bentley Continental R. Sa transformation en version Spyder et sa restauration complète ont été entreprises par Bill McGrath Maserati, mais le travail s'est arrêté en 1991, suite à la récession. La Mistral est vendue partiellement restaurée et incomplète, plusieurs éléments ayant disparu chez différents sous-traitants. Le châssis et la carrosserie ont été restaurés et il faut noter que le vilebrequin, les servitudes moteur, la boîte et une grande partie de l'intérieur font partie des éléments absents. Proposée pour la restauration et vendue telle quelle, la voiture a ses titres américains, ses papiers de douane du Royaume-Uni et ses documents d'authentification Maserati.

€50,000 - 80,000

Sans Réserve

'We do not suppose there are many cars whose names conjure up an aura of exotic glamour to the same extent as that of Maserati. Even now, many years after the company has withdrawn from any form of competition, past glories linger on.' - Sporting Motorist.

This Maserati Mistral was produced in July 1968 as a fixed-head coupé finished in Gold with Mustard Connolly leather interior. Its first owner was a Mr Santolin Flavio of Vicenza, Italy. Subsequently sold to Mr Michael Carnes of Torrance, California, USA, the Maserati was imported into UK by R W Banks of Newmarket in 1988. It was then bought for restoration by J C Heffernan, designer of the Aston Martin Virage/Vantage series and Bentley Continental R coupé. Conversion to Spyder configuration and full restoration was commenced by Bill McGrath Maserati but work stopped in 1991 due to the recession. The Mistral is presented today in partially restored and incomplete condition, several parts having gone missing at various sub-contractors. The chassis and bodywork have been restored and it should be noted that the crankcase, engine ancillaries, gearbox and much of the interior are among the parts missing. Instruments and switches are present. Offered for restoration and sold strictly as viewed, the car comes with a US title, UK customs import documents and authentication from Maserati.

428

ALFA ROMEO 2600 SPRINT COUPÉ 1967

Carrosserie Bertone

Châssis n° 826326

- Rare 6 cylindres et haut de gamme Alfa Romeo de l'époque
- Élégante carrosserie Bertone
- Livrée neuve au Danemark



Présentée en 1962, la gamme Alfa Romeo 2600, série 106, remplaçait les modèles 2000 de la série 102. Le châssis et les carrosseries de ces dernières étaient repris avec des modifications mineures et quelques améliorations, mais à la place du vieux quatre cylindres 2 litres on trouvait un tout nouveau six cylindres de 2 584 cm³, dérivé du très populaire moteur de la Giulietta. Il revendiquait une puissance maximale de 145 ch monté dans le coupé Sprint et le Spider, leur assurant une vitesse de pointe l'ordre de 200 km/h sur le cinquième rapport. 2 255 Spider et 6 999 coupé Sprint furent construits entre 1962 et 1966 et ce sont aujourd'hui des modèles rares et sous-estimés qui deviennent de plus en plus recherchés par les amateurs avertis.

Cette 2600 Sprint a été livrée neuve au Danemark et a toujours été immatriculée dans ce pays. Le père du vendeur (le gourou des Bugatti, Erik Koux) a acheté la voiture vers 1982. Il a ensuite fait réviser son moteur et utiliser la voiture comme transport quotidien. Plus tard, il a déménagé en France en emportant l'Alfa Romeo. La voiture est ensuite passée aux mains du fils, le vendeur, en 2002. À cette époque, elle a subi une nouvelle révision et a été repeinte, reprenant sa couleur d'origine et a reçu un nouvel intérieur, celui d'origine ayant souffert de trop longues expositions à l'ardent soleil du sud de la France. Elle a depuis été maintenue en état de marche.

€25,000 - 35,000

Sans Réserve

Introduced in 1962, Alfa Romeo's 106-Series 2600 range was a direct replacement for the preceding 102-Series 2000 cars. The latter's chassis design and body styles were retained, with minor revisions and improvements, but in place of the old 2.0-litre, four-cylinder engine was a new, 2,584cc, twin-cam six descended from the immensely successful Giulietta. A maximum output of 145bhp was claimed for this unit when installed in the Sprint Coupé and Spider, good enough for a top speed of around 200km/h in 5th gear. Approximately 2,255 Spiders and 6,999 Sprint Coupés were produced between 1962 and 1966, and today these rare and under-appreciated models are becoming increasingly sought after by discerning collectors.

This particular 2600 Sprint was delivered new to Denmark and has always been registered in that country. The father of the vendor (Bugatti guru, Erik Koux) purchased the car around 1982; he then had the engine overhauled and used the Alfa as an 'everyday car'. Later on he moved to France, taking the Alfa Romeo with him. The car subsequently passed to his son, the current vendor, in 2002. At that time it was refurbished with a re-spray, reinstating the original colour scheme, and given a new interior as the original one had suffered from exposure to the strong sunlight of Southern France. It has since been maintained in running condition.

CADILLAC FLEETWOOD BROUGHAM BERLINE 1993

Châssis n° 1G6DW5477MR708187

- Dans une collection privée depuis ses origines
- 10 000 kilomètres d'origine
- Conduite au lieu de vente
- Immatriculée en Allemagne



Fondée par Henry Leland et Robert Faulconer, la Cadillac Automobile Company de Detroit, dans le Michigan, construisit sa première voiture en Octobre 1902. La haute qualité de la technique de fabrication de la marque la positionna rapidement comme l'un des premiers constructeurs de voitures de qualité aux États-Unis. Cadillac fait partie des pionniers du moteur V8 et présenta la première boîte synchronisée sur sa gamme de 1929. Toujours à l'avant-garde de la technique automobile, la marque construit encore des voitures reconnues dans le monde entier comme des symboles de richesse et de prestige.

Le très beau spécimen présenté ici est un exemplaire de la Fleetwood Brougham, la voiture de série à la plus longue durée de production en Amérique au moment de sa présentation, et reçoit un moteur V8 de 5,7 litres, associé à une transmission automatique à quatre rapports. Autrefois nom de modèle à part entière, le terme Brougham désigne aujourd'hui une option de finition luxueuse pour la berline Fleetwood de série. Cette voiture a fait partie d'une collection privée dès son origine et n'a parcouru que 10 000 km. Présentée effectivement « comme neuve », elle viendra sur le lieu de vente à Paris depuis le Royaume-Uni par ses propres moyens. Vendus avec ses papiers allemands.

€10,000 - 20,000

Sans Réserve

Founded by Henry Leland and Robert Faulconer, the Cadillac Automobile Company of Detroit, Michigan completed its first car in October 1902; the firm's superior precision manufacturing technology soon establishing it as the foremost builder of quality cars in the USA. Cadillac was among the pioneers of the V8 engine, and introduced the first synchromesh gearbox on its 1929 range. Always innovators in automobile technology, the company continues to produce cars recognised everywhere as symbols of wealth and prestige.

The magnificent specimen offered here is an example of the Fleetwood Brougham, America's longest regular production car at the time of its introduction, and is powered by a 5.7-litre V8 engine driving via a four-speed automatic transmission. Previously a model name in its own right, 'Brougham' now signified a luxury option package for the standard Fleetwood sedan. This car has formed part of a private collection from new and has covered a mere 10,000 kilometres. Presented in effectively 'as new' condition, it will have been driven to the sale in Paris from the UK. Offered with German papers.

430

ROLLS-ROYCE SILVER SPUR BERLINE 1987

Châssis n° SCAZN00A9JCX22737

- *Livrée neuve en France*
- *Partiellement restaurée par la carrosserie Lecoq*
- *117 823 kilomètres*
- *Immatriculée en France*



Typiquement Rolls-Royce dans le sens où elles représentaient plus une évolution qu'une révolution, la Silver Spirit et sa version à empattement allongée Silver Spur prenaient pour base leur devancière la Silver Shadow II avec laquelle elles partageaient un indéniable air de famille. Les modifications stylistiques incluaient une ceinture de caisse plus basse, une surface vitrée agrandie et une ligne anguleuse plus moderne, tandis qu'à l'intérieur les exigences en matière d'équipements et de finition de la firme de Crewe restaient de rigueur.

Dernier cri de l'automobile de luxe à l'époque, cette Silver Spur modèle 1988 a été livrée neuve en octobre 1987 via la Franco-Britannique de Levallois-Perret. Elle est vendue avec ses fiches constructeur énumérant ses équipements, poignée de maintien côté passager, table pique-nique en bois vernis, mini-bar et divers autres équipements spécifiques choisis parmi les options disponibles. Le système audio Alpine est un ajout récent de même que le téléphone. La teinte d'origine bleu Windsor était associée à un ciel de toit Everflex bleu nuit et une sellerie Parchemin, tout comme aujourd'hui. Cette Rolls-Royce a été l'objet des soins attentifs de la fameuse carrosserie Lecoq, incluant une peinture (1995/1996), le remplacement de la partie médiane des pare-chocs, tandis que les courroies de servitudes du moteur étaient changées (factures au dossier). Seulement 130 km environ ont été parcourus depuis, le compteur affichant 117 823 km. La voiture est accompagnée des papiers susmentionnés et de sa carte grise française.

€15,000 - 25,000

Sans Réserve

Typically Rolls-Royce in so far as they represented evolution rather than revolution, the Silver Spirit and long-wheelbase Silver Spur were based on the preceding Silver Shadow II to which they bore a distinct family resemblance. Styling revisions included a lower waistline, increased glass area and a more modern angular look, while inside, the Crewe firm's exemplary standards of equipment and finish were maintained.

The last word in motoring luxury in its day, this 1988-model Silver Spur was delivered new in October 1987 via Franco Britannic Automobiles, Levallois-Perret, France. It comes with copies of the factory build sheets listing a passenger-side grab handle, wood veneer picnic tables, a cocktail cabinet and various special interior trim features among the optional extras chosen. The Alpine radio is a subsequent update, as is the telephone. The original colour scheme was Windsor Blue with Dark Blue Everflex roof and Parchment hide interior, the same as it is today. This Rolls-Royce has benefited from the attentions of the celebrated Carrosserie Lecoq, including refurbishment of the paintwork (1995/1996) and replacing the bumpers' central metal trim strips, while in 2012 the engine's ancillary drive belts were changed (bills on file). Only some 130-or-so kilometres have been travelled since then, the current odometer reading being 117,823km. The car is offered with the aforementioned paperwork and French Carte Grise.

VOLKSWAGEN TYPE 2 T1 PICKUP À CABINE 1966

Châssis n° 266001010

- *Modèle emblématique*
- *Bien restaurée*
- *4 286 kilomètres d'origine*



Aussi identifiable que l'immortelle « Coccinelle » elle-même, et véhicule culte en soi, le Volkswagen type 2 et ses dérivés ont même connu une période de production plus longue que la berline qui leur sert de base. La version originale avait été conçue à la fin des années 1940 par un agent Volkswagen hollandais, Ben Pon, qui avait tracé les plans d'un utilitaire reprenant la plate-forme et la mécanique de la Coccinelle. Connue sous l'appellation de Volkswagen type 2 (le type 1 étant la berline), le résultat des efforts de Pon prit corps en 1950 et fut décliné presque immédiatement en une multitude de versions dédiées à toutes sortes d'activités domestiques et commerciales. La version d'origine reprenait le moteur 1 200 cm³ refroidi par air et la boîte à quatre rapports de la Coccinelle, cette dernière étagée pour s'adapter au poids supérieur de l'utilitaire. Le moteur grimpa en cylindrée et en puissance, tandis que le confort et le comportement étaient améliorés au fil des modifications. En 1968, lorsqu'intervint la première refonte de ce concept très réussi, près de 2 millions avaient été vendus dans le monde entier. Le remplaçant, également baptisé type 2, était entièrement nouveau, plus grand et plus habitable que le précédent, mais toujours doté d'un moteur arrière. La plus grosse différence était le pare-brise courbé d'une seule pièce, qui valut au modèle son surnom de « Baie », la version originale avec son pare-brise en deux parties devenant pour les amateurs le « Splittie ».

Très bien restauré, ce Volkswagen type 2 a été utilisé comme véhicule promotionnel et affiche un total de 4 286 km au compteur. La voiture est immatriculée aux Pays-Bas et sera vendue avec son dossier historique.

€60,000 - 70,000

Sans Réserve

As readily recognisable as the immortal 'Beetle' itself and a 'cult' vehicle in its own right, the Volkswagen Type 2 and its derivatives enjoyed an even longer period in production than their saloon progenitor. The original was conceived in the late 1940s by a Dutch Volkswagen agent, Ben Pon, who drew up plans for a van based on the Beetle floor pan and running gear. Known as the Volkswagen Type 2 (the Beetle saloon being Type 1) the result of Pon's efforts arrived in 1950 and almost immediately proliferated into a bewildering variety of models catering for an enormous range of commercial and domestic activities. The original retained the Beetle's rear-mounted 1,200cc air-cooled engine and four-speed gearbox, the latter suitably re-ratioed to cope with the van's greater weight. Engines grew in size and power while both handling and comfort improved as development progressed. By 1968, when the first major revision of this outstandingly successful design occurred, almost two million had been sold worldwide. The replacement, also called 'Type 2', was an entirely new vehicle, larger and roomier than before but still rear-engined. The most obvious difference was the newcomer's single-piece wraparound windscreen, giving this model its 'Bay' sobriquet, whereupon the original, with its two-piece split screen, became known to devotees as the 'Splittie'.

Very well restored, this Volkswagen Type 2 has been used as a promotional vehicle and currently displays a total of 4,286 kilometres on the odometer. The car is registered in the Netherlands and comes with a history file.

432

CHEVROLET CORVETTE 25TH ANNIVERSARY COUPÉ TARGA 1978

Châssis n° 1Z87L85427

- *Un seul propriétaire*
- *22 246 kilomètres*
- *Non restaurée*



L'immortelle Chevrolet Corvette, « la seule vraie sportive américaine de série », célèbre son 25^e anniversaire en 1978, une année qui marquait aussi le premier remaniement stylistique en profondeur depuis l'apparition de la Stingray, dix ans auparavant. Depuis cette époque, les pots catalytiques étaient apparus, le « big block » avait disparu, un soubassement métallique avait fait son apparition et on avait adopté un nouveau tableau de bord, tandis qu'on avait abandonné la Corvette Roadster, en prévision des nouvelles lois fédérales qui allaient rendre les cabriolets hors-la-loi. On avait aussi abandonné le nom de Stingray à la fin de l'année-modèle 1976. Pour 1978, la ligne de toit fastback des Stingray 1963-1967 refaisait son apparition avec une lunette arrière enveloppante. La « Silver Anniversary » était une des deux séries limitées proposées cette année-là, dans une livrée gris métallisée au-dessus de la ceinture de caisse et gris anthracite au-dessous qui incluait également des jantes en alliage.

Affichant actuellement un total de 22 246 km au compteur, cette Corvette 1978 25th Anniversary qui n'a connu qu'un propriétaire est équipée du V8 350 ci (5,7 litres). Non restaurée et décrite par le vendeur comme en bon état général, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation hollandaise.

€20,000 - 30,000

Sans Réserve

The immortal Chevrolet Corvette, 'America's only true production sports car', celebrated its 25th anniversary in 1978, a year that marked the first major re-style since the commencement of the 'Stingray' era ten years previously. By then, catalytic converters had arrived, the 'Big Block' engines had gone, a steel under-tray had been added and a revised dashboard introduced, while the Corvette roadster had been deleted in the expectation that Federal auto legislation would effectively outlaw convertibles. Gone too was the 'Stingray' name, dropped at the end of the 1976 season. For '78 the fastback roofline of the 1963-67 Sting Ray was reinstated and complemented by a wrap-around rear window. The 'Silver Anniversary' was one of two limited edition models offered that year, featuring silver metallic paint above the waistline and charcoal grey below as part of a package that included alloy wheels.

Currently displaying a total of 22,246 kilometres on the odometer, this one-owner '78 25th Anniversary Corvette has the 350ci (5.7-litre) V8 engine. Un-restored and described by the vendor as in generally good condition, the car is offered with Netherlands registration papers.

433

RENAULT VIVA QUATRE BERLINE 1932

Châssis n° 561678

- *De la première année de production*
- *Largement restaurée*
- *Facile à entretenir*
- *Immatriculée aux Pays-Bas*



Présentée en 1932, la Renault Vivaquatre était une extrapolation de la Primaquatre, utilisant le même quatre cylindres à soupapes latérales de 2 120 cm³ mais sur un châssis allongé. Plus gros des quatre cylindres de la gamme Renault, ces modèles remplaçaient les très prisées Renault 10 CV et étaient tout aussi robustes et sans prétention. Les carrosseries berlines de différents types étaient offertes en série et on trouvait également une version à empattement long qui servait de base aux taxis, version au succès phénoménal qui était encore en service au cœur des années 1950. La puissance était transmise aux roues par une boîte à trois rapports. Développée au fil des millésimes, la Vivaquatre resta dans la gamme Renault tout au long des années 1930 et subit son premier remaniement stylistique majeur en 1937 prenant une allure « aérodynamique » avec une grille de calandre enveloppante et des phares intégrés dans les ailes. Simultanément, la cylindrée du moteur passait à 2 383 cm³. La Vivaquatre resta en production jusqu'en 1939.

Datée de la première année de production, cette Vivaquatre a été entièrement restaurée et est décrite par le vendeur « comme neuve ». La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation hollandaise.

€20,000 - 25,000

Sans Réserve

Introduced in 1932, the Renault Vivaquatre was a development of the existing Primaquatre model, using the same 2,120cc four-cylinder sidevalve engine but built on a chassis of longer wheelbase. The biggest 'fours' in the Renault range, these cars replaced the much-loved Renault 10CV and were similarly robust and unpretentious. Saloon bodies in varying styles were the norm, and there was also a long-wheelbase chassis that was used for the taxi version, an immensely successful development that was still in service well into the 1950s. Power was transmitted to the road via a three-speed gearbox. Progressively developed, the Vivaquatre remained a fixture of the Renault range throughout the 1930s, and for 1937 underwent its first major re-style, emerging in 'aérodynamique' form with a wraparound front grille and headlights integrated into the wings. Engine capacity went up to 2,383cc at the same time. The Vivaquatre was last produced in 1939.

Dating from the first year of production, this Vivaquatre has been fully restored and is described by the vendor as in 'mint' condition. The car is offered with Netherlands registration papers.

MOTORING SALES DIARY 2016

7 January	The Las Vegas Motorcycle Auction Collectors' Motorcycles and Memorabilia Bally's Las Vegas Hotel and Casino Las Vegas, Nevada, USA	24 June	The Goodwood Festival of Speed Sale Collectors' Motor Cars and Automobilia Goodwood House, Chichester, UK
28 January	The Scottsdale Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia The Westin Kierland Resort & Spa Scottsdale, Arizona, USA	12 August	The Quail Lodge Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia Carmel, California, USA
4 February	The Grand Palais Sale Exceptional Motor Cars, Motorcycles and Automobilia Paris, France	3 September	The Beaulieu Sale Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia The National Motor Museum, Hampshire, UK
10 March	The Amelia Island Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia Fernandina Beach Golf Club Fernandina Beach, Florida, USA	3 September	The Chantilly Sale Important Collectors' Motor Cars Chateau De Chantilly Paris, France
19 March	The Mercedes-Benz Sale Mercedes-Benz Motor Cars and Related Automobilia The Mercedes-Benz Museum Stuttgart, Germany	10 September	The Goodwood Revival Sale Collectors' Motor Cars and Automobilia Goodwood Motor Circuit, Chichester, UK
20 March	The 73rd Goodwood Members' Meeting Sale Important Sports & Competition Motor Cars Goodwood Motor Circuit Chichester, UK	7 October	The Zoute Grand Prix Sale Collectors' Motor Cars Knokke-Le-Zoute, Belgium
24 April	The Spring Stafford Sale Pioneer, Vintage and Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia Stafford, UK	10 October	Preserving the Automobile Collectors' Motor Cars and Automobilia Simeone Foundation Philadelphia, Pennsylvania, USA
13 May	Les Grandes Marques à Monaco Important Sports, Racing and Competition Motor Cars The Fairmont Hotel Monte Carlo, Monaco	16 October	The Autumn Stafford Sale Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia Stafford, UK
21 May	The Aston Martin Sale Aston Martin, Lagonda Motor Cars and Related Automobilia Aston Martin Works, Newport Pagnell, UK	4 November	The London to Brighton Veteran Car Run Sale Veteran Motor Cars and Related Automobilia New Bond Street, London, UK
5 June	Greenwich Concours d'Elegance Collectors' Motor Cars and Automobilia Greenwich, Connecticut, USA	4 December	The Bond Street Sale Important Collectors' Motor Cars New Bond Street, London, UK
		December 8	The December Sale Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia RAF Museum, Hendon, London, UK

Conditions Générales

Bonhams France SAS, Maison de Ventes aux enchères publiques (SVV agréée sous le numéro 2007-638, RCS 500 772 652) est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par l'article L.321-1 et suivant le Code de Commerce.

Toute référence dans ces conditions générales à **'Bonhams'** sera considérée comme faisant référence à Bonhams France SAS (ci après dénommée **'Bonhams'**).

Bonhams agit comme mandataire du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu entre le vendeur et l'acheteur. Les rapports entre Bonhams et l'acheteur sont soumis aux présentes Conditions Générales ainsi qu'aux Informations Importantes concernant les acheteurs, annexées à ce même catalogue. Bonhams ne peut être tenue responsable des fautes commises par le vendeur ou l'acheteur.

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

Dans les présentes Conditions Générales, les mots et expressions ci-dessous ont le sens suivant:

- **'Acquéreur'** ou **'Acheteur'** ou **'Adjudicataire'**: la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.
 - **'Commissaire-priseur'** ou **'Commissaire-priseur habilité'**: le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.
 - **'Enchérisseur'**: la personne qui enchère lors de la vente ou dans le cas d'une enchère intervenant par l'intermédiaire d'un représentant de Bonhams France SAS en vertu d'un ordre d'achat.
 - **'Lot'**: tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.
 - **'Prix d'adjudication'** ou **'Prix au Marteau'**: le prix sans les frais, exprimé dans la devise du pays dans lequel la vente a lieu, auquel un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité à l'acheteur.
 - **'Prix de réserve'**: le prix minimum auquel un Lot peut être vendu et convenu entre Bonhams et le Vendeur.
- Les Lots marqués d'un (#) sont mis en vente par un membre de Bonhams.

Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des **'conditions reports'** sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du département concerné.
- Tous les renseignements concernant l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les **'conditions reports'** ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les **'conditions reports'** concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.
- L'état d'un Lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Toute variation de ce type sera annoncée au moment de la vente et consignée au procès-verbal de vente.

Les enchères

- Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.
- Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n'ait expressément porté à la connaissance de Bonhams, par écrit, qu'il agissait pour le compte d'un tiers et que ce tiers ait été agréé par Bonhams.
- Le fait d'enchérir impliquera automatiquement pour l'enchérisseur qu'il aura lu, compris et accepté les conditions de vente générales.
- La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique.
- Les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différer des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.
- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser à toute personne la participation aux enchères.
- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.
- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.
- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.
- La mise à prix sera fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

Ordres d'achat

- Bonhams offre la possibilité aux acheteurs potentiels n'assistant pas à la vente d'enchérir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone. Pour ce faire, des formulaires sont à disposition sur place et annexés au catalogue.
- Le défaut ou une erreur d'exécution d'un ordre d'achat n'engagera pas la responsabilité de Bonhams. Cette faculté ne constituant qu'un service proposé gracieusement à l'acheteur potentiel.
- Si Bonhams reçoit plusieurs ordres écrits pour des montants identiques sur un même Lot et si, lors des enchères, ces ordres représentent les enchères les plus élevées, celui-ci sera adjudgé à l'enchérisseur dont l'ordre aura été reçu en premier.
- Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée si la liaison téléphonique n'est pas établie pour cause d'un problème technique, d'une erreur ou d'une omission.

Les incidents de la vente

- Dans le cas où un litige surviendrait entre deux enchérisseurs simultanés après l'adjudication, la vente serait annulée et le Lot faisant l'objet du litige serait immédiatement remis aux enchères au prix proposé par les enchérisseurs et tout le public présent sera admis à enchérir de nouveau. En tout état de cause, l'enchère est close dès le coup de marteau et la prononciation du mot **'adjudgé'**.
- Conformément à l'article 321-14 alinéa 3 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l'acheteur, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur fausse enchère de l'acheteur défaillant. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit. De plus, Bonhams se réserve le droit de réclamer à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de cinq points, le remboursement des frais supplémentaires du fait de cette défaillance et le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial, le prix d'adjudication sur fausse enchère s'il est inférieur et éventuellement les dommages et intérêts en fonction du préjudice subi..

Adjudication

- Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot 'adjudgé'.

- Si le prix de réserve fixé n'est pas atteint, le Lot sera adjudgé par un simple coup de marteau.

- Au moment de l'adjudication, l'acheteur devra indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.

- Dès l'adjudication, tous les risques afférents au Lot seront transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir entre le moment de l'adjudication et le retrait du Lot en cas de défaillance de l'acheteur sur ce point.

Préemption de l'état français

- L'état français dispose d'un droit de préemption sur les biens meubles présentés en vente aux enchères publiques. L'exercice de ce droit s'effectue par l'intermédiaire d'un représentant de l'Etat présent dans la salle. L'Etat se substitue alors au dernier enchérisseur et dispose de quinze jours pour confirmer ce droit de préemption. Bonhams ne pourra être tenue responsable de l'exercice de ce droit par l'Etat français.

Le paiement

- En plus du prix d'adjudication pour chaque lot l'acheteur convient de payer à Bonhams une prime d'achat de:

- Concernant les lots de Automobiles et de Motos
15% sur chaque véhicule

- Concernant les lots Automobilia
25% sur les premiers 50,000€
20% au dessus de 50,001 et jusqu'à 500,000€
12% à partir de 500,001€

- La TVA au taux normal est prélevée sur la prime d'achat par tous les acheteurs.

- Des frais additionnels ou taxes spéciales peuvent être dus sur certains Lots en plus des frais et taxes habituelles. Cela sera indiqué dans le catalogue de vente ou bien par une annonce faite au moment de la vente par le commissaire-priseur.

- La vente se fera au comptant et l'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables.

- Bonhams se réserve le droit de garder les Lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix d'adjudication, des frais et taxes applicables.

- Le paiement pourra être effectué en espèces dans la limite légale, par chèques en euros émis d'une banque française, par cartes bancaires moyennant 4% de frais pour les cartes étrangères et par virements bancaires en euros (recommandé).

Symboles précédents les numéros de Lot :

† Taux de TVA en vigueur sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat

Ω TVA sur les objets importés au taux en vigueur prélevable sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat.

* TVA sur les objets importés à un taux préférentiel de 5.5% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.

Y Les Lots peuvent être assujettis à des réglementations particulières lors de leur export dans un pays tiers de l'union Européenne. Veuillez regarder le paragraphe sur les espèces en voie de disparition qui se trouve dans le catalogue.

Ⓞ Ce lot contient ou est fabriqué en ivoire.
Le Gouvernement des Etats-Unis a interdit l'importation d'ivoire aux USA.

≈ Veuillez noter qu'en raison d'une récente législation, il se pourrait que le rubis et la jadéite d'origine birmane (Myanmar) ne puissent pas être importés aux Etats-Unis. Les rubis et jadéites d'origine non birmane nécessitent un certificat avant de pouvoir être importés aux Etats-Unis.

Le taux en vigueur de la TVA au moment de l'impression est de 20% mais il peut être sujet à des changements de la part du gouvernement et le taux prélevable sera celui en vigueur le jour de la vente.

Automobiles et Motos de collection

- L'acquéreur d'un véhicule automobile devra accomplir toutes les formalités nécessaires, de quelque nature que ce soit, pour l'utiliser sur la voie publique, conformément à la législation en vigueur. L'adjudicataire étant censé connaître cette législation, en aucun cas Bonhams ne pourra être tenue responsable du non respect par l'adjudicataire des formalités citées.

- Il tient de la responsabilité de l'acheteur de consulter, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acquérir notamment des contrôles techniques et les titres de circulation.

- Le kilométrage mentionné dans les descriptifs correspond à celui lu sur les compteurs et ne saurait garantir la distance réelle effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams ne pourrait voir sa responsabilité engagée dans le cas échéant.

- L'année annoncée dans la description de chaque Lot correspond à l'année figurant sur le titre de circulation dudit Lot.

Exportations des Lots

- Tout véhicule provenant de l'Union Douanière française ou bénéficiaire du régime de l'importation temporaire, s'il demeure dans l'Union Douanière pourra être enlevé sur simple présentation du bordereau dont le montant aura été intégralement réglé. Si en revanche l'adjudicataire entend exporter le véhicule hors de l'Union Douanière, il lui appartiendra, sous son entière et seule responsabilité d'accomplir toutes les démarches et formalités requises par la loi en vigueur. En aucun cas Bonhams ne pourra être recherchée pour non respect ou accomplissement desdites formalités.

- Importation temporaire: les véhicules précédés d'un signe oméga (Ω) devant le numéro de Lot ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter de la TVA applicable au taux en vigueur en plus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente.

Certificat d'exportation

- La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français (licence d'exportation) ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incombant à l'acheteur.

Espèces En Voie De Disparition

- Veuillez noter que les Lots précédés du Symbole (Y) sont susceptibles de requérir une licence spéciale du Département Français de L'Environnement avant de pouvoir quitter la France compte tenu des matériaux présents dans le Lot. Nous suggérons aux acheteurs de se renseigner eux-mêmes auprès des autorités compétentes avant d'encherir.

Droits de reproduction

- Bonhams est titulaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction est interdite sans une autorisation écrite de Bonhams.

- Bonhams dispose en tant que maison de vente aux enchères publiques, d'une tolérance concernant la reproduction d'œuvres dans son catalogue de vente alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

- Conformément au droit de la propriété littéraire et artistique, la vente d'une œuvre n'implique pas la cession du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

Loi et compétence juridictionnelle

- Le présent contrat, toute réclamation, tout litige ou différend le concernant et tout point en découlant, sera régi par le droit anglais et interprété conformément à celui-ci.

- Chaque partie convient irrévocablement que les tribunaux d'Angleterre auront compétence exclusive pour connaître de toute réclamation, tout litige ou différend concernant le présent contrat et tout point en découlant, hormis le fait que Bonhams peut engager des poursuites contre vous devant tout autre tribunal compétent dans la mesure permise par la législation de la juridiction pertinente.

- Vous renoncez irrévocablement à tout droit dont vous pouvez vous prévaloir de contester toute action en justice devant les tribunaux d'Angleterre ou toute autre juridiction devant laquelle Bonhams engage des poursuites contre vous conformément à la clause précédente, de revendiquer que l'action en justice a été engagée devant un forum non conveniens ou de revendiquer que ces tribunaux ne sont pas compétents.

- Les dispositions des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelconque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

- Seule la version en langue française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue ne sera considérée qu'accessoire.

General Conditions

The text below is a free translation of the Conditions Générales in French. If there is a difference between the English version and the French version of the conditions of sale, the French version will take precedence.

Bonhams France SAS, Auction House (SVV approved under number 2007-638, RCS 500 772 652) is a company dedicated to the voluntary sale of goods by auction, governed by articles L.321-1 et seq of the code of commerce.

Any reference in these general conditions to "Bonhams" will be deemed a reference to Bonhams France SAS (hereinafter referred to as "Bonhams").

Bonhams acts as an agent of the vendor. The sales contract for the item auctioned publicly is agreed between the vendor and Buyer. The relationship between Bonhams and the Buyer is subject to these general conditions, as well as Important Information For Buyers appended to this same catalogue. Bonhams may not be held liable for breaches committed by the vendor or Buyer.

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

In these General Conditions, the following terms and expressions will have the meaning indicated below:

- "Acquirer" or "Buyer" or "Winning bidder": the person who makes the last bid, and to whom a Lot is awarded by the authorised auctioneer.
- "Auctioneer" or "Authorised auctioneer": the representative of Bonhams France SAS who is authorised to manage the sale.
- "Bidder" the party who bids during an auction sale or bidding, through an intermediary or representative of Bonhams France SAS pursuant to a purchase order.
- "Lot": any item (goods or motor vehicles) included in the catalogue, or the list of added Lots, which are on view and to be presented for auction.
- "Auction price" or "Hammer price": the price, excluding costs, given in the currency in which the sale takes place, at which a Lot is awarded by the authorised auctioneer to the Buyer.
- "Reserve Price": the minimum price at which a Lot may be sold, and agreed between Bonhams and the Vendor.

The Lots marked by (#) belong to a member of Bonhams company.

Condition of Lots

- Bonhams advises bidders to carefully examine the Lots on which they are interested in bidding prior to the auction. "Condition reports" on the condition of Lots are available on request from the relevant department.

- All information on the condition of a Lot in catalogue descriptions or "condition reports", as well as any oral declaration, is the expression of an opinion only. References in the catalogue description or condition reports regarding the condition of a Lot and its restoration or accident history, are given in order to draw the Buyers attention to these points.

- The condition of a Lot may vary between the time it is described in the catalogue and the time it is put on sale. Any such variation shall be announced at the time of sale, and entered into the sales report.

Auctions

- Any party wishing to bid must, before the sale, fill in a Bonhams registration form. They must also present an official piece of identification, and address confirmation. The duly completed form, signed and dated, will be submitted to Bonhams before the sale commences, and a registration number will be assigned to each potential bidder.

- All bidders will be considered and assumed to be acting on their own behalf unless, before the sale, it has been expressly brought to the attention of Bonhams, in writing, that they are acting on behalf of a third party, and this third party has been approved by Bonhams.

- Anyone who bids at the auction is understood to have read and accepted the conditions of sale.

- The sale shall take place in French, which is the official legal language of the sale.

- Auctions are held in Euros. Conversions to different currencies displayed on an electronic board may be slightly different from the legal rate. Bonhams rejects any liability in the event of any malfunction or incorrect display. Only the amount of the last bid, as expressed by the auctioneer, must be taken into account.

- Bonhams reserves the right, at its entire discretion, to refuse participation in its auctions to any person.

- Estimates given by Bonhams are indicative in nature, and may not be deemed any guarantee of the auction price.

- If a reserve price has been fixed, the authorised auctioneer reserves the right to make bids on behalf of the vendor until the reserve price is reached.

- Bonhams may not be held liable in the event of sale of a Lot for which no reserve price has been established for a sum lower than that estimated.

- Pricing will be at the entire discretion of the auctioneer.

Absentee bids

- Bonhams gives potential Buyers not attending the sale the option of making a telephone or absentee bid. For this purpose, forms are available on site and appended to the catalogue.

- Failure or error in the execution of an absentee bid order shall not incur the liability of Bonhams. This option is merely a service provided free of charge to the potential Buyer.

- Where two identical absentee bids are received, the first bid received will take precedence.

- Bonhams will not be liable if the telephone connection fails for technical reasons, an error or omission.

Incidents affecting the sale

- In the event of a dispute arising between two simultaneous bidders after the awarding of the Lot, the sale shall be cancelled and the disputed Lot immediately auctioned at the price proposed by the bidders, and all those present will have a right to bid. In any event, the auction is closed once the hammer has fallen and the word "adjudge" (sold) is pronounced.

- Pursuant to article 321-14 line 3 of the Code of Commerce, in the event of breach of payment by the Buyer after formal notification has gone unheeded, the item will be put back on sale at the request of the vendor on false bidding by the defaulting Buyer. If the vendor does not make this request within one month of the sale, the sale is cancelled ex officio. Furthermore, Bonhams reserves the right to claim from the defaulting bidder interest at the legal interest rate plus five points, the reimbursement of additional costs due to this breach and the payment of the difference between the initial sales price, the sales price on false bidding if lower, and any damages due to detriment suffered.

Sale

- Sales are closed once the auctioneer has simultaneously struck his hammer and pronounced the word “**adjudé**” (“sold”).
- If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.
- At the moment of sale, the Buyer must show the auctioneer the number allotted to them.
- After the sale, all risks pertaining to the Lot shall be transferred to the Buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the Buyer to have purchases insured. Bonhams rejects any liability for damage that the Buyer may suffer between the moment of sale and removal of the Lot in the event of breach of this requirement by the Buyer.

Pre-emption right of the French state

- The French state has a right of pre-emption to the goods put on public auction. This right shall be effected via a representative of the state present in the auction room. The state will then substitute the last bidder, and has fifteen days to confirm this right of first refusal. Bonhams may not be held liable if the French state exercises this right.

Payment

- In addition to the Hammer price, for each Lot the Buyer agrees to pay Bonhams a Buyer's Premium of:
 - Motor Cars and Motorcycles
15% of the Hammer Price on each vehicle
 - Automobilia
25% up to €50,000 of the Hammer Price
20% from €50,001 to €500,000 of the Hammer Price
12% from €500,001 of the Hammer Price
- TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.
- Additional costs or special taxes may be owed on certain Lots, on top of usual fees and taxes. This will be indicated in the sale catalogue or by an announcement made at the time of sale by the auctioneer.
- The Buyer must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.
- Bonhams reserves the right to hold on to Lots sold until full payment and effective encashment of the sales price, plus applicable fees and taxes.
- Payment may be made in cash to the legal limit, by cheque in euros from a French bank, by bank card subject to a surcharge of 4% of costs if not French, and by bank transfers in euros. (See also Important Information For Buyers).

Symbols beside Lot numbers:

- † TVA at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- Ω TVA on imported items at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- * TVA on imported items at a preferential rate of 5.5% on Hammer Price and the prevailing rate on Buyer's Premium
- Y Lots may be subject to specific regulations when exporting these items outside the EU. Please see the section on Endangered Species in the catalogue.
- Φ This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of ivory into the USA.
- ≈ Please note that as a result of recent legislation ruby and jadeite gem stones of Burmese (Myanmar) origin may not be imported into the US. Rubies and jadeite of non-Burmese origin require certification before import into the US.

The prevailing rate of TVA at the time of going to press is 20% but this is subject to government change and the rate payable will be the rate in force on the date of the Sale.

Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.
- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.
- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.
- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.
- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

Export licence

- The application for a certificate for cultural items with a view to their free circulation outside French territory (export licence) or any other administrative documents does not affect the payment obligation incumbent on the Buyer.

Endangered Species

Please be aware that all Lots marked with the symbol Y may require a specific licence, from the French Department of the Environment before leaving France, due to the nature of the material incorporated in the Lot. We suggest Buyers satisfy themselves of any requirements prior to Bidding.

Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.
- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.
- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.
- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.
- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.
- The clauses in these general conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another.
- Only the French version of these general conditions has legal force. Any version in another language will be deemed merely ancillary.

POST-WAR AND CONTEMPORARY ART

Thursday 11 February 2016
New Bond Street, London

FRANK AUERBACH (B. 1931)

E.O.W. on her Blue Eiderdown V, 1963
oil on board
57.5 by 83 cm. (22 5/8 by 32 11/16 in.)
£1,000,000-1,500,000
US\$1,500,000-2,200,000



Bonhams

LONDON

bonhams.com/contemporary

GERMAINE RICHIER (1904-1959)

Le cheval à six têtes, grand, 1954-1956

bronze

101 by 105 by 50 cm. (39 3/4 by 41 5/16 by 19 11/16 in.)

£200,000-300,000

US\$300,000-450,000

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7447 7403

ralph.taylor@bonhams.com



Bonhams

LONDON

[bonhams.com/contemporary](https://www.bonhams.com/contemporary)



**IMPRESSIONIST &
MODERN ART**

4 February 2016
New Bond Street, London

GIACOMO BALLA (1871-1958)

Morbidezze di primavera
oil on canvas laid on paper
56.3 x 45.8cm
Painted circa 1917
£300,000-500,000

ENQUIRIES

india.phillips@bonhams.com
+44 20 7468 8328

Bonhams

LONDON

bonhams.com/impressionist

Fernandina Beach Golf Club
Fernandina Beach, Florida
Thursday 10 March

FCA Platinum Award Winning
1984 FERRARI 512 BBI
Coachwork by Pininfarina

VIEWING
8-10 March

ENQUIRIES
+1 (212) 461 6514, East Coast
+1 (415) 391 4000, West Coast
motors.us@bonhams.com

THE
AMELIA ISLAND
AUCTION

CONSIGNMENTS NOW INVITED



Known history from new
1960 MASERATI 3500GT SPIDER
Coachwork by Vignale



From the Collection of Willem van Huystee
1933 MASERATI 8C 3000 BIPOSTO

Bonhams

bonhams.com/amelia

© 2016 Bonhams & Butterfields Auctioneers Corp. All rights reserved. Bond No. 57BSBGL0808

The Mercedes-Benz Auction

Saturday 19 March 2016
Mercedes-Benz Museum
Stuttgart, Germany

Entries now invited

Bonhams is delighted to announce the return of the Mercedes-Benz Auction in association with Mercedes-Benz Classic. Following last year's success the auction will be held within the stunning surroundings of the award-winning museum.

The sale will also be taking place during the Retro Classics Motor Show, Stuttgart.

1938 MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET A
Coachwork by Sindelfingen
Sold for €2,760,000

ENQUIRIES

Europe
+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

UK
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

USA
+1 415 391 4000
usacars@bonhams.com



Bonhams

**Important Sports, Competition
and Collectors' Motor Cars**

Sunday 20 March 2016
Chichester, Sussex

Entries now invited

Bonhams is pleased to announce the collection of the late Kingsley Curtis, a selection of which are illustrated here. For a full listing of vehicles please contact the department.

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

Four cars from
THE KINGSLEY CURTIS COLLECTION

Current family ownership since 1965
1960 MASERATI 3500GT COUPÉ
£180,000 - 220,000

Current family ownership since 1983
1981 ASTON MARTIN V8 VOLANTE
£60,000 - 80,000

Current family ownership since 1967
**1923 3-LITRE BENTLEY TT
REPLICA TOURER**
Coachwork by Park Ward
£240,000 - 280,000

Current family ownership since 1967
**1955 MERCEDES-BENZ 300SL
'GULLWING' COUPÉ**
£800,000 - 1,000,000

GOODWOOD MEMBERS' MEETING SALE



Bonhams

THE SPRING STAFFORD SALE

Sunday 24 April 2016

Entries Invited

For details of how to take part please contact our London office, or visit bonhams.com/motorcycles to submit a complimentary online seller request.

ENQUIRIES

Motorcycles (London)
+44 (0) 20 8963 2817
ukmotorcycles@bonhams.com

CATALOGUE

+44 (0) 1666 502 200
subscriptions@bonhams.com

THE BROUGH'S OF BODMIN MOOR



1938 BROUGH SUPERIOR 1,096CC 11-50HP PROJECT
£16,000 - 22,000
\$24,000 - 33,000



1938 BROUGH SUPERIOR 800CC BS4 PROJECT
£80,000 - 120,000
\$120,000 - 180,000



1938 BROUGH SUPERIOR 982CC SS100 PROJECT
£60,000 - 80,000
\$90,000 - 120,000



1939 BROUGH SUPERIOR 982CC SS80 SPECIAL PROJECT
£20,000 - 30,000
\$30,000 - 45,000

Bonhams

**MODERN SPORTING GUNS,
RIFLES & VINTAGE FIREARMS**

Thursday 12 May 2016
Knightsbridge, London

Entries Now Invited

**A FINE PAIR OF 12-BORE
SINGLE-TRIGGER EASY-
OPENING SIDELOCK
EJECTOR GUNS BY BOSS
& CO., NO. 6673/4
Sold for £40,300.00**

Closing dates for entries
Thursday 18 March 2016

ENQUIRIES
+44 (0) 20 7393 3815
patrick.hawes@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com/gun

Prices shown include buyer's premium. Details can be found at bonhams.com



**LES GRANDES MARQUES
À MONACO**

Friday 13 May 2016
Fairmont Monte Carlo

In 2016, the most memorable of motoring auction Sales will be revived at the Fairmont Monte Carlo. This exclusive auction will be limited to just 40 handpicked motor cars and coincide with the Monaco Grand Prix Historique. Exceptional entries are now invited.

ENQUIRIES

Philip Kantor (Europe)
+32 476 87 94 71
philip.kantor@bonhams.com

James Knight (UK)
+44 20 7447 7440
james.knight@bonhams.com

THE
MONACO
SALE

An invitation to consign

Already consigned

Present family since 1963 and one of the most original examples extant

The ex-Works, Le Mans, Mille Miglia, Targa Florio, Goodwood 9-Hours

1952 JAGUAR C-TYPE SPORTS RACING TWO-SEATER

Chassis no. XKC 011

Bonhams

KNOKKE-LE-ZOUTE, A LUXURIOUS HOLIDAY RESORT AT THE EPICENTRE OF LIFESTYLE AND ART ON THE BELGIAN SEASIDE.



Knokke-Heist with Le Zoute, Belgium's most prestigious seaside resort and home to the international jet-set, is hosting the Zoute Grand Prix for the 7th year in a row. From 6 to 9 October 2016, a crowd of more than 150,000 is expected to enjoy a weekend full of nostalgia with classic cars, a classic rally, a spectacular GT tour, a sale by Bonhams, a concours d'Élégance and numerous other events involving the most stylish classics and breathtaking modern cars alike.

Knokke-Heist is particularly renowned for its laid-back lifestyle. Many of its luxurious mansions and picturesque villa's are occupied by prominent members of social, corporate and artistic life. The most luxurious part of the town, Le Zoute, is renowned for its classy shops, stylish brand flagship stores, comfy hotels, cosy restaurants and art galleries. Due to its unique situation, the resort enjoys a year-round mild microclimate. Knokke-Heist is easily accessible from all major European cities.

Check the program, save the date and make sure to be part of it!

more info : www.zoutegrandprix.be



PROGRAM **ZOUTE GRAND PRIX®** 2016 6 - 9 OCTOBER 2016

ZOUTE RALLY® - 6-8 October 2016

A regularity rally limited to 185 classic cars with first registration between 1920 and 1965, with start and finish in Knokke-le-Zoute.

ZOUTE TOP MARQUES® - 6-9 October 2016

Podiums with the latest and most exclusive modern cars, which will be displayed along the Kustlaan and Albertplein in Le Zoute.

ZOUTE SALE® - by Bonhams - 6-7 October 2016

A prestigious international auction of fine and rare collectors' motor cars to be held on the central Albertplein in Le Zoute. Preview on Thursday 6, sale on Friday 7 October.

ZOUTE CONCOURS D'ÉLÉGANCE® by Bank Degroof - 8-9 October 2016

The sixth edition of the Concours d'Élégance will take place on Saturday at the Approach Golf and on Sunday at the Fairway 1 of the prestigious Royal Zoute Golf Club, where a limited number of quality entries in pre- and post-war classes will be selected by the organising committee and judged by an international jury.

ZOUTE GT TOUR® - 9 October 2016

A tour for 150 of the most exclusive modern GT cars younger than 20 years, with start and finish in Knokke-Le-Zoute.



ZOUTE GRAND PRIX

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
6-9 OCTOBER 2016

7th EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE

 **KNOKKE-HEIST**

PLATINUM SPONSORS



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS





The Endurance Rally Association
Home of the Peking to Paris Rally



The spirit of the Coupe des Alpes

Specifically designed for pre-war vintage cars, the Endurance Rally Association's Alpine Trial is mountain motoring at its best. Exciting to drive, it's set against a backdrop of the most spectacular scenery.

From the organisers of over 70 international rallies and home of the Peking to Paris, the Flying Scotsman, and next year's Rally of the Incas.

Supported by:

Bonhams 1793

Exploring new territory in September 2016, the rally starts in the French spa town of Divonne-les-Bains. The 900 kilometre route, designed by Keith Baud of Monte Carlo Challenge fame, seeks out the little known roads of the Jura Mountains for its competitive sections, before moving south into familiar Alpine Trial Cols of the Savoie Alps.

The first two days are based at the Domaine de Divonne Hotel, which is set in 60 hectares of private parkland, facing the magnificent Mont Blanc. The hotel's art-deco interior harks back to the heydays of the original Coupe des Alpes. We return to the Hotel l'Imperial Palace, Annecy, for the finish and gala prize-giving, after three days driving the finest of Alpine roads.

Contact the top team in Historic Rallying who can get you started, help with transport and have answers for most questions....

 tel: **+44 (0)1235 831221** email: **admin@endurorally.com**

 **www.endurorally.com**





THE TRUE SPIRIT *&* VINTAGE MOTORING



THE VINTAGE
SPORTS-CAR CLUB

The Old Post Office
West Street Chipping Norton
Oxfordshire OX7 5EL

t +44 (0)1608 644777
e info@vscc.co.uk
www.vscc.co.uk

DRIVE RESPONSIBLY

Bonhams

SUPPORTED BY



The private bank for historic motor racing



Proud sponsors of:

Le Mans Classic
Classic Endurance Racing
Spa Classic
Dix Mille Tours
Grand Prix de l'Age d'Or
Valllunga Classic
Monza Historic
Donington Historic Festival

RAC Woodcote Trophy
Salon Privé
The HERO Cup
Wilton Classic and Supercar
The Grand Tour
Kop Hill Climb
London to Brighton Run
EFG DolderClassics
Zurich Classic Car Award.



Practitioners of the craft of private banking



Polygon

Polygon Transport was founded in 1984 and is one of the longest established Collectors' Motor Car and Motorcycle carriers in the UK



- > Polygon is the carrier of choice for The National Motor Museum, Beaulieu, The Louwman Museum in The Netherlands, Goodwood and Bonhams Auctioneers, where they are in attendance at each auction to provide assistance.

Polygon has a fleet of vehicles to handle a single motorcycle or car, to an entire collection, including spares and memorabilia. Polygon can also arrange national or international transport and shipping, including export paperwork and licences.

- > **Polygon Transport**
Unit 2H, Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood
Southampton
SO40 4BL

Tel +44 (0)2380 871555
Fax +44 (0)2380 862111
Email polygon@polygon-transport.com
Web www.polygon-transport.com

Valued Polygon clients

Bonhams



Beaulieu



Paddle number

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions printed in the catalogue, bidding and buying at the sale will be regulated by these Conditions. You should read those Conditions in conjunction with the Important Notices relating to this sale which set out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data Protection

We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere). We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel may be of interest to you including those provided by third parties. If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box. Would you like to receive e-mailed information from us?

If successful

I will collect the purchases myself	<input type="checkbox"/>
Please arrange shippers to contact me with a quote	<input type="checkbox"/>
Allocated telephone (office use only)	

Telephone calls may be recorded

Please provide details of the Lots on which you wish to place bids at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Important Information for Buyers in the Catalogue for further information relating to instructions to Bonhams to execute telephone bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors.

Sale title: Grand Palais	Sale date 4 February 2016
Sale no. 23262	Sale venue Paris

Telephone on sale day

Title	First name																				
Last name																					
Client number																					
Company name																					
Company number																					
Address																					
City	County																				
Postcode	Country																				
Telephone daytime																					
Telephone evening																					
Telephone mobile																					
Fax																					
E-mail																					
Have you registered with us before? Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>																					
Are you acting as a private <input type="checkbox"/> or a trade <input type="checkbox"/> buyer?																					
If registered for VAT in the EU or Switzerland please enter your VAT number and country																					
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;">/</td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> </tr> <tr> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> <td style="border: none; width: 25px; height: 25px; text-align: center;"> </td> </tr> </table>				/																	
		/																			

Lot no.	Brief description	MAX bid in € (ex premium & TVA) if unavailable	For office use only

By signing this form you agree that you have been in possession of, read and understood our general conditions and wish to be bound by them unreservedly.	
Your signature	Date

FOR OFFICE USE ONLY

Identification seen: Identity Card Driving Licence Passport Other (Detail)..... Date..... Time Taken by.....
 Bonhams France SAS, 4 Rue De La Paix 75002 Paris - No. d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

Numéro de palette

--

La vente aux enchères se déroulera conformément aux Conditions générales de BONHAMS imprimées dans le catalogue et les enchères proprement dites seront régies par ces mêmes Conditions. Vous êtes invités à prendre connaissance des Conditions générales ainsi que des informations importantes qui y sont annexées, lesquelles font état des frais dont vous seriez débiteur dans l'éventualité où vous vous verriez adjudger un Lot, entre autres clauses relatives aux enchères et à la vente. Ne signez pas le présent formulaire avant d'avoir obtenu réponse à toutes les questions relatives aux Conditions générales que vous pourriez vous poser. Ces Conditions générales font état des engagements contractuels auxquels les enchérisseurs et adjudicataires s'obligent.

Protection des données

Vos données personnelles sont amenées à pouvoir être transmises à toute société membre du groupe BONHAMS, lequel comprend la société mère, sa Holding, ses filiales et ses auxiliaires, enregistrées au Royaume-Uni comme dans le reste du monde. Nous nous engageons à ne pas transmettre vos données personnelles à toute personne étrangère à notre groupe mais nous pourrions occasionnellement vous faire adresser des informations concernant nos biens et services que nous serions amenés à penser devoir vous intéresser, incluant ceux proposés par des tiers. Dans l'éventualité où vous souhaiteriez ne pas recevoir de telles informations (à l'exception de celles que vous solliciteriez expressément), merci de cocher dans l'espace ci-après.

Désirez-vous recevoir des informations nous concernant par e-mail ? Dans l'affirmative, merci de cocher dans l'espace ci-après

En cas d'adjudication	
Je procéderai moi-même à l'enlèvement de mon acquisition	<input type="checkbox"/>
Faites en sorte qu'un transitaire me contacte et me soumette une offre	<input type="checkbox"/>
Numéro de téléphone attribué (usage interne)	

Les appels téléphoniques peuvent être enregistrés

Assurez-vous d'obtenir toutes les informations relatives à un Lot au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies au plus proche incrément. Les nouveaux enchérisseurs devront présenter un document prouvant leur identité. Merci de vous référer aux Informations Importantes Aux Acheteurs se trouvant dans le catalogue concernant vos instructions faites à BONHAMS pour l'exécution de vos ordres d'achats. BONHAMS s'efforcera d'exécuter ces ordres d'achat pour votre compte mais ne saurait être tenue pour responsable en cas d'erreur.

Intitulé de la vente: Grand Palais		Date de la vente 4 février 2016																									
Vente numéro 23262		Lieu de vente Paris																									
Telephone le jour de la vente																											
Madame / Monsieur		Prénom																									
Nom																											
Numéro de Client																											
Raison sociale																											
Numéro de Client																											
Adresse																											
Localité/Ville		Région/Etat/Département/Canton																									
Code postal		Pays																									
Téléphone professionnel																											
Téléphone privé																											
Téléphone portable																											
Fax																											
E-mail																											
Faites-vous partie du fichier de BONHAMS ? oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>																											
Agissez-vous à titre privé <input type="checkbox"/> ou professionnel <input type="checkbox"/>																											
Si vous êtes assujetti à la TVA sur le territoire de l'Union européenne ou Suisse merci d'inscrire votre numéro de TVA et le pays																											
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 10px; height: 20px; text-align: center;">/</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>						/																					
		/																									

Lot n°	Description succincte	Enchère maximale hors TVA, commission et frais, en € (si injoignable)	A usage interne exclus.

En signant ce formulaire, vous reconnaissez avoir été en possession, avoir lu et compris les conditions générales de BONHAMS, et reconnaissez en outre les avoir acceptées sans réserve.

Votre signature	Date
-----------------	------

Bonhams

Absentee Bidding Form

Paddle number

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions printed in the catalogue, bidding and buying at the sale will be regulated by these Conditions. You should read those Conditions in conjunction with the Important Notices relating to this sale which set out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data Protection

We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere)

We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel may be of interest to you including those provided by third parties.

If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box.

Would you like to receive e-mailed information from us?

Please provide details of the lots on which you wish to place bids at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. New bidders must also provide proof of identity when submitting bids. Failure to do this may result in your bids not being processed. Please refer to the Important Notices in the catalogue for further information relating to instructions to Bonhams to execute absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors.

If successful

I will collect the purchases myself

Please arrange shippers to contact me with a quote

Lot no.	Brief description	MAX bid in € ex premium & VAT

Sale title: Grand Palais		Sale date 4 February 2016	
Sale no. 23262		Sale venue Paris	
Title	First name		
Last name			
Client number			
Company name			
Company number			
Address			
City	County		
Postcode	Country		
Telephone daytime			
Telephone evening			
Telephone mobile			
Fax			
E-mail			
Have you registered with us before?		Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
Are you acting as a private <input type="checkbox"/>		or a trade <input type="checkbox"/> buyer?	
If registered for VAT in the EU or Switzerland please enter your VAT number and country			
<input type="text"/> <input type="text"/> / <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>			
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>			

By signing this form you agree that you have been in possession of, read and understood our general conditions, and wish to be bound by them unreservedly.

Your signature	Date
----------------	------

FOR OFFICE USE ONLY

Identification seen: Identity Card Driving Licence Passport Other (Detail)..... Date..... Time Taken by.....

Bonhams France SAS, 4 Rue De La Paix 75002 Paris - No. d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

Bonhams

Formulaire d'ordre d'achat

La vente aux enchères se déroulera conformément aux Conditions générales de BONHAMS imprimées dans le catalogue et les enchères proprement dites seront régies par ces mêmes Conditions. Vous êtes invités à prendre connaissance des Conditions générales ainsi que des informations importantes qui y sont annexées, lesquelles font état des frais dont vous seriez débiteur dans l'éventualité où vous vous verriez adjudger un Lot, entre autres clauses relatives aux enchères et à la vente. Ne signez pas le présent formulaire avant d'avoir obtenu réponse à toutes les questions relatives aux Conditions générales que vous pourriez vous poser. Ces Conditions générales font état des engagements contractuels auxquels les enchérisseurs et adjudicataires s'obligent.

Protection des données

Vos données personnelles sont amenées à pouvoir être transmises à toute société membre du groupe BONHAMS, lequel comprend la société mère, sa Holding, ses filiales et ses auxiliaires, enregistrées au Royaume-Uni comme dans le reste du monde. Nous nous engageons à ne pas transmettre vos données personnelles à toute personne étrangère à notre groupe mais nous pourrions occasionnellement vous faire adresser des informations concernant nos biens et services que nous serions amenés à penser devoir vous intéresser, incluant ceux proposés par des tiers. Dans l'éventualité où vous souhaiteriez ne pas recevoir de telles informations (à l'exception de celles que vous solliciteriez expressément), merci de cocher dans l'espace ci-après
Désirez-vous recevoir des informations nous concernant par e-mail ? Dans l'affirmative, merci de cocher dans l'espace ci-après

Assurez-vous d'obtenir toutes les informations relatives à un Lot au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies au plus proche incrément. Les nouveaux enchérisseurs devront présenter un document prouvant leur identité. Merci de vous référer aux informations importantes se trouvant dans le catalogue concernant vos instructions faites à BONHAMS pour l'exécution de vos ordres d'achats. BONHAMS s'efforcera d'exécuter ces ordres d'achat pour votre compte mais ne saurait être tenue pour responsable en cas d'erreur.

En cas d'adjudication	
Je procéderai moi-même à l'enlèvement de mon acquisition	<input type="checkbox"/>
Faites en sorte qu'un transitaire me contacte et me soumette une offre	<input type="checkbox"/>

Lot no.	Description succincte	Enchère maximale en €, hors TVA, commission et frais

Numéro de palette <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>	
Intitulé de la vente: Grand Palais	
Date de la vente 5 février 2015	
Vente numéro 22528	
Lieu de vente Paris	
Madame / Monsieur <input type="checkbox"/> Prénom <input type="checkbox"/>	
Nom <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Numéro de Client <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Raison sociale <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Numéro de Client <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Adresse <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Localité/Ville <input style="width: 60%; height: 20px;" type="text"/> Région/Etat/Département/Canton <input style="width: 40%; height: 20px;" type="text"/>	
Code postal <input style="width: 60%; height: 20px;" type="text"/> Pays <input style="width: 40%; height: 20px;" type="text"/>	
Téléphone professionnel <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Téléphone privé <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Téléphone portable <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Fax <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
E-mail <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
Faites-vous partie du fichier de BONHAMS ? oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	
Agissez-vous à titre privé <input type="checkbox"/> ou professionnel <input type="checkbox"/>	
Si vous êtes assujetti à la TVA sur le territoire de l'Union européenne ou Suisse merci d'inscrire votre numéro de TVA et le pays <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> / <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 25px; height: 20px;" type="text"/>	

En signant ce formulaire, vous reconnaissez avoir été en possession, avoir lu et compris les conditions générales de BONHAMS, et reconnaissez en outre les avoir acceptées sans réserve.	
Votre signature <input style="width: 80%; height: 20px;" type="text"/>	Date <input style="width: 20%; height: 20px;" type="text"/>

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck
Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329

Cheshire &
Staffordshire
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159

Somerset / Dorset
Mike Penn
The Haynes
Motor Museum
Sparkford, Nr. Yeovil
BA22 7UI
Tel: (01963) 440 804
Fax: (01963) 441 004

Devon / Cornwall
Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
mike.jackson@
bonhams.com

East Anglia
Motorcycles
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481 890
david.hawtin@
bonhams.com

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242

Midlands
Bob Cordon-Champ
Highcliffe
2 Cherry Orchard
Lichfield, Staffordshire
WS14 9AN
Tel/fax: (01543) 411 154
robert.cordonchamp@
bonhams.com

Roger Etcell
10 High Street
Whittlebury
TOWCESTER
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 856 024
roger.etcell@
bonhams.com

Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983

Home Counties
Colin Seeley
3 Whiteoak Gardens
The Hollies
Sidcup Kent
DA16 8WE
Tel: (020) 8302 7627
colin.seeley@
bonhams.com

Herts, Beds & Bucks
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
martin.heckscher@
bonhams.com

Lancashire, Cumbria
& Yorkshire
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@
bonhams.com

Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 844 884
Fax: (01204) 401 799

Gloucestershire
George Cohen
Manor Farm
Chillington
Ilminster
Somerset
TA19 0PU
Tel: (01460) 526 46
george.cohen@
bonhams.com

Wales
Mike Worthington-
Williams
The Old School House
Cenarth
Newcastle Emlyn
Carmarthenshire
SA38 9JL
Tel: (01239) 711 486
(9am-5pm)
Fax: (01239) 711 367

European (Head office)

Paris
4 rue de la Paix
Paris
75002
Tel: +33 1 42 61 10 11
Fax: +33 1 42 61 10 15
eurocars@bonhams.com

European Representatives

Germany
Hans Schede
An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Fax: +49 211 407764
hans.schede@bonhams.
com

Thomas Kamm
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Tel: +49 89 24 205812
Mob: +491716209930
Fax: +49 8924207523
thomas.kamm@
bonhams.com

Italy
Gregor Wenner
Tel: +39 049 651305
Mob: +39 333 564 3610
gregor.wenner@
bonhams.com

Denmark
Henning Thomsen
Tel: +45 4051 4799
henning.thomsen@
bonhams.com

The Netherlands
Koen Samson
De Lairessestraat 154
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Mark Osborne
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 391 4000
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

Los Angeles
Nick Smith
7601 Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
Tel: +1 323 436 5470
Fax: +1 323 850 5843
nick.smith@
bonhams.com

New York
Eric Minoff
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
eric.minoff@
bonhams.com

USA Representatives

Southern California
Christine Eisenberg
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544
christine.eisenberg@
bonhams.com

David Edwards
Tel: +1 949 460 3545
david.edwards@
bonhams.com

Midwest and
East Coast
Evan Ide
78 Henry St
Uxbridge, MA 01569
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

Midwest
Tim Parker
+1 651 235 2776
tim.parker@
bonhams.com

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227

Rest of the World

Australia
Damien Duigan
Unit 14,
888 Bourke Street
Waterloo
NSW 2017
T: +61 (0) 2 8412 2232
damien.duigan@
bonhams.com

Argentina
Daniel Clarmunt
Catamarca 1538
(B1640FUP) Martinez
Buenos Aires
Tel: +54 11 479 37600
Fax: +54 11 479 34100
daniel.clarmunt@
bonhams.com

Japan
Akiko Tsuchida
Level 14 Hibiya
Central Building
1-2-9 Nishi-Shimbashi
Minato-ku
Tokyo 105-0003
+81 (0) 3 5532 8636
+81 (0) 3 5532 8637 fax
akiko@bonhams.com

Hong Kong
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.
com

Beijing
Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922
Fax: +86 10 6528 0933

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
singapore@
bonhams.com

Motorcycle Index

Lot No	Year	Sale Item Description
236	1934	Ariel « Square Four » 601 cm3
210	1960	Benelli 175 Sport
211	1976	Benelli 750 cm3 Sei
215	1982	Benelli 254 Quattro
212	1980	Bimota 860 cm3 SB2/80
239	1973	BMW R75/5 745 cm3
238	1990	BMW K1 980 cm3
250	c.1911	Clément 2 HP
227	c.1898	De Dion-Bouton Tricycle À restaurer
246	1965	Derbi 50 cm3 « Carreras Cliente » Grand Prix de course
201	1960	Ducati 125 cm3 Sport Special
218	1969	Ducati 250 Scrambler
217	1972	Ducati 450 Scrambler
213	1983	Ducati 864 cm3 900 S2
223	1997	Ducati 916 Senna II
234	1928	Excelsior 750 cm3 Super-X
232	1930	Excelsior 750 cm3 Super-X
207	1949	FB Mondial 125 cm3 Sport
208	1957	FB Mondial 175 cm3 Super Turismo
229	1938	Gilera 500 cm3 Modèle VT « 8 Bulloni »
206	1948	Gilera 499 cm3 Saturno
231	1922	Harley-Davidson 1 200 cm3 Model JD Side-car
233	1934	Harley-Davidson 750 cm3 Model R Side-car
241	1956	Harley-Davidson 1 200 cm3 « Panafina » Custom
242	1990	Harley-Davidson 1 340 cm3 « Rocket » Custom
240	1966	Honda CB450
247	1972	Honda CB500 R 650 cm3 « Course »
237	1973	Honda CB750
224	1996	Honda RVF750 R Type RC45
225	c.2000	Honda CB50 Dream
235	1928	Indian 750 cm3 101 Scout
244	1975	Kawasaki H2 748 cm3
253	1949	Lambretta 125 cm3 Type B
254	1958	Lambretta 150 cm3 Type D
214	1982	Laverda 1 116 cm3 Mirage
220	1971	Moto Guzzi V7 Sport 749 cm3
221	2003	Moto Guzzi 750cm3 Nevada
204	1956	Moto Morini 175 cm3 Settebello Replica
216	1983	Moto Morini 344 cm3 '3½' Sport
205	1954	MV Agusta 175 cm3 CSS « Disco Volante »
222	1999	MV Agusta 750 cm3 F4 « Serie Oro »
226	2010	MV Agusta F4 1000 R
243	2015	MV Agusta 798 cm3 F3 'Missoni' WSS Replica
230	1934	NSU OSL 251 241 cm3
209	1956	Parilla 175 cm3 Speciale
202	1959	Parilla 175 cm3 Speciale
245	2002	PRAËM Honda VTR1000 RC51 « SP3 »
228	c.1918	Reading Standard 1 180 cm3
251	1910	René Gillet 6 HP V-twin
252	c.1928	Rene Gillet Model G
203	1953	Rumi 125 cm3 Super Sport
219	c.1952	Sunbeam-Porsche Spécial 1 300 cm3
249	1969	Yamaha 250 cm3 TD2 « Course »
248	1974	Yamaha TZ750 A « Course »

Motor Car Index

Lot No	Year	Sale Item Description	Lot No	Year	Sale Item Description
400	1914	Adler 35/80hp Phaeton	408	1926	Isotta Fraschini Tipo 8A Twin-screen Torpedo
374	1937	Alfa Romeo 6C 2300B Berlinetta	383	1956	Jaguar XK140 SE Roadster
378	1957	Alfa Romeo Giulietta Sprint 750-Series Coupé	387	1957	Jaguar XK140 SE Drophead Coupé
386	1959	Alfa Romeo 750-Series Giulietta Spider	409	1957	Jaguar XK140 SE Coupé
322	1961	Alfa Romeo Giulietta SZ Berlinetta 'Coda Tronda'	426	1963	Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Coupé
350	1961	Alfa Romeo 'Autotutto' Romeo 2 Minibus	311	1966	Jaguar E-Type 'Series 1' 4.2-Litre Coupé
321	1962	Alfa Romeo Giulietta SZ2 'Coda Tronca' Coupé	420	1966	Jaguar E-Type Series 1 4.2-Litre Coupé
428	1967	Alfa Romeo 2600 Sprint Coupé	368	1967	Jaguar E-Type 4.2-Litre Series 1 Coupé
307	1968	Alfa Romeo Giulia Sprint GT Veloce	318	1969	Jaguar E-Type 4.2-Litre Series 2 Roadster
304	1972	Alfa Romeo 2000 GTV Coupé	333	1992	Jaguar XJ220 Coupé
357	1965	ASA 1000 GT Coupé	373	1993	Lamborghini Diablo VT Coupé
334	1933	Aston Martin Le Mans 1½-Litre 2nd Series Tourer	366	1998	Lamborghini Diablo SV Coupé
315	1961	Aston Martin DB4 'Series II' Sports Saloon	406	1933	Lancia Ardena Faux Cabriolet
306	1974	Aston Martin V8 Series 2 Sports Saloon	422	1952	Lancia Aurelia B20 GT 2nd Series Coupé
363	1984	Aston Martin V8 Volante Convertible	347	1955	Lancia Aurelia B24 Spider with Hardtop
419	c.1933	Auburn 12-161 Convertible Coupé	346	1964	Lancia Flaminia GT 3C 2.8-Litre Convertible
404	1962	Austin-Healey 3000 Mark II BT7 Competition Roadster	359	1975	Lancia Stratos HF Stradale Coupé
339	1965	Austin-Healey 3000 Mark III Phase II Convertible	384	1985	March 85B Formula 3000 Monoposto
353	1967	Austin-Healey 3000 Mark III Phase II Convertible	320	1963	Maserati 3500 GTi Coupé
424	1939	Bentley 4¼-Litre Drophead Coupé	312	1967	Maserati Sebring 3.7-Litre Series II Coupé
370	1951	Bentley Petersen 6½-Litre 'Dartmoor' Coupé	427	1968	Maserati Mistral Spyder Conversion Project
381	1962	Bentley Series 3 Continental Drophead Coupé	344	1970	Maserati Ghibli 4.9-Litre SS Coupé
425	1997	Bentley Continental T coupé	345	1973	Maserati Bora 4.7-litre Coupé
371	1938	BMW 320 Cabriolet	348	1984	Maserati 4.9-Litre Quattroporte III Saloon
390	1974	BMW 2002 Turbo Sports Saloon	360	1970	Mazda Cosmo Sport 110S Coupé
351	2002	BMW Z8 Roadster	379	1958	Mercedes-Benz 190 SL Convertible
418	1930	Cadillac V16 Series 452 Dual-cowl Phaeton	301	1969	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with Hardtop
429	1993	Cadillac Fleetwood Brougham berline 1993	385	1969	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with Hardtop
302	1964	CD-Panhard 'Coach'	372	1971	Mercedes-Benz 280 SE 3.5-Litre Coupé
411	1965	Chevrolet Impala Super Sport Convertible	352	2000	Mercedes-Benz CLK GTR Coupé
432	1978	Chevrolet Corvette '25th Anniversary' Targa-Top Coupé	332	2009	Mercedes-Benz SLR McLaren Coupé
393	1938	Citroën 11BL 'Traction' Cabriolet	303	1954	MG Midget TF Roadster
382	1962	Citroën 2 CV Sahara 4x4	403	1925	Newton-Ceirano Type-S150 14hp Tourer
356	1967	Citroën DS 21 Cabriolet 'Le Caddy'	394	1914	Peugeot 14hp Type 144A 'Coloniale' Tourer
397	1967	Citroën DS 21 Pallas Saloon	327	1965	Porsche 911 Coupé
349	1971	Citroën SM Coupé	324	1966	Porsche 911S 2.0-Litre 'SWB' Coupé
337	1985	Citroën Visa Mille Pistes Group B Rally Car	305	1969	Porsche 911T 2.2-Litre Coupé Project
395	1912	Clement Bayard AC4A 10hp Tourer	367	1969	Porsche 911T 2.0-Litre Coupé
398	1934	Darmont Type V Junior	375	1970	Porsche 914/6 Coupé
316	1899	De Dion Bouton 3½hp Vis-à-Vis	319	1971	Porsche 911S 2.4-Litre Coupé
392	1915	Delage D6 Tourer	301	1971	Porsche 911T 2.2-Litre Coupé
310	1961	Facel Vega HK500 Coupé	376	1986	Porsche 911 Turbo 3.3-Litre Coupé
335	1966	Ferrari 275 GTB Berlinetta	338	1988	Porsche 911 Carrera 3.2-Litre Coupé
364	1972	Ferrari 365GTC/4 Berlinetta	380	1988	Porsche 911 3.2-Litre 'Turbo Look' Speedster
369	1976	Ferrari 308GT 'Vetroresina' Berlinetta	314	1989	Porsche 911 3.2-Litre 'Turbo Look' Speedster
325	1983	Ferrari 512BBi Coupé	341	1995	Porsche 911 Type 993 Cup Coupé
309	1987	Ferrari Testarossa Coupé	308	1996	Porsche 911 Type 993 Turbo Coupé
361	1985	Ferrari Testarossa Coupé	343	2005	Porsche Carrera GT Cabriolet '0936'
417	1990	Ferrari Testarossa Coupé	330	1975	Range Rover 4x4 Estate
336	1990	Ferrari F40 Berlinetta	407	1911	Renault Type CC Tourer
377	1992	Ferrari 512 TR Coupé	396	1913	Renault DG Tourer
415	1993	Ferrari 512 TR Coupé	340	1914	Renault 22CV Type EE Limousine
421	1996	Ferrari 512 M Coupé	433	1932	Renault Vivaquatre Saloon
355	1999	Ferrari 550 Maranello coupé	399	1934	Renault Monaquatre 1½-Litre Cabriolet
389	2001	Ferrari 550 Maranello Coupé	412	1934	Renault Vivastella PG9 Limousine
342	2002	Ferrari 550 Barchetta Pininfarina	317	1972	Renault Alpine A110 1600S Coupé
331	2002	Ferrari 575M Maranello Coupé	423	1929	Rolls-Royce 40/50hp Phantom I Roadster
326	2005	Ferrari Superamerica Convertible	410	1960	Rolls-Royce Silver Cloud II Long-Wheelbase Saloon
365	2010	Ferrari 599 GTO Coupé	328	1964	Rolls-Royce Silver Cloud III Drophead Coupé
414	1937	FIAT 1500 6C Barchetta	329	1965	Rolls-Royce Silver Cloud III Saloon
362	1967	FIAT Dino 2.0 Spyder with Hardtop	402	1984	Rolls-Royce Corniche Convertible
323	1970	FIAT Dino 2400 Spyder	430	1987	Rolls-Royce Silver Spur Saloon
358	1975	FIAT Abarth 124 Sport Rallye Group 4 Spider	354	1950	Veritas Meteor Formula 2 Monoposto
391	1906	Ford Model N Cabriolet	405	1963	Volkswagen Type 2 'Flipseat' Camper Van
388	1966	Ford Mustang Shelby GT350 Coupé	431	1966	Volkswagen Type 2 T1 Transporter Crew Cab Pickup
416	1967	Iso Rivolta IR 300 Coupé			





SB 1793

Bonhams

4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11



Supported by

