

**ARTCURIAL MOTORCARS
À RÉTROMOBILE**

**VENDREDI 4 FÉVRIER 2011
SALON RÉTROMOBILE - PARIS
À 14H ET 19H**



**ARTCURIAL MOTORCARS
À RÉTROMOBILE**

VENDREDI 4 FÉVRIER 2011
SALON RÉTROMOBILE - PARIS
À 14H ET 19H



ARTCURIAL
MOTORCARS

**ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN**

**Hôtel Marcel Dassault
7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris**

ASSOCIÉS

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

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

**ARTCURIAL MOTORCARS
À RÉTROMOBILE**

VENTE N°1957

**Contact pendant l'exposition /
Contact during viewing**
Tél. : +33 (0)1 57 25 21 04
Fax : +33 (0)1 57 25 21 05

Commissaire-Priseur / Auctioneer
Hervé Poulain

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

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

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

Estelle Perry,
consultant automobilia
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com

Romain Réa,
Expert montres
Tél. : +33 (0)1 42 61 43 44
expert@romainrea.com

Administration / Communication
Iris Hummel,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39
ihummel@artcurial.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES

**Hall 7.3 et 7.1,
Stand Artcurial Motorcars /
Artcurial Motorcars Booth**

Mercredi 2 février 2011
11h-22h

Judi 3 février 2011
10h-19h

Vendredi 4 février 2011
10h-22h

**Entrée libre le jeudi 3 février
sur rendez-vous de 8h à 9h**

PUBLIC VIEWING

Wednesday 2 February 2011
11am - 10pm

Thursday 3 February 2011
10am - 7pm

Friday 4 February 2011
10am - 8pm

*Free public viewing on Thursday 3 February
on appointment from 8 to 9 am*

**VENTE
HALL 7.1**

VENDREDI 4 FÉVRIER 2011
**14h : Automobilia,
Montres et Motocyclettes**
19h : Voitures de collection

**AUCTION
HALL 7.1**

FRIDAY 4 FEBRUARY 2011
**2PM : AUTOMOBILIA,
WATCHES AND MOTORCYCLES**
7PM : MOTORCARS

Catalogue & videos online
www.artcurial.com/retro2011

Comptabilité des ventes / accounting
Marion Carteirac,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44
Fax : +33 (0) 1 42 99 20 60
mcarteirac@artcurial.com

INFORMATIONS

ADRESSE

Salon Rétromobile
Paris Expo - Porte de Versailles
Pavillon 7.3 / 7.1
75015 Paris

TRANSPORT EN COMMUN

Métro : ligne 12, station Porte de Versailles
ou Ligne 8, station Balard
Tramway : T3 et T2 station Porte de Versailles.
Bus : ligne 80 et 39 station Porte de Versailles.
RER : ligne C, station Boulevard Victor.

EN VOITURE

Depuis les autoroutes A1, A4, A6, A10, A15 :
Prendre direction Paris,
accès par le périphérique Ouest, sortie Porte de Versailles.
Depuis A3, A13, A14 :
Prendre direction Paris,
accès par le périphérique Sud, sortie Porte de Versailles.
Depuis le périphérique :
sortie Porte de Versailles.

PARKING

Les parkings du Parc des expositions
sont situés aux portes C, F et R

TAXIS

Taxis G7 : 01 47 39 47 39
Taxis bleus : 0 891 70 10 10
Alpha taxi : 01 45 85 85 85

EVENT INFORMATION

ADDRESS

Rétromobile Show
Paris Expo - Porte de Versailles
Hall 7.3 / 7.1
75015 Paris

PUBLIC TRANSPORT

Subway : line 12, Porte de Versailles
or line 8, Balard
Tramway : T3 or T2, Porte de Versailles
Bus : line 80 or 39, Porte de Versailles
RER : line C, Boulevard Victor

BY CAR

From A1, A4, A6, A10, A15 :
Take Paris direction,
access via western section of the ring road,
exit Porte de Versailles
From A3, A13, A14
Take Paris direction,
access via southern section of the ring road,
exit Porte de Versailles
From the ring road :
Exit Porte de Versailles

PARKING

Parc des expositions *parkings*
are located doors C, F and R

TAXIS

Taxis G7 : +33 (0)1 47 39 47 39
Taxis Bleus : + 33 (0) 891 70 10 10
Alpha taxi : + 33 (0)1 45 85 85 85

14h / 2PM

Automobilia — Lots 1-123

dont / including :

Collection Hervé Poulain — **Lots 81-104**

Montres / Watches — Lots 124-149

Motocyclettes de collection / Motorcycles — Lots 150-176

19h / 7PM

Automobiles de collection / Motorcars — Lots 201-305

dont / including :

Collection Aston Martin — **Lots 239-249**

Collection Mercedes-Benz — **Lots 260-274**

Collection Maserati — **Lots 279-288**

Collection du Musée des voitures de chefs d'État /

Cars of the head of States limousine Museum — **Lots 291-305**

PLAN D'ACCÈS / ACCESS PLAN





14h / 2PM

Automobilia — Lots 1-123

dont / including :

Collection Hervé Poulain — Lots 81-104

Montres / Watches — Lots 124-149

Motocyclettes de collection / Motorcycles — Lots 150-176

MASCOTTES DE RADIATEUR

1

DAREL

“Centauresse l'Eclair”

Mascotte signée Darel, bronze nickelé. Montée sur bouchon. H : 16 cm

Mascot signed Darel, nickel plated bronze.

€ 400 / 500

2

ELIE OTTAVY

“L'Egyptienne”

Mascotte signée Elie Ottavy, bronze argenté. H : 12 cm

Mascot signed Elie Ottavy, silvered bronze.

€ 600 / 800

3

R. VARNIER

“Halte !”

Mascotte signée R. Varnier, bronze à deux patines. Montée sur bouchon. H : 16 cm

Mascot signed R. Varnier, double patinated bronze, mounted on radiator cap.

€ 700 / 900

4

“L'Eclair”

Mascotte en bronze argenté, éditée pour l'exposition électrique de Grenoble de 1925. H : 15 cm

Mascot silvered bronze, published for “Exposition Electrique de Grenoble” 1925.

€ 450 / 550

5

JACQUES CARTIER

“Éléphant”

Mascotte cubiste signée Jacques Cartier, Bronze argenté. H : 10 cm

Cubist mascot signed Jacques Cartier, silvered bronze.

€ 1 750 / 1 900

1



2



3



4



5



6

G. EICHHORN

“Pégase”

Mascotte signée G. Eichhorn, numérotée 35, maillechort. H : 16 cm

Mascot signed G. Eichhorn, number 35, nickel silver

€ 550 / 750

7

MAURICE GUIRAUD-RIVIÈRE

“Cheveux au Vent”

Mascotte signée Maurice Guiraud-Rivière (1881-1947), éditions Etling à Paris. Bronze argenté. H : 13 cm

Mascot signed Maurice Guiraud Riviere (1881-1947) editions Etling in Paris. Silvered bronze

€ 2 000 / 2 500

8

MAX BLONDAT

“Le Petit Poucet”

Mascotte signée Max Blondat (1872-1925), bronze. Modèle luxe sur boule ivoire de 6 cm de diamètre. Montée sur bouchon. H : 15 cm

Mascot signed Max Blondat (1872-1925), bronze. Luxury model mounted on ivory ball of 6 cm diameter. Mounted on radiator cap

€ 1 200 / 1 500

9

BINMORAN

“Qui Vivra Verra”

Mascotte signée Binmoran, bronze argenté. Montée sur bouchon. H : 16 cm

Mascot signed Binmoran, silvered bronze. Mounted on radiator cap

€ 1 200 / 1 400

10

F. BAZIN

“Furie”

Mascotte signée F. Bazin, bronze argenté. Modèle avec thermomètre Boyce Moto Meter. H : 8 cm

Mascot signed F. Bazin, silvered bronze. Mounted with thermometer Boyce Moto Meter

€ 500 / 700

11

MAURICE LEBEAU

“La Sportive”

Mascotte signée (Maurice) Lebeau, bronze argenté. Montée sur bouchon. H : 15 cm

Mascot signed (Maurice) Lebeau, silvered bronze. Mounted on radiator cap

€ 1 000 / 1 200

6



9



10



7



8



11



12

E.T. MERCIER

“Clair de Lune”

Mascotte signée E.T. Mercier, bronze argenté.

H : 11,5 cm

Mascot signed E.T. Mercier, silvered bronze

€ 800 / 1 000

13

PODIEBRAD

“Danseuse Orientale”

Mascotte signée Podiebrad, bronze argenté. Editions

Marvel. Montée sur bouchon et socle en marbre.

H : 14,5 cm

Mascot signed Podiebrad, silvered bronze. Editions Marvel. Mounted on radiator cap and marble plinth

€ 700 / 900

14

“Le Kronprinz”

Mascotte en bronze, portrait charge datant de la

première guerre mondiale. Montée sur bouchon.

H : 9 cm

Bronze mascot, portrait dating from the First World War. Mounted on radiator cap

€ 800 / 1 000

15

“Spirit of Saint Louis”

Mascotte bronze argenté éditée à l’occasion de la

traversée de l’Atlantique par Charles Lindbergh

en 1927. Socle en marbre. H : 6 cm

Silvered bronze mascot, produced on the occasion of the crossing the Atlantic Ocean by Charles Lindbergh in 1927. Mounted on marble plinth

€ 800 / 1 000

16

JEAN DUNAND

“Les Trois Flèches”

Mascotte de Jean Dunand (1877-1942), sans doute

l’une des seules qu’il ait réalisées, exposée au Salon

des Arts Décoratifs de 1925. Bronze argenté.

Socle en marbre. H : 4,5 cm

Mascot by Jean Dunand (1877- 1942) certainly one of few he made, exhibited during the “Salon des Arts Décoratif” of 1925. Silvered bronze. Mounted on marble plinth

€ 6 000 / 8 000

16



12



13



14



15



17
ATTRIBUÉ À BARYE FILS

“Le Lapin Chasseur”
Mascotte attribuée à Barye Fils, titrée sur la base.
Bronze nickelé. Montée sur bouchon. H : 13 cm
*Mascot attributed to 'Barye Fils', titled on the base,
nickel bronze. Mounted on radiator cap*

€ 800 / 1 000

18
G. POITVIN

“Mouette en Vol”
Mascotte signée G. Poitvin, estampillée du fondeur
Contenot-Lelièvre, trois numéros frappés sur la base.
Figurant au catalogue des Mascottes de la Maison
HERMES de Noël 1925 et médaille d'argent du
concours de “L'Auto” 1922. Bronze argenté. H : 9 cm

*Mascot signed G. Poitvin, stamped by foundry
Contenot-Lelièvre, three numbers on the base.
Appeared in the Hermes catalogue of Christmas 1925
and silver medal winner “L'Auto” 1922.
Silvered bronze*

€ 2 200 / 2 500

19
BOUCART

“Ohé la Jeunesse”
Mascotte signée Boucart, bronze argenté. Socle en
marbre. H : 10,5 cm
*Mascot signed Boucart, silvered bronze. Mounted on
marble plinth*

€ 800 / 1 000

20
OMERTH

“Danseuse Egyptienne”
Mascotte signée Omerth, bronze argenté. Socle en
marbre. Grand modèle. H : 19 cm
*Mascot signed Omerth, silvered bronze. Mounted on
marble plinth, tall model*

€ 1 300 / 1 600

21
R. LALIQUE

“Pintade”
Mascotte signée R. Lalique, signature à la pointe
sèche, verre blanc moulé-pressé satiné mat et
brillant. Modèle créé en 1929, non repris après 1947.
Egrenures à la queue. H : 11 cm

*Mascot signed R. Lalique, drypoint signature, clear
and frosted press moulded white glass. Model
introduced in 1929, discontinued after 1947.
Egrenures to the tail.*

€ 6 500 / 8 500

17



19



20



21



22
CASIMIR BRAU

"Terrier"
Mascotte signée Casimir Brau, bronze argenté.
H : 11,5 cm
Mascot signed Casimir Brau, silvered bronze
€ 750 / 850

23
HENRI PAYEN

"Le Lièvre et la Tortue"
Mascotte signée Henri Payen, bronze argenté.
Inspirée de la fable de La Fontaine. H : 12 cm
Mascot signed Henri Payen, silvered bronze.
Inspired by the fable of De La Fontaine
€ 1 100 / 1 300

24
D. ALONZO

"Bouddha"
Mascotte signée D. Alonzo, bronze argenté. H : 12 cm
Mascot signed D. Alonzo, silvered bronze
€ 650 / 850



25
R. LALIQUE

"Tête d'Aigle"
Signé R. Lalique en relief dans la masse, verre blanc moulé-pressé satiné mat et brillant. Modèle créé en 1928. Présentation sur socle en verre. H : 10,7 cm
Catalogue raisonné F. Marcilhac réf : 1138.
Signed R. Lalique in relief in clear and frosted press moulded white glass. Model introduced in 1928.
Mounted on glass plinth
€ 1 200 / 1 700

26
RUFFONY

"Danseur Tête à Tête"
Mascotte signée Ruffony, bronze argenté. Fondateur A.N. Paris. Montée sur bouchon. H : 14 cm
Mascot signed Ruffony, silvered bronze. Foundry A.N Paris. Mounted on radiator cap
€ 1 000 / 1 200



27
M. BERTIN

"Grenouille"
Mascotte signée M. Bertin, bronze. Montée sur bouchon. H : 10 cm
Mascot signed M. Bertin, bronze. Mounted on radiator cap
€ 500 / 700

28
JOÉ DESCOMPS

"Le Vent"
Mascotte signée Joé Descomps (Joseph Emmanuel), bronze argenté. Socle en marbre. H : 16 cm
Mascot signed Joe Descomps (Joseph Emmanuel), silvered bronze. Mounted on marble plinth
€ 1 300 / 1 600

22



24



27



26



28



29
BOFILL

“Athéna menant son Char”

Mascotte signée Bofill, estampillée JD (Jean Doré), bronze argenté. Montée sur bouchon. H : 14 cm
Mascot signed Bofill, stamped JD (Jean Doré), silvered bronze. Mounted on radiator cap

€ 1 000 / 1 300

30
P.J. MÈNE

“Canard Fuyant”

Mascotte signée P.J. Mène, bronze argenté. Susse Frères fondeur- éditeur, Paris. Montée sur bouchon. H : 10 cm

Mascot signed P.J Mène, silvered bronze. Foundry Susse Frères Editeurs Paris. Mounted on radiator cap

€ 500 / 700

31
G-H LAURENT

“Pintade”

Mascotte signée G-H Laurent (Georges-Henri), bronze argenté. Montée sur bouchon. H : 12 cm
Mascot signed GH Laurent (Georges-Henri), silvered bronze. Mounted on radiator cap

€ 300/ 400 sans réserve

32
PIERRE DE SOETE

“Folie de la Vitesse”

Mascotte signée de Pierre De Soete, bronze argenté. Montée sur socle en marbre. Diplômée au Salon de l'Auto de Paris 1921. H : 17 cm. Estampille sur la roue.

Mascot signed Pierre De Soete, silvered bronze. Mounted on marble plinth, shown at 'Salon de l'Auto de Paris 1921', Stamped on the wheel.

€ 1 800 / 2 000



30



31



33
CHARLES DELAVAT

“Unic passe avant tout”
Affiche signée en bas à droite, imprimerie B. Chapellier Jeune à Paris. Circa 1910. 118 x 158 cm, entoïlée.

Bibliographie :
“100 ans d’affiches automobiles” Maeght éd. Paris 1990. Reproduite page 19.

Poster signed on bottom right, printed by B. Chapellier Jeune in Paris, Circa 1910. Backed on linen

€ 2 200 / 2 600

34
HARRY ELIOTT
(CHARLES EDMOND HERMET
1882-1959)

“Automobiles Clément” Le rendez-vous de chasse
Datée et signée 1906 en bas à gauche.
Imprimerie Bougard à Paris. 117 x 157 cm, entoïlée.

Signed and dated 1906 on bottom left. Printed by Bougard in Paris. backed on linen.

€ 2 000 / 2 300

35
PIERRE LOUYS

“Citroën”
Affiche signée en bas à droite et datée 1923.
Imprimerie Chaix.
113 x 156 cm, entoïlée.

Exposition :
“L’Automobile et la publicité” Musée de la publicité, Paris 1990, N° 78 du catalogue.

Poster signed on bottom right and dated 1923. Printed by Chaix. backed on linen.

€ 3 300 / 3 600

36
GEORGES ROCHEGROSSE
(1859-1938)

“X Salon de l’automobile 1907”
Affiche signée en bas à droite. Imprimerie Barreau à Paris. 240 x 118 cm, entoïlée.

Poster signed on bottom right. Printed by Barreau in Paris. backed on linen.

€ 6 000 / 6 500

37
THIO

“Match auto contre avion”
Madame Itier sur Bugatti contre Georges Détré sur Potez, à Montlhéry. Signée en bas à droite. Circa 1935. Monde publicité à Paris. 58 x 38 cm, entoïlée.

Ms Itier for Bugatti versus Georges Detré for Potez, in Montlhéry. Signed on bottom right, Circa, 1935. Printed by Monde publicité in Paris. backed on linen.

€ 1 700 / 2 000

38
RENÉ VINCENT (1879-1936)

“Peugeot”
Affiche signée en haut à droite, imprimerie Draeger à Paris. Datée 1/1927. 117 x 157 cm, entoïlée.

Bibliographie :
“100 ans d’affiches automobiles” Maeght éd. Paris 1990. Reproduite page 37.

Poster signed on top right, printed by Draeger in Paris. Dated 1/1927, backed on linen.

€ 2 200 / 2 500

39
ANONYME

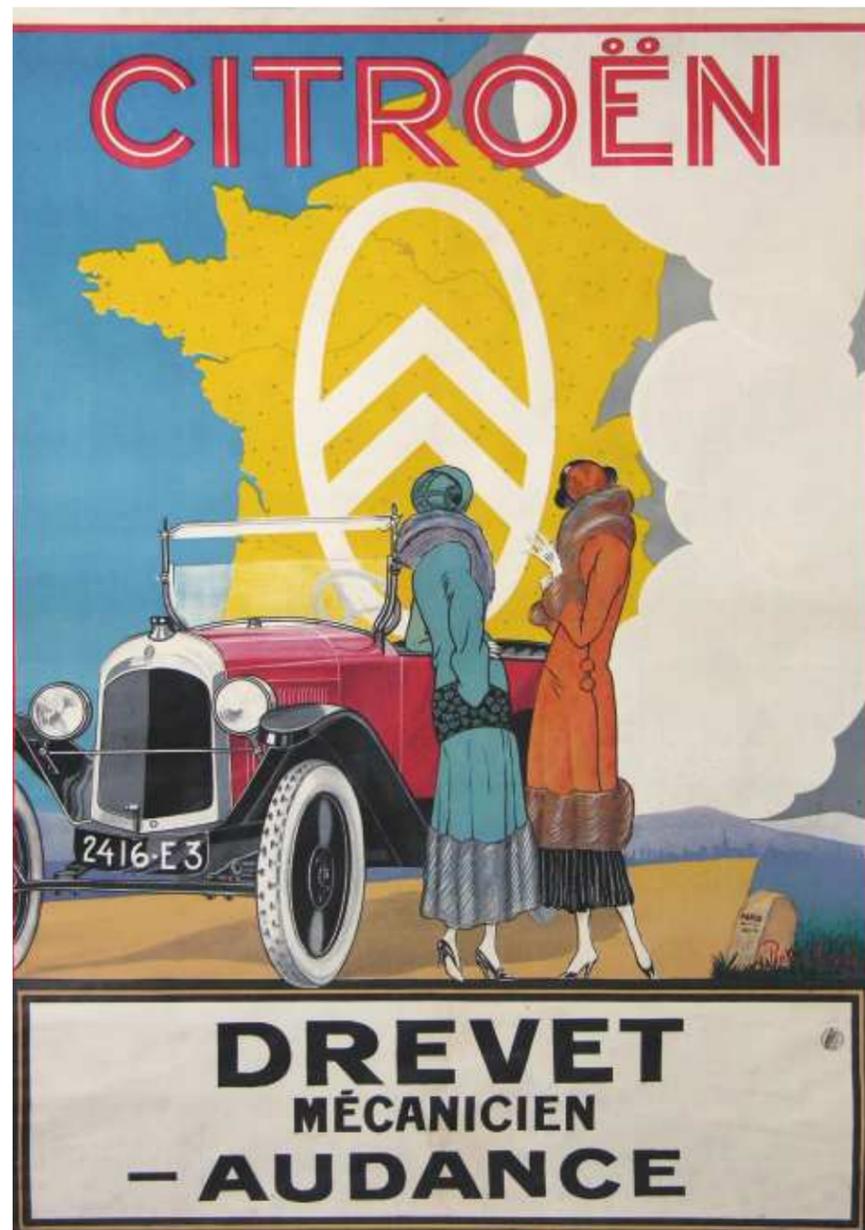
“Porsche”
Affiche éditée pour la victoire de la marque aux 21^e Mille Miles en 1954. 98 x 69 cm, entoïlée.

Bibliographie :
“Affiches Porsche” par J. Lewandowski, Verlag, Constanz 1984, reproduite page 31.

Poster published for Porsche’s victory in the 1954 Mille Miglia, backed on linen.

€ 900 / 1 200

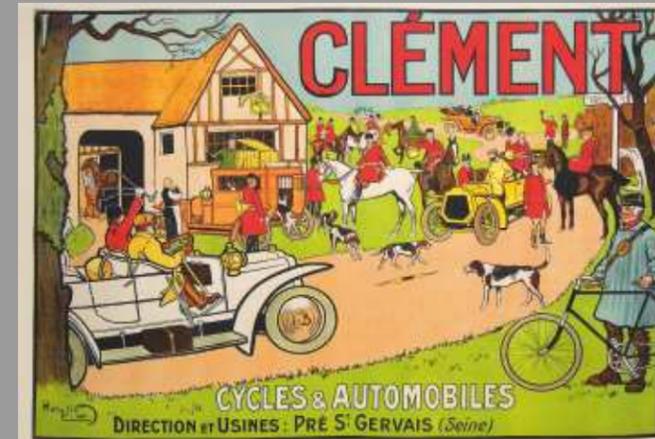
35



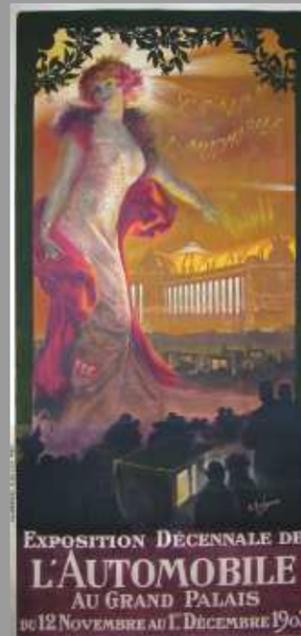
33



34



36



37



39



38



40
GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

“Renault 1913” Scène de nuit sur la place de l’Opéra de Paris
Lithographie rehaussée, signée à droite et titrée en bas à gauche. Copyright Mabileau à Paris 1912. 38 x 69 cm, sous passe-partout.

Night scene at the Place de l’Opéra in Paris. Enhanced lithograph, signed on the right and titled on bottom left. Copyright Mabileau in Paris, 1912, passe-partout.

€ 450 / 550

41
GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

“Grand Prix de France 1913” Bablot le gagnant sur Delage, magnéto Bosch, carburateur Claudel, radiateur Arecal GA.

Lithographie rehaussée, signée et commentée en bas à gauche. Copyright Mabileau à Paris, 1913. 38 x 75 cm, sous passe-partout.

Enhanced lithograph, signed and commented on bottom left. Copyright Mabileau in Paris 1913, passe-partout.

€ 450 / 550



42
GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

“Fabrique Automobile Belge” Sur la route.
Lithographie rehaussée, signée à droite et commentée en bas à gauche. Copyright Mabileau à Paris, 1913. 77 x 36 cm, sous passe-partout.

Enhanced lithograph, signed on bottom right and commented on bottom left. Copyright Mabileau in Paris 1913, passe-partout.

€ 550 / 650

43
GAMY (PRÉSUMÉE MARGUERITE MONTAUT)

“Coupe des voitures légères 1911”, Bablot le gagnant sur Delage, magnéto Bosch, carburateur Claudel.

Lithographie rehaussée, signée en bas à gauche et commentée en bas à droite. Copyright Mabileau à Paris, 1911. 45 x 90 cm, sous passe-partout

Enhanced lithograph, signed on bottom left and commented on bottom right. Copyright Mabileau in Paris, 1911, passe-partout.

€ 450 / 550

44
GÉO HAM (GEORGES HAMEL, 1900-1972)

“Pilote au casque Bleu” le champion Robert Benoist sur une Bugatti.
Lithographie signée en bas à droite. 40 x 56 cm, encadrée.

The champion Robert Benoist in a Bugatti. Lithograph signed on bottom right, framed.

€ 650 / 750

45
GÉO HAM (GEORGES HAMEL, 1900-1972)

“Pilote au casque Rouge” pilote de moto en course.
Lithographie signée en bas à gauche. 40 x 56 cm, encadrée.

Racing Motorcyclist. Lithograph signed on bottom left, framed.

€ 550 / 650

46
GÉO HAM (GEORGES HAMEL, 1900-1972)

“Motocycliste en course”
Lithographie signée en bas à gauche, 46 x 65 cm, sous passe-partout.

Lithograph signed on bottom left, passe-partout.

€ 450 / 550

47
GÉO HAM (GEORGES HAMEL, 1900-1972)

“Rallye international de Monte Carlo : Trois victoires Hotchkiss”

Lithographie triptyque signée en bas à droite, commémore les victoires de 1932-33-34. Max Courteau graveur éditeur à Paris. 58 x 70 cm, sous passe-partout.

Triptych lithograph signed on bottom right. Commemorates the victories of 1932, 1933 and 1934. Engraver and printer, Max Courteau in Paris, passe-partout.

€ 650 / 750

48
MARIE LAURENCIN (1885-1957)

“La première voiture Renault 1898”
Lithographie signée au crayon en bas à droite et numérotée 1/100. 53 x 40 cm, encadrée.

Bibliographie :
“L’Art et l’Automobile” par Hervé Poulain, les clefs du temps 1973. Œuvre reproduite page 45

Lithograph, pencil signature on bottom right and number 1/100, framed.

€ 2 000 / 2 500

40



43



44



42



41



45



46



47



49

ERNEST MONTAUT (1879- 1909)

“En visite” Le Lévrier et l’Hirondelle Renault.

Lithographie rehaussée, signée et commentée en bas à gauche, titrée au centre. 41 x 81 cm, sous passe-partout.

Enhanced lithograph, signed and commented on bottom left, titled in center, passe-partout.

€ 600 / 800

50

ERNEST MONTAUT (1879- 1909)

“Coupe des voiturettes” Sizaire et Naudin.

Lithographie rehaussée, signée et contresignée au crayon de l’artiste en bas à droite. 41 x 81 cm, encadrée.

Enhanced lithograph, signed on bottom right, and countersigned in pencil by the artist on bottom right, framed.

€ 300 / 400 sans réserve

51

RENÉ VINCENT (1879-1936)

“Le départ de l’Ambusqué”

“Le retour de l’Ambusqué”

Deux lithographies formant pendant, signées et datées 1915. Elles résument la guerre d’un jeune officier parti au front dans sa Peugeot. Imprimerie Champenois à Paris. 53 x 67 cm, sous passe-partout.

Bibliographie :

“Art and the Automobile” par D.B. Tubbs, Lutterworth press, G.B. 1978, reproduite page 56.

Two lithographs, forming a pair, signed and dated 1915. They represent a young officer going to the battle front in his Peugeot. Printed by Champenois in Paris, passe-partout.

€ 600 / 800

52

ALBERT UDERZO

“Astérix conduisant un char Ferrari”

Lithographie éditée pour le Club Ferrari France en 1980. Numérotée 77/200 sur papier pur chiffon de la manufacture Royale des papiers d’Angoumois. Le dessin reprend l’original d’Uderzo de 1977. 33 x 44 cm, manques aux angles, sous verre

Lithograph published for Club Ferrari France in 1980 on paper by Manufacture Royale des papiers d’Angoumois. Numbered 77/200. Portraying Asterix driving a Ferrari Chariot, after Uderzo’s 1977 original drawing, damaged on the corners.

€ 1 500 / 2 000

49



50



51



51



52



53

REYNOLD ARNOULD (1919-1980)

“Hotchkiss Grégoire Sport”

Gouache et encre de Chine, réalisée pour son ami Jean Albert Grégoire. Signée en bas à droite. 32 x 64 cm, encadrée.

Bibliographie :

“Grégoire une aventure Hotchkiss” Par M.A. Colin, Massin éd., une œuvre similaire de l'artiste reproduite page 145.

Gouache and Indian ink, made for his friend Jean Albert Gregoire. Signed on bottom right, framed.

€ 300 / 500 sans réserve

54

PAUL BRACQ (BORDEAUX 1933)

“Delage D8 120”

Gouache et pastel. Projet de couverture pour la revue d'art “L'Œil”. 31 x 24 cm, encadrée.

Bibliographie :

“Carrosserie passion” par Paul Bracq, J.P. Barthélémy éd. 1990. L'esquisse de cette œuvre reproduite page 41.

Gouache and pastel. Front page draft for the art magazine “L'Œil”, framed.

€ 500 / 700 sans réserve

53



56



55

CARLO BUGATTI (1856-1940)

“Portrait de Lidia Bugatti (Niniette)”

Huile sur panneau représentant la seconde fille d'Ettore, petite fille de l'artiste, Lidia Ettorina Maria (1907-1972), épouse du Comte François de Boigne. Œuvre sans doute réalisée lors de son séjour au château Saint Jean en 1937/38. 65,5 x 55 cm, encadrée.

Exposition :

“Saison Italienne - Carlo Bugatti” Musée d'Orsay, 10 Avril au 15 Juillet 2001

Oil on panel, represents the second daughter of Ettore, grand daughter of the artist, Lidia Ettorina Maria (1907-1972), wife of Comte François de Boigne. The work was most likely painted during his stay at the château Saint Jean in 1937/38, framed.

€ 6 500 / 9 000

56

M. CAMPION

(ARTISTE DU GROUPE MONTAUT-MABILEAU)

“En Bretagne”

Aquarelle et gouache, projet pour une lithographie. Signée à gauche et située sur la borne : “Quiberon 8 km”. 40 x 80 cm, sous passe-partout.

Watercolour and gouache, sketch for a lithograph. Signed on left on marker “Quiberon 8 Km”, passe-partout.

€ 2 200 / 3 000

57

PHILIPPE CHARBONNEAUX

(1917-1998)

“Le virage contrôlé”

Gouache signée, légendée : “Étude de coupé Sport” et datée 1963 en bas à droite. 46 x 60 cm, encadrée.

Gouache signed and captioned “Etude de coupé Sport”, dated 1963 on bottom right, framed.

€ 500 / 700 sans réserve

58

LOUIS FORTUNEY (1878-1950)

“Parisienne à la sortie du Moulin Rouge”

Huile sur toile, signée en bas à gauche. Représente une élégante, thème cher à l'artiste, prenant un taxi “2 pattes” Renault à la sortie du bal du Moulin rouge. 60 x 44 cm, encadrée.

Oil on canvas, signed on bottom left. Representing an “Elegante”, a theme dear to the artist, taking a Renault cab on her way out of the “Moulin Rouge”, framed.

€ 5 500 / 8 000

59

MAURICE GHIGLION GREENN

(1913-1989)

“Les temps Héroïques”

Huile sur toile signée en bas à droite, Titrée et contresignée sur le châssis, représentant à sa manière dite “naïve” un défilé d'ancêtres automobiles dans la campagne. 56 x 39 cm, encadrée.

Provenance :

Vendu par la Galerie Pacitti, Rue du Fg. St. Honoré en 1969. Ancienne collection Jacques Potherat +.

Oil on canvas signed on bottom right. Titled and countersigned on the frame. A parade of old cars in the country side, represented in the artist's so called “naïve” style, framed.

€ 1 200 / 1 500

60

GÉO HAM

(GEORGES HAMEL, 1900-1972)

“Les 24 Heures du Mans la Nuit”

Gouache représentant l'Alfa Roméo de Sommer et Chinetti passant devant l'Aston Martin de Bertelli et Driscoll au ravitaillement la nuit.

Annotations de la main de l'artiste au crayon bleu au dos, cachets de la succession devant en bas et au dos. 50 x 40 cm, encadrée.

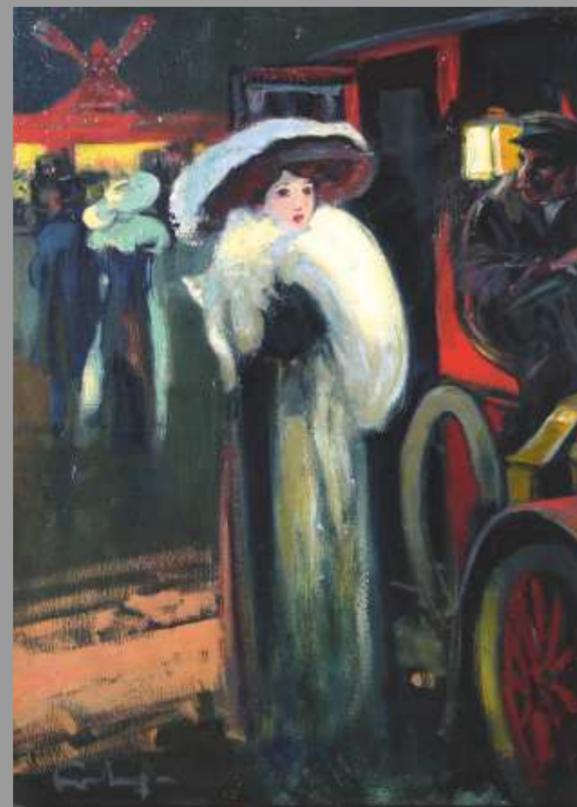
Bibliographie :

“Les 24 Heures du Mans” par Roger Labric, illustré par Géo Ham, ACO 1947. Cette œuvre a été reproduite en lithographie pleine page 195.

Gouache representing the Alfa Romeo of Sommer and Cinetti passing the Aston Martin of Bertelli and Driscoll refuelling at night. Blue pencil hand annotations by the artist on the back, estate stamp at bottom on front and on back, framed.

€ 2 000 / 3 000

58



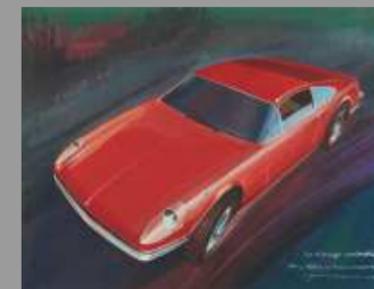
55



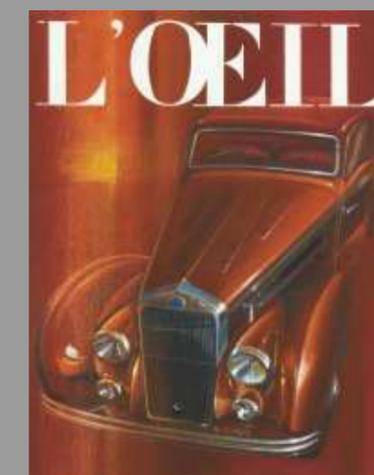
59



57



54



60



61
GÉO HAM
(GEORGES HAMEL, 1900-1972)
 “Couple en jaguar XK 120”
 Fusain signé en bas à droite, évocation de la victoire de NUB 120 dans la Coupe des Alpes. 44 x 31cm, encadré.

Charcoal signed on bottom right, recalls the NUB 120 victory in the ‘Coupe des Alpes’, framed.

€ 1 500 / 1 700

62
GÉO HAM
(GEORGES HAMEL, 1900-1972)
 “Hispano-Suiza en course à Indianapolis”
 Fusain signé en bas à gauche, représentant la voiture du match Hispano-Stutz à Indianapolis en 1928. 44 x 31cm, encadré.

Charcoal signed on bottom left. Representing the Hispano-Stutz tie in Indianapolis in 1928, framed.

€ 1 500 / 1 700

63
JULIEN LACAZE (1886-1971)
 “XII^e Salon de l'auto 1910”
 Aquarelle et gouache, signée en bas à gauche. Projet d'affiche pour le salon 1910. 45 x 30 cm, encadrée.

Watercolour and gouache, signed on bottom left. Poster draft for the 1910 salon, framed.

€ 1 500 / 1 600

64



64
ERNEST MONTAUT (1879-1909)
 “St Petersburg - Moscow 1908”
 Gouache et crayon. Le pilote Hemery sur sa Benz en pleine vitesse dans la steppe. Cachet de l'atelier en bas à droite. 34 x 73 cm, encadré.

Exposition :
 Rétrospective Montaut, casino de Vichy 1977

Provenance :
 Vente Poulain- Le Fur, 5 Avril 1992, N° 98 du catalogue.

Gouache and pencil. The racing driver Hemery in his Benz at full speed on the steppe. Studio stamp on bottom right, framed.

€ 5 000 / 8 000

65
ERNEST MONTAUT (1879-1909)
 “Coupe Vanderbilt 1904”

Gouache et aquarelle. Mr Albert Clément passe premier au 400^e km. 20 x 31 cm, sous-passe-partout.

Exposition :
 Collection de l'atelier Montaut Mabileau, musée de la colline de l'automobile, 1992-93, n°14 du catalogue, reproduit en p. 10.

Gouache and watercolour. Mr Albert Clément moving into first place at 400km, passe-partout.

€ 2 200 / 3 000

66
AUREL RICHTER (HONGROIS, 1870-1957)
 “La Course”

Huile sur panneau. Étude dynamique où les superpositions créent une illusion de vitesse inspirée du cinématographe. Signée en bas à gauche, 41 x 56 cm, encadrée.

Oil on panel. Dynamic study inspired by cinematography where the overlapping shapes create a sense of speed. Signed on bottom left, framed.

€ 2 000 / 2 300

67
L. TRINQUIER – TRIANON (1853-1922)
 “Course de côte de Gaillon 1902”
 Aquarelle et gouache. Projet d'affiche pour les automobiles Gardner Serpollet. L'affiche lithographique a été réalisée en 1903 par l'imprimerie J. Barreau à Paris. 31 x 31 cm, encadrée.

Watercolour and gouache. Study for a poster for the Gardner Serpollet cars. Lithographic poster printed in 1903 by J.Barreau in Paris, framed.

€ 2 500 / 3 000

68
ADOLPHE LÉON WILLETTE (1857-1926)
 “Bibendum boit l'obstacle”

Crayons de couleur et encre de Chine. Légendé en bas, signé et daté 1906 en bas à droite. Allégorie détournée de la roue de la fortune. 45 x 34 cm. Encadré.

Exposition :
 Présenté au salon des artistes humoristes, Palais de glace, Champs Elysées Paris 1907.

Color pencil and Indian ink, titled at bottom. Signed and dated 1906 on bottom right. An alternative view on the Wheel of Fortune, framed.

€ 2 000 / 2 500

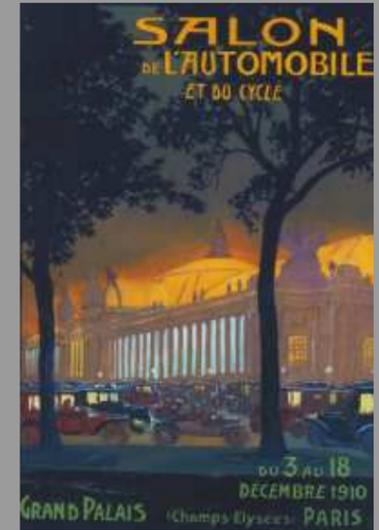
61



62



63



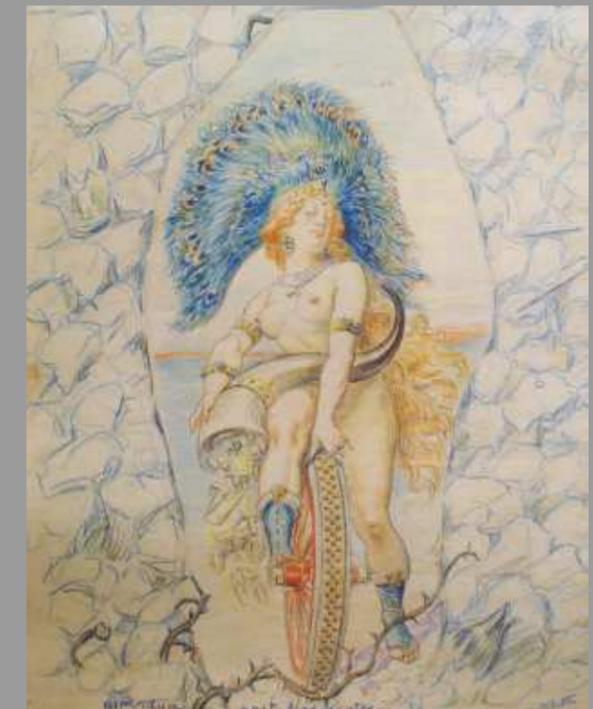
66



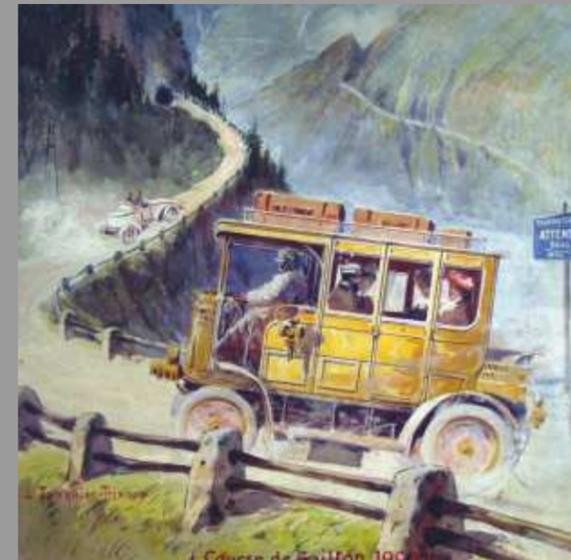
65



68



67



69

"Panne d'Essence"

Chocolatière en porcelaine émaillée polychrome, lettrage or, vers 1905.

Elle représente une chauffeuse s'appêtant à verser de l'essence dans son réservoir à l'aide d'un broc. Tête amovible tenant lieu de bouchon et écharpe formant l'anse dans le dos. H : 28 cm, bon état.

Bibliographie :
"The Motoring Art" de John J. Zolomij, chocolatière identique reproduite p. 173.

Chocolate pot, polychromatic enamel porcelain, gold lettering, around 1905. Depicting a female driver about to pour petrol into the petrol tank with a jug. Removable lid in the form of a petrol cap and scarf forming the handle. H: 28 cm, good condition.

€ 1 300 / 1 500

70

"Zeppelin"

Rare cocktail shaker des années 30 en forme de Zeppelin produit par J.A. Henckels de Solingen (Allemagne). Le nez du shaker se dévisse pour le remplir, les verres et autres accessoires se plaçant dans la queue du dirigeable. Complet, à l'exception des 4 cuillers qui accompagnent d'origine ce shaker. Nickelé. H : 30 cm

A rare Zeppelin-shaped cocktail shaker from the 1930s produced by J.A Henckels of Solingen (Germany). The Zeppelin nose unscrews for filling the shaker. The cups and other accessories are in the tail of the airship. Complete, except for 4 spoons which originally came with the shaker. Nickel, H: 30 cm.

€ 2 000 / 2 200



75

71

M. PAIGNANT

"Coupe Rudge Withworth"

Coupe ornée d'un bandeau portant deux bas relief : l'un représentant des pilotes à leur volant, l'autre l'emblème du donateur : les roues Rudge Withworth. Cachet de la maison Colin à Paris. H. avec socle : 32 cm

Bibliographie :
"The Motor Car in Art" par J. Zolomij, Foulis 1990, une coupe identique représentée page 120.

Trophy decorated with two banners in bas relief, the first of racing drivers at their wheels, the other with the sponsor's logo: Rudge Withworth. Stamped by the workshop 'Colin', Paris. H with base: 32 cm.

€ 900 / 1 000

72

"Chauffeur début de siècle"

Personnage en biscuit polychrome, Allemagne vers 1900. Tête mobile avec contrepoids. H : 19 cm. Bon état.

Bibliographie :
"The Motor Car in Art" par J. Zolomij, Foulis 1990, un personnage identique représenté page 155.

Polychrome biscuit character, Germany circa 1900. Movable head with counterweight. H: 19 cm, good condition.

€ 600 / 700

73

"Tête de Pilote"

Bonbonnière en forme de tête de pilote en céramique polychrome vernissée. Casquette amovible formant couvercle. H : 17 cm, bon état.

Bibliographie :
"The Motor Car in Art" de John J. Zolomij, des bonbonnières similaires représentées.

Glazed polychromatic ceramic candy dish. Removable racing helmet for lid. H: 17 cm. Good condition.

€ 750 / 850

74

"Mercedes en course, vers 1910"

Nécessaire de bureau en métal à patine brune, par Kayser. Il représente un coureur et son mécanicien en course sur une Mercedes. Capot et coffre formant encrier et casier à timbres. Étiquette de la maison Klein, Bd des Italiens à Paris, rivée sur base. Cachet du fondeur sous la terrasse. L : 41 cm

Metal desk organizer with brown patina by Kayser, representing a racing driver and his mechanic racing in a Mercedes. Hood and trunk as inkpot and stamp holder. By the Maison Klein, Bd des Italiens in Paris, riveted to base. Founding stamp. L: 41 cm.

€ 2 800 / 3 100

75

MAURICE GUIRAUD-RIVIERE (1881-1947)

"Pilote au volant"

Important bronze à patine brune, du début des années 30. Signé. Socle en marbre. Dimensions sans le socle : L : 50 cm - H : 24 cm

Important bronze with brown patina, dating from the beginning of the 1930s. Marble base. Dimensions without base: L: 50 cm, H: 24 cm.

€ 17 000 / 20 000

69



70



70



74



69



72



72



73



71



76

CARROSSERIE HIBBARD ET DARRIN À PARIS

“Album de photographies”

Livre d'or de la maison, il contient 78 photos originales 17 x 23 cm des réalisations de ce carrossier. Parmi les marques, citons: Hispano, Bugatti, Rolls, Minerva, Packard, Rochet-Schneider, Cadillac, Mercedes, etc... Ainsi que douze reproductions d'aquarelles de Géo Ham représentant des carrosseries emblématiques de ce grand faiseur. Luxueuse reliure cuir avec cordon.

Gold book containing 78 original photographs 17 x 23 cm of the Coachbuilder's creations. Among the marques: Hispano, Bugatti, Rolls, Minerva, Packard, Rochet-Schneider, Cadillac, Mercedes, etc... Also includes 12 reproductions of watercolours by Geo Ham of important models by this renowned coach builder. Luxury leather-bound album.

€ 5 000 / 6 000

77

RECORDS DU MONDE DE VITESSE 1938-1939

“Album de photographies” frappé au nom

du Colonel Peron (Secrétaire général de l'association internationale des clubs automobiles).

Contient 93 photographies originales et légendées des records sur le lac salé.

Format minimum : 10,5 x 13 cm.

18 de George E.T. Eyston's sur Thunderbolt N°1 (Septembre 1938) et 75 de John Cobb's sur Railton (Aout 1939). Documents annexes dont vues du Bonneville salt beds.

World Land Speed Records 1938 - 1939

“Album de photographies” stamped with the name Colonel Peron (Secretary-General of 'l'association internationale des clubs automobiles'. Containing 93 original captioned photographs of land speed record attempts on the Salt Flats. Minimum size: 10.5 x 13 cm . 18 showing E.T. Eyston on Thunderbolt N1 (September 1938) and 75 of John Cobb on Railton (August 1939). Accompanying documents including views of Bonneville salt beds.

€ 3 000 / 3 500

76



Lot 78 à 80

AUTOCHENILLES CITROËN

Importante collection de vues stéréoscopiques

sur plaques de verre en positif 45 x 107 mm

Reportage d'époque sur l'épopée des Citroën Kégresse de 1921 à 1931. La plupart sont rangées dans des casiers-magasins en bakélite pour vérascope Richard.

Important collection of stereoscopic views on glass plates 45 x 107 mm. An account of the iconic Citroën Kégresse vehicles of the period 1921 to 1931. The majority are organised in bakelite racks for the verascope Richard.

78

EXPÉDITION CENTRE ASIE

Groupe Pamir de la Croisière Jaune.

240 plaques retraçant son parcours depuis le départ de Marseille (Mars 1931) jusqu'à son arrivée à Tachkourgan, province du Sin-Kiang en Septembre. Contenu dans dix casiers dument étiquetés et référencés.

Central Asia Expedition

The Pamir Group of 'La Croisière Jaune'. 240 plates recounting the journey, starting from Marseille (March 1931) through to their arrival at Tachkourgan, Sin-Kiang province in September. Contained in ten racks duly labelled and referenced.

€ 2 500 / 3 500

77



79

VOYAGE D'ANDRÉ CITROËN AUX ETATS UNIS, PRÉSENTATION DE L'AUTOCHENILLE.

Datant d'Octobre 1923, 73 plaques nous retracent ce voyage. On peut y voir la démonstration de l'engin par Citroën à Ford, l'adaptation du propulseur à une Ford T, l'excursion de Citroën aux chutes du Niagara.

André Citroën's voyage to America, the presentation of the autochenille.

Dating from October 1923, 73 plates tell the story of this journey. This includes the demonstration of Citroën's engine to Ford, adapting the system to a Model T, Citroën's excursion to the Niagara Falls.

€ 600 / 800

80

ESSAIS ET DÉMONSTRATIONS DES KÉGRESSE DE 1921 À 1928.

269 plaques, de la neige aux sables, du militaire au civil, les autochenilles passent, franchissent, tractent, aussi bien aux concours militaires de Satory qu'au salon du Bourget, ou pour le plaisir uniquement comme André Citroën à Saint Moritz aux J.O. de 1928.

Trials and demonstrations of the Kégresse between 1921 and 1928.

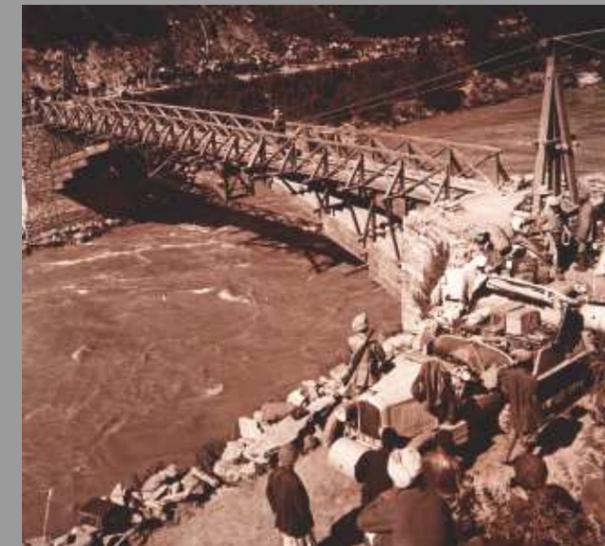
269 plates, across snow or sand, for military or civilian purpose, the autochenilles drive, cross and track, for the military demonstrations at Satory as well as for the salon du Bourget, or simply for pleasure, as demonstrated by André Citroën at the Saint Moritz Olympic Games in 1928.

€ 2 000 / 2 500

78



78



79



79



80



80





“L'automobile constitue à elle seule, la marque d'un âge de l'humanité et sa représentation graphique, picturale ou plastique apporte autant de lumière sur notre civilisation que les dessins rupestres sur celles de nos lointains ancêtres”.

Pierre Gascar
Préface de “L'Art et l'Automobile”
par Hervé Poulain, 1973.

“The automobile constitutes the mark of an age in human experience and its graphic, pictorial or plastic representation throws as much light on our civilization as the rupestrian drawings of our distant ancestors”.

Pierre Gascar
Preface to “L'Art et l'Automobile”
by Hervé Poulain, 1973.

PROVENANT DE LA COLLECTION HERVÉ POULAIN

En 1973, le commissaire-priseur Hervé Poulain, par ailleurs pilote de course, publia *L'Art et l'Automobile*, un thème inédit qui analysait, de Toulouse-Lautrec et Bonnard à Andy Warhol, les œuvres lyriques ou parodiques, exaltées ou critiques, inspirées par l'Automobile, l'objet mythique du 20^e siècle.

L'année suivante, il dirigeait la première vente jamais organisée d'Automobilia, montrant la voie en collectionnant lui-même les représentations picturales et sculpturales de la “fabuleuse licorne” comme l'appelait Octave Mirbeau.

Aujourd'hui, notre amateur vend quelques pièces significatives avec ce privilège unique de diriger lui-même sa propre dispersion, en adéquation avec les propos qu'il tient dans son dernier ouvrage : *Le marteau et son maître (Plon)* : “Les commissaires-priseurs ont beau arguer que les successions les meilleures sont celles “avant décès”, parce que le vendeur garde la main, désigne son marteau, participe à la stratégie, constate la somme de son savoir, consigné dans un catalogue estampillé de son nom, établit la mémoire, récolte la reconnaissance de ses pairs et la récompense de ses choix et de ses sacrifices financiers, en disperse les fruits à sa guise, et puisque en fin de compte il n'est que détenteur précaire des choses, et bien, une sorte de peur infantile freine la majorité des amateurs en âge de se séparer de leurs objets comme si leur perte devait accélérer leur propre disparition.”

Cependant, le commissaire-priseur annonce qu'il dispersera les “études de vitesse futuristes” de Gino Severini, de Henri Valensi et de Gustave Miklos dans une vente ultérieure d'Art Moderne à l'hôtel Dassault. En revanche son deuil n'est pas accompli pour se séparer des œuvres pop...

COMING FROM THE COLLECTION OF HERVÉ POULAIN

*In 1973, the auctioneer Hervé Poulain, also a racing driver, published *L'Art et l'Automobile*, a hitherto uncovered subject that analysed, from Toulouse-Lautrec and Bonnard to Andy Warhol, the lyrical or parodic and vivid or critical works inspired by the Automobile, the mythic object of the twentieth century.*

The following year, he directed the first sale ever organised by Automobilia, showing the way by himself collecting pictures and sculptures of the “fabulous unicorn” as Octave Mirbeau called it.

*Today, our automobile lover is selling several significant items with the unique privilege of directing its dispersion himself, together with the remarks made in his last work *Le marteau et son maître (Plon)*: “Auctioneers are fond of saying that the best estates are those “before death” because the seller has control, appoints his auctioneer, participates in the strategy, contributes the sum of his knowledge, consigned to a catalogue stamped with his name, draws up the description, garners the recognition of his peers and the reward for his choices and his financial sacrifices, distributes the fruits as he desires, and since in the final analysis he is merely the temporary custodian of the items, a sort of infantile fear stops the majority of aged automobile lovers from being separated from their objects as if their loss would hasten their own disappearance.”*

However, the auctioneer has announced that he is selling the “futuristic studies of speed” of Gino Severini, Henri Valensi and Gustave Miklos in a later sale of Modern Art at Hotel Dassault. On the other hand, he is not bereaved by being separated from the pop art works...

81

RENÉ VINCENT (1879-1936)

L'attaque de l'auto par les Peaux Rouges,

circa 1920.

Gravure originale, 23 x 32 cm, cachet de l'atelier en bas à droite. Tirage unique.

Provenance :

Ginette Vincent, fille de l'artiste

René Vincent illustre l'attaque d'une moderne diligence sur fond des premiers gratte-ciel, bien avant qu'Hergé ne s'intéresse au nouveau monde, aux indiens et à la modernité. En effet, "Tintin en Amérique" date de 1931.

Original engraving, 23 x 32 cm, studio stamp bottom right. Single print run.

René Vincent illustrates the attack of a modern stagecoach against a background of skyscrapers, well before Hergé became interested in the New World, Indians and modernity. In fact, "Tintin in America" dates from 1931.

€ 500 / 1500

82

F. CIRONE, école italienne

La traversée du Far West, 1904

Aquarelle et encre de Chine, signés et datés en bas à droite. Porte au dos la mention manuscrite :

"Collezione della Regina Margherita, via venetto". 35 x 49 cm

La princesse Margherita de Savoie-Gênes, née à Turin en 1851, épousa en 1868 Umberto I^{er}, roi d'Italie, qui fut assassiné en 1900 à Monza. Elle-même mourut à Bordighera en 1926. Le palazzo Margherita était sa résidence à Venise.

Watercolour and Indian ink, signed and dated bottom right. Handwritten words on the back: "Collezione della Regina Margherita, via venetto".

Princess Margherita de Savoie-Gênes, born in Turin in 1851, in 1868 married Umberto I, King of Italy, who was assassinated in 1900 in Monza. She died in Bordighera in 1926. Margherita Palace was her residence in Venice.

€ 1 000 / 1 500

83

JACQUES VILLON (1875-1963)

Les chauffeurs, circa 1900

Lavis d'encre et crayon sur papier, signé en bas à gauche. 19 x 14 cm



81

Certificat de la Galerie Louis Carré. Cadre Art Nouveau à décor de fleurs.

Provenance :

Drouot, 17 décembre 2001

Expositions :

Alès, "On the road, l'Automobile dans l'Art", Musée PAB, juin-septembre 2007, page 84 du catalogue.

Jacques Villon commença sa carrière, à l'image de Toulouse-Lautrec et Forain, en publiant des dessins satiriques dans les journaux, avant de subir la révélation du Fauvisme (1905) et d'adhérer en 1911 au Cubisme qui correspondait à son besoin d'ordre et de discipline

Il constitua le groupe de la Section d'Or, que composaient notamment Gleizes, Léger, Kupka, Delaunay, La Fesnaye...

"Toutes les conquêtes, toutes les innovations, tous les pressentiments du siècle se trouvent miraculeusement réunies dans son œuvre". Dictionnaire de la peinture moderne, 1963.

Wash drawing and pencil on paper, signed bottom left.

Jacques Villon began his career in the same way as Toulouse-Lautrec and Forain by publishing satirical drawings in newspapers, before experiencing the revelation of Fauvism (1905) and in 1911 becoming an adherent to Cubism which satisfied his need for order and discipline. He was part of the Section d'Or Group, consisting in particular of Gleizes, Léger, Kupka, Delaunay, La Fesnaye... "All the conquests, all the innovations, all the premonitions of the century are miraculously combined in his work". Dictionary of modern painting, 1963.

€ 1 200 / 1 500

84

HANS BELLMER (1902-1975)

Élégantes et automobiles devant le Café de la Paix, place de l'Opéra, 1926

Trois petites filles, au verso.

Dessins à la plume, double faces, signés et datés en bas à gauche.

Provenance :

Galerie 1900-2000, FIAC 2001, Paris

Exposition :

Alès, Musée PAB, "On the road, l'automobile dans l'art", juin à septembre 2007, page 45 du catalogue.

En 1937, Bellmer quitta l'Allemagne nazie et se fixa à Paris, adopté par le groupe surréaliste fasciné par un érotisme dont la perversité était magnifiée par la beauté d'un trait classique.

André Breton put écrire qu'il représentait "adolescente, la femme éternelle, pivot du vertige humain".



82

Quill drawings, both sides, signed and dated bottom left.

In 1937, Bellmer left Nazi Germany and set up in Paris, adopted by the Surrealist group fascinated by eroticism whose perversity was magnified by traces of classic beauty. André Breton wrote that it represented "the adolescent, the eternal woman, the fulcrum of human vertigo".

€ 2 000 / 3 000

85

PAUL MOREAU-VAUTHIER

(1871-1936)

Automobile Mors en course, circa 1905

Sculpture en bronze à patine brune, signée à la base. 18 cm

Expositions :

Paris, La Bastille, "Salon Alpha", 1974.

Hardelot, "L'art et la course", 1976.

Paris, "Centenaire de l'automobile", 1984.

München, "Das Automobil in der kunst", 1986, n°179 du catalogue

Alès, Musée PAB, "On the road, l'Automobile dans l'Art" juin-septembre 2007, page 69 du catalogue

Bibliographie :

"L'Art et l'Automobile", Hervé Poulain, Ed. Les Clefs du Temps, 1973, reproduite page 73.

"L'Objet", octobre 1973, reproduite page 25.

"Elle", 21 octobre 1974, reproduite page 129.

"Arts et Métiers", octobre 1974, reproduite page 17.

"Fouineuse", avril 1978, reproduite pages 5 et 67.

"Art and the Automobile", DB Tubbs London 1978, reproduite page 25.

"Connaissance des Arts", juin 1984, reproduite page 63.

"Autos international", octobre 1990, reproduite page 16.

Habiles à ciseler les courbes du corps féminin et les arabesques florales, les sculpteurs de la Belle Epoque gardaient leurs manières pour représenter les volutes de gaz d'échappement et les tourbillons de poussières, lesquelles participaient à donner l'illusion du mouvement.

Bronze sculpture with brown patina, signed at the bottom.

Skilled in carving the curves of the female body and floral arabesques, the sculptors of the Belle Epoque used their skills to show wreaths of exhaust gases and dust swirls which helped to give the illusion of movement.

€ 3 000 / 6 000

83



85



ERNEST MONTAUT (1879-1909)**Les jeux du cirque**

Gouache. Cachet de l'atelier en bas à droite.

Cadre en bois doré néo-classique.

50 x 80 cm

Bibliographie :

“Ernest Montaut” par Hervé Poulain, “Automobiles classiques”, mai 1990, reproduit page 220.

“XXI Semaine Internationale de l'Automobile”, Palais des Congrès, Paris, 1990, affiche de la manifestation.

Expositions :

Paris, “Sarah Berhardt”, Espace Cardin, n°344 du catalogue, 1973.

Vichy, “Ernest Montaut”, 1977, n°6 du catalogue.

Munche, “Das Automobil in der kunst”, 1986, n°11 du catalogue.

Paris, “L'Art, la Femme, et l'Automobile”, Palais de Bagatelle, 1989.

Paris, Musée d'Orsay, “James Gordon Bennett et le New York Herald : un journal Américain à Paris : 1887-1918”, 1990, reproduit en couverture du catalogue.

Paris, “Les objets-culte du rêve automobile”, Le Louvre des Antiquaires, 1995-1996, pour le centenaire de l'ACF.

Paris, “A toute vitesse, 1899-1949, 50 ans de courses et de records automobiles”, Musée National du Sport, Avril-Septembre 2009, reproduite page 10 du catalogue et décrit sous le n°3.

Avant tous les autres, Ernest Montaut consacra son talent à la représentation exclusive des modes nouveaux de locomotion, et des courses.

Dans ce tableau, Montaut filme, avec l'humour d'un “peplum” grand écran de Cécil B. de Mille, les contradictions qui opposaient les artistes au début du siècle : d'une part, les peintres académiques attachés aux sujets d'Histoire seuls considérés comme nobles, et d'autre part, les modernes se consacrant aux thèmes de la vie contemporaine comme la machine et la vitesse à l'exemple de Montaut qui utilisait une technique nouvelle, une mise en page hardie, un flou impressionniste, une lumière jaillissant de l'arrière comme propulsant le bolide et une piste bombée pour rendre son trépidant vertige de toboggan que frôlent les roues à l'ovale lyrique...

Premier peintre de la vitesse, Montaut disparût prématurément à l'âge de 30 ans, l'année même du manifeste futuriste de Marinetti publié dans le Figaro en 1909.

D'après une étude de la commission historique de l'ACF en date du 27 octobre 1975, le personnage central, présentant la coupe Gordon-Bennett, offre les traits de Charron vainqueur de la course en 1900 pour Panhard et Levassor. A sa droite, le portrait de Girardot, également une “monte” de Panhard, classé second à la coupe 1900 et vainqueur de celle de 1901, dans le cadre de la course Paris-Bordeaux. La dernière figure à droite représente René Panhard. A gauche, pilotant une Mors, Alfred Veighe courant sous le pseudonyme de “Levegh”, vainqueur de Paris-Toulouse-Paris en 1900. Ces trois pilotes étaient les concurrents désignés par l'ACF pour constituer l'équipe chargée de défendre les couleurs de la France pour la Coupe Gordon Bennett 1901.

Gouache. Stamp of the studio bottom right.

Neo-classical gilded wood frame.

Ernest Montaut was alone in devoting his talent to the exclusive representation of new modes of locomotion and racing.

In this painting, with the humour of a wide-screen Cecil B. de Mille sword and sandal epic, Montaut documents the contradictions between artists at the beginning of the century: on the one hand, the Academic painters devoted to Historical subjects as the only ones considered noble, and on the other hand the Modernists who devoted themselves to subjects of contemporary life such as the machine and speed following the example of Montaut who used a new technique including bold layouts, an impressionist blurredness, flashing background light as if propelling the racing car and a cambered slope to render its throbbing toboggan vertigo skimmed by the lyrically oval wheels ...

The foremost painter of speed, Montaut died prematurely at the age of 30, the same year as the futurist manifesto of Marinetti published in Le Figaro in 1909.

In a study by the historic commission of the Automobile Club de France [ACF] dated 27 October 1975, the central character, presenting the Gordon Bennett cup, shows the features of Charron, the race winner in 1900 for Panhard and Levassor. To his right is a portrait of Girardot, also a "mount" for Panhard, who came second in the 1900 cup and was the winner of that race in 1901, at the Paris-Bordeaux track. The last figure to the right shows René Panhard. To the left, driving a Mors, Alfred Veighe going under the pseudonym "Levegh", winner of the 1900 Paris-Toulouse-Paris race. These three drivers were competitors designated by the ACF to be the team charged with defending the colours of France for the 1901 Gordon Bennett Cup.

€ 15 000 / 20 000



87

GÉO HAM (1900-1972)

Le pilote bleu

Gouache signée en bas à droite.

45 x 41 cm

Cadre en bois sculpté et argenté de l'ébéniste Léon Jallot (1974-1967), circa 1930

Provenance :

Succession de l'artiste

Collection Renaud, Bâle

Expositions :

München, "Das Automobil in der Kunst 1886-1986", août-octobre 1986, reproduite sous le numéro 72 du catalogue.

Paris, "La Vitesse", Fondation Cartier, juin-septembre 1991, reproduite page 52 du catalogue.

Paris, "Cabinets Particuliers", décor de David Hickx pour Cartier, 1992.

Laval, "L'Ham de la course", Musée de la Pezzine, juin 1994, reproduit en couverture du catalogue.

Alès, Musée PAB, "L'automobile dans l'art", juin-septembre 2007, page 53, reproduite page 17 sous le numéro 16.

Laval, Musée de Laval, Rétrospective "Géo Ham, peintre de la vitesse", 2007

Bibliographie :

"Coupe de Paris", Montlhéry, 1939

"L'Action Automobile", à rapprocher de la couverture du n°78 consacré au 31ème Salon, octobre 1937

"Le Fanatique de l'automobile", juin 1977, reproduite en page de couverture.

"Vème Semaine Internationale de l'Automobile de Collection", Palais des Congrès, Paris 1982

"Maison et Jardin", mars 1980, reproduite page 85.

"Das Automobil in der kunst 1886-1986", Reimar Zeller, Ed.

Prestel, 1986, reproduite page 123, planche 44.

"Connaissance des Arts", Le prix de l'Art, guide annuel des Ventes Publiques, 1983, reproduite page 37.

"Les Années 30", Anne Bony, Ed. du Regard, Paris 1987, reproduite page 1345.

"Collection de Maîtres", La Maison de Marie-Claire, novembre 1988, reproduit page 102.

"Automobiles Classiques", n°47, Géo Ham par Hervé Poulain, décembre 1991, reproduite page 111.

"Motoring, the Golden Years", A pictorial Anthology by Rupert Prior, 1991, l'affiche reproduite page 112.

"La vie de l'Auto", l'affiche est reproduite dans l'article consacré à Raymond Sommer page 24, n°594 (Document d'époque).

"Auto Rétro", janvier 1995, Un dandy dans la course, J.C. Demory, reproduite page 86.

"Etats d'Ham", janvier 2005.

"Géo Ham, peintre de la vitesse", Samogy et Musée de Laval, 2007, reproduite en page 5 et affiche de l'exposition.

"TGV Magazine", novembre-janvier 2008

"Rétroviseur", novembre 2007, n°228, reproduite en 2° de couverture

"La Vie de l'Auto", 8 novembre 2007, reproduite en page 2.

Joint l'affiche de la vente de 1982.

Géo Ham fut l'historiographe des compétitions aéronautiques et automobiles entre les deux guerres et jusque dans les années 60. Son talent était servit par une connaissance parfaite du sujet puisqu'il participa aux grandes Manifestations aériennes, à l'épopée de l'aéropostale, et qu'il navigua des pilotes talentueux en rallye.

D'abord influencé par Montaut puis par Gordon Grosby, Géo Ham s'affranchit pour composer un style personnel, moins anecdotique, plus synthétique et emprunt d'une théâtralité et d'une dramaturgie néo-classique.

Dans ce portrait, présumé inspiré par Robert Benoist, Géo Ham sculpte autant qu'il peint l'archétype du centaure moderne, courageux et tenace, le pendant masculin de l'"Autoportrait au volant" de Tamara de Lempicka. L'homme et la machine font corps et se mêlent dans une monochromie bleue tandis que le rouge du fond accentue la dramatisation de la scène.

Gouache signed bottom right.

Géo Ham was a historiographer of aeronautical and automobile competitions between the Wars and up to the 1960s. His talent was informed by a comprehensive knowledge of the subject since he took part in the great aerial Events, the epic airmail service, and was a navigator for talented rally drivers.

At first influenced by Montaut and then by Gordon Grosby, Géo Ham freed himself from them and established a personal style that was less anecdotal and more synthetic and borrowed from the theatre and neo-classical drama.

In this portrait, presumed to be inspired by Robert Benoist, Géo Ham sculpts as much as paints the archetypal modern centaur, courageous and tenacious, the masculine counterpart of the "Self-portrait at the wheel" by Tamara de Lempicka. Man and machine are one and are melded in a monochrome blue whilst the background red accentuates the dramatisation of the scene.

1982 sales notice attached.

€ 20 000 / 30 000

87



88

GÉO HAM (1900-1972)

Étude futuriste de vitesse, circa 1930

Gouache portant le cachet de l'atelier en bas à droite. 21 x 30 cm

Dessin préparatoire sur papier calque portant le cachet de l'atelier en bas à droite.

34 x 46 cm

Dans un même cadre en fer forgé de l'architecte Braschet.

Provenance :

Succession de l'artiste.
Collection de Maître Cornette de Saint Cyr.

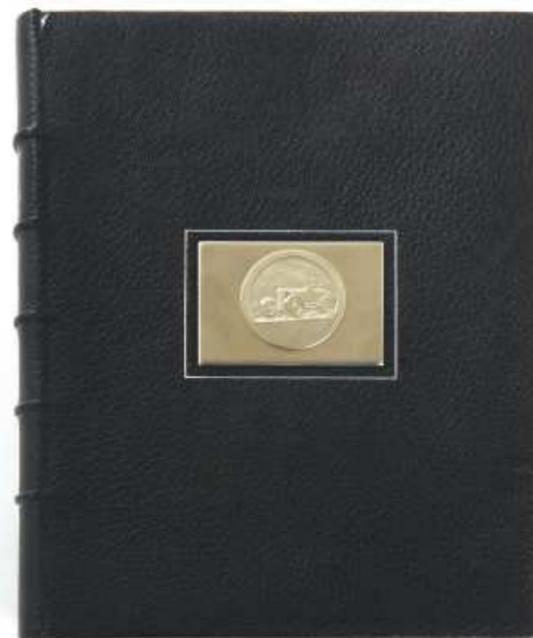
Expositions :

Paris, "Rétrospective Géo Ham", mai 1981, affiche de l'exposition.
Los Angeles, Museum of Contemporary Art, "Automobile and Culture", 1984-1985.
Munich, "Das Automobile in der Kunst 1886-1986", août-octobre 1986, n°57 du catalogue.
Paris, Salon Rétromobile, "Rétrospective Géo Ham", février 1994.
Laval, "Rétrospective Géo Ham", 2007 au Musée de Laval.
Paris, Musée National du Sport, Avril-Septembre 2009, "A toute vitesse" 50 ans de courses et de records automobiles, 1899-1949, décrit sous le n°31 du catalogue.

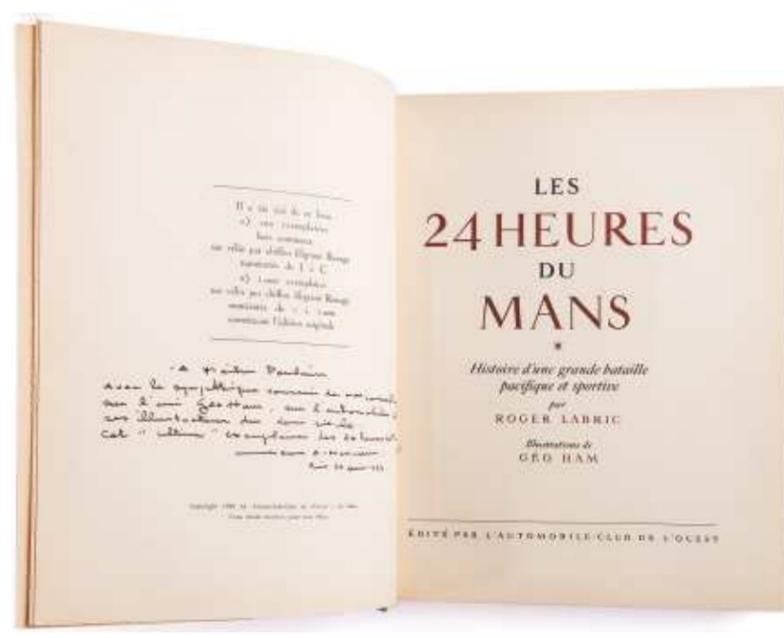
Bibliographie :

"24 heures du Mans", Roger Labric, 1949, reproduit page 428.
"L'Auto Journal", article "L'Automobile au cœur de l'Art", décembre 1974, reproduit page 60.
"Art and The Automobile", D.B. Tubbs, Lutterworth press, Londres, 1978, reproduit page 54.
"Automobil", article "Das magische object in der kunst", Reimar Zeller, Frankfurt am Main 1985, reproduit page 58.
"17ème semaine internationale de l'Automobile de Collection", Palais des Congrès, décembre 1988, reproduit sur l'affiche de la manifestation.
"Automobiles Classiques", article "Géo Ham", Hervé Poulain, décembre 1991, reproduit page 114, n°47.
"Auto Retro", mars 1993, reproduit page 15.
Utilisé pour la carte postale éditée par les Amis de Géo Ham, 1993.
"Sport Auto", juin 1994, reproduit page 10.
"De l'ombre à la lumière, Géo Ham" 1972-1997
"Auto Rétro", article "Un dandy dans la course", J.C. Demory, janvier 1994, reproduit page 85.
"Etats d'Ham", janvier 2005

89



89



"Retour au Mans : Géo Ham", Le Mans Classic, juillet 2006.
"Géo Ham, peintre de la vitesse, maître de l'affiche", Somogy, 2007, reproduite page 12.

Cette œuvre est unique dans la production de Géo Ham. Elle montre que l'artiste n'ignorait rien des recherches futuristes des peintres italiens. La gouache tend vers une totalité expressive des visions et des sensations issues de la course. La force dynamique de la couleur et des traits en spirale et en zig-zag assurent une représentation synthétique de la vitesse, de l'espace temps, du bruit de la mécanique, des odeurs de ricin et du pilotage.

Gouache bearing the studio stamp bottom right. 21 x 30 cm

Preparatory drawing on tracing paper bearing the stamp of the studio bottom right. 34 x 46 cm

In the same wrought iron frame by the architect Braschet.

This work is unique in the production of Géo Ham. It shows that the artist was fully cognisant of the futuristic pursuits of the Italian painters. The gouache aims at the complete expression of the sights and sensations from the race track. The dynamic force of the colour and the spiral and zig-zag lines give a synthetic representation of speed, space time, mechanical noise, the smell of ricin and driving.

€ 10 000 / 20 000

89

GÉO HAM ET ROGER LABRIC

"Les 24 heures du Mans", édité par l'ACO en 1949

Exemplaire de J.A. Mercier, ami et exécuteur testamentaire de Géo Ham qui l'offrit avec cette dédicace datée du 30 juin 1973 : "A Maître Poulain avec le sympathique souvenir de mes conversations sur l'ami Géo Ham, sur l'automobile et ses illustrateurs du demi siècle. Cet "ultime" exemplaire des 24 heures du Mans". Reliure plein maroquin noir, dos à nerfs, titre et tête or, avec une vignette en métal estampillée sur le premier plat, représentant une automobile en course ; dans un emboîtement.

Jean Adrien Mercier (1899-1995) se fit connaître comme illustrateur notamment de livres pour enfants et en produisant, entre 1925 et 1940, 115 affiches de films pour les plus grands noms du cinéma muet, Abel Gance, René Clair, Marcel L'Herbier... La bibliothèque Forney lui organisa une rétrospective en 1995.

Joint une carte de vœux rehaussée d'un dessin d'une automobile, par Mercier.

Copy belonging to J.A. Mercier, friend and executor of Géo Ham who gave it to him with the following dedication dated 30 June 1973: "A Maître Poulain avec le sympathique souvenir de mes conversations sur l'ami Géo Ham, sur l'automobile et ses illustrateurs du demi siècle. Cet "ultime" exemplaire des 24 heures du Mans."

Black morocco bound, spine with cords in relief, title and heading in gold, with a vignette in metal stamped on the first boards, representing an automobile on the racetrack; in a case.

Jean Adrien Mercier (1899-1995) became known as an illustrator in particular for children's books and producing between 1925 and 1940, 115 film posters for the great names of the cinema, Abel Gance, René Clair, Marcel L'Herbier... the Forney library put on a retrospective for him in 1995.

Attached is a greetings card set off with a design of an automobile by Mercier.

€ 1 500 / 2 000

88



88



90

ETTORE BUGATTI (1881-1947)

Moteur et boîte de vitesse du type 73

Sculpture-maquette en bois laqué "bleu Bugatti".
Hauteur avec socle : 30 cm
Estampillé E. B.

La terrasse du socle en bois porte une carte de visite du Patron, située 20 rue Boissière Paris 16^e.
"Remerciements. Joyeux Noël. Meilleurs vœux de bonne année".

Expositions :

- Hamburg, "Die Bugattis", Museum für Kunst und Gewerbe, 1983.
- Paris, "Centenaire de l'Automobile", rue Royale, Décembre 1984 - Janvier 1985.
- Vence, "Les Bugatti", Château de Notre Dame des Fleurs Juillet à Septembre 1995. Reproduit page 105 du catalogue.
- Amsterdam, "Bugatti", Fondation Art et Entreprise, 1998 - 1999.
- Paris, "A toute vitesse, 50 ans de courses et de records automobiles, 1899-1949", Musée National du Sport, Avril - Septembre 2009. Décrit sous le n°14 du catalogue.

"Ettore appliqua ces 2 règles : "le beau est efficace" et "l'originalité du dessin n'est rien sans la perfection dans l'exécution". Ses moteurs révolutionnèrent l'esthétique industrielle, chaque pièce étant considérée comme un élément de sculpture." H.P., Connaissance des Art, 1978.

Type 73 engine and gearbox.

Model sculpture in Bugatti blue lacquered wood

Height with base: 30 cm.

Stamped E. B.

The outside of the wooden base bears a visiting card of the Boss, situated 20 Rue Boissière, Paris 16th: "Thanks. Merry Christmas. Best wishes for the new year."

"Ettore applied these 2 rules: "efficiency is beauty" and "originality in design is nothing without perfection in the execution". His engines revolutionised industrial design, and each piece was considered as an element of a sculpture". H.P., Connaissance des Art, 1978.

€ 10 000 / 15 000



90

91

AL COHEN, école américaine

Les Championnes, 1955

Huile sur panneau.
182 x 256 cm

Provenance :

Collection Mortarini
Collection privée paloise
Palais des Congrès, Paris, le 5 décembre 1988, reproduite au catalogue sous la lettre D

Expositions :

Pantin, Centre International de l'Automobile, 1992-1993
Paris, "Rétromobile", 1997

Bibliographie :

"Bugantics", été 1955, vol.18, n°4, reproduite page 36, exceptionnel document représentant le peintre durant la réalisation de l'œuvre.

"Investir", couverture du magazine (détail), février 1999

Importante composition regroupant, sur un circuit s'inspirant des 24 heures du Mans, les modèles prestigieux qui ont marqué l'histoire de la course : Bugatti 59 pilotée par J.P. Wimille, Auto Union, Mercedes, Alfa Romeo, Delage...

Un courrier en date du 23 mai 1992 émanant du commanditaire de l'œuvre en explique avec humour la genèse :

"Cette fresque fut donc conçue pour orner les murs du magasin automobile que j'allais ouvrir au 83, rue de la Boétie !

Nanti de prestigieuses ferrailles j'en étais venu, faute de pouvoir disposer de numéraires suffisants, à envisager un échange pour m'assurer les services d'un peintre d'une de mes relations qui rongait son frein dans un atelier niché dans les charmilles non loin de Denfert Rochereau.

Au début des années 50, on possédait pour tout légendaire que le souvenir des modèles ayant anticipé avant le conflit aux grandes compétitions. D'où l'explication du panorama de ceux-ci dont les anachronismes voulus s'aggravent avec la présence d'un circuit manifestement inspiré par la topographie d'une piste où se déroulent les 24 heures du Mans.

Comme convenu, une Bugatti 37 "Tecla" préparée par mes mécaniciens Jean Renard et Robert Legac fut remise au peintre pour solde de tout compte. Ainsi en compagnie de sa très latine épouse, notre artiste connut enfin les ivresses de la route, tout autant que les joies subtiles que procurait l'usage du savon noir...»

Oil on panel

182 x 256 cm

Important composition on a circuit based on the Le Mans 24 Hour circuit, grouping together the prestigious models that have marked the history of the race: Bugatti 59 driven by J.P. Wimille, Auto Union, Mercedes, Alfa Romeo, Delage...

A letter dated 23 May 1992 issued by the commissioner of the work humorously explains the origin:

"This fresco was therefore designed to decorate the walls of the automobile showroom that I was going to open at 83 Rue de la Boétie!

Provided with prestigious heaps of metal, as I did not have sufficient cash, I decided upon an exchange to obtain the services of a painter of one of my relations who was champing at the bit in a studio lodged in the tree-covered walks not far from Denfert Rochereau.

At the beginning of the 1950s, the only legend we had was the memory of the models that participated in the great races before the War. This explains the panorama of these whose deliberate anachronisms are aggravated by the presence of a circuit clearly based on the topography of a track where the Le Mans 24 Hour Race takes place.

As agreed, a Bugatti 37 "Tecla" prepared by my mechanics, Jean Renard and Robert Legac, was given to the painter in payment. So, in the company of his very Latin wife, our artist finally experienced the intoxication of the road, as well as the subtle joys procured by the use of black soap..."

€ 20 000 / 30 000

90



91



L'artiste peignant sa fresque
The artist drawing his fresco

92

JUAN MANUEL FANGIO

Lettre en espagnol destinée à H.P., signée

du 22 de Marzo de 1990

Il répond à une invitation du commissaire priseur à assister à la vente aux enchères de la Gordini avec laquelle il participa aux 24 Heures du Mans 1950, et exprime ses regrets et sa reconnaissance mais il a un "engagement inévitable". "Jamais je n'oublierai le noble geste d'Amadeo Gordini quand en 1948, étant spectateur, il m'offrit une voiture sans même m'avoir vu une seule fois concourir."... Il ajoute plus loin : "j'ai couru ensuite (pour lui) toujours gratuitement..."

Letter in Spanish to H. P., signed 22 March 1990.

He is replying to an invitation from the auctioneer to take part in the auction of the Gordini with whom he participated in the Le Mans 24 Hour Race, and expresses his regrets and acknowledgements but he has an "unbreakable engagement". "I shall never forget the noble gesture of Amadeo Gordini when in 1948, when I was a spectator, he offered me a car without ever having seen me race." ... He adds later: "Thereafter, I always raced (for him) for free..."

AMÉDÉE GORDINI

Lettre signée du 21 octobre 1977 adressée à H.P.

dans laquelle il "donne son accord de principe pour la vente du 4 décembre" dans ses locaux du Boulevard Victor.

Signed letter of 21 October 1977 sent to H. P. in which he "gives his agreement in principle for the sale on 4 December" in his premises in Boulevard Victor.

€ 200 / 300

93

RENÉ DE KNYFF

Lettre signée du 21 mai 1906 sur papier à entête Panhard & Levassor, adressée au banquier Maurice Hottinguer, où il développe les caractéristiques du châssis 18 HP 1907 et son prix 14500... Joint une photographie vintage représentant une sortie des membres de l'AC du Mexique en 1899.

Signed letter of 21 May 1906 on Panhard & Levassor letter heading, sent to the banker Maurice Hottinguer; in which he describes the characteristics of the 18hp 1907 chassis and his price, 14,500 ... Attached is a vintage photograph showing the exit of the members of the AC in Mexico in 1899.

VIVIANE SENNA

Lettre sur papier à entête de L'Instituto Ayrton Senna, Sao Paulo June 2007 dans laquelle la sœur du pilote remercie en anglais le commissaire priseur : "Without your competence we would have never obtained the excellent results in this unique auction" dans une dispersion de casques de pilotes au bénéfice des enfants de l'Institut lors du Grand Prix de Monaco 2007.

Letter on the letter heading of the Ayrton Senna Institute, Sao Paulo, June 2007, in which the sister of the driver thanks the auctioneer in English: "Without your competence we would have never obtained the excellent results in this unique auction".

€ 100 / 200

94

JEAN PIERRE BOIVENT (NÉ EN 1937)

Alpine d'Hervé Poulain au Rallye A.G.A.C.I. à

Montlhéry (3e scratch), 1971.

Aquarelle signée en bas à droite et datée 1971. 35,5 x 48,5 cm

Provenance :
Atelier d'artiste

Bibliographie :

"L'Art et l'Automobile", par Hervé Poulain, Ed. les Clefs des Temps, reproduite page 232.
"Mes Pop Cars", Hervé Poulain, Ed. Apach, 2006, reproduite page 24.

Exposition :

Alès, Musée PAB, "On the road, l'Automobile dans l'Art", juin-septembre 2007, page 45 du catalogue.

Water colour signed bottom right and dated 1971.

€ 700 / 1000

95

JEAN PIERRE BOIVENT (NÉ EN 1937)

Gordini d'Hervé Poulain en course de côte, 1969.

Aquarelle signée en bas à droite et datée 1971.

35,5 x 48,5 cm

Provenance :

Atelier de l'artiste

Bibliographie :

"L'Art et l'Automobile", par Hervé Poulain, Ed. les Clefs des Temps, reproduite page 232.
"Mes Pop Cars", Hervé Poulain, Ed. Apach, 2006, reproduit page 24.

Exposition :

Alès, Musée PAB, "On the road, l'Automobile dans l'Art", juin-septembre 2007, page 45 du catalogue.

Water colour signed bottom right and dated 1971.

€ 700 / 1 000

96

MICHEL LECOMTE (NÉ EN 1935)

Alpine 1800 16 soupapes

Aquarelle et encre de couleur, signée en bas à droite. 30 x 30 cm

Cet aboutissement de la berlinette fut confié à Bruno Saby qui l'utilisa au rallye du Limousin. Elle fut rachetée l'année suivante par la concession Renault d'Avranches qui mit la voiture à la disposition d'Hervé Poulain qui l'utilisa en rallies et courses de côte. Outre des victoires de groupe, elle a remporté le scratch à la course de côte de Monteul-le-Perouze. Elle participe aujourd'hui aux compétitions VHC entre les mains expertes de l'ancien pilote usine Serpaggi.

"L'automobile de compétition me fascine, sa vitesse, ses vibrations, l'architecture de ses moteurs. J'en propose une transcription systémique et colorée." Michel Lecomte.

Joint un portrait de Jean Pierre Beltoise par Lecomte, tirage offset, signé.

Le produit de la vente du lot sera reversé à l'Association créée pour le renouveau de l'écurie Pescarolo.

Watercolour and coloured ink, signed bottom right.

This top sports coupe was entrusted to Bruno Saby who used it in the Limousin Rally. It was purchased the following year by the Avranches Renault concession which gave the car to Hervé Poulain who used it in rallies and hill climbs. In addition to the victories of the group, it won the Monteul-le-Perouze hill climb scratch race. Today, it takes part in VHC competitions in the expert hands of the former factory driver, Serpaggi.

"Race cars fascinate me, their speed, their vibrations, the engine architecture. I offer a systematic and coloured transcription of these." Michel Lecomte.

Attached is a portrait of Jean Pierre Beltoise by Lecomte, offset printed, signed.

The proceeds from the sale of the lot will be given to the Association created for the revival of the Pescarolo scuderia.

€ 1 000 / 2 000 sans réserve

97

CHARLES PASCAREL (NÉ EN 1936)

Alpine Groupe IV, 1973, ailes pagode

Acrylique sur toile.

146 x 114,5 cm

Provenance :

Ex Thérier (Rallye de Suède)

Ex Poulain

Bibliographie :

"L'Auto Journal : l'automobile au cœur de l'art", décembre 1974, reproduite page 58.
"Mes Pop Cars", Hervé Poulain, Ed. Apach, 2006, reproduit page 25.

Au dos du tableau, une carte de vœux de Jean Luc Thérier qui pilota brillamment cette berlinette : "Merci Hervé, tu as toujours répondu présent à toutes les actions menées pour me faire survivre. Reçois toute mon amitié"

Charles Pascarel se définit lui-même comme le produit de l'acrylique et du Pop Art. "Dans les années 60, on vit se révéler des artistes pour qui les techniques nouvelles, photo, télé, cinéma, publicité, servirent de base à un décodage de la réalité afin non pas de signifier mais de vivifier le monde actuel." Un siècle de peinture française, HP, 1976.

Le produit de la vente de cette œuvre sera reversé à l'Association créée pour le renouveau de l'écurie Pescarolo.

Acrylic on canvas

On the back of the painting is a best wishes card from Jean Luc Thérier who brilliantly drove this coupe: "Merci Hervé, tu as toujours répondu présent à toutes les actions menées pour me faire survivre. Reçois toute mon amitié".

Charles Pascarel described himself as the product of acrylic and Pop Art. "In the 1960s, artists came along for whom the new techniques, photography, television, cinema, advertising, were used as the basis for decoding reality, not to represent but to vivify the world of today." A century of French painting, HP, 1976.

The proceeds from the sale of the lot will be given to the Association created for the revival of the Pescarolo scuderia.

€ 2 000 / 3 000 sans réserve

98

CHARLES PASCAREL (NÉ EN 1936)

Le Mans 1977

Sérigraphie originale signée en bas à droite et n°10/150 BMW 320 peinte par Roy Lichtenstein, équipage MIGNOT – POULAIN, 9^e au scratch et 1^{er} de classe en IMSA.

Bibliographie :

La toile du même sujet est reproduite dans "Mes Pop Cars" par H.P., page 28.

Le produit de la vente de cette œuvre sera reversé à l'Association créée pour le renouveau de l'écurie Pescarolo.

Original silk screen print signed bottom right and No. 10/150

The proceeds from the sale of the lot will be given to the Association created for the revival of the Pescarolo scuderia.

€ 200 / 300 sans réserve

94



97



96



95



98



99

CÉSAR (1921-1998)

Venturi 600 LM, 24 Heures du mans 1995

Maquette originale au 1/5^e signée sur l'aileron. Un des deux exemplaires.

Expositions :

“Temps Forts de Drouot”, mai 1995.

“24 Heures du Mans”, Maison de la Radio France, avril-mai 1996

“Les jeux dans l'art du XX^e siècle”, Biarritz-Sarajoss, juin 2002-janvier 2003.

Bibliographie :

“L'œil”, tiré à part pour l'exposition *Machins/Machines* : de Léonard de Vinci à Calder, reproduite sous le numéro 7.

“L'œil”, juillet-août 2000, reproduite.

“Automobile historique”, juin 2003, n°27, reproduite page 76.

“Monsieur”, Quand les esthètes font du sport, septembre 2004, reproduite page 62.

“Homme de luxe”, n°16, 2009, reproduite page 38.

Après avoir renoncé à la compétition au terme des 24 Heures 1982 sur une Rondeau, Hervé Poulain fit son retour dix ans plus tard en s'engageant dans le “Trophée Venturi”.

Dès 1994, il réactiva son concept des Art Cars qui lui avait valu de courir avec des bolides peints par Calder, Stella, Lichtenstein, Warhol, en confiant la décoration d'une Venturi 600 LM à Arman.

L'année suivante, il fit appel à César, ce fils de Rodin et de Giacometti, qui continuait l'histoire de la sculpture par d'autres moyens après avoir exposé au Salon de Mai 1960 des balles parallélépipédiques compactes constitués de carcasses de voitures passées à la presse appelées par la critique “Les Compressions”. Pour le compte de son entreprise TBF, Jean Luc Maury-Larivière fournit une Venturi semblable à celle d'Arman avec laquelle les deux compères avaient terminé la course sarthoise l'année précédente.

Pour réaliser son œuvre, César se souvint des coupes et trophées gagnées par le commissaire priseur entre 1975 et 1982 qu'il avait compressé tel un alchimiste : “J'ai réduit ta vanité pour augmenter ta gloire”, et décida d'envelopper le bolide par l'image de cette compression : “C'est plutôt une armure pour toi et tes équipiers. C'est aussi la mémoire estampillée des Riches Heures que tu as vécues au Mans. La maison Dam éditée une maquette au 1/5^e confiée à Sylvie Vernageau et Filip'o qui réalisèrent le report qu'agréa César en signant l'aileron arrière, avant que les mêmes opérations ne fussent engagées sur la voiture elle-même.

Cependant, la Venturi échoua pour une seconde aux essais pré-qualificatifs du 30 avril, entraînant Maury-Larivière à transférer le projet César sur une Mc Laren F1.

Or, du statut de suppléante et par le jeu des défections, la Venturi gagna sa titularisation. Sa décoration rendit hommage en clin d'œil à César, en copiant une partie de celle imaginée par l'artiste que l'on retrouvait sur la Mc Laren.

Conduite par Clérico-Chauvin-Lécuyer, la 600 LM n°43 figura en bonne position avant d'abandonner après 14 heures de course.

Original miniature in 1/5th

Signed on the aileron.

One of two copies.

Having dismissed the competition at the end of the 24 Hours race in 1982 in a Rondeau, Hervé Poulain made a comeback ten years later by embarking on the “Venturi Trophy”.

From 1994, he reactivated his concept of Art Cars in which he competed with racing cars painted by Calder, Stella, Lichtenstein, Warhol, entrusting the decoration of a Venturi 600 LM to Arman.

The following year, he called on César, this son of Rodin and Giacometti, who continued the history of sculpture by other means after having exhibited plane parallel compact balls made of pressed car bodies called “Compressions” by critics. On behalf of his company TBF, Jean Luc Maury-Larivière provided a similar Venturi to the one belonging to Arman with which both accomplices finished the Sarthe race the preceding year.

To complete his work, César recollects cups and trophies won by the auctioneer between 1975 and 1982 which he compressed like an alchemist : “I reduced your vanity in order to increase your glory”, and decided to wrap the racing car in the image of this compression : “It is like a defence for you and your team. It is also the pressed memory of the Rich Hours that you experienced at Le Mans. The firm Dam released a 1:5 model credited to Sylvie Vernageau and Filip[debut signet RTF:]_GoBack[fin signet RTF:]_GoBackp'o who carried out the report that César approved by signing the aileron, before the same operations were undertaken on the car itself.

However, the Venturi failed by a second in the prequalifying tests of 30 April, leading Maury-Larivière to transfer the César project to a Mc Laren F1.

However, from the status of the replacement and by a series of abandonments, the Venturi was in the starting line-up. Its decoration paid homage in a flash to César, by copying part of the decoration devised by the artist that is found on the Mc Laren.

Driven by Clérico-Chauvin-Lécuyer, the 600 LM n°43 appeared in a good position before abandoning the race after 14 hours.

€ 10 000 / 20 000

100

BERNARD RANCILLAC

(NÉ EN 1931)

Charlie Parker, 1976

Anamorphose peinte à l'acrylique sur la maquette d'un prototype Heuliez.

35,5 x 89 cm

Bibliographie :

“Automobiles Classiques”, L'art en mouvement, n°116, 2001, reproduite page 101.

“Automobile historique”, juin 2003, n°27, reproduite page 76.

“Monsieur”, Quand les esthètes font du sport, septembre 2004, reproduite page 62.

“Homme de Luxe”, 2009, n°16, reproduite page 38.

Provenance :

Vente de charité à l'ACF en duplex entre Vichy, Paris et New York au profit des Petits Lits Blanc, le 25 juin 1977, décrite et reproduite sous le n°18 (parmi des maquettes peintes par César, Arman, Sonia Delaunay, Kijno, Agam, Mathieu, Vasarely ...).
Galerie Sonia Zannettacci, Genève.

Bernard Rancillac est un des membres fondateurs du mouvement dit “la Figuration Narrative”, auquel le Centre Pompidou consacra une rétrospective en 2008.

Anamorphosis painted in acrylic on a Heuliez prototype model.

Bernard Rancillac is one of the founding members of the “Narrative Figuration” movement, to which the Pompidou devoted a retrospective in 2008.

€ 3 000 / 5 000

101

“L'ART ET L'AUTOMOBILE”

par H.P., Editions des Clefs du Temps, Milan, 1973. Epuisé.

€ 150 / 200

102

“UNE COLLECTION D'AVANCE”

par H.P. et Alberto Martinez, Edition EPA, Paris, 1986. Epuisé.

€ 150 / 200

103

“L'ART, LA FEMME ET

L'AUTOMOBILE”

par H.P., Edition EPA, 1989. Epuisé.

€ 150 / 200

104

“MES POP CARS”

par H.P., Edition Apach, Bruxelles, 2006.

€ 70

Lot 101 à 104 :

Avec l'engagement d'une dédicace de l'auteur...

With the engagement of the author's dedication...

99



100



105

BUGATTI BABY TYPE 52

Produit par l'usine de Molsheim vers 1926. Moteur électrique. La voiture est restée dans la même famille depuis les années 60, date à laquelle l'ancien propriétaire, connaisseur et visionnaire, constitua l'une des collections les plus riches de la région Stéphanoise. La 52 est dans un état "sortie de grange" qui touchera les collectionneurs.

€ 20 000 / 30 000

Sans réserve - No reserve

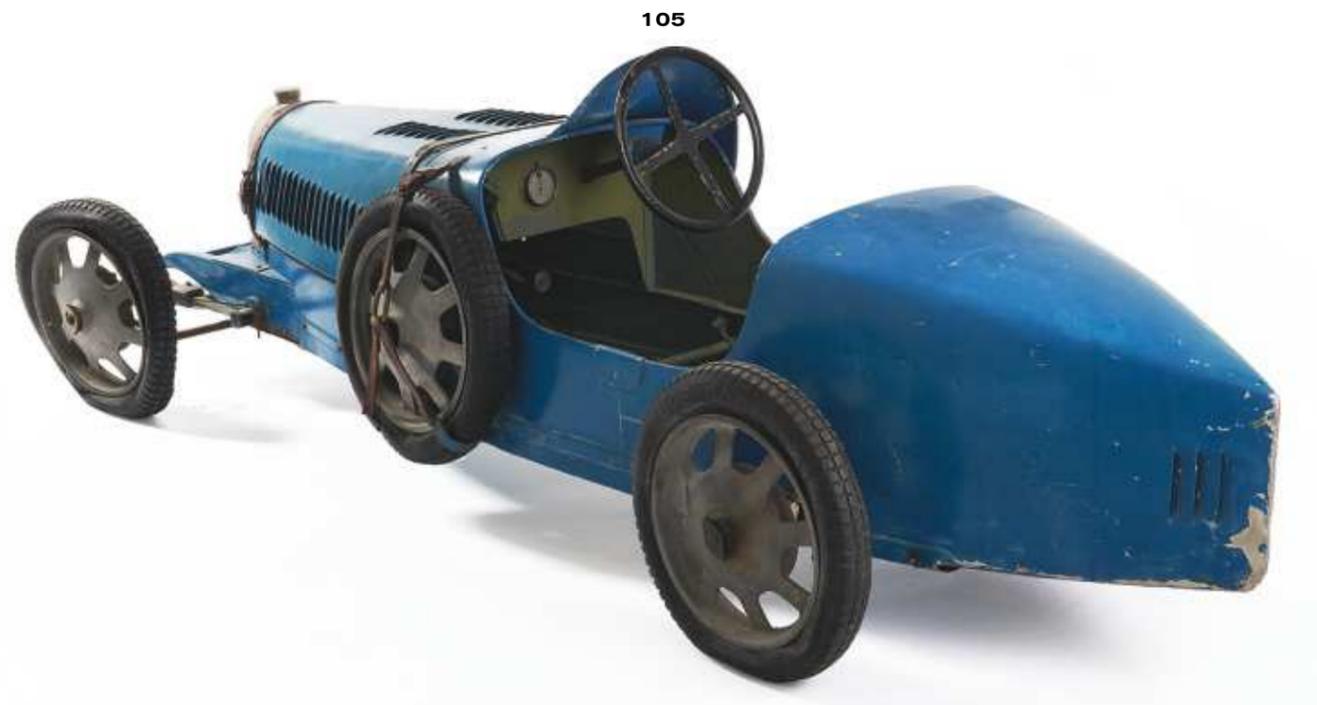
Built at the Molsheim factory around 1926. Electric motor. The car has been in the same family ownership since the 1960s, when the previous owner, a connoisseur and visionary, put together one of the most valuable collections in the Stéphanoise region. The Type 52 is in a 'barnfind' condition to entice collectors.



105



105



105

106

CITROËNNETTE

5 CHEVAUX TRÈFLE

Jouet Citroën de 1925/26. Un des très rares exemplaires subsistant, de couleur rouge, échelle 1/3, longueur : 151 cm. Voiture à pédales à châssis et ailes en bois, caisse tôle et calandre laiton nickelé. Restaurée, dans le respect de l'origine, pédalier fonctionnel.

Bibliographie :
"Les jouets Citroën" par C. Lamming, Maeght éd. 1990. Reproduit page 90.

A 1 : 3 scale child's model Citroën dating from 1925/26. One of very few surviving examples, red, 151 cm long. A pedal car with wooden chassis and wings; floor and radiator grille brass nickel. Restored in keeping with original design, working pedals.

Bibliography:
"Les jouets Citroën" by C. Lamming, Maeght éd. 1990. reproduced page 90

€ 6 000 / 8 000

Sans réserve - No reserve

106



106



107

ROLLS ROYCE SILVER GHOST

Première voiture fabriquée par Jean Pierre Hartmann en 1979 en un seul exemplaire destiné au célèbre magasin "Le nain bleu" à Paris. Pouvant être conduite par un adulte et peut monter jusqu'à 25 km/h, elle est motorisée par un moteur de 50 cc, possède un vrai châssis, des suspensions avant, une capote repliable, des lanternes électriques et un grand luxe de détails. Signée Hartmann sur la plaque de châssis portant le N° M01 001.

Bibliographie :
"Merveilleuses automobiles à essence pour enfants" par Guy Chappaz, Glénat Bruxelles 2001, reproduit page 96 - "Au Nain Bleu de 1836 à nos jours" par François Theimer, Polichinelle éd. reproduit page 139.

Provenance :
Vente Automobilia Etude Poulain - Le Fur, Décembre 2000 N° 115 du catalogue.

The first car built by Jean Pierre Hartmann in 1979, a one-off commissioned for the famous shop 'Le nain bleu' in Paris. Capable of being driven by an adult and of reaching a speed of 25km/h, it boasts a 50cc engine, a real chassis, front suspension, a fold-down hood, electric lights and a host of other details.

Signed by Hartmann on the châssis plate bearing the number M01 001.

Bibliography:
"Merveilleuses automobiles à essence pour enfants" by Guy Chappaz, Glénat

Bruxelles 2001, reproduced page 96 - "Au Nain Bleu de 1836 à nos jours" by François

Theimer, Polichinelle éd. reproduced page 139

Provenance:
Vente Automobilia Etude Poulain - Le Fur, Décembre 2000 N° 115 of the catalogue.

€ 3 000 / 4 000

Sans réserve - No reserve

107



107



108

BUGATTI 55 ROADSTER

Fabrication De la Chapelle. Carrosserie rouge et noire prévue pour deux enfants, châssis tubulaire, moteur Honda 110 cc, jantes alu polies, à l'état de neuf. Châssis N°616.

Bibliographie :
"Merveilleuses automobiles à essence pour enfants" par Guy Chappaz, Glénat Bruxelles 2001, reproduit page 76 et 77.

Built by De La Chapelle. Red and black bodywork designed for two children, tubular chassis, 110cc Honda engine, wheel rims polished aluminium, condition 'as new'. Chassis No. 616

Bibliography:
"Merveilleuses automobiles à essence pour enfants" by Guy Chappaz, Glénat

Bruxelles 2001, reproduced page 76 et 77.

€ 4 500 / 5 500

Sans réserve - No reserve

108



108



109

CITROËNNETTE C6

Jouet Citroën. Reproduction assez exacte des C4/C6 de la marque, carrosserie tôle, moteur électrique, les sœurs de ce modèle furent des habituées des planches de Deauville au tout début des années 30. Restaurée, dans le respect de l'origine, en état de marche.

Bibliographie :
"Les jouets Citroën" par C. Lamming, Maeght éd. 1990. Reproduit page 135.

"La saga des jouets Citroën" par P. Pierron, Toys collection éd. reproduit p. 108 du 3^e volume.

Child's model Citroën. A close reproduction of the C4/C6, metallic bodywork, electric motor, the sisters of this model were often to be found along the fashionable promenade in Deauville in the early 1930s. Restored, in keeping with the original design, in working order.

109



109



Bibliography:

"Les jouets Citroën" by C. Lamming, Maeght éd. 1990. reproduced page 135 –

"La saga des jouets Citroën" by P. Pierron, Toys collection éd. reproduced p. 108 of 3rd volume.

€ 5 500 / 7 000

Sans réserve - No reserve

110

BUGATTI BABY TYPE 52

Produit par l'usine de Molsheim vers 1926. Moteur électrique. Véhicule restauré dans les années 60, dans le but de la rendre plus facilement utilisable et conforme au type 35, quelques modifications ont donc été apportées : manivelle à l'avant, grille pare pierre, deux orifices de remplissage de carburant, double échappement, volant gainé cuir, chandelles de présentations. Également modifié : le tableau de bord et moteur, en état de marche.

Provenance :

Ancienne collection du Comte Antonio Giansanti Coluzzi à Lausanne, Collectionneur de jouets anciens et créateur des trains Fulgurex. La photo de cette voiture apparaît page 163 de l'"Encyclopédie des jouets, attelages automobiles et cycles" par J et F. Remise, Edita Vilo 1984.

Built at the Molsheim factory around 1926. Electric motor. The car was restored in the 1960s with the aim of making it more usable ; to conform to a Type 35 certain modifications were made : the crank to the front, grill guard, two fuel tank inlets, dual-exhaust, leather steering-wheel, decorative lights. Also modified : the dashboard and engine ; in working order.

Provenance:

Formerly belonging to the collection of Comte Antonio Giansanti Coluzzi à Lausanne, Collector of model cars and creator of the Fulgurex trains. A photo of this car appears on page 163 of l'"Encyclopédie des jouets, attelages automobiles et cycles" by J et F.

Remise, Edita Vilo 1984.

€ 27 000 / 32 000

Sans réserve - No reserve

110



110



110



111

FERRARI 330 P2

Fabrication De la Chapelle. Carrosserie rouge, châssis tubulaire, démarreur électrique, embrayage automatique. Excellent état, châssis N°100.

Bibliographie :
"Merveilleuses automobiles à essence pour enfants" par Guy Chappaz, Glénat Bruxelles 2001, reproduit page 80 et 81.

Built by De La Chapelle. Red bodywork, tubular chassis, electric starter, automatic clutch. In excellent condition, chassis no. 100

Bibliography:

"Merveilleuses automobiles à essence pour enfants" by Guy Chappaz, Glénat Bruxelles 2001, reproduced page 80 et 81.

€ 4 000 / 5 000

Sans réserve - No reserve

111



111



112

CITROËN CABRIOLET

TRACTION AVANT 15/6

Fabrication Eric de Pauw. Moteur 140 cc. quatre temps, démarreur électrique, marche Av/Ar. Réalisée au 3/5° avec un grand luxe de détails et toutes les caractéristiques d'une vraie automobile, son prix élevé puis le décès de son concepteur en stoppa la production au 6° exemplaire. Le catalogue publicitaire original sera remis à l'acquéreur. Exemplaire prototype présenté à Rétromobile en 1989, châssis M01 001.

Bibliographie :
"Merveilleuses automobiles à essence pour enfants" par Guy Chappaz, Glénat Bruxelles 2001, reproduit pages 90 à 93.

Built by Eric de Pauw. 140cc engine. Four gears, works forwards and backwards, electric starter. 3/5 produced with a host of details and all the characteristics of a real car. The high price, following the death of its creator halted production at the 6th example. The original publicity catalogue will be sold with the car. The prototype was exhibited at Retromobile in 1989, chassis no. M01 001.

Bibliography:
- "Merveilleuses automobiles à essence pour enfants" by Guy Chappaz, Glénat

Bruxelles 2001, reproduced pages 90 à 93

€ 7 000 / 9 000

Sans réserve - No reserve

112



PROVENANT D'UN COLLECTIONNEUR DE FERRARI

113

**VOLANT EN BOIS NARDI,
VOLANT EN CUIR PERSONAL**
Papillons de roue 4 x 250 GT, 4 x 275/330/365
Phares, 5 antibrouillard Marschall, 2 Carelo,
2 H4 Hella, 2 H4 Bosch,
4 feu arrière lusso/275, clignoteurs, plafonniers

€ 500 / 1 500

Sans réserve

114

POUR 275 GTB

1 lucarne arrière, 1 calandre, 2 réservoirs d'essence,
1 carter boîte de vitesse en FER, 1 couple conique
9x32

8 disques de freins +pincés Dunlop et moyeu de roues

€ 2 500 / 3 500

Sans réserve

115

POUR FERRARI 250 GT

2 culasses, 1 calandre SWB, 1 radiateur d'eau
3 pipes d'admission 6 carbu, 2 pompes a essences,
1 pompe électrique
Et diverses pièces

€ 2 500 / 3 500

Sans réserve

116

365 GT

1 bloc moteur 365 GT, 1 filtre à air, 2 caches soupape,
1 vilebrequin

€ 3 500 / 4 000

Sans réserve

117

ROUES

4 Campagnolo 7x14 pour 275/330/365,
1 campagnolo 7Lx15
4 Borrani 3077 16x500 pour 250 GT/TDF
4 borrani 3874 Record 14x6
L275 GTS/B
1 Borrani 3526 16x5

€ 2 500 / 4 500

Sans réserve

118

1 AVANT 275 GTB "NEZ LONG"

€ 2 500 / 3 500

Sans réserve

119

MINIATURES

F1 2000 DELL, 512S

€ 1 000 / 1 200

Sans réserve

120

MINIATURES

BB 512, DAYTONA,
275 GTB4 de Carlo Brianza 1/14

€ 1 500 / 2 500

Sans réserve

PROVENANT D'UN COLLECTIONNEUR DE VOITURES

121

LANTERNES BESNARD

De côté à acétylène de marque Besnard en laiton,
circa 1908

€ 1 000 / 1 500

122

ZÉNITH

Rare montre de bord de marque Zénith,
modèle 8 jours

€ 500 / 600

123

DOXA, AVANT 1914

Rare montre de bord de marque Doxa d'avant 1914
Amovible avec son étui d'origine, remontoir
mécanique

€ 400 / 600

118



119



113



114



115



117



118



120



122



123



121



CHRONOGRAPHES POUR PILOTES AUTOMOBILES

124

BREITLING

SPRINT vers 1970

Chronographe bracelet en "fiber glass" gris. Boîtier coussin, lunette bleu avec échelle tachymétrique et pulsométrique. Cadran marron avec deux compteurs marron. Mouvement mécanique. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Dim. : 36 x 36 mm

€ 1 000 / 1 500

A fine "Fiber glass" chronograph wristwatch.

125

BREITLING / HAMILTON

CHRONO - MATIC "PULT" vers 1970

Rare et beau chronographe Driver en acier. Boîtier asymétrique, fond vissé. Couronne de remontoir à 6 heures. Lunette tournante. Cadran 3 tons avec deux compteurs blanc, dateur à 3 heures. Echelle tachymétrique. Mouvement automatique à microrotor calibre 11. Bracelet cuir avec boucle ardillon en acier. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Dim. : 42 x 46 mm

€ 2 500 / 3 500

A rare and fine stainless steel Driver's chronograph wristwatch.

126

LEONIDAS-HEUER

EASY - RIDER vers 1970

Original chronographe bracelet en "fiber glass" rouge. Boîtier ovale. Cadran 3 tons blanc, noir et rouge avec petite trotteuse à 6 h et totalisateur 15 mn décentré à 10 h. Mouvement mécanique. Bracelet Tropic blanc avec boucle ardillon en acier. Cadran, boîtier et mouvement signés. Modèle identique au chronographe chromé Jacky Ickx.

Dim. : 40 mm

€ 1 500 / 2 500

A rare "Fiber glass" chronograph wristwatch.



124



125



détail 125

127

HEUER

CALCULATOR vers 1970

Chronographe bracelet en acier. Boîtier coussin, fond vissé, couronne de remontoir à gauche. Lunette tournante avec règle à calcul, échelle logarithmique permettant de transformer les MP/H en KM/H ou encore en mètre par seconde. Cadran bleu avec deux compteurs bleu, dateur à 6 heures. Mouvement automatique à micro-rotor calibre 12. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Dim. : 40 mm

€ 2 000 / 3 000

A rare stainless steel chronograph wristwatch.

128

HEUER

MONTREAL vers 1970

Rare et beau chronographe bracelet en acier. Boîtier tonneau, fond vissé, couronne de remontoir à gauche. Cadran noir avec deux compteurs noir, dateur à 6 heures, échelle tachymétrique et pulsométrique. Mouvement automatique à microrotor calibre 12. Bracelet Tropic rouge. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Dim. : 40 mm

€ 2 500 / 3 500

A rare and fine stainless steel chronograph wristwatch.

129

HEUER

AUTAVIA vers 1970

Chronographe bracelet en acier, boîtier tonneau, fond vissé. Lunette tournante noire avec échelle tachymétrique. Cadran noir avec 3 compteurs noirs. Aiguilles orange luminescentes. Mouvement mécanique calibre Valjoux 7736. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Dim. : 40 mm

€ 2 000 / 3 000

A fine stainless steel chronograph wristwatch.

130

LIP

CHRONO RALLYE vers 1968

Chronographe en métal plaqué or et acier. Cadran deux compteurs avec minuterie type rallye. Mouvement mécanique calibre RCH830A (Valjoux 7733). Bracelet cuir d'origine avec boucle ardillon en plaqué or.

Dim. : 36 mm

€ 200 / 300

A fine gold filled and stainless steel chronograph wristwatch.



127



128



129



130

LES MONTRES CALANDRES OU RADIATOR'S CAR

131

FORD

Vers 1970

Originale et grande montre bracelet en métal chromé. Boîtier ovale. Cadran deux tons bleu et blanc avec chiffres romains peints et logo FORD au centre. Mouvement mécanique. Bracelet cuir "Drapeau Américain" avec boucle ardillon.

Dim. : 28 x 40 mm

€ 300 / 500

A very large metal wristwatch

132

VOLVO 164

Radiateur or gris vers 1960

Très belle, grande et originale montre rectangulaire galbée en or gris. Attaches invisibles type "Vendôme". Cadran gris avec index pointes pyramidales. Dateur à 3 h, logo Volvo à 2 h. Aiguilles bâtons, grande trotteuse. Mouvement automatique plat calibre AS 1862/63.

Dim. : 37,5 x 28 mm

€ 3 500 / 4 500

Fine and rare, center-seconds, selfwinding horizontal rectangular "galbé", 18K white gold wristwatch, in the shape of Volvo radiator-grill.

133

KAK

Radiateur MIDO n°149664 vers 1930

Rarissime et unique montre en forme de calandre en argent massif avec à midi un médaillon bleu et blanc émaillé aux initiales "KAK". Cadran nid d'abeille avec chiffres arabes appliqués or. Aiguilles poires or. Attaches étrier mobiles. Mouvement mécanique. Boîtier à charnières. Couronne de remontage et de mise à l'heure en forme du bouchon de radiateur. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Dim. : 25 x 37 mm

€ 4 000 / 7 000

Very fine and rare silver gentleman's wristwatch in shape of a car radiator-grill with a blue and white enamel medaillon with the initials "KAK".

131



134

CHEVROLET

Radiateur vers 1928

Rarissime montre en forme de calandre de Chevrolet, logo Chevrolet en relief à midi. Cadran argenté doré avec échelle minuterie chemin de fer reprenant la forme de la calandre, chiffres arabes peints. Aiguilles squelettes. Mouvement mécanique. Cadran, boîtier et mouvement signés. Couronne de remontage et de mise à l'heure en place du bouchon de radiateur. Bracelet cuir d'origine. Patent D.

Dim. : 26 x 32 mm

€ 3 000 / 4 000

Very fine and rare gentleman's wristwatch in the shape of radiator-grill with the logo Chevrolet

132



133



134



LES CHRONOGRAPHES PORSCHE

135

PORSCHE DESIGN BY ORFINA

Vers 1970

Chronographe bracelet en acier noirci. Boîtier tonneau, couronne et fond vissés. Cadran noir avec 3 compteurs, indication du jour et de la date par guichets à 3 heures. Mouvement automatique. Bracelet en acier noirci avec boucle déployante signée Porsche Design. Cadran, boîtier et mouvement signés. Diam. : 39 mm

Vendu avec son écran et ses papiers d'origine.

€ 400 / 700

A fine black stainless steel chronograph wristwatch

136

PORSCHE DESIGN BY IWC

Vers 1980

Chronographe bracelet en titane. Boîtier tonneau, fond vissé. Poussoirs rectangle encastrés. Cadran noir avec 3 compteurs, indication du jour et de la date par guichets à 3h, échelle tachymétrique, aiguilles luminescentes. Mouvement automatique. Bracelet en titane intégré avec boucle déployante en titane signée IWC. Cadran, boîtier et mouvement signés. Diam. : 38 mm

€ 3 000 / 5 000

A fine titanium tonneau shaped chronograph wristwatch.

137

TUDOR

"PORSCHE" Réf.7032/0 vers 1971

Très rare chronographe bracelet en acier. Boîtier rond avec poussoirs vissés et lunette tachymétrique acier : "Original Oystercase by Rolex Geneva". Cadran gris orange et noir aux couleurs Porsche de 1967/68. Aiguille large type Milgauss. Dateur semi "Quick set" à 6 heures. Couronne Triplock étanche Rolex.

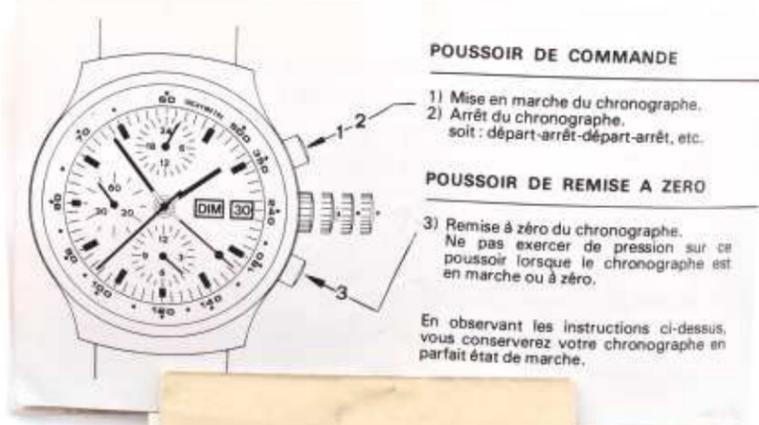
Totalisateur 45 minutes à 3 heures avec secteur orange pour les cinq premières minutes (départ de courses). Trotteuse permanente à 9 heures. Mouvement mécanique de 14 lignes, avec came et embrayage (normal pour un modèle réservé au pilote automobile mais plus communément appelé à navette). Calibre 7734 de Valjoux à 18000 alternances, belles finitions Rolex. Cadran, boîtier et mouvement signés.

€ 15 000 / 20 000

L'exclusivité de cette montre est indiscutable puisqu'il s'agit de la toute première référence "chronographe" réalisée par Tudor. Le début d'une grande histoire qui se perpétue en une multitude de références depuis 1968 jusqu'à être réédité l'an dernier sous la référence 70330 et appelé Heritage (en hommage à la référence 7032 présentée dans cette vente).

La référence 7032 ne fût produite que pendant 3 ans comparé à plus de 15 ans de production pour sa grande soeur la Rolex Daytona référence 6265, on comprend mieux la rareté de cette pièce. Sans aucun doute, le lot à ne pas manquer.

Very fine and rare first made water-resistant, stainless steel wristwatch with grey, orange and black dial (Porsche colours), date, round-button chronograph, register and tachometer.



135



136



137

DAYTONA "PAUL NEWMAN"

138

ROLEX

Daytona "Paul Newman" Réf. 6262 vers 1969/70

Très rare chronographe de poignet en acier. Boîtier rond avec poussoirs pompes. Superbe cadran patine crème à compteurs noirs et échelle rouge. Lunette époxy avec échelle tachymétrique.

Mouvement mécanique avec roue à colonne calibre 727 (21 600 Alt). Fond de boîte d'origine réf. 6239. Bracelet crocodile type bracelet de force sur mesure. Boucle ardillon Rolex. Cadran, boîtier et Mouvement signés.

Diam. : 36 mm

€ 45 000 / 55 000

- La référence 6262 est l'évolution de la référence 6239 fabriquée seulement deux ans, de la toute fin Des années 60 à 1972, pour laisser place à la référence 6265 (étanche). Cette évolution est surtout celle Du mouvement qui passe du calibre 722 au calibre 727 beaucoup plus performant, puisqu'il passe de 18000 à 21600 alternances par heure. D'origine équipé avec une lunette acier, son actuel propriétaire l'a remplacé par une lunette plus rare en époxy qui lui apporte ce look beaucoup plus racé.

Fine and very rare, water resistant, stainless steel wristwatch with epoxy bezel round button chronograph, register tachometer. One of the first 6262 with the Valjoux 727 calibre 21600 alternances.



138

HEUER CARRERA

139

HEUER

CAMARO vers 1960

Très rare et beau chronographe bracelet en acier. Boîtier coussin, fond vissé. Cadran noir avec deux compteurs noirs, petite trotteuse à 9 heures et totalisateur 30 mn à 3 heures. Mouvement mécanique calibre Valjoux 7730. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Dim. : 35 x 35 mm

€ 1 800 / 2 500

A very rare and fine stainless steel chronograph wristwatch

140

HEUER

CARRERA vers 1965

Chronographe bracelet en acier, boîtier rond, poussoirs ronds. Cadran argent avec deux compteurs argent. Petite trotteuse à 9h et totalisateur 45 mn à 3 h. Mouvement mécanique. Bracelet cuir a trous avec boucle ardillon en acier. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Diam. : 36 mm

€ 1 800 / 2 500

A fine stainless steel chronograph wristwatch.

141

HEUER

CARRERA vers 1970

Beau chronographe bracelet en acier. Boîtier tonneau, fond vissé, couronne de remontoir à gauche. Cadran deux tons bleu et argent avec petite trotteuse décentrée à 10 h et totalisateur 30 mn à 3 heures, dateur à 6 heures. Mouvement automatique à micro-rotor calibre 15. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Diam. : 39 mm

€ 2 200 / 2 800

A fine stainless steel chronograph wristwatch.

142

HEUER

CARRERA réf. : 1158 n° 225888 vers 1970

Très rare et beau chronographe bracelet en or. Boîtier tonneau, fond vissé, couronne de remontoir à gauche. Cadran argent avec 2 compteurs argent, dateur à 6 heures. Échelle tachymétrique. Mouvement automatique calibre 12. Cadran, boîtier et mouvement signés.

Diam. : 38 mm

€ 8 000 / 12 000

- Ce chronographe est dans un état de conservation exceptionnel, son cadran argenté deux tons est rare et en parfait état. Très peu de modèles en or 18 k ont été fabriqués. Celui-ci est présenté pour la première fois en vente aux enchères.

An extremely rare and fine yellow gold 18 k chronograph wristwatch with rare caliber 11.



139



140



141



142

LES MONTRES DE BORD ET DE CIRCUIT

143

BREITLING

DUOGRAPH vers 1970

Chronographe de circuit rattrapante en métal chromé. Boîtier rond. Poussoir à 11 h pour la rattrapante. Cadran blanc avec 1 compteur, totalisateur 15 mn. Mouvement mécanique avec fonction rattrapante. Cadran, boîtier et mouvement signés. Diam. : 52 mm

€ 800 / 1 200

A fine split seconds chronograph open face pocket watch.

144

HEUER

Vers 1970

Chronographe de circuit en métal, boîtier rond. Cadran blanc avec 1 compteurs, totalisateur 30 mn à midi. Mouvement mécanique. Cadran, boîtier et mouvement signés. Diam. : 48 mm

€ 100 / 150

A fine chronograph open face pocket watch

145

UN LOT DE 5 MONTRES PORTE

CLEF PNEU :

MONTHAL.

Montre porte clef pneu. Cadran argent avec index et chiffres arabes appliqués or, petite trotteuse à 6 heures. Mouvement mécanique. Diam. : 37 mm

FALCO

Montre porte clef pneu. Cadran argent avec index et chiffres arabes appliqués or, aiguilles or. Petite trotteuse à 6 heures. Mouvement mécanique. Diam. : 39 mm

BERWITCH FIAT

Montre porte clef pneu. Cadran argent avec index et chiffres arabes appliqués or, aiguilles or. Petite trotteuse à 6 h. Mouvement mécanique. Diam. : 39 mm

MARVESCH

Montre porte clef pneu. Cadran argent avec index et chiffres arabes appliqués or, aiguilles or. Mouvement mécanique. Diam. : 36 mm

GERMAIN

montre porte clef pneu. Cadran argent avec index et chiffres arabes appliqués or, aiguilles or. Petite trotteuse à 6 h. Mouvement mécanique. Diam. : 37 mm

€ 200 / 300

A lot of 5 pocket watch in a shape of tire

146

SPA

Super Datomatic

Unbreakable Mainspring vers 1970

Montre bracelet en métal chromé. Boîtier coussin, fond acier vissé, lunette striée. Superbe cadran rallye deux tons or et blanc avec dateur à 3 heures et drapeau à damier à 9 h (clin d'œil au célèbre circuit de SPA Francorchamps). Trotteuse centrale. Mouvement mécanique. Bracelet caoutchouc à dessin pneu avec boucle ardillon. Cadran signé. Diam. : 41 mm

€ 200 / 300

A fine metal wristwatch

147

CHRONOSWISS

BORDMASTER vers 2000

Set avec plaque de montage en acier comprenant : Un Bordtimer en aluminium massif. Lunette tournante striée. Cadran noir avec index, chiffres arabes et aiguilles luminescents. Mouvement mécanique avec réserve de marche de 2 jours.

Un Stopmaster en aluminium massif. Lunette tournante striée. Cadran noir avec 1 compteurs, totalisateur 12 heures à 6 h, index, chiffres arabes et aiguilles luminescents. Mouvement mécanique. Vendu avec son écrin et ses papiers d'origine. État Neuf.

€ 3 000 / 4 000

A fine set clock and chronograph watch bordmaster.

148

BREGUET

Chronographe rattrapante vers 1930

Très rare chronographe de circuit en métal. Cadran blanc avec chiffres arabes, double graduation 60 secondes pour les deux aiguilles du chrono. Mouvement mécanique à rattrapante, roue à colonnes. Accompagné de sa lanterne en cuir. Cadran, boîtier et mouvement signés.

€ 2 500 / 3 500

Ce chronographe, en plus d'être dans un bel état de conservation, a une très belle origine, puisqu'il s'agit de celui de l'ancien directeur de courses de l'écurie PANHARD...utilisé pour d'innombrables courses historiques comme les 24 Heures du Mans. Cela fait de ce chronographe une véritable pièce de collection à ne surtout pas manquer.

A rare and historic split seconds chronograph openface pocket watch in white metal.



143

144

145



146



détail 143



148

149

MIDO BUGATTI

Montre Radiateur n° 307218 vers 1930

Rarissime montre bracelet en or reprenant la fameuse forme de fer à cheval des calandres de Bugatti Grand Prix. Boîtier asymétrique à charnières surmonté d'un écusson émaillé aux initiales d'Ettore Bugatti. La couronne de remontage et de mise à l'heure est en forme de bouchon de radiateur. Cadran gris formant grille de radiateur avec chiffres arabes peints. (fabriqué par Stern Frères à Genève). Mouvement mécanique 10 lignes 1/2 n° 8306 à 15 rubis et 3 ajustements. Aiguilles Breguet en acier bleui. Cadran, boîtier et mouvement signés. Boucle ardillon en or d'époque.

C'est le 11 novembre 1918 que Georges Scharen inaugure son atelier de fabrication de montres à Bienne. Une multitude de modèles de toutes formes, émaillées, élégantes en font une belle réputation dès les années 20. Le jeune industriel et avant tout technicien est passionné d'automobile et fasciné par la multitude de calandres différentes, source d'inspiration fabuleuse pour ses futurs boîtiers et cadran de montres. Pendant que la Bugatti Grand Prix

restait au garage, ses propriétaires devaient au moins porter au poignet leur "montre-radiateur" comme rappel de leur fabuleux bolide.

Ettore Bugatti commande une dizaine de montres à son ami portant les n° 261484 à 261495 qu'il réserve à sa famille et à ses "mécaniciens - pilotes". Deux autres petites séries furent fabriquées par la suite. La montre présentée à la vente en fait partie.

Pour information la montre n° 307 215 appartenait à Jean Bugatti (vente Poulain Le Fur lot a 29 avril 1996), il est très probable que la n° 307 218 ait appartenu à un membre de la famille ou un proche.

Mais Georges Schaeren va plus loin et profite de son succès avec Bugatti, en collaborant avec les plus prestigieux Clubs Automobiles qui élèvent ses "montres - radiateurs" au rang de "Carte de Membre".

€ 15 000 / 25 000





150
1972 MORINI CORSARINO
TURISMO 50
Cadre # ZZ 39048

Après avoir conçu une 125 de course qui s'est imposée au Grand Prix des Nations entre 1927 et 1937, fort de ses victoires Alfonso Morini fonde Moto Morini. En 1953, Morini introduit un nouveau modèle de 175 cm. Celui-ci ne tardera pas à faire parler de

lui... Gaston Gaury remporte le Grand-Prix du "Circuit du lac d'Aix les Bains" Circuit du lac d'Aix les Bains. Cette machine permettra aussi de lancer un pilote encore inconnu : "Giacomo Agostini" Giacomo Agostini En 1958, la plus formidable moto de compétition de chez Morini nait sous l'impulsion de Alfonso Morini, Dante Lambertini et Nerio Biavati : la GP 250. Sa première apparition date du Grand Prix des Nations où le pilote Emilio Mendogni prend la tête dès le premier tour et la garde jusqu'à la fin. En 1962, Tarquino Provini rentre chez Morini et

remporte le championnat italien L'investissement financier étant trop important pour participer au championnat du monde, Morini ne prendra pas part à toutes les courses mais la 250 GP gagnera néanmoins quatre fois au cours de la saison 1963. Le designer Franco Lambertini quitte Ferrari pour entrer chez Morini en 1970 et insuffle un vent nouveau dans l'esthétique des modèles. Ce charmant petit cyclo à moteur 4 temps si représentatif de la production italienne des années 60 / 70 se révèle souple et puissant et se présente dans un bel état d'origine. Il est recommandable aux nostalgiques ou aux collectionneur en herbe.

After winning several times the Grand Prix des Nations with a custom built 125 motorcycle, Alfonso Morini founded Moto Morini in 1937. In 1953, Morini built a race 175 and win at Aix les bains and that particular machine will help launching a great pilot, Giacomo Agostini. In 1958, the greatest Morini, the GP 250, wins the Grand prix des Nations and lead from the start to the finish line. In 1961 and 1962, Morini wins the Italian championship but he retires from the international scene because of financial problems but still wins 4 GP in 1963. In 1970, Franco Lambertini leaves ferrari to join Morini and impose a new style. This charming little 4 stroke italian moped is relatively powerfull and is in a very nice original condition. It could be the firt motorcycle to start a collection.

€ 600 / 1 000



152
1952 BSA C11
Moteur # ZC 11 32 557

La série C chez BSA (Birmingham Small Arms Company) désignait des motos équipées d'un monocylindre de 250 cm³ de cylindrée. Si les C 10 avaient un moteur à soupapes latérales les C11 qui furent produites de 1939 à 1953 avaient un moteur à soupapes en tête plus performant.

La moto que nous présentons est toujours restée dans la même famille depuis son achat dans les années 50 par le grand-père du propriétaire actuel comme en atteste une facture d'achat chez Jean Autier à Gisors de 1952 et des certificats d'assurance des années 50. Le vendeur se souvient que son grand-père utilisait régulièrement la BSA et la bichonnait beaucoup. C'est donc une occasion d'acheter une jolie moto anglaise dans un jus très sympathique. Vendue sans carte grise.



The C-series were 250cc single-cylinder models. the C11 was fitted with a overhead valve engine. This particular C11 is very original and was in the same family ownership from new in 1952 (original invoice available). It's a good opportunity to buy a very original example. Sold without registration papers.

€ 2 500 / 3 500

Sans réserve - No reserve



151
1960 (SELON CARTE GRISE)
DKW RT 175 CM³ VS

Número de cadre : 45589581

DKW fut un grand constructeur de moto et de voiture. Les premières motos de la marque seront construites en 1907.

Cette Moto à la restauration de très bonne qualité effectuée par un professionnel en essayant de respecter l'origine se présente en bel état : cadre sablé, puis repeint, le moteur et la boîte ont été refaits, ainsi que l'électricité, et les freins. C'est un bel exemplaire qui ravira aussi bien les motards que les amateurs de la marque aux anneaux. Titre de circulation belge.

DKW is a historic car and motorcycle marque. The first motorcycles were produced in 1907. This motorcycle was completely restored by a marque enthusiast trying to keep the motorcycle as original as possible. the frame has been sandblasted, and the engine, the gearbox, and the brakes have been rebuilt.

It's a very good and well built tiny motorcycle. Belgian registration tittle.

€ 3 500 / 4 500

Sans réserve - No reserve



153
1969 KAWASAKI 350A7 SS
AVENGER SCRAMBLER

Cadre # A7E 11837

Moteur # A7E 61493

Le nouveau système d'injection d'huile "Injectolube" mis au point sur les 250 A1 R compétition client est désormais monté en série sur l'A7 depuis 1967. Ce système injecte de l'huile directement sur les

roulements extérieurs de vilebrequin. Les défauts constatés sur la 250 Samouraï ont été gommés à part les freins qui manquent toujours d'endurance et de mordant en utilisation sévère. Cette vive et maniable moto ainsi que sa petite sœur lancerons Kawasaki sur le marché international de la moto, surtout développé aux USA mais c'est en France qu'elle connaît leurs heures de gloire avec la fameuse "coupe Kawa" ou nombre de pilotes talentueux ont fait leurs armes au guidon des Avenger. La moto présentée vient des Etats-unis totalise

seulement 7800 miles d'origine. Elle vient d'être révisée mais ne nécessitait que quelques travaux ordinaires. Le robinet d'essence a été changé ainsi que la batterie et les carburateurs démontés et nettoyés. Carte grise française de collection.

The new Injectolube oil injection system developed on the 250 A1 R client competition was mass assembled on the A7 from 1967. This system injected oil directly onto the external bearings of the crankshaft. the defects observed on the 250 Samurai have been remedied except for the brakes which still lack hardwearing and bite in extreme use. This reactive and easy-to-handle motorcycle, as well as its little sister, launched Kawasaki onto the international motorcycle market and mainly developed in the USA, but it was in France that they tasted victory with the famous "Kawa cup" where many talented drivers earned their spurs at the handlebars of the Avenger.

The motorcycle exhibited comes from the United States and only has 7,800 miles on the clock. It has just been restored but only required a small amount of ordinary work. the petrol tap was changed, as was the battery, and the carburetors were disassembled and cleaned. French classic vehicle tittle.

€ 7 500 / 8 500



154
1982 DUCATI 900 SS
Cadre # 907250

Au sortir de la guerre après avoir vu son usine détruite, la firme Ducati se tourne vers la production de moteur auxiliaire destinés à s'adapter dans des cadres de bicyclettes. La firme, basée à Bologne passe en 1949 sous contrôle de l'état. Après l'arrivée de Fabio Taglioni en 1954, la marque se fait alors connaître grâce à ses superbes moteurs, aussi bien monocylindre que bicylindre.

A la fin des années 1960 le monocylindre est au bout de son évolution et face à la demande croissante des clients pour des motos de grosses cylindrée, Fabio Taglioni développe une 750 cm bicylindre en "V" à distribution desmodromique avec un cadre très rigide dessiné par Colin Seeley.

En 1975, pour suivre la concurrence japonaise, la cylindrée est revue à la hausse et apparaît la 900 (en fait 864 cm). C'est véritablement une deuxième génération de moteur qui est développé avec carter rectangulaire. La 900 SS sera une moto populaire car son esthétique reste très proche des motos de compétition, notamment celle de la moto de Mike Hailwood lors de sa victoire au Tourist Trophy. La moto présentée totalise 48000 km compteur, elle est d'origine, à part la peinture qui a été refaite dans le goût de la version "Mike Hailwood replica".

Elle est équipée de pneus Pirelli Sport Demon, de freins Brembo comme à l'origine et d'un échappement Conti. Les filtres à air sont des K&N.

L'essai à son guidon nous a réjoui, la tenue de route, le freinage puissant et le vrombissement du bicylindre en V sont toujours aussi fascinant. C'est une vraie moto d'homme.

Carte grise française.

The Ducati second-generation of v-twin engine, the 900cc so-called 'square case' - debuted in the 860GT tourer. It wasn't just a simple over-bore. Actually the engine incorporated a new camshaft drive arrangement, new oil pump, and electronic ignition. the gearchange was moved to the left-hand side and the frame altered to provide chain adjustment at the swinging arm pivot.

This stunning Ducati 900 SS shows 48000 km on the speedometer, it is all original apart from the K&N filters and the paint which has been resprayed as the "Mike Hailwood replica". It is fitted with Pirelli Sport Demon tires and original Brembo calipers and Conti mufflers. the road test was absolutely fine with no problem whatsoever, the handling, the brakes are very efficient, the engine runs beautifully and the gearbox and the clutch work fine. It is a real man's machine.

French title.

€ 10 000 / 12 000



155
1976 LAVERDA 1000 3C
Numéro de cadre : 5312
Numéro moteur : 5312

C'est en 1973 que sort la Laverda 1000 Jota à trois cylindres. Cette puissante Laverda de près de 80 chevaux a marqué les esprits lors de sa sortie et de nombreux modèles de série seront utilisés dans des courses d'endurance avec succès.

La machine que nous présentons a été immatriculée neuve en France en 1977 et ses numéros de moteur et de cadre correspondent. Dans le but de participer à des épreuves sportives, elle a été équipée d'un kit 4C usine d'époque soit : arbres à cames course, carbus Dell'orto 36 à pompes de reprise équipés de cornets, gros collecteurs d'échappement, pot piste 3 en 1 (non-monté actuellement sur la machine mais livrée avec), béquille latérale, grosse chaîne, bracelets Tomaselli. Les disques et étriers sont des Brembo Oro, les commandes sont reculées et usinées dans la masse. Une visserie BTR inox freinée a été montée, l'électricité a été revue et montée sur disjoncteurs thermiques. Les commandes d'embrayage sont adaptées d'un modèle 1200.

Un lot de pièces important sera livré avec cette moto soigneusement préparée:

Les nombreuses pièces d'origine telles que le guidon, le garde-boue arrière, le compteur, les carburateurs de 32. D'autres pièces destinées à la compétition comme une carrosserie course polyester : partie antérieur de selle monoplace (style SFC), garde-boue avant, sabot, par-chaîne teflon etc.

Cette machine a couru le Bol d'Or Classic en 2003 puis a été remise en configuration route. Elle est accompagnée d'une carte grise française normale.

The three-cylinder Laverda 1000 Jota was launched in 1973. This powerful Laverda of almost 80 hp was highly influential when it was launched and numerous series models were used successfully in endurance races.

The machine we are presenting was registered new in France in 1977 and its engine and frame numbers match. For the purposes of participation in sporting events, it has been equipped with a 4C factory kit from the time, comprising: racing camshafts, Dell'Orto 36 carburetors with accelerator pumps fitted with horns, large exhaust manifolds, 3 in 1 exhaust pipe (not currently mounted on the machine but supplied with it), side stand, large chain, Tomaselli clip-ons. the discs and callipers are from the Brembo Oro series, while the controls are set back and are mass-produced. BTR stainless steel brake fastenings have been mounted, the electrics have been inspected and mounted on thermal circuit breakers. the clutch controls have been adapted from a 1200 model.

A large batch of parts will be delivered with this carefully prepared motorcycle: the numerous original parts, such as the handlebars, the rear fender, the clock, the 32 carburetors.

Other parts intended for competitive events, such as polyester racing bodywork: front part of single-seater saddle (SFC style), front fender, pad, Teflon chain etc.

This machine ran the Bol d'Or Classic in 2003 and was then reconfigured for the road. It comes with standard French vehicle registration documents.

€ 8 000 / 12 000



156

1975 KAWASAKI 250 F11 TRAIL

Cadre # F11-40664

Moteur # F11E-40714

Suivant l'engouement pour les motos polyvalentes de Trail (piste), Kawasaki commercialise dès 1971 en France à travers la SIDEMM la 125 F6 diffusée au compte goutte, puis vient la F11 de 1973 à 1975, capable de 125 km/h et développant 23 ch à 6000 tr/mn. Elle présente la particularité d'avoir un

dossieret arrière, affirmant ainsi son appartenance à la famille de la 900 Z1 sortie la même année. La moto présentée est dans un état remarquable car seulement une grosse révision mécanique a été effectuée. Le haut moteur a été contrôlé, le piston et son axe remplacés ainsi que les joints d'embase et de culasse. La batterie, la durite d'essence, la bougie et les ampoules sont neuves. Carte grise française de collection.

Early seventies were the blooming time for trail bikes, Kawasaki added to its 125 F6, a 250 cm³ in



1973 with 23 hp at 6000 rpm and capable of a top speed of 125 km/h. It was also member of the new family because of way the rear was designed, looking like the big sister who came out that year, the great 900 Z1. This 250 F6 is in a very good original condition, only a engine service has been done recently. New piston and axle, new head and cylinder gaskets, new battery, spark plug, bulbs and gas hoses have been fitted. French title.

€ 3 000 / 4 000



158

1963 TRIUMPH T 120 BONNEVILLE

Cadre #: T 120 DU 5009

Moteur #: T 120 DU 5009

La Triumph T120R Bonneville fut présentée à l'automne 1958 lors du salon D'Earls Court 1958. Le nom Bonneville fut choisi pour honorer le Record récemment établi par Johnny Allen sur son streamliner motorisé par un moteur Triumph dans le lieu éponyme du désert de l'Utah.

Au court de sa longue carrière, elle fut adorée par les stars de cinéma comme Steeve Mac Queen son moteur allait être utilisé en Angleterre dans de nombreuses déclinaisons allant des motos de Cross à cadre spécial au café Racer.

La moto que nous présentons a été immatriculée neuve en Angleterre le 22 Août 1963 par Warburton Bros Motor cycles LTD comme nous l'apprend son "Registration book" original. Il s'agit donc d'un des premiers modèles avec moteur Unit très recherché par les collectionneurs avec son cadre entièrement revu. Elle se présente dans sa belle livrée bicolore or et blanc (Gold / Alaskan white) conforme à celle des modèles anglais de 1964.

Elle a eu ensuite six propriétaires tous référencés sur le Logbook jusqu'au dernier propriétaire R.Lee Robinson de Cumbria qui l'achète en 1976. Il l'utilise alors lorsqu'il vient dans sa résidence secondaire en France. A la fin des années 1990 alors qu'il est retraité, cet ancien ingénieur commence à restaurer la moto avec passion et en essayant d'être le plus minutieux possible (compteur neufs, peinture du réservoir par un professionnel, etc.). Alors que la moto est pratiquement toute remontée et qu'il faut

connecter le circuit électrique, des ennuis de santé l'empêchent de finir complètement cette restauration et il transmet la moto à un membre de sa famille. Rare moto livrée neuve en Europe alors que la plupart des Bonneville était vendue aux USA elle est équipée de son moteur d'origine et est accompagnée de son logbook original ainsi que divers copie d'articles et de schéma techniques concernant les Triumph Bonneville. Il ne fait aucun doute que ses spécifications ainsi que le travail qui a déjà été effectué sur la moto feront le bonheur d'un passionné.

Today the classic Bonneville has become an icon. This good-looking Triumph Bonneville was delivered new in England by Warburton Bros Motor Cycles LTM as we can check in its original Registration Book. It's one of the first Unit engine Bonneville very sought-after by the collector. It is in a superb 1964 UK Livery Gold / Alaskan white.

The bikes had 6 owners after, all reported on the Logbook, till the previous owner, R. Lee Robinson from Cumbria bought it in 1976. He used it regularly in France where he had a house. In the beginning of 2000, when he was retired in France, this ex engineer, started to restore the bike with passion (he bought new speedometer, the paintwork was done by a professional, etc.). Some years ago he was closed to finish the restoration (on the electrical system) when he had earth problem. It's a very rare European specification Bonneville, matching numbers. It comes with its original Logbook and some copies of articles and technical schemes concerning the Bonneville.

€ 5 500 / 7 500
Sans réserve - No reserve



157

1971 KAWASAKI 350 F5 BIG HORN

Cadre # F5F 09191

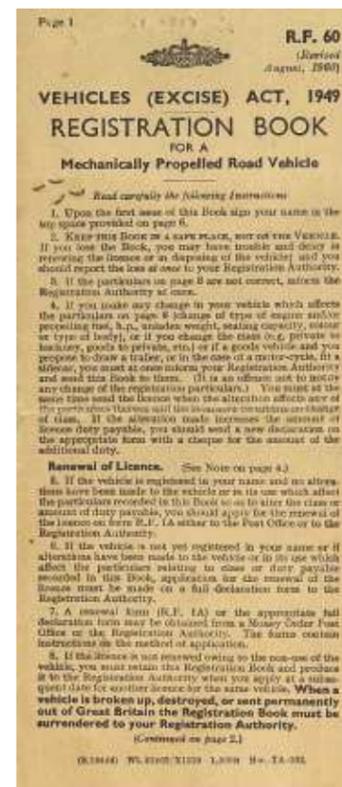
Moteur # F5E 09823

Kawasaki ajouta à sa gamme en 1971 un gros Trail de 350 cm³ pour épauler la 250 F4 Sidewinder, et concurrencer la Yamaha RT 360 et la Suzuki TS 400. Elle était pourvue d'un tout nouveau moteur développant 33 ch à 6500 tr/mn accolé à une boîte à

cinq rapports. La moto présentée est rare et dans un état d'origine exceptionnel. En effet ces motos tout terrains ont eu des vies souvent très mouvementées et il est très difficile d'en dénicher une dans cet état, sachant qu'elle n'a pas été importée en grand nombre en France. Celle-ci vient des états unis. Il faut se rappeler de la traversée du Sahara par la piste méridionale du Tanezrouft de Fenouil sur une 350 Big Horn et de son récit palpitant. Il fallait le faire ! Carte grise française de collection

Kawasaki added to its fleet a big 350 trail bike in addition to the 250 F4 Sidewinder to fight versus the RT 360 Yamaha and the TS 400 Suzuki. The engine is a new type, developing 33 HP at 6500 rpm and fitted with a 5 speed gearbox. This particular Big Horn is a US import and remains in a spectacular original condition. It is a rare motorcycle over here, most of them were mainly sold in America. We have to remember the solo expedition towards the Sahara, using the Tanezrouft sand desert route by Fenouil and the book he wrote about it. Congratulation! French title.

€ 4 500 / 6 000





159
1924 DOUGLAS 600CC SIDE-CAR
N° de série : 6680

L'entreprise Douglas a été fondée en 1882, mais devint une marque de motocyclettes à part entière, bien connue pour ses moteurs à l'architecture si particulière, qui équipèrent toute sa gamme, en différentes cylindrées, jusqu'à la fin des années 30. Douglas arrêtera la production de moto en 1957.

Le modèle présenté est un modèle DT6, le sommet de la gamme en 1924. Cette Douglas est motorisée par un bicylindre à plat de 596 cm³ à soupapes latérales. Equipée d'un système d'éclairage à acétylène, elle est attelée avec un très beau side-car depuis son origine, ainsi que le mentionne sa carte grise. Elle est, en outre, accompagnée de 2 sacs en cuir destinés à recevoir l'outillage. En provenance de la fameuse collection du Musée de l'Automobiliste de Mougins, cette Douglas a intégré une importante collection française en 2006.

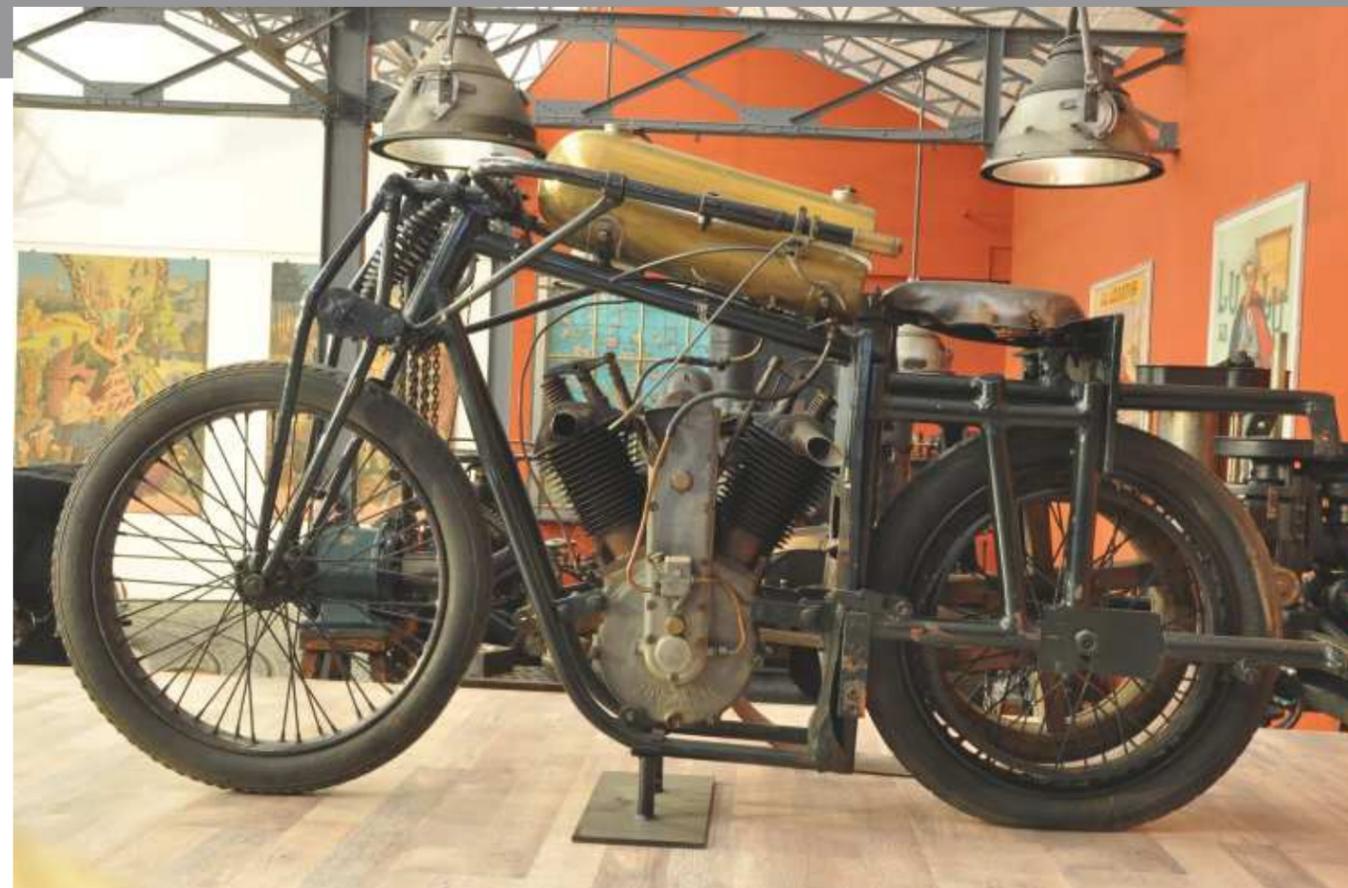
Arborant une émouvante patine, cette motocyclette nécessite une restauration afin de pouvoir de nouveau emmener son heureux propriétaire en ballade. En outre elle possède une rare Carte grise française normal mentionnant qu'elle est un side-car.

The Douglas Company was founded in 1882 in, UK by brothers William and Edward Douglas, both blacksmiths by trade. they were foundry specialists before they bought the patent for the flat-twin engine, designed by W. J. Barter, back in 1907. Douglas ceased motorcycle production in 1957. The model shown here is a DT6, the pinnacle of the range in 1924. This Douglas creation has a twin-flat 596 cm³ engine with opposing horizontal cylinder valves. Fitted with an acetylene lighting system, it comes with a very beautiful sidecar, which has been attached to it since it was new, and its French vehicle registration documents.

It also comes with 2 leather saddlebags for the toolkit. Originating from the famous collection from the Musée de l'Automobiliste in Mougins, this particular Douglas creation joined a very large French collection in 2006.

Sporting a slight patina, this motorcycle needs restoring to its former glory before it can once again be taken out for a spin by its proud new owner. It also comes with a rare French vehicle registration document stating that it has a sidecar.

€ 4 000 / 6 000
Sans réserve - No reserve



161
ANZANI

Léon Vauthier Velodrome Motorcycle with twin-cylinder Anzani engine

Depuis la fin du 19^e siècle, la moto est utilisée dans le monde du cyclisme afin de tenter de battre des records de vitesse. Le principe est le suivant : un vélo équipé d'un très grand développement est attelé derrière une moto qui le tracte dans un premier temps, afin de le lancer, puis le lâche afin que le cycliste atteigne sa vitesse maximale grâce à la force de ses jambes.

Ce type de record était autrefois très prisé. La barre des 100 km/h à vélo est dépassée dès le 15 septembre 1909, derrière une moto équipée d'un 3 cylindres Anzani. Le 1er novembre 1925, Jean Brunier, un cycliste français, va porter ce record à 120.958 km/h sur l'autodrome de Linas-Monthéry, tracté derrière une moto pilotée par Léon Vauthier.

Ce dernier, outre son activité de pilote lors de ce genre de record, construisait également ses propres motocyclettes d'entraînement.

La moto que nous présentons est très probablement une des machines imaginées par Léon Vauthier, dont le cadre a été spécialement réalisé, au début des années 20 pour cette discipline. La partie arrière du cadre a été spécialement étudiée afin de permettre l'accroche d'un vélo de course. La suspension avant est assurée par une fourche à parallélogrammes. Elle est équipée d'un puissant moteur Anzani bicylindre en V culbuté. Selon le collectionneur qui nous la confie le moteur a une cylindrée de plus de 2000 cm³ en échappement libre. Sa magnéto est placée au centre du V, ce moteur est équipé d'une pompe à huile "goutte à goutte" ainsi que d'un graissage supplémentaire en pied du second cylindre, commandé depuis le réservoir.

Cette rarissime Léon Vauthier est également équipée d'un très beau réservoir cylindrique en cuivre. Elle a pendant très longtemps fait partie de la collection du Musée de l'Automobiliste à Mougins, avant de rentrer dans une importante collection française en 2006. Elle était exposée aux côtés d'éléments rappelant l'histoire des pionniers de l'aviation soulignant le glorieux passé des magnifiques moteurs Anzani dans ce domaine.

From the end of the 19th century, this motorcycle was used in the cycling world in record-breaking attempts for speed. It was based on the following principle: a bicycle equipped with a very large extension was harnessed to a motorcycle, which first towed it, then took it up to full speed, then let it go so that the cyclist could reach maximum speed using leg power alone.

In those days, this type of record was extremely popular. the record of 100 km/h by bicycle was beaten on 15 September 1909 by a bicycle harnessed to a motorcycle equipped with a 3-cylinder Anzani engine. On 1 November 1925, Jean Brunier, a French cyclist, set the bar even higher with his record speed of 120.958 km/h at the Linas-Monthéry motor-racing track, harnessed to a motorcycle driven by Léon Vauthier. Léon Vauthier, as well as driving motorcycles for these kinds of record-breaking attempts, also built his own training motorcycles.

The motorcycle shown here is most likely one of the machines designed by Léon Vauthier himself, the frame of which was specially made in the early 1920s to take part in this type of sport. the rear part of the frame was specially designed to facilitate the attachment of a racing bike. the front suspension is bolstered by a parallelogram fork.

It is equipped with a powerful Anzani V twin-cylinder engine. the collector who entrusted the motorcycle to us tells us that it has an extra 2000 cm³ engine with open exhaust. Its magneto is positioned in the centre of the V; the engine is fitted with a "drop feed" oil pump and has extra lubrication at the bottom of the second cylinder, which is controlled by the fuel tank.

This rare Léon Vauthier creation also comes with a stunning copper cylindrical fuel tank. For a great many years it was part of the collection at the Musée de l'Automobiliste in Mougins, before it joined a very large French collection in 2006. It was exhibited alongside objects which reflected the history of pioneers in aviation, symbolising the glorious history of the magnificent Anzani engines in this field.

€ 10 000 / 14 000



160
1954 MOTO GUZZI SUPER ALCE
TYPE 500 SA

Numero de Cadre : SAM 38
Numero de moteur : SAM 28

Si la marque Moto Guzzi née en 1921 est aujourd'hui connue pour ses robustes et coupleux moteurs V-Twin, il ne faut pas oublier qu'elle a pendant bien longtemps produit d'excellents monocylindres, à la fois

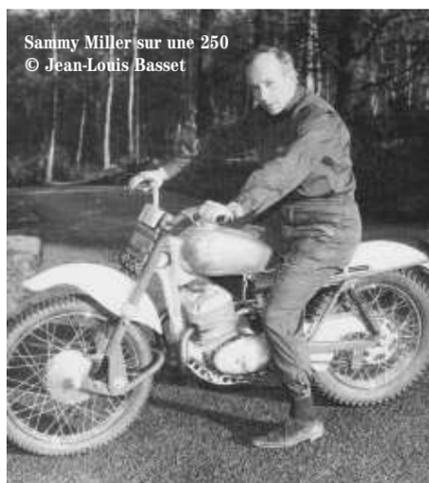
robustes et très performants en compétition. La Moto Guzzi 500 cm³ Alce (Elan en italien) eut un grand succès comme moto militaire en Italie grâce à sa fonctionnalité et les solutions techniques éprouvées qu'elle utilisait. Elle était montée avec une boîte à 4 rapports et atteignait la vitesse de 90 km/h. En 1943, apparut la Super Alce qui était équipée d'un moteur à soupapes en tête disposé dans le cadre différemment. Elle fut aussitôt adoptée par l'armée car elle était plus performante et encore plus robuste.

Elle équipa l'armée italienne aussi bien que les pompiers italiens. C'est dans cette livrée que la moto présentée est refaite. Cette moto a fait partie de la collection du musée de l'automobiliste à Mougins avant d'être achetée par le propriétaire actuel qui s'en est régulièrement servie comme moyen de transport sur les différents circuits européens sur lesquels il a couru. Si ces motos sont robustes, rares sont les exemplaires en bon état avec une belle patine comme celui que nous présentons. Carte grise française normale.

The 500cc Moto Guzzi Alce (Elk in Italian) was introduced in 1938 for military use such as reconnaissance and convoy escort. It was a 4-gear motorcycle with a top speed of 90 km/h.

In 1943, it was replaced with the Super Alce which used the good frame from the serie V and Alce with a new overhead valve configured motor. The bike was more powerful and even more reliable than the Alce. This particular example is in the Italian firemen livery. It was displayed in the Musée de l'automobiliste at Mougins. Bought from the Museum by the current owner in 2006 this bike is in good original condition with a very nice patina. It was used by the vendor as a commuter on several tracks all around Europe. French Title.

€ 8 000 / 10 000



Sammy Miller sur une 250
© Jean-Louis Basset

162
1965 GREEVES 250 TFS TRIAL
Cadre # 24 TFS 222

Oscar Bertrum Greeves naquit à Lyon en 1906 de parents anglais. En 1913, la famille retourna en grande Bretagne et c'est juste après le seconde guerre mondiale qu'il fonda une fabrique d'engins motorisés pour invalides. Après avoir modifié une Norton CS1 pour la compétition qu'il décida de construire sa propre machine. Il la voulait légère et dès 1951 le premier prototype voyait le jour, déjà équipé d'un moteur 2 temps Villiers et d'une fourche à balanciers. Il en découla une véritable déclinaison de modèles de tourisme mais surtout de compétition couvrant toutes les disciplines, vitesse, cross, enduro et trial. A ajouter aussi 9 titres de champion de grande Bretagne de Cross et deux titres de champion d'Europe avec Dave Bickers, deux titres de champion de Trial Master avec Don Smith en 1964 et 1967 et nombre de victoires diverses. En 1964 le nouveau moteur tout aluminium de 16 ch Villiers 4T équipait toute la gamme Greeves avec des ailettes plus importantes et une chambre de combustion redessinée La TFS bénéficiait du cylindre de la Challenger. Le berceau du cadre est en aluminium moulé et le reste du cadre réalisé en tube Reynolds 531. La moto présentée à été entièrement restaurée et est conforme à l'origine. Elle est repeinte dans sa teinte d'origine "Peacock blue" avec ses garde-boue enveloppant blancs en matière plastique. Elle représente la période charnière entre l'époque ou les gros monocylindres 4 temps anglais régnaient avec suprématie en tout terrain, et où une machine

robuste, simple et légère pouvait tirer son épingle du jeu. Un pilote amateur pouvait avec une Greeves se hisser au niveau de performance des meilleurs pilotes de 4 temps. L'histoire continua avec l'arrivée à la fin des années soixante des motos espagnoles, issues de la même veine. Moto de compétition.

In 1964 the new all aluminium 16 HP 4T engine came out and fitted all the Greeves with larger fins and a new combustion chamber. The front part of the frame is made of rigid aluminium casting and the tubular part is made of Reynolds 531 quality. This TFS has been totally restored in the original color, Peacock blue with the proper white plastic mud guards. It is the link between the domination of the British 4 stroke in off road races, when a club rider could compete with the best pilot. Right after that, the story continued with the era of the Spanish Bultaco, Ossa and Montesa of the same breed. Racing bike.

€ 5 000 / 7 000



Un pilote anglais sur Vincent
© Droit réservé

163
1948 VINCENT 500 GREY FLASH
SIDE-CAR SPECIAL
JACK SURTEES

Moteur # A5AB/2A/3961

Jack Surtees, coureur amateur sur deux-roues des années d'après-guerre, passionné de mécanique, n'a pas attendu pour initier son fils à la compétition que celui-ci ait atteint l'âge de la majorité. Dès l'âge de 15 ans, John lui sert de passager en side-car. John a 16 ans est apprenti chez HRD Vincent et devient un habitué des courses locales et nationales, et commence à se faire sérieusement remarquer sur Vincent Grey Flash et par la suite devient pratiquement intouchable sur Norton. Il apparaît même en championnat du monde 500cc en 1952, puis en 1955 sur NSU avant de passer chez MV Agusta. John Surtees fut tour à tour le "singe" de son père dans des courses de side-car, pilote moto puis auto, et enfin constructeur de F1. Cette carrière complète et marquée par de nombreux titres fait de lui une des figures les plus emblématiques des décennies 50 et 60. C'est le seul à avoir été champion du monde de moto et de F1. La moto de la vente est une des rares (5 ou 6) Vincent Grey Flash préparées par Jack Surtees, John, son fils, s'illustra d'ailleurs à son guidon mais les Norton Manx, Vélocette KTT et autre Matchless eurent raison des Vincent monocylindre. Elle fut présentée il y a quelques années à John Surtees qui l'authentifia en la signant au stylo feutre (photo). La signature est encore visible. Elle est équipée d'un carburateur Amal GP de 36 et d'une boîte de vitesses compétition Albion en

magnésium. Le moteur développe 35 ch à 6200 tr/mn et pèse 150 kg. Le sidecar à été ajouté dernièrement afin de participer à des courses historiques mais peut être ôté, et la selle solo accompagne la moto. Le vendeur nous affirme qu'elle fonctionne très bien et qu'elle a peu roulé depuis 1948. La production dura de 1948 à 1952 et seulement 31 machines furent produites. Nous sommes en présence d'une machine historique, rare et agile dont le moteur a été frappé par Jack Surtees sous le numéro de moteur et ayant été toujours méticuleusement suivie. Moto de compétition.

This Vincent Grey Flash is one of 5 or 6 prepared by Jack Surtees, the engine is stamped with his name underneath the engine #. John Surtees signed it with a marker some years ago and authenticated it (photo). John Surtees race those Grey Flash when he worked at the Vincent factory, aged 16 then. It is equipped with an Amal GP 36 carburettor and a competition magnesium Albion gearbox. The side car has been added recently to enter a classic sidecar race but can be removed quickly and the original solo seat put back in place. The seller told us that it runs very well and has always been meticulously maintained thru the years. Only 31 machines of this type came out, it is a real genuine collectable racer for a serious collector. Racing motorcycle.

€ 43 000 / 50 000



Sammy Miller devant sa 250
© Jean-Louis Basset



164
1965 BULTACO 250 SHERPA T
“SAMMY MILLER”

Cadre # B 1000757
Moteur # B1000 757

Le célèbre pilote de trial et de vitesse, Sammy Miller développa ce premier modèle avec Franco “Paco” Bulto, le fondateur de la marque, lui aussi ancien pilote de vitesse avant et après guerre et transfuge de chez Montesa. Sammy Miller remporta en 1964 les 15 épreuves du championnat britannique avec la première version de la Sherpa 250, identique à celle-ci mettant fin à l'hégémonie anglaise dans cette discipline et s'octroya deux titres de champion d'Europe en 1968 et 1970 au guidon de la Sherpa T. Bultaco obtint 4 titres de champion d'Europe et 5 de champion du monde de trial par la suite. Il s'agit d'une rare version à 4 vitesses, conforme à l'origine, avec sa très caractéristique culasse à ailettes adiales, restaurée il y a 18 ans par le fameux Claude Peugeot, grand trialiste français de la première heure et instigateur de ce sport en France avec Claude Coutard. Elle n'a pas couru depuis. 1275 exemplaires furent produits de 1964 à 1967, celle-ci est la 757e. C'est une véritable machine historique, idéale pour participer aux “trial à l'ancienne”, épreuves de plus en plus fréquentées. Moto de compétition.

The famous road race and trial pilot Sammy Miller developed with Paco Bulto the Sherpa 250 T and won the 15 races of the British championship in 1964. That was the end of the British supremacy in this field. Bultaco won the new European championship in 1968 and 1970 with Sammy Miller and another 5 world titles later. This is a rare early 4 speed version. All original and restored 18 years ago by the great Claude Peugeot, major early French trial rider. 1275 bikes were produced between 1964 and 1967. This motorcycle is rare and ideal to take to the classic trial event. Racing motorcycle.

€ 5 000 / 7 000

165
1954 EXCELSIOR
MANXMAN 350 SPECIALE

La société Bayliss Thomas & Co était un des pionniers de l'industrie du cycle en grande Bretagne depuis 1874 et fabriqua son premier engin motorisé en 1896. En 1910 la firme changea de nom pour Excelsior Motor & Co et utilisait différents moteurs tels que Jap, De Dion, MMC et Blackburne. La première victoire significative fut le très disputé Tourist Trophy de 1929 avec la “Mechanical Marvel” de 248 cm³ dessinée par H.J. Hatch. En 1933 le pilote Sid Gleave remporte la terrifiante épreuve de l'île de Man et l'année suivante sort le plus célèbre modèle de la marque la Manxman décliné en 250, 350 et 500 cm³. D'après le vendeur, cette rare motocyclette serait unique et la dernière version spéciale de la marque. Elle était la concurrente des Manx, Matchless et autre Gilera Saturno à l'époque. Le moteur 350 cm³ réalésé en 400 cm³, tout en aluminium à arbre à cames en tête propulse la machine à 200 km/h. Elle est équipée d'une boîte de vitesses Burman, d'un carburateur Amal TT et d'un cadre à double berceau étroit procurant une excellente tenue de route. La lubrification est à carter sec, les platines du cadre sont en aluminium guilloché et le haut du moteur est orné du Triskel, les trois jambes que sont les armoiries de l'île de Man. C'est une machine fine et légère, très rapide qui marque le savoir faire Britannique en matière de monocylindre performant au même titre que la célèbre Norton Manx mais pour un prix nettement inférieur. Une véritable motocyclette de collection. Moto de compétition.

Bayliss Thomas & Co was one of the pioneers of the British motorcycling industry from 1874 and manufactured its first engine in 1896. In 1910, the company changed its name to Excelsior Motor Co and began to use various engines including the Jap, De Dion, MMC and Blackburne. The first significant victory was the much disputed Tourist Trophy of 1929 with the 248 cm³ “Mechanical Marvel” designed by H.J. Hatch. In 1933 the driver Sid Gleave won the terrifying Isle of Man race and in the following year, the most famous model of the Manxman brand was released with the following dimensions: 250, 350 and 500 cm³. The seller has it on good authority that this rare motorcycle is unique, the very last special model that Manxman ever made. It rivalled the Manx, the Matchless and Gilera Saturno models in its day. The 350 cm³ engine, also available in 400 cm³, is made from aluminium with overhead camshaft and is able to propel the car to speeds of 200 km/h. It comes equipped with a Burman gearbox, an Amal TT carburettor and a narrow double cradle frame, which produces excellent road holding. It has dry sump lubrication, the frame plates are made from aluminium with a guilloche finish and the top of the engine is decorated with a triskel symbol, the three legs which form the coat of arms of the Isle of Man. It is an intricate, lightweight and very fast machine and is a fine example of British expertise in making high performance monocylinder engines of the same calibre as the famous Norton Manx, but for a considerably lower price. A real classic collector's motorcycle. Racing motorcycle.

€ 14 000 / 20 000



166
1964 TRIUMPH TIGER T100 SC -
SPORT COMPETITON

Cadre # H34866
Moteur # H34866

La société Triumph est née de la volonté de deux allemands, Siegfried Bettmann et Mauritz Schulte, tous deux originaires de la région de Nuremberg. Ils se lancent en 1887, dans un atelier de Coventry, dans la fabrication de bicyclettes avant de passer aux motos. La Tiger 100 est le modèle sportif de la gamme elle était présumée atteindre la vitesse de 100 mph, soit environ 160 km/h. Bien que présentée en 1938, la ne permettra de la commercialiser qu'en 1946. Elle utilise un moteur bicylindre en ligne face à la route, quatre temps, culbuté, supercarré de 499 cm, dérivé de celui de la Speed Twin. Les pistons sont forgés, solution rarissime à l'époque. La T100A reprend, en l'évolution du moteur de la Speed Twin et gagne quelques chevaux. Elle connut un succès commercial certain aux dans les années 1960. L'exemplaire présenté est une Triumph Tiger T100 SC de 1964. Des modèles similaires ont été utilisés avec succès en enduro et dans des courses sur circuit et de désert. Cette moto a été importée des Etats-Unis où le modèle SC était destiné à la compétition, début 1989. Le moteur a été refait chez SRM à Cardiff, les cylindres réalésés, la culasse et le transmission primaire refaites. Un allumage électronique Boyer a été installé ainsi qu'une boîte de vitesses à de T100C de 1971. Les roulements de colonne de direction et les éléments internes de la fourche ont été remplacés par des pièces provenant

des évolutions de la marque mais sans changer l'apparence. Cette machine était la base des motos d'usine des ISDT (International Six Days of Trial) et encore une fois notre héros à tous Steve McQueen a participé à cette course en 1964 sur une machine préparée par le l'équipe américaine aux côtés de Bud Ekins. Bill Baird a gagné le championnat d'Enduro britannique de 1962 à 1968 sur une Tiger, cette rare Triumph a été restaurée dans ces teintes d'origine "Regal purple and silver". Elle est accompagnée d'un dossier contenant diverses factures, les anciens MOT et de son V5.

This SC Triumph is a US import, the engine has been refurbished at SRM in Cardiff with rebored cylinders, new pistons and rings, and a new primary chain. An electronic Boyer ignition has been fitted as well as a 1971 T100 C gearbox. the steering column and the inside front fork components have been upgraded. This machine was the base of the works bikes who ran the famous ISDT (International Six Days of Trial) where again Steve Mc Queen entered in 1964 along with Bud Ekins. Bill Baird won the British Enduro championship between 1962 and 1968 on a Tiger. This T100 SC has been restored in the proper period colors, "Regal purple and silver". It comes with some invoices, and V5 and a current MOT.

€ 7 000 / 9 000
 Sans réserve - No reserve

167
1963 RICKMAN METISSE
TRIUMPH 500 CROSS

Cadre # 00113
Moteur # T100-2578 N

Les frères Rickman pilotes moto émérites devinrent fabricant de partie cycles destinées principalement à la compétition sur piste ou en tout terrain. La moto présentée a été restaurée et préparée pour la course. Le moteur a reçu un vilebrequin de 650 à été monté et la culasse a été affûtée par Gérard Branquard, préparateur spécialiste des Kawasaki d'endurance. Des soupapes en titane de petit diamètre ont été installées ainsi qu'un arbre à cames sport 31/34. Le carburateur est un Amal concentrique de 30 et la boîte de vitesses une BSA SC cross à 4 rapports courts. La magnéto d'époque ultra puissante est un Mitsubishi à aimant tournant. Les moyeux proviennent d'une CZ Cross et sont en magnésium. Les jantes et les rayons sont neufs. La suspension est confiée à une Ceriani à l'avant et à des amortisseurs Whitepower sur mesure. Le cadre a été changé et commandé chez M.R.D Métisse à l'époque où l'ancien pilote anglais Pat Fench avait repris la marque, ainsi que le réservoir qui a été commandé en aluminium. Elle a participé à quatre épreuves depuis sa restauration. Steve Mc Queen l'avait adopté et avant de rouler en Husqvarna, la considérait comme sa favorite moto d'Enduro. Moto de compétition.

The Rickman brothers were famous pilots and they developed road race and off road racing frames. This moto cross has been totally restored for racing. the crankshaft comes from a 650 model and the head has been tuned up by Gérard Branquard, a famous french Kawasaki endurance specialist. Small diameter titanium valves were fitted and a sports 31/34 camshaft. The carburettor is an 30 Concentric Amal and the gearbox is a short ratio 4 speed BSA SCCross. The period magneto is a powerful Mitsubishi with rotating magnet. Hubs are magnesium CZ Cross and the rims and spokes are new. the front fork is a Ceriani and in the rear, customs Whitepower shocks are fitted. the frame has been replaced by a new one made at M.R.D Métisse at the time when Pat French ran the company and a new copy of the gas tank was ordered in aluminium. This beautiful Rickman has been used in four races since the restoration. Steve Mc Queen, before racing Husqvarna, considered the 500 Triumph Rickman Métisse as his favorite off road ride.

€ 9 000 / 11 000



Steve Mc Queen sur une Rickman Triumph 500.
 © Droit réservé



168
1975 KAWASAKI 500 MACH III
H1 E

Cadre # H1F39014
Moteur # KAE109023
La 500 mach III H1 E est l'évolution ultime de la célèbre machine surnommée "la faiseuse de veuve" tant elle détonait dans le paysage motocycliste de 1969. En effet elle a été conçue pour défier les concurrentes dotées d'une cylindrée supérieure et elle était armée jusqu'aux dents avec son trois cylindres en ligne transversal gorgé de chevaux, tapageur, accélérant violemment, freinant peu et avec une tenue de route équivoque. La H1 E reçoit en 1974 un moteur amélioré monté sur silent-bloc, de nouveaux clapets récupérateur d'huile, de nouveaux cylindres/pistons et d'un allumage électronique plus compact ainsi que quelques nouveautés

d'équipement. Deux combinaisons de couleurs sont disponibles, vert foncé ou une combinaison de pourpre foncé et rouge. La moto de la vente à été totalement restaurée par un le meilleur spécialiste français de la marque, le cadre est peint en Epoxy noir et l'ensemble réservoir, cache latéraux et dossier repeints dans sa teinte d'origine. Toutes les pièces métalliques ont été chromées ou zinguées, les parties en aluminium ont été polies. Le moteur a également été refait à neuf, réalésé en côte + 50, les pistons, segments, cages à aiguilles et les joints ont été remplacés. Le bas moteur a reçu des roulements et des joints neufs. Les carburateurs, les culasses et le robinet d'essence ont été microbillés. Le circuit électrique a été reconditionné ainsi que roulement coniques de direction, le maître cylindre de frein, les rayons des jantes et les amortisseurs. La couverture de selle, les pneus et la batterie sont neufs. Cette moto pleine de punch et de caractère se doit de figurer dans toute collection d'amateur de sensations fortes.

Carte grise française de collection.

The 500 Mach III H1 E is the ultimate version of the famous machine known as the "widow maker" such was its impact when it first entered the motorcycling world in 1969. It was designed to challenge its competitors with a superior cylinder and was fitted with three cylinders in a transversal line offering horsepower, noise, and sharp acceleration, with low brakeage and unequivocal road holding ability. In 1974, the H1 E was fitted with an enhanced engine assembled on a silent-bloc, with new oil recovery valves, new cylinders/pistons and a more compact electronic ignition, as well as a

few other new components. Two combinations of colour are available - deep green or a combination of dark purple and red.

The motorcycle for sale has been fully restored by one of the best French experts of the make; its frame is painted with black epoxy and the tank unit, side covers and headrest have been restored to the original colour. All the metal components have been coated with chrome or zinc, and the aluminium parts polished. The engine has been fully refurbished, reamed at + 50, and the pistons, segments, needle-bearing cages and seal have been replaced. The lower engine has been fitted with new bearings and seals. The carburetors, cylinder heads and petrol hose were microbead blasted. The electrical circuit was refurbished, as were the cone-shaped steering bearings, the brake control cylinder, the rim rays and the shock absorbers. The seat cover, the tyres and battery are new. This dynamic motorbike is full of character and worthy of inclusion in any amateur collection of powerful bikes.

French classic vehicle registration documents.

€ 11 000 / 13 000



Albert Judenne sur une A 1 R
© Droit réservé



169
KAWASAKI A1 R 250

Compétition client à cadre ZERCHOT - 1967
Cette Kawasaki 250 A1 R est une rare moto compétition client bi-cylindre 2 temps à distributeur rotatif, 5 à 8 exemplaires furent introduites en France à l'époque par la SIDEMM, menée par Xavier Maugendre et chaperonné alors par Jean Murit. Elle fut utilisée en championnat de France de vitesse par le pilote Albert Judenne, également employé dans l'aventure de l'importation des Kawasaki en France qui confia l'amélioration de la partie cycle à Roland Zerchot, pilote et constructeur de cadre de motos de course réputé. Le cadre jugé trop souple fut remplacé par Zerchot par un autre de sa fabrication beaucoup plus rigide. La fourche est une Ceriani comme sur l'A1 R de Christian Maingret. Le moteur vient d'être refait avec des pièces neuves, vilebrequin neuf, cylindres, pistons, segments neufs et les carburateurs sortent de la boîte. Le bloc moteur provient d'une A7 de route car les carters 250/350 route et compétition client sont identiques et il a été changé pendant sa période de course. Elle n'a parcourue que 80 km depuis sa restauration à SPA où elle a fait sa première sortie. Moto de compétition.

This competition Kawasaki 250 A1 R is very rare, only 5 to 8 examples have been imported in France at the time by SIDEMM. It was used by the French pilot, Albert Judenne to race the French championship. But the frame was too flexible and Roland Zerchot, another pilot and famous racing frame constructor built a unique and much better and more rigid one. The front fork is a Ceriani. The block comes from an A7 street bike because the A1-250/ A7-350 street/competition blocks are all the same, only the internal parts are very different. The engine has just been rebuilt with new parts, the crankshaft, the cylinders, pistons and rings as well as the carburetors are new old stock. It has been raced during only 80 km at SPA with no problem. Racing motorcycle.

€ 13 000 / 20 000



170
1972 DUCATI 250 DESMO MK III
 Cadre # 108747
 Moteur #100150

Cette très belle et très racée Ducati 250 à été préparée pour la course sur circuit à partir d'une version routière. Elle est équipée d'un pot d'échappement piste et d'un récupérateur d'huile. Son système de rappel des soupapes desmodromique

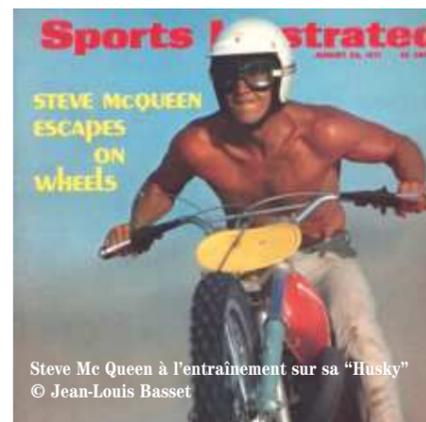
autorise des régimes élevés sans risques de surrégime. Elle est bien équipée et prête à prendre la piste et représente un excellent choix pour qui veut rouler sur une moto fiable, ayant une très bonne tenue de route, une belle ligne et à petit prix. Carte grise française.

This beautiful Ducati 250 has been raced prepared from a street version. It is fitted with a race exhaust. Its own desmodromic system allows high revs



without risks of overrevving. It is nicely equipped and it is the best choice if you want to race a reliable, fast and good looking racer and also very cheap. French tittle.

€ 5 000 / 7 000



Steve Mc Queen à l'entraînement sur sa "Husky"
 © Jean-Louis Basset

172
1971 HUSQVARNA 360 C
ENDURO
 Cadre # SI 2381

Les origines d' Husqvarna remontent bien avant l'histoire de la moto, puisqu'en 1689, le roi Charles XI fait construire une usine à Jönköping, destinée à la fabrication de mousquets, sur les bords du fleuve Huskvarna. La puissance du cours d'eau permit de créer une usine fonctionnant par le seul moyen de la force hydraulique.

Ce genre de manufacture va concourir à asseoir l'image de qualité des aciers suédois, à partir de

1896, Husqvarna se diversifie et se lance dans la fabrication de bicyclettes, ce qui l'amènera naturellement à se consacrer à la moto à partir de 1903 et la marque construisit des motos de route, de circuit parfois plus rapide que les nombreuses anglaises, et ensuite de tout terrain. Dans les années soixante, ayant constaté que ses 250 réalisaient des temps très proches de ceux des motos de la catégorie supérieure, Husqvarna va alors prendre la décision de s'investir à nouveau en 500 avec une moto dérivée de sa championne, dont on conserve presque intégralement la partie cycle et que l'on équipe d'un 360 cm³. Pourquoi une telle cylindrée ? Simplement parce que la F.I.M. imposait une cylindrée supérieure à 350 cm³. Dans un premier temps, Husqvarna privilégia donc la légèreté (la moto ne pesait que 97 kg). Mais ce ne fut pas suffisant : engagée à partir de 1966, elle ne connut pas un succès immédiat. Tout du moins, elle ne remporta pas le titre suprême en Moto Cross avant que l'on ait porté sa cylindrée à 400 cm³. C'est alors qu'elle retrouva le chemin de la gloire, en 1969 et 1970, aux mains de Bengt Aberg. Titre qu'ils renouvelleront en 1974. Steve Mc Queen après avoir abandonné ses fidèles Triumph Scrambler, fit l'acquisition d'une 400 C en 1971, modèle très proche de celui de la vente, qu'il utilisa régulièrement pendant le tournage du film "On any sunday" et qu'il affectionnait particulièrement. Elle vient d'être découverte et restaurée. La moto présentée est une 360 cm³ version Enduro, elle a été remise à neuf complètement et participait très régulièrement à des Enduro classiques. Il est très difficile d'en trouver une dans cet état là. Les plaques

de course jaunes signifient Open Class. Carte grise française de collection.

The origins of Husqvarna's history dates back long before the bike, since 1689, King Charles XI built a factory in Jönköping, for the manufacture of muskets, on the banks of the river Huskvarna. the power of the stream allowed to create a plant operated solely by means of hydraulic force. This kind of factory will help to establish the image quality Swedish steel. From 1896, Husqvarna has diversified and began manufacturing bicycles, which naturally led him to devote himself to the bike from 1903" Having found that its 250 times realized very close to those of motorcycles in the extended class, Husqvarna will then make the decision to invest again in 500 with a derivative of his motorcycle champion, which is preserved almost entirely the chassis and the team is a 360 cm³. Why this displacement? Simply because the FIM imposed a displacement above 350 cm³. At least she did not win the supreme title before it has increased its displacement to 400 cm³. then she found the path to glory in 1969 and 1970 the hands of Bengt Aberg. Titre they renew in 1974. "Steve Mc Queen owned and used regularly a 1971 400 C, very similar bike in the famous movie "On any Sunday". French title.

€ 7 000 / 8 000



171
1972 BULTACO 350 SHERPA T
 Moteur # M9200020

Cette Bultaco est la descendante de la Sherpa T décrite avant mais la fourche est nouvelle et plus progressive et elle possède une boîte de vitesses à 5 rapports. Le réservoir est en fibre de verre orné du célèbre logo de la marque, le poing au pouce en l'air. Ce dessin fut choisi par Francisco Bulto en observant les pilotes de courses Britanniques, qui en passant

devant les stands, faisaient ce signe à leur équipe pour leur signaler que tout allait bien. Cette Sherpa est bien d'origine avec ses garde-boue en aluminium et ses jantes Akront renforcées chaussées de pneus Pirelli trial. Elle est équipée d'un décompresseur et d'un guidon Sammy Miller. Les renforts de cadre et les ailettes de la culasse ont été perforés pour assurer un meilleur refroidissement et un très léger gain de poids. Les carters moteurs et son sabot ainsi que les fourreaux de fourche sont très peu marqués, ce qui signifie qu'elle n'a pas été mal traitée. Elle à été révisée en 2010, et n'a pas roulé depuis. Celle-ci est la

20e 350cm³ produite et elle est française d'origine. C'est la première Bultaco de trial de 350 cm³ et c'est avec une machine similaire que Martin Lampkin remporta le titre de champion d'Europe en 1973. Moto de compétition.

This Bultaco is the second series of the Sherpa with a new and more progressive front fork and the fibreglass gas tank. It shows the famous "Thumbs up" logo chosen by Francisco Bulto because he observed that the British riders were doing that when passing by the pits when everything was OK. This bike is original with its aluminium fenders and its proper Akront reinforced rims. It has been serviced in 2010 and has not being used since. I is a french bike from new and it is the 20th 350 Sherpa T ever made. It is the first 350 trial Bultaco and Martin Lampkin won the European championship in 1973 on a similar bike. Racing motorcycle.

€ 1 500 / 2 500



© Droit réservé



173
1976 YAMAHA 350 TZ
 Cadre # 430 99 62 14
 Moteur # DS7 100

Cette motocyclette compétition-client à été restaurée en 2009, le vilebrequin à été changé, les cylindres et les pistons ont 100 km, l'allumage, l'embrayage, les joints spi de fourche et les pneus sont neufs. Elle est prête à prendre la piste. Moto de compétition.

This competition motorcycle has been restored in 2009, the cylinders and the pistons covered only 100 km since, the ignition, the clutch, the front fork seals and the tires are new. It is ready to race. Racing motorcycle.

€ 8 000 / 10 000



175
1971 KAWASAKI MT3 MODIFIÉE 250 - 3CYLINDRES

Kawasaki sortit pour une courte période une mini moto de 75 cm³ à guidon pliable en réponse au célèbre Honda Monkey. Ce modèle fut vendu exclusivement aux USA et les acheteurs furent le plus souvent des plaisanciers. Ce véhicule unique est un véritable petit Dragster des ports. En effet il fut

modifié par Mitik Moto, un moteur de Kawasaki 3 cylindres à air 2 temps à distributeur rotatif fut installé ainsi qu'un ensemble compteur/compte tours, d'une batterie et d'un système de charge 12 V et de pot de détente de type "Scrambler" sur mesure. Le moteur à été refait entièrement, le vilebrequin et ses roulements remplacés ainsi que tous les joints du moteur. Les cylindres ont été réalisés et montés avec des pistons et des segments neufs. Les carburateurs ont été refaits et coiffés de filtres à air K&N. La peinture Epoxy de la partie cycle et celle de la

carrosserie sont neuves ainsi que les chromes. Le cadre et les suspensions ont été renforcés et les pneus sont neufs. Cette mini bombe fonctionne très bien mais n'est pas homologuée pour la route mais fera fureur sur un port à la mode ou sur un parc coureur. Attention à ne pas mettre entre toutes les mains... Sans carte grise.

For a very short time, Kawasaki produced in response to the Honda Monkey a foldable mini bike equipped with a 2 stroke 75 cm³ engine. It was sold only in the US and sold mainly to boat owners. This little mini harbour dragster had been highly modified by Mitik Moto in France. A 3 cylinder, 2 stroke Kawasaki engine had been fitted as well as a pair of speedometer/tachymeter and a 12 V battery. The 3 custom made Scrambler type mufflers have been added. the crankshaft bearings, the pistons and rings are new and the cylinders machined. the carburettors are rebuilt and all the engine gaskets are new and fitted with K&N air filters. the Epoxy paint of the frame and the body paint are new. the frame and the suspension have been reinforced. the tires are new. This mini bomb is not homologated but will attract much attention on any harbour or race paddock. Don't lend it to anybody... No tittle.

€ 8 500 / 10 000



174
2008 VOXAN STREET SCRAMBLER
 Cadre # VN4SS0803AA100294
 N° de caisse # 294

Si le nom Voxan a récemment était racheté par Venturi, on ne verra sans doute plus d'aussi belle moto française avant longtemps. Ces motos de haute

qualité, construites à Issoire dans le Puy de Dôme, basées sur un bicylindre en V, ouvert à 72°, de 1 000 cm au design atypique visait le marché haut de gamme. Une véritable gamme de modèle était développée de l'exclusive Black Magic au Scrambler. C'est votre dernière chance d'acheter cette exclusive moto française comme si elle vous était livrée par le concessionnaire : "neuve dans la boîte". En effet, le

Roadster jaune que nous vous proposons n'a jamais été immatriculé et n'est pas sortie de sa caisse depuis sa sortie d'usine. C'est l'occasion d'acheter une moto fiable et de rouler différent en ayant tous les avantages d'une moto moderne. A immatriculer, feuille des Mines.

Voxan has been recently bought by Venturi, it is sad because we will not see another beautiful french motorcycle on the market before long. Those high quality motorbikes were made in Issoire, in the center of France, in the Puy de Dôme, powered by a unusual 1000 cm³ V-twin.

A real complete set of models were available from the Black Magic to the Scrambler. the designer was the greart Sacha Lakic, who seduced the press people immeditely.

It is the last chance to buy an exclusive french motorbike like if it was delivered brand new from your local dealer, just out of the box. To register, factory documents.

€ 10 000 / 15 000



176
1961 MOTO-NEIGE BOMBARDIER SKI-DOO ROLBA K61

Châssis # 61 11 62

Fabriquée par L'Auto-Neige Bombardier Ltd de Valcourt au Québec, inventé en 1936 par Joseph Armand Bombardier, pionnier dans l'industrie des motoneiges, le Ski-Doo de 1960 est en soi une grande innovation, premier véhicule du genre destiné tant à

des fins récréatives qu'utilitaires, il se démarque par un ensemble d'éléments aussi uniques que novateurs : une chenille sans fin tout caoutchouc brevetée en 1960, au Canada et aux États-Unis, un châssis profilé fabriqué d'une seule pièce et une transmission manuelle entraînée par une poulie variable à force centrifuge, et des skis en bois. Le modèle de 1961 est amélioré par des skis en métal et un choix de moteur Kohler 4-temps de 7 CV, le K61 (de fabrication américaine) alors que

les modèles J61 étaient équipés d'un moteur JLO 2-temps de 8 CV (de fabrication allemande). Celui-ci est équipé d'un moteur 4 temps refroidi par air et d'une commande d'accélérateur par bouton pressoir empêchant tout mouvement d'accélération ou de décélération rapide. Il est à remettre en route et un pare brise neuf est fourni avec l'engin. 729 unités ont été produites en 1961. Ce Ski-Doo est extrêmement rare car très peu ont quitté l'Amérique du nord et sont au Canada et aux USA de véritables pièces de collection. Celui-ci est en France et dans la même famille depuis 1961 et est probablement un des seuls importé à l'époque et toujours en existence et dans sa combinaison de couleur d'origine.

Built by Joseph Armand Bombardier from Valcourt, Québec, after developing snowmobile Vehicles since 1936, this production Ski-Doo is the first industrial production unit of this marque. The fist 1960 model had wooden ski and in 1961 steel ones were fitted. This one Runs with the american built 4 stroke, 7 HP Kohler engine. Few were exported in Europe at the time, but this one belongs to the same french family since 1961. In north America, they are real collectors already. It needs to be cleaned up and serviced but it is all original, the color and the seat also. A new windshield is provided.

€ 5 000 / 8 000



19h / 7PM

Automobiles de collection / Motorcars — Lots 201-305

dont / including:

Collection Aston Martin — Lots 239-249

Collection Mercedes-Benz — Lots 260-274

Collection Maserati — Lots 279-288

**Collection du Musée des voitures de chefs d'État /
Cars of the head of States limousine Museum — Lots 291-305**



Dans la même famille depuis 1977 / In the same family ownership since 1977

1974 Citroën DS 23 Pallas

201

Carte grise française
French title
Châssis n° 01FE 4634

€ 12 000 / 18 000

- ✓ 3^e main depuis 1977
- ✓ Tous les manuels d'origine
- ✓ Très bien restaurée

- ✓ Second owner since 1977
- ✓ All the original manuals
- ✓ Very well restored

En 1964, Citroën introduisit sa version optionnelle Pallas de la DS 19 qui offrait de série d'après le constructeur 41 finitions extérieures et intérieures plus luxueuses ou plus élégantes : meilleure insonorisation, bandes de protection latérales, habillages spéciaux des montants de pavillon et des seuils, enjoliveurs de roue et ornements spéciaux, pare-brise laminé (1973), éclairages extérieur et intérieur, teintes spéciales, siège conducteur réglable en hauteur (1966), moquette épaisse, etc. Ce niveau de finition évolutif fut ensuite proposé sur les DS 20, 21 et 23 jusqu'à l'arrêt de la production.

La voiture présentée est une DS 23 à carburateur de 1974 carrosserie gris métallisé avec intérieur moutarde qui a bénéficié régulièrement de travaux de rénovation et d'entretien. Achetée par le père du vendeur en 1977, elle est restée dans la même famille depuis cette date. En mai 2005, après avoir parcouru 130 000 km, elle a reçu un nouveau moteur crédité de 105 000 km (selon attestation du vendeur). La boîte de vitesses a été refaite à neuf à 50 000 km par remplacement de tout le mécanisme interne. Le carburateur a été changé vers 30 000 km environ. Les pneus notamment à l'avant ont été régulièrement changés en fonction du temps et non du kilométrage, la voiture ayant été très peu utilisée. L'échappement est en inox. La lunette arrière a été changée en 1995 en raison d'une panne du système de désembuage. Le réservoir d'essence a été remplacé en avril 2000 et le flotteur de la jauge début 1995. Les ailes arrière ont été remplacées à la suite d'un vol. En carrosserie, l'intérieur a été refait à neuf par Bourgoïn début 1994 avec des tissus d'origine et le volant a été changé. De nombreux équipements et accessoires (pare-chocs, butoirs, lampes, etc.) ont été changés à seule fin de maintenir l'aspect proche du neuf de la voiture. Cette Pallas qui porte encore sa première immatriculation sera livrée avec un copieux dossier de factures d'entretien et de travaux classées par année de 1986 à 2005, ses manuel d'utilisation et carnet d'entretien d'origine.

In 1964, Citroën launched its optional Pallas version of the DS 19, which offered as standard, according to the manufacturer, 41 more luxurious or more elegant external and internal finishings, including better soundproofing, protective side strips, special casings for the roof and sill struts, hub caps and special embellishments, laminated windscreen (1973), external and internal lighting, special shades, driver's seat with adjustable height (1966), thick fitted carpet, etc. This progressive level of finishing was then offered on the DS 20, 21 and 23 until production ceased.

The car exhibited is a DS 23 with a carburettor from 1974 with metallic grey bodywork and a mustard interior, which has benefited from regular repair and maintenance work. It was purchased by the seller's father in 1977 and has remained in the same family since then. In May 2005, having covered 130,000 km, it was given a new engine with 105,000 km on the clock (according to the seller's certificate). The gearbox was made as good as new at 50,000 km by replacing the entire internal mechanism. The carburettor was changed at around 30,000 km. The tyres, particularly the front tyres, have been changed regularly according to time rather than mileage, as the car has been used very little. The exhaust is made of stainless steel. The rear window was changed in 1995 owing to a fault in the demisting system. The fuel tank was replaced in April 2000 and the gauge float in early 1995. The rear wings were replaced following a robbery. With regard to the bodywork, the interior was made as good as new by Bourgoïn in early 1994 with original fabrics and the steering wheel was changed. Many pieces of equipment and accessories (bumpers, stop pins, lights, etc.) have been changed for the sole purpose of keeping the car looking almost new. This Pallas, which still has its original registration, will be delivered with a large file of invoices for maintenance and restoration work, classed by year from 1986 to 2005, its original user manual and servicing booklet and its standard French vehicle registration documents.





202

1953 Citroën 2 CV

Carte grise française
French title
Châssis n° 71 530

€ 10 000 / 15 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

- ✓ Rare modèle A de 1953
- ✓ Restauration suivie d'un connaisseur
- ✓ Détails et accessoires d'époque

- ✓ Rare first model
- ✓ Restoration by an enthusiast
- ✓ Period details and accessories

C'est en Octobre 1948 lors du 35^e salon de l'automobile que sont dévoilées trois TPV désormais rebaptisées 2CV. L'accueil du public reste mitigé mais lors de sa commercialisation effective en 1950, les délais de livraisons s'étalent de 5 à 6 ans. Le succès de cette automobile ne sera jamais démenti, et, 42 ans de commercialisation plus tard, Citroën cessera sa production en ayant construit et vendu 5 114 961 2CV dans le monde. La voiture que nous présentons fut immatriculée pour la première fois le 9 Novembre 1953, il s'agit donc du modèle A avec sa bâche longue faisant office de coffre, très recherché aujourd'hui par les collectionneurs. Le propriétaire de cette 2 CV a récupéré la voiture complètement d'origine il y a quatre ans auprès d'une personne âgée de son entourage, M. Germain Vigier, qui l'avait achetée en deuxième main en 1962 alors qu'elle était immatriculée 418 AK 10 comme en atteste une copie de l'ancienne carte grise.

Le propriétaire actuel, ancien mécanicien ayant déjà restauré plusieurs 2CV, a voulu restaurer cet exemplaire entièrement et a rajouté pour son plaisir des accessoires d'époque qu'il avait glané tels que : des miroirs CIPA extérieurs, un pargivre antibuée Arelec, un fixe-glace Galey-Cornex, une housse de volant "Speed", une jauge à essence Jaeger, ainsi qu'un plafonnier d'éclairage "Provac".

La voiture a été intégralement démontée et restaurée sur une période de plus de 10 mois, le châssis est neuf, le faisceau électrique conforme à l'origine etc.... Elle est livrée avec son manuel d'entretien d'origine ainsi qu'un dépliant publicitaire, et des papiers d'assurance de l'époque ainsi que divers documents d'époque et sa trousse à outils. Elle a un dossier de restauration avec des photos de la restauration intégrale ainsi qu'un ensemble de factures dépassant 4000 euros uniquement pour la fourniture des pièces auprès des Amis de la 2CV et du Méhari Club de Cassis que nous conseillons vivement aux acheteurs potentiels de consulter. C'est une belle occasion d'acheter un modèle A de 1953 intégralement restauré par un amateur du modèle, agrémenté d'accessoires d'époque sympathiques et à l'histoire connue.



The car exhibited here was registered for the first time on 9 November 1953. It is an A model with tonneau cover which served as a boot and is extremely sought after by collectors today. The owner of this particular 2CV bought the car four years ago from someone he knew, an elderly gentleman named Mr Germain Vigier, who had bought it second hand in 1962 when it had the registration number 418 AK 10. This can be verified by a copy of the former French registration document. The current owner, a former mechanic, had already partly restored several 2CVs but wanted to fully restore this one and he added various accessories from the 1950s that he had acquired over the years for the sheer fun of it. These included exterior CIPA mirrors, an Arelec magnetic petrol tank cap, a Galey-Cornex window frame, a Speed spare wheel cover, a Jaeger petrol gauge and a Provac interior light.

The car has been assiduously taken apart and restored over a period of more than 10 months, the chassis is new and the electrical system restored to new. It comes with its original service manual, publicity leaflet, original insurance papers and other documents and toolkit. It has a restoration dossier with photos of the restoration process along with all of the work invoices exceeding a total of 4,000 for the supply of parts alone from automobile clubs such as Amis de la 2CV and the Méhari Club de Cassis, which we thoroughly recommend to potential buyers. This is an ideal opportunity to buy an A model from 1953 that has been meticulously restored by a lover of this model and embellished with quaint accessories from the 1950s period, whose history can be traced.



203

1967 Porsche 912

Carte grise française
de collection
French title
Châssis : 355 214
Moteur P606193

€ 14 000 / 18 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

- ✓ Ligne la plus pure
- ✓ Prix encore réaliste
- ✓ Vous avez une chance de garder votre permis !

- ✓ The most authentic shape
- ✓ Realistic price
- ✓ You have a chance to keep your driving licence !

Jusqu'en 1965, avec une grille tarifaire très large, la Porsche 356 avec ses nombreux moteurs et carrosseries disponibles pouvait séduire un grand nombre de clients. Avec l'apparition de la 911, de nombreux amateurs n'avaient plus les moyens de s'offrir une Porsche. La décision fut vite prise, afin de ne pas se couper d'un certain nombre de clients, de développer une 911 plus accessible et moins coûteuse à entretenir en piochant dans la banque de pièces déjà existantes. On conserve ainsi la ligne novatrice de la 911, tout en utilisant le moteur éprouvé et fiable de l'ancienne 356. On obtient ainsi une voiture à l'aspect moderne, agréable à conduire, fiable et nettement moins coûteuse que la 911. Ne dépassant pas la tonne avec son moteur 1582cm³ de 90 CV c'est aujourd'hui, dans les conditions actuelles d'utilisation, une alternative pertinente aux 911 classiques dont le prix a flambé.

La pimpante 912 que nous présentons fut produite sur les chaînes de Stuttgart-Zuffenhausen en 1967, et comme beaucoup de voitures de sport à cette époque fut vendue neuve en Californie. Comme l'atteste sa plaque de carrosserie, elle est peinte dans sa couleur ivoire d'origine code 6604, Hell Elfenbein, et son intérieur noir a récemment été reconditionné. Elle est équipée de cinq compteurs ainsi que de la boîte 5 vitesses qui porte le numéro 237610.

Après avoir passée la majeure partie de sa vie en Californie, la voiture a été achetée par un amateur anglais au début des années 2000, puis par le propriétaire actuel collectionneur de Porsche parisien. Récemment révisée, elle est équipée d'un Autoradio Clarion d'époque.



Until 1965, thanks to a very wide price range, the Porsche 356 attracted a large number of buyers with its numerous available engines and types of bodywork. With the arrival of the 911, many enthusiasts could no longer afford a Porsche. To avoid losing a number of customers, a decision was quickly made to develop a more accessible 911 that would be less expensive to maintain, by dipping into the bank of existing parts. The innovative line of the 911 was thus retained, whilst using the tried and tested, reliable engine of the former 356. A car was created that had a modern appearance and was pleasant to drive, reliable and considerably less expensive than the 911. Not exceeding a tonne with its 1,582 cm³, 90 hp engine, this is now a real alternative, under the current conditions of use, to the classic 911s, for which prices have rocketed. The spruce 912 that we are presenting was produced on the assembly lines of Stuttgart-Zuffenhausen in 1967 and, like many sports cars at that time, was sold new in California. As its bodywork plate attests, it is painted in its original ivory colour, code 6604, Hell Elfenbein, and its black interior has recently been restored. It is equipped with five instruments and a 5-speed gearbox with the number 237610. Having spent most of its life in California, the car was purchased by a British enthusiast in the early 2000s, then by the current owner, a Parisian Porsche collector. It has recently been serviced and is equipped with a Clarion radio from the time. It has a French classic car registration document.



204

Carte grise française
French title
Châssis n° 675827
Carrosserie Stella 0021

€ 70 000 / 130 000

✓ Un des deux construit
✓ Le nec plus ultra chez Renault
✓ Même propriétaire depuis 1962

✓ One of two built
✓ The best of Renault
✓ Same owner since 1962

Un des deux exemplaires construits / One of the two example built

1935 Renault Type ACN 1 Nervasport Roadster

La Nervasport de Renault apparaît au printemps 1932 sous la forme d'une version raccourcie, allégée et un peu moins luxueusement équipée de la grande Nervastella huit-cylindres. Cette création résulte du concept de la "superpuissance" appliqué par Renault à l'ensemble de sa gamme qui consiste à monter le plus gros moteur possible sur le châssis le plus léger possible. Cette idée appliquée en 1931 à la Primaquatre en avait fait une voiture brillante en accélération et en côte pouvant rivaliser avec la Ford Model A. Renault étendit la superpuissance "garante de la sécurité" à toute sa gamme et la Nervasport de mars 1932 pesant 160 kg de moins que la Nervastella correspondante se révèle avec ses 100 ch rapide, robuste et sûre (seul le freinage est critiquable malgré le servo mécanique).

Avec des caisses courtes et un long capot, ces voitures dont le style évoque celui des Chrysler contemporaines sont considérées les plus belles Renault d'avant la période "aérodynamique". Il s'agit aussi en pleine crise de lutter contre les modèles américains comparables dont Louis Renault s'inspire. Mais le style classique va perdre du terrain en 1933 et les modèles 1934 sont présentés sous une carrosserie usine dite aérodynamique avec calandre et pare-brise inclinés, ailes à jupe, caisses arrondies, coffre intégré accessible par l'intérieur, etc. Mais la concurrence offre à cylindrée égale des puissances supérieures et les Nervasport du millésime 1934 type ZC2 sont défavorisées par leur "vieux" moteur latéral dont l'alésage a dû être porté à 80 mm toujours avec la course fétiche de 120 mm chère à Louis Renault depuis 1905 ! Et les Nerva deviennent le haut de gamme de Billancourt avec l'abandon des Reina.

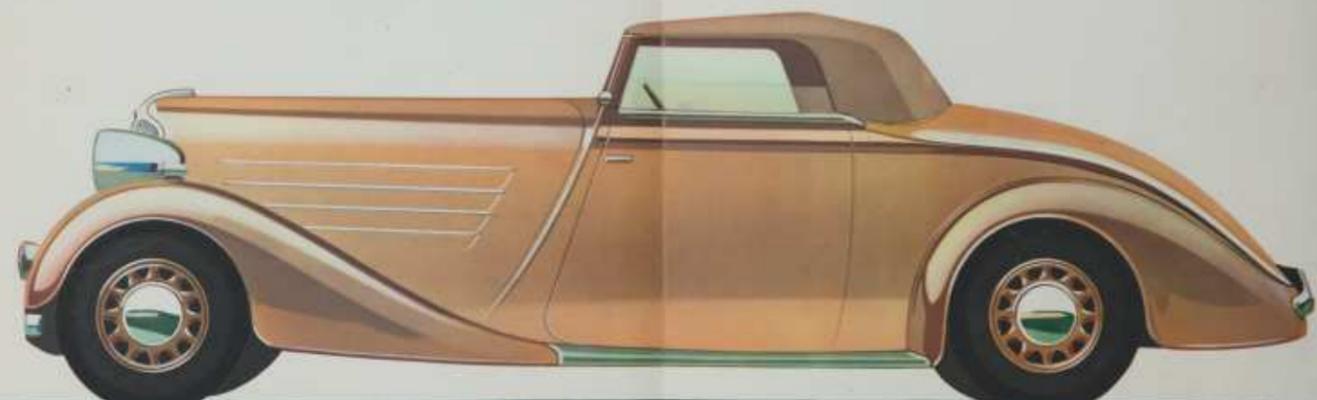
Au Salon de Paris d'octobre 1934, les lignes s'arrondissent encore avec la ligne "queue de pie" qui retroussé le bas du panneau arrière plongeant. Les œufs de capot horizontales accentuent encore l'impression de longueur du capot. La Nervasport comme les autres six et huit-cylindres, bénéficient du montage d'un starter automatique et, en option, d'un système de lancement du démarreur par pression sur l'accélérateur. Devenue type ZC4, la Nervasport reçoit un

Renault's Nervasport appeared in the spring of 1932, more compact, lighter and a little less luxuriously equipped than the larger 8-cylinder Nervastella. This creation was an offshoot of the supercharger concept that swept through the entire range and consisted of placing the largest possible motor on the lightest possible chassis. The idea, first tried in 1931 on the Primaquatre, gave it enough of an edge in acceleration and uphill to rival the Ford Model A. Renault applied the ampèd, "though ultra-safe" supercharger policy to its entire range and the Nervasport released in March 1932 weighing 160 kg less than the Nervastella turned out, with its 100hp, to be speedy, heavy-duty and safe (only the brakes were lacking in spite of the servo-braking system).

These short-bodied, long-nosed cars, bringing to mind contemporary Chrysler designs, are considered to be Renault's most beautiful from the pre-aerodynamic period. It was also a way of competing in a period of crisis with American counterparts which served as inspiration for Louis Renault. However the classic model would lose ground by 1933 and those released in 1934 sported factory-made, 'aerodynamic' bodies with inclined radiator grilles and windscreens, with skirted wings, rounded bodies, an integrated boot that could be accessed from the inside etc. But the competition was offering more speed for the same cubic capacity and the 1934 Nervasport 1934 Type ZC2 was saddled with its 'old' side engine with a hole diameter brought to 80 mm but with Louis Renault's signature piston length of 120 mm and used since 1905 ! The Nerva became Renault's luxury model while the Rein was abandoned. The Paris Motor Show in October 1934 saw an even more rounded, streamlined finish which ended in a shortened rear. Horizontal slits in the side of the bonnet further accentuated the elongated lines. The Nervasport, like the other six and eight-cylinder models, was equipped with an automatic choke and, optionally, an automatic starter system activated by pressure on the accelerator. It turned into the Nervasport ZC4 and saw its wheel base increase by 7 cm before becoming the type ACN 1



LES 8 CYLINDRES DÉCAPOTABLES



LE CABRIOLET DÉCAPOTABLE NERVASPORT 8 CYLINDRES

empattement allongé de 7 cm avant de devenir fin mars 1935 le type ACN 1 avec le nouveau moteur 85 x 120 mm délivrant 110 ch.

Ces voitures luxueuses ne furent produites au mieux qu'à quelques dizaines d'unités par an toutes versions confondues comme cette Nervasport ACN 1 décapotable dont l'usine ne fabriqua que huit exemplaires dont deux dans sa version la plus désirable, le roadster !

La voiture présentée est donc un rarissime roadster (pare-brise rabattable et deux places dans le spider) Nervasport 1935 type ACN 1 (il en existe un seul autre dans une collection française), carrossé par l'usine dans le style modérément profilé proposé depuis 1934. (Les "hyper profilées" sont alors désignées Grand Sport.) La voiture a été achetée le 6 février 1962 par le père des propriétaires actuels à un certain M. Yvart pour la somme de 250 NF. Elle fut à l'époque immatriculée "5271 EH 76" (Seine Maritime). Les écrits et factures d'achat d'époque viennent dans le dossier de la voiture. La voiture fut utilisée régulièrement pendant les 50 dernières années, servit au déplacements de la famille pour aller au bord de la mer, sur la cote normande. Au début des années 1990, ce roadster bénéficia d'une restauration totale au plus haut niveau de qualité réalisée par la Carrosserie Le Calvez, à Dieppe, et peinte en gris très clair avec sellerie en cuir gris plus foncé, moquettes grises et capote noire. Toutes les factures d'époque sont fournies. Cette pièce exceptionnelle est accompagnée de divers documents administratifs (carte grise en date du 5 août 1998) et de nombreuses factures d'achat, d'entretien avant les années 60, de travaux divers, d'un dossier de correspondances échangées avec le Club des Anciennes Renault et d'une importante documentation d'origine (manuels divers) sur les huit-cylindres de la marque.

C'est une occasion unique d'acquérir une de ces huit-cylindres Renault des années 1930 presque mythiques et dans sa version la plus rare et la plus séduisante.

at the end of March 1935, with a new 85 x 120 mm motor delivering 110 hp. Per year only a few dozen at most of these luxury cars were produced across the board, such as the Nervasport ACN 1 convertible, of which only eight were produced, including two in its most coveted version - the roadster!

The car shown is a rare roadster (folding windscreen and two seats in the spider) Nervasport 1935 ACN type 1 (only one other car exists in a French collection), with a moderately streamlined factory body in existence since 1934 (the "hyper-streamlined" are known as Grand Sport). The car was bought on 6 February 1962 by the current owner's father from a certain Mr Yvart for the sum of NF 250. It was registered at the time under "5271 EH 76" (Seine Maritime). The documentation and purchase invoices were included in the car's dossier. The car was used regularly over the past 50 years for family travel to go to the seaside on the Normandy coast. In the early 1990s, this roadster benefited from a thorough, top-level restoration undertaken by the Le Calvez body workshop in Dieppe, and painted light grey with darker grey leather upholstery, grey carpeting and a black roof. The invoices for that period still exist. This exceptional piece is accompanied by various administrative documents (registration document dated 5 August 1998) and various invoices, maintenance invoices for various jobs dating from before the 1960s, a record of correspondence with the Club des Anciennes Renault (club of old model Renault aficionados) and important documentation (various manuals) on the eight-cylinder engine of the brand.

This is a unique opportunity to acquire one of these eight-cylinder quasi-mythical 1930s Renaults in its rarest and most seductive version.







205

1964 Alfa Roméo 1600 Giulia Spider avec Hard Top

Carte grise française
French title
Châssis n° 374928

€ 30 000 / 40 000

La Giulia Spider reprend les traits élégants de carrosserie de la Giulietta. Cette petite voiture nerveuse et agile est présentée en juin 1962 avec la Giulia Ti et la 1600 Sprint. La Giulia Sprint série 101 fut construite en 1962 et 1963. Bien qu'elle bénéficia de la motorisation 1570 cm³ de la Giulia Ti, Alfa Romeo ne lui donna pas le code 105 de la Giulietta et il en fut de même pour la Giulia Spider tipo 10123. Ces spiders ont été produits de 1962 à 1965 à 9256 exemplaires.

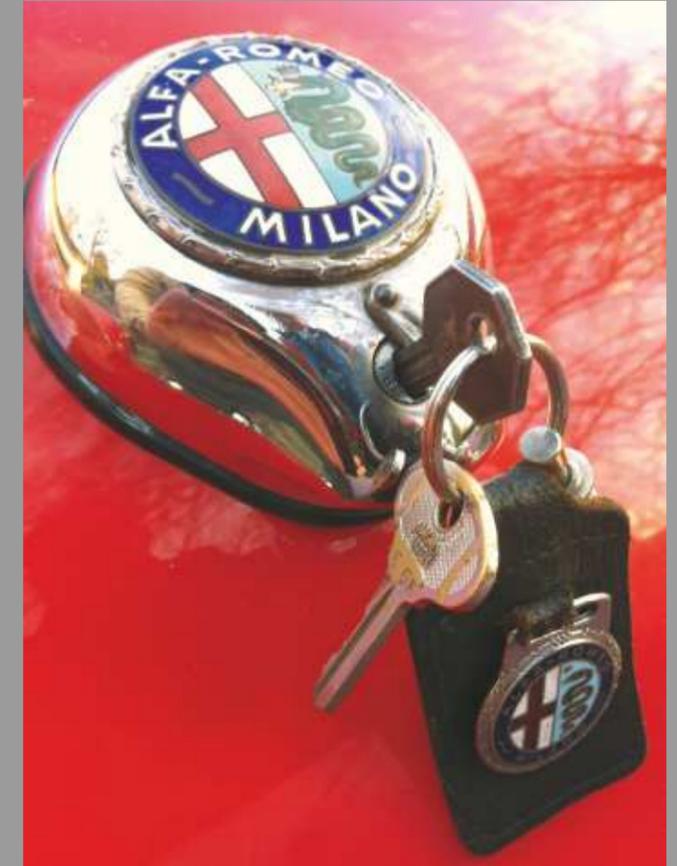
Le modèle présenté est donc un Spider 1600 type 10123 qui est entre les mains du propriétaire actuel depuis 1989, 21 ans donc. Elle est présentée dans sa livrée Rosso Alfa classique et est dotée d'un volant 3 branches en aluminium, d'un intérieur en cuir noir et non pas en skaï, de son hard-top d'origine. Lorsque le propriétaire en prend livraison à l'époque, le compteur indiquait 70 000km, ceux d'origine, au vue de l'état de l'auto. La voiture a participé à de nombreux rallies dont celui des Pyrénées organisé par les anglais. Son propriétaire nous la décrit avec émotion comme une automobile légère, freinant bien, étanche sous la pluie et formidable décapotée sous le soleil où elle prend toute son ampleur. Il nous précise également qu'il a quasiment "tout changé et tout rénové" sur sa Giulia : moteur, boîte, pont, amortisseurs, chromes refaits et nouvelle peinture, travaux réalisés sur factures présentées dans le dossier important joint avec la voiture. Le propriétaire actuel, amoureux de sa belle italienne tient à dire : "Naturellement, cette petite merveille m'a coûté deux fois ce que le nouvel acquéreur va payer mais quand on aime, on ne compte pas et, c'est bien connu, si on ne veut rien dépenser, on ne choisit pas une Alfa !". En résumé, ce n'est pas une auto "importante" c'est juste une auto "plaisir" qui doit continuer à vivre sa vie avec des gens de qualité qui vont l'apprécier. Et bien sûr, j'invite le nouvel acquéreur à prendre contact avec moi car 21 ans dans les mêmes mains, ce n'est pas si fréquent pour un Alfa. Bonne route à l'heureux propriétaire".

The Giulia Spyder has the same elegant bodywork as the Giulietta. This edgy and agile little car first came onto the market in June 1962 along with the Giulia Ti and the 1600 Sprint. The 101 Series Giulia Sprint was built between 1962 and 1963. Although it was fitted with the same 1,570 cm³ engine as the Giulia Ti, Alfa Romeo did not give it the same 105 title as the Giulietta and the same applied to the Giulia Spider Type 10123. A total of 9,256 units of these Spiders were made between 1962 and 1965.

The model exhibited here is a Spider 1600 Type 10123, which has been in the current owner's possession for a total of 21 years since 1989. This model comes in the classic Rosso Alfa colour and is equipped with an aluminium 3-spoke steering wheel. It has a black real leather, not imitation, interior and comes with its original hard top. When the owner first took delivery of the car there were 70,000 km on the clock from new, which could be verified by the car's condition. The car has competed in many rallies, including the Pyrenees Rally organised by the British. Its current owner describes it lovingly as a lightweight car with excellent braking, completely waterproof and with open-top in summer, when this car really comes into its own. He has clearly stated that he has pretty much "changed and renovated everything" on his Giulia, including the engine, gearbox, bridge, shock absorbers, chrome and paintwork. All the work done can be verified by the original invoices, which can be found in the dossier that comes with the car. The current owner, completely enamoured with his Italian beauty, told us "Naturally, this little treasure cost me twice as much as the new owner is likely to pay for it, but you do not count the money if you really want the item, and everyone knows that you should not buy an Alfa if you're not looking to spend much money. To sum up, this is not a serious car, but one that you would buy for the sheer fun of it and it should live out the rest of its days with good people who appreciate it. And I would also like to say that the new owner is very welcome to get in touch with me, because it is very rare for an Alfa to be with the same owner for 21 years. Happy driving to the lucky new owner."

- ✓ Superbe et rare dans cet état
- ✓ Hard-top d'origine
- ✓ Même propriétaire depuis 21 ans

- ✓ Superb and rare in this condition
- ✓ Original Hard Top
- ✓ Same owner since 21 years





206

Carte grise française
French title

Châssis n° K1 56
Moteur n° 7222

€ 55 000 / 85 000



Vidéo online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Une entrée originale pour le Londres-Brighton
- ✓ Configuration d'origine
- ✓ Carrosserie rarissime avec son "Hard-Top"

- ✓ Eligible at the London-Brighton
- ✓ Original specification
- ✓ Very rare bodywork with its 'Hardtop'

Provenant de la collection Jean-Michel Cérède / Coming from the Jean-Michel Cérède's collection

1902 De Dion-Bouton Type K1 de La Carrosserie Industrielle

De l'improbable rencontre en 1882 de l'artisan mécanicien Georges Bouton et du comte Albert de Dion allait naître en moins de dix ans une firme automobile de renommée mondiale, à la pointe du progrès technique grâce à sa créativité. Après quelques années consacrées à l'application de la vapeur à la locomotion, la firme De Dion et Bouton créa le premier petit moteur à essence de pétrole à régime rapide qu'elle installa sur des tricycles et quadricycles à partir de 1895. La production de la première petite voiture, connue plus tard sous le nom de "vis-à-vis", atteignit de 1899 à 1901 des volumes inimaginables cinq ans plus tôt : près de 1 500 voitures annuellement.

Engin éminemment sportif, l'automobile était encore un véhicule de loisir, mais l'élargissement de la clientèle impliquait d'en améliorer les performances, la fiabilité, la sécurité et la facilité d'utilisation. De Dion & Bouton y consacra tous ses efforts à partir de 1900 : un moteur plus puissant porté à 6 puis à 8 HP, de meilleurs freins et l'abandon de la configuration vis-à-vis finalement peu pratique menèrent au type dit "populaire" de 1902-1903 à moteur à l'avant.

Le succès de "la Populaire" 8 HP permit à De Dion & Bouton de passer le cap d'une première crise de mévente avant de répondre bientôt aux nouvelles exigences de la clientèle en proposant des moteurs à deux puis à quatre cylindres. Parallèlement, sous la pression de la clientèle, les carrossiers cherchèrent à augmenter le confort des passagers en inventant des caisses à conduite intérieure, inspirées des voitures hippomobiles.

La voiture présentée, bien connue des amateurs de beaux ancêtres par son originalité et sa rareté, est une variante de la "Populaire" de 1902 à moteur avant et capot "alligator" au-dessus du refroidisseur à serpentin placé entre les roues. Le châssis (tubulaire) est du type K1 (court) présenté aux Mines en février 1902, équipé d'un monocylindre de 8 HP (100 x 110 mm) refroidi par eau avec pompe de circulation. L'admission automatique est en tête, l'échappement commandé, latéral. L'allumage électrique à l'origine à piles, bobine et trembleur a été remplacé par un système à bobine et rupteur moderne. Le

Out of the unlikely meeting in 1882 between Georges Bouton and Count Albert de Dion, in less than ten years a world famous automobile firm was born, which through its creativity was at the cutting edge of technology.

After several years devoted to the application of steam locomotion, the firm De Dion & Bouton created the first small rapid-running petrol engine that it installed in tricycles and quadricycles from 1895 onwards. The first small car, later known as the "vis-à-vis" (lit. face to face, where the passenger faced the driver who sat in the back seat), was produced between 1899 and 1901 in volumes that were unimaginable five years earlier, almost 1,500 cars per annum.

With an engine that was pre-eminently sporty, the automobile was really a leisure vehicle but the widening of its client base required improvements to be made to performance, reliability, safety and ease of use. De Dion & Bouton devoted all its efforts to this from 1900 onwards : a more powerful engine at 6hp then 8hp, and better brakes, and the final abandonment of the little used vis-a-vis configuration led to the "Popular" type of 1902-1903 with the engine in the front.

The success of the 8hp Popular allowed De Dion & Bouton to survive a first slump in sales and they were soon able to meet the new demands of clients by offering new engines with two and then four cylinders.

At the same time, bowing to client pressure, the coachbuilders sought to increase passenger comfort by inventing interior driving cabins, inspired by hippomobile cars.

The car presented, which is well known to amateurs of beautiful old cars because of its originality and its rarity, is a variant of the 1902 Popular with front engine and "alligator" bonnet above a cooler coil placed between the wheels.

The tubular chassis is a (short) type K1 presented at the February 1902 Les Mimes exhibition, fitted with an 8hp single-cylinder (100 x 110mm) water cooled engine with water circulation pump. The automatic induction is by overhead camshaft, with controlled side exhaust. The electrical lighting originally from batteries, coils and timer





carburateur est un Solex vertical simple corps non d'origine. La boîte de vitesses De Dion à train épicycloïdal (sans pignons baladeurs) de type S (1903) donne trois rapports avant et une marche arrière, commandée par une deuxième manette. Le pont arrière est du type De Dion avec essieu rigide séparé de la transmission à cardans latéraux.

La carrosserie (vert wagon avec ailes et châssis noirs) a été réalisée par La Carrosserie Industrielle de Levallois. Le style retenu s'inspire du fiacre hippomobile dit hansom cab dans lequel le cocher se trouvait derrière et au-dessus du compartiment passager. Pour offrir deux places intérieures, la direction, les pédales et les leviers de commande ont été reculés dans l'habitacle qui se trouve ainsi bien isolé de la mécanique, de ses bruits et de ses odeurs et fumées. La caisse fermée présente aussi l'avantage de protéger de la poussière et de la boue provenant des routes non revêtues à l'époque. L'accès à bord se fait par l'avant du compartiment qui s'ouvre en partie basse par deux panneaux pivotants et en partie haute par relèvement de la glace frontale. L'ensemble de la superstructure peut aussi se démonter (quatre boulons la fixent à la caisse) comme un hard-top amovible moderne pour transformer la voiture en un type totalement découvert. Les acheteurs pouvaient se procurer un palan spécial accroché au plafond de la remise pour déposer plus facilement le toit au début de la belle saison. La grande vitre frontale, à l'origine en verre à vitre, a été remplacée par un verre artificiel pour des raisons évidentes de sécurité. Les garnitures intérieures et les sièges sont en velours gris et noir. Rare raffinement d'époque : une bouillotte branchée sur la circulation d'eau permet de réchauffer le compartiment.

Aux mains du bien connu collectionneur et expert Jean-Michel Cérède depuis 1997, cette De Dion-Bouton appartenait en 1950 à un membre éminent du Club des Teuf-Teuf qui effectua à son volant les premiers rallyes Paris-Rouen, avant qu'elle ne soit vendue en Belgique puis en Angleterre où elle participa à deux rallyes Londres-Brighton. Souvent engagée par son propriétaire dans les rallyes réservés aux Ancêtres (Tour du Léman, Paris-Bordeaux en 4 jours à 20 km/h de moyenne), elle a bénéficié d'un entretien soigneux et de travaux d'amélioration destinés à faciliter son utilisation : en 2005, installation d'une dynamo-démarrreur, en 2007, une reféction du moteur et un remplacement de la soupape d'échappement et de son siège pour un fonctionnement au "sans plomb" et l'allumage à rupteur genre delco. Les factures du dossier émises par Ouest Electric Auto donnent le détail de ces travaux.

Prête à prendre la route, cette vaillante centenaire habillée d'une carrosserie des plus originales témoigne de la qualité de fabrication d'une marque pionnière mondialement réputée et offre l'avantage d'un style de carrosserie rarissime typique de cette époque particulièrement créative. Immatriculée en carte grise de collection, elle possède sa carte d'identité FIVA indispensable pour les rallyes à l'étranger.

was replaced by a system with a modern coil and contact breaker. The carburetor is a non-original single vertical Solex. The De Dion S Type (1903) gearbox with epicycloidal gear train (without gearwheel shift) gives three forward gears and one reverse gear, controlled by a second gear shift lever. The rear drive unit is a De Dion rigid axle separated from the lateral drive transmission.

The bodywork (green coach with black wings and chassis) was carried out by La Carrosserie Industrielle de Levallois. The style used was based on the hippomobile carriage known as the hansom cab in which the coachdriver was positioned behind and above the passenger compartment. To offer two interior places, the steering, pedals and drive levers were recessed in the passenger cell which was well insulated from the mechanicals and from their noise, smell and smoke.

The enclosed cabin also offers protection from dust and mud thrown up by wheels that were uncovered at the time. Access is through the front compartment whose lower part is opened by lifting the front glass.

The whole superstructure may also be dismantled (four bolts fix it to the cabin) such as a modern movable hard top to convert the car into a completely open top vehicle. Purchasers were able to buy a special hoist to take out the roof more easily in good weather. The large front window, originally in glass panes, was replaced by artificial glass for obvious safety reasons. The interior fittings and the seats are in grey and black velvet. One rare refinement of the time was a hot water bottle connected to the water circulation which heated the compartment.

Owned by the well know collector and expert Jean-Michel Cérède since 1997, this De Dion-Bouton belonged in 1950 to an eminent member of the Club des Teuf-Teuf who took part in the first Paris-Rouen rallies, before it was sold in Belgium and then in England where it took part in two London to Brighton rallies. Often entered by its owner in rallies for old vehicles (Tour of Leman, Paris-Bordeaux in 4 days at an average speed of 20 km/h), it has been carefully maintained and improvements have been carried out to facilitate its use, as follows: in 2005, the installation of a starter dynamo; in 2007, an engine rebuild and a replacement of the exhaust valve and its seat for "unleaded" running and ignition with Delco contact breaker. The file contains invoices issued by West Auto Electric and give details of these works.

Ready for the road, this robust centenarian endowed with one of the most original bodies is testimony to the quality of manufacture by a pioneering marque with a worldwide reputation and offers the benefit of very rare bodywork typical of this particularly creative time.

Registered with a collector's vehicle registration document, it has its FIVA [world federation for old vehicles] identity card which is essential for rallies abroad.





207

1939 Panhard Type X81 / 140 Dynamic Limousine

Carte grise française
French title
Châssis n° 222538

€ 70 000 / 110 000

- ✓ La seule répertoriée
- ✓ Très belle restauration
- ✓ L'excellence du haut de gamme à la française

- ✓ The only one known
- ✓ Very nice restoration
- ✓ The French excellence

Toujours fidèle au moteur sans soupapes, la vieille firme Panhard et Levassor présente en 1936 un modèle original qui se démarque des productions concurrentes par un style baroque et certaines solutions techniques d'avant-garde. Les Dynamic, telle est leur appellation commerciale, innove aussi par leur roues avant indépendantes avec barres de torsion et triangles superposés (comme sur les actuelles supercars), les bras supérieurs étant articulés sur le moteur (une solution de FI moderne). En 1938, aux berlines, coaches, coupés et décapotables s'ajoute une limousine six glaces livrable avec séparation, tandis qu'une version X80 (ou 160) à moteur 3,84 litres (22 CV/100 ch) complète la gamme en haut alors que la X76 disparaît. Ces grandes limousines sont appréciées par la haute administration française. Pour 1939, la X77 devient la X81 à direction à gauche et la X80 devient la X82. Un an après, c'est l'Armée qui choisira les Dynamic pour le transport des hautes personnalités militaires dont le généralissime Gamelin et sa suite. d'après les archives Panhard citées par F. Vauvilliers dans son ouvrage "l'automobile sous l'uniforme" (Ed. Massin Paris 1992), Panhard aurait livré à l'Armée 182 Dynamic X81 et X82. Ces voitures dites de "grande liaison" ont été réquisitionnées à l'usine en septembre 1939 et utilisées tel que avant d'être repeintes en vert armée, chromes compris, lorsque la menace aérienne se précisa. Cette commande de limousines s'ajoutait aux véhicules de combat et aux camions déjà commandés en masse à Panhard.

La voiture présentée est, selon le club des Doyennes Panhard et Levassor, la seule connue en limousine 6 glaces à séparation chauffeur. Le propriétaire actuel l'a achetée dans un état déplorable en avril 2007 à un particulier vivant entre Limoges et Brive-la-Gaillarde. Il décida donc de la restaurer de fond en comble : carrosserie mise à nu, sablée et restaurée par Pascal Le Gallet à Tapenasse, moteur refait entièrement chez René Pujet, ancien de Panhard, la sellerie chez Atout Sellerie à Glezet, le chromage à Lyon. l'électricité est entièrement neuve. Auto probablement unique et quasiment historique, sortant d'une superbe restauration, cette impressionnante et originale Dynamic ne peut que séduire les amateurs de modèles haut de gamme français.

The Dynamic was innovative with independent front wheels with torsion bars and overlaid triangles (as on current supercars), the upper suspension arms being hinged onto the engine (a modern FI solution). A particular feature of the first Dynamics was that their almost central steering, with which no one was happy, was abandoned at the end of 1938. As for the hydraulically controlled brakes, they already had independent circuits. These major innovations on a technical level are masked by an innovative aerodynamic style which divides opinion. Too big for some, it is above all modern for others with its rounded fenders and window pillars taken from the Panoramic. In 1938, a six-window limousine came to complete the selection of saloons, coaches, coupés and convertibles that can be provided with a partition, whereas an X80 (or 160) version with a 3.84 litre engine (22 CV/100 hp) completed the top of the range while the X76 disappeared. These grand limousines are a favourite of high level French officials. As for 1939, the X77 became the X81 with left-hand drive and the X80 became the X82. A year later, it was the Army that chose the Dynamic for transportation of high-ranking military officials including the generalissimo Gamelin and his retinue. These so-called "great liaison" cars were requisitioned at the factory in September 1939 and used as they were before being repainted in army green, including the chrome, when the threat from the air became clear. This order of limousines came along with that of combat vehicles and lorries that had already been mass ordered with Panhard. According to the "club des Doyennes Panhard et Levassor", the car exhibited is the only known six-window limousine with a driver partition.

The current owner bought it in poor condition in April from an individual living between Limoges and Brive-la-Gaillarde. He therefore decided to restore it from top to bottom: body stripped, sanded and restored by Pascal Le Gallet in Tapenasse, engine entirely redone by René Pujet, formerly from Panhard, the seating by Atout Sellerie in Glezet, the chrome in Lyon. The electrics are completely new. Probably a unique car and practically historic, fresh from a superb restoration, this impressive original Dynamic can but captivate top of the range French car lovers.





208

1957 Jaguar Sport Saloon 2.4 Litre (dite a posteriori Mk I)

Carte grise française
French title
Châssis n° S 942389

€ 14 000 / 20 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

Chez Jaguar comme chez de nombreux autres constructeurs, la reprise des fabrications après la Seconde Guerre mondiale se fait sur la base des types de 1939, à peine améliorés. Pour les modèles de luxe destinés à une clientèle conservatrice cherchant le confort, pas de problème. Cinq ans plus tard, il n'en est plus de même et si Jaguar dispose désormais d'un moteur d'avant garde, le célèbre XK six cylindres à 2 ACT, les archaïsmes des châssis s'accusent chaque jour davantage. Les grosses berlines, même avec ce magnifique moteur qu'elles partagent avec les XK de sport, ne s'adressent qu'à une clientèle limitée. La nouvelle génération des berlines sport économiques mises à l'étude vers 1950 devra résoudre le problème. Un choix décisif sera fait : celui de la construction monocoque ou caisse autoportante. Un autre choix non moins capital fera adopter le brillant six-cylindres maison dans une version ramenée à 2,4 litres par raccourcissement de la course. Côté carrosserie, la nouvelle berline compacte de Jaguar respecte les traditions maison avec un habitacle vaste, une profusion de placages de noyer, un cuir souple et accueillant pour les sièges et de la moquette partout. (Jaguar ignore les tapis caoutchouc, apanage des marques populaires.) L'équipement est généreux (sauf sur la version Standard très peu vendue) voire d'avant garde à l'époque avec essuie-glace à deux vitesses, lave-glace, volant réglable en profondeur, feux de recul, etc. Rare en France à l'époque, malgré son caractère de modèle économique, la berline 2,4 litres première série fait place en 1959 à la MkII qui bénéficie d'une carrosserie retouchée offrant notamment une surface vitrée bien supérieure.

Cette rare Jaguar 2,4 litres de 1957 à boîte manuelle, direction à gauche et roues à voile plein standard (appelée Mk I quand paraîtra la Mk II en 1959) est française d'origine (voir plaque de l'importateur). Elle a bénéficié en 2005 d'une restauration mécanique et en carrosserie avec une nouvelle peinture dans sa teinte vert anglais d'origine, une sellerie neuve en cuir fauve et des boiseries refaites. (On notera un petit choc sur l'aile avant droite.) Les pneus sont récents, les carburateurs révisés et le réservoir d'essence a été traité contre la rouille. Acquis par le vendeur en 2006, elle a parcouru environ 5 000 km depuis cette date, soigneusement entretenue.



With regard to the body, Jaguar's new compact saloon respected the company's tradition with a large interior, a profusion of walnut veneers, supple leather which is suitable for the seats and fitted carpet everywhere. Jaguar ignored rubber carpets, the prerogative of popular brands. The range of equipment was generous (except in the standard version which had limited sales), even avant-garde for the time with two-speed windscreen wipers, a windscreen washing system, a steering wheel with adjustable depth, reversing lights etc. Rare in France at the time, despite its cost-effective model character, the 2.4 litre saloon from series one gave way in 1959 to the MkII, which benefited from a touched-up body offering, in particular, a much better glass surface.

This rare 2.4 litre Jaguar from 1957 with a manual box, LHD and standard disk wheels (called Mk I when the Mk II appears in 1959) is of French origin (see the importer's plate). It enjoyed a mechanical and body overhaul in 2005, with new paintwork in the original British racing green, new upholstery in tawny leather and redone wood trims. A minor shock on the front right wing is noted. The tyres are recent, the carburettors overhauled and the petrol tank has been treated for rust. Acquired by the seller in 2006, the vehicle has covered around 5,000 km since this date, cared for assiduously. It has its standard French registration book.

- ✓ Bonne mécanique restaurée en 2005
- ✓ Grande routière fiable
- ✓ Une MK2 avec un coffre

- ✓ Good mechanic restored in 2005
- ✓ Reliable gran turismo
- ✓ A MK2 with a boot



209

Ex Collection Adrien Maeght

1952 Voisin Biscooter Type C31

Carte grise française
French title
Châssis n° 010

€ 32 000 / 40 000



Toujours actif après la seconde guerre mondiale, Gabriel Voisin, persuadé que les petits transports étaient une catégorie appelée à se développer, étudia un engin robuste et simple destiné à assurer le déplacement de deux personnes. Il créa son propre bureau d'études où naquit un petit véhicule à quatre roues, animé par un moteur Gnome et Rhône 2 temps de 125 cm³, et qui se conduisait donc sans permis. Un prototype du Biscooter Voisin fut exposé au Salon du cycle et de la moto en 1950. L'exemplaire présenté fait partie des modèles de pré-série, étant le dixième exemplaire assemblé. Il a été pendant de nombreuses années exposé au sein de la collection du musée de l'automobiliste à Mougins dans laquelle il était rentré dans les années 80. Le propriétaire actuel l'acheta en 2006 directement auprès de M. Adrien Maeght, propriétaire du musée et grand passionné d'automobiles originales. Equipé de son moteur Gnome et Rhône d'origine, accouplé à une boîte trois rapports, elle-même associée à un multiplicateur à deux rapports (comme sur certaines Voisins des années 30), ce véhicule a été entièrement restauré par le mécanicien reconnu Michel Magnin. Celui-ci, plus habitué à travailler sur des voitures françaises de course prestigieuses s'est évertué à restaurer entièrement le biscooter tout en conservant au maximum son aspect original. Ce sympathique biscooter se présente aujourd'hui dans un très bel état de présentation et il a sa carte grise française. Il s'agit d'un émouvant témoignage de la créativité du visionnaire qu'était Gabriel Voisin.

Still working after the Second World War, Gabriel Voisin, convinced that small vehicles were a category ripe for development, designed a robust and simple engine intended to carry two people. He set up his first design studio, where a small four-wheeled vehicle powered by a 125-cc 2-stroke Gnome & Rhône engine that could be driven without a license. A prototype of the Voisin Biscooter was exhibited at the French Cycle and Motorcycle Show in 1950. The model presented here is one of the pre-series-production models, the tenth one to be assembled. For many years, it was exhibited as part of the automobile museum collection at Mougins, where it went in the 1980s. The current owner bought it directly from Mr Adrien Maeght, owner of the museum and a great lover of original automobiles, in 2006. Fitted with its original Gnome & Rhône engine coupled to a three-speed gearbox, itself linked with a two-speed multiplier (as in some Voisin models from the 1930s), this vehicle has been completely restored by the mechanic of the current owner Michel Magnin. The engineer, more used to working on prestigious French racing cars, strove to fully restore the Biscooter whilst maintaining its original as much as possible. This lovely Biscooter is now in very good condition and possesses its French registration documents. It is a moving testimony to the creativity of the visionary that was Gabriel Voisin.

- ✓ Un des rares prototypes de la pré-série
- ✓ Historique suivi
- ✓ Superbe restauration

- ✓ One of the rare pre-serie prototype
- ✓ Known history
- ✓ Superb restoration



Succession suisse Michel CAREY

Les quatre voitures de cette collection sont suisses ;
les droits et taxes à l'importation s'appliquent dans le pays de destination.

Estate Michel CAREY from Switzerland

The four cars of this collection are swiss ;
import duties and taxes will apply in the country of destination

Lots 210 à 213



210

1935 Singer Le Mans Roadster ○



La "Nine le Mans" apparaît fin 1932 sous la forme classique de l'open-car britannique avec auvent à double courbure, pare-brise rabattable et portes échancrées. La voiture était, en ce qui concerne les carrosseries ouvertes, présentée en deux versions, à 2 ou 4 places. La version 2 places était caractérisée par son réservoir en position verticale à l'extérieur de la caisse à l'arrière. Cette version était appelée également "Special Speed". Le châssis de la Singer le Mans avait été spécialement étudié, les longerons à l'arrière passant sous le pont. Le moteur à arbre à came en tête développait dans un premier temps 30 ch à 4 700 tr/mn, mais les voitures engagées aux 24 Heures du Mans différaient des modèles "client" avec des moteurs de 55 ch à 6 000tr/mn et une vitesse de 145 km/heure. La marque participa six fois de suite aux 24 Heures du Mans entre 1933 et 1939, le meilleur résultat étant une 8e place au général en 1938 (et première de la catégorie).

Le modèle présenté est une version 2 places "client", mis en circulation le 3 janvier 1935. Sa carrosserie est rouge et l'intérieur noir. Elle est équipée de roues fils grises à fixation centrale et de deux roues de secours. Elle est accompagnée de son couvre-tonneau ainsi que d'un porte-bagages. Elle est évidemment éligible au Mans Classic.



The "Singer Nine Le Mans" first came onto the market at the end of 1932 in the form of a classic British open-top car with a folding double roof, folding windscreen and cut-out doors. There were two production versions of the open-top car, a 2-seater and a 4-seater model. The fuel tank was specifically designed to fit vertically onto the outside of the rear bodyshell in the 2-seater model. This model was also named "Special Speed". The chassis of the Singer Le Mans was specially designed so that the sills went under the axle at the rear. The car outstripped its rival MG in terms of braking, as it was equipped with hydraulic Lockheed brakes. The extreme sturdiness of the Singer Le Mans was proven in prestigious rally competitions, including the Liège-Rome-Liège, the Alpine Cup Rally and the 24 Hours of Le Mans. This particular car competed six times successively at Le Mans between 1933 and 1939. The best result was 8th place overall in 1938 (and first in its category). The car presented here is a 2-seater customer model, registered on 3 January 1935. It has red bodywork and a black interior. It has grey wire wheels with a centrally fixed axle and comes with two spare wheels. It comes complete with its tonneau cover and luggage rack. It is clearly eligible for the Le Mans Classic.

Titre de circulation suisse
Swiss title

N° châssis : 5692
Moteur n° 17661

€ 30 000 / 40 000

✓ Éligible au Mans Classic
✓ Roadster exclusif

✓ Le Mans Classic éligible
✓ Exclusive roadster



211

1966 Austin Healey 3000 mk III ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° HBJ 8/36131

€ 30 000 / 40 000

✓ Conduite à droite
✓ Gros dossier de restauration
✓ La meilleure des 3000 MK

✓ Right hand drive
✓ Big file of restoration
✓ The best of the 3000 model

L'Austin Healey 3000 Mk I fut introduite sur le marché mi-59. Elle remplaçait la 100-six. La 3000 était une voiture plus puissante que la dernière version BN6 et, surtout, elle freinait mieux grâce aux freins à disques Girling à l'avant. Extérieurement, la 100-six et la 3000 ne se distinguaient que par la grille de calandre et par le capot moteur qui perdait sa nervure centrale. Après une production totale de près de quatorze mille Mk I 3000, l'Austin Healey 3000 Mk II fut introduite sur le marché en mai 1961. L'adoption d'une nouvelle calandre à barrettes verticales la distinguait au premier coup d'œil, mais la nouveauté se situait sous le capot moteur. Un carburateur supplémentaire fut ajouté pour répondre aux règles d'homologation en vigueur, et une nouvelle boîte de vitesses à levier central et à l'étagement amélioré. La 3000 Mk II BN7 fut construite d'avril 1961 à juillet 1962 (n° de série de 13751 à 18888) à 355 exemplaires seulement. Donald Healey imposa d'autres améliorations sur ce modèle et, entre autres un nouveau boîtier de direction, une meilleure isolation du cockpit, des glaces montantes, et des ressorts hélicoïdaux de meilleure qualité pour la suspension avant. A partir de fin 1964, un nouveau système d'échappement et un servo frein devinrent standard.

Après en avoir construit 1389 exemplaires, la petite firme décida de quelques modifications, dont une garde au sol augmentée d'un pouce (25,4 mm), un essieu arrière mieux guidé, des disques de frein avant plus épais, etc. C'est la raison pour laquelle, d'une façon informelle, les 1389 premières voitures furent appelées 3000 Mk III "phase one" et les suivantes, "phase two". Ces dernières voitures, dont fait partie le cabriolet présenté, sont les meilleures des six cylindres Healey et les plus recherchées. La voiture présentée, mise en circulation en 1966, a été restaurée en carrosserie en 1991, comme en témoigne un album photo ainsi que le dossier de factures. Dans une livrée rouge, cette désirable Austin Healey, équipée de jantes à rayons à fixation centrale, a été régulièrement et rigoureusement entretenue par son propriétaire qui a participé à de nombreux rallies-promenades dans les Alpes suisses.

The Austin Healey 3000 Mk I was launched on the market in mid-1959. It replaced the 100-six. The 3000 was a more powerful car than the previous version, the BN6, and above all, it braked better thanks to the Girling disc brakes at the front. The only external differences between the 100-six and the 3000 were the radiator grill and the engine bonnet, which lost its central rib.

After a total production of almost 14,000 Mk I 3000 vehicles, the Austin Healey 3000 Mk II was launched on the market in May 1961. At first glance, it was distinguished by the introduction of a new radiator grill with vertical bars, but the real innovation was located under the engine bonnet. An additional carburettor was added in order to comply with the approval regulations in force, along with a new gearbox with a central lever and improved gear range.

Only 355 units of the 3000 Mk II BN7 were produced between April 1961 and July 1962 (serial numbers from 13751 to 18888). The 3000 Mk II BT7 version was manufactured jointly with the serial numbers 13751 to 19853, while the Mk II BJ7 was produced from February 1962 to November 1963 with the serial numbers 17551 to 25314. Donald Healey made other improvements to this model, including a new steering gearbox, better cockpit insulation, upright windows and better quality clutch coil springs for the front suspension. From the end of 1964, a new exhaust system and servo brakes became standard.

The latter cars, which include the convertible presented here, are the best of the Healey six-cylinder cars and the most sought-after. The car presented here, which came out in 1966, had its bodywork restored in 1991, as attested by a photograph album and the file of invoices. Painted red, this desirable Austin Healey, equipped with centrally fixed radius rims, has been regularly and rigorously maintained by its owner, who has taken part in a large number of driving rallies in the Swiss Alps.



Dans les mains du même propriétaire depuis près de 40 ans / Same owner for nearly 40 years

1938 Peugeot 402 Darl'mat Roadster ○

212

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 400210

€ 250 000 / 350 000

- ✓ Historique intéressant et provenance excellente
- ✓ Entretien suivi
- ✓ Une voiture de Rallye comme de concours d'élégance

- ✓ Interesting background and excellent origin
- ✓ Regular maintenance
- ✓ A rally car and an exhibition car

Emile Eugène Henry Darl'mat est né à Villers-en-Prayères, dans l'Aisne, en 1892. Il fait son apprentissage en 1907 chez son cousin Herluison à Nangis, celui-là même qui avait aidé Clément Ader pour la mise au point de son avion à vapeur. Le garage Darl'mat se développe car Emile propose à sa clientèle des améliorations mécaniques et même des carrosseries spéciales sur la base des Peugeot. Devant ce succès, Peugeot donne alors son accord pour construire une petite série de cette voiture présentée d'abord comme 302 Spéciale Sport, puis comme 402 Spéciale Sport en 1938. Les châssis de 302 et les moteurs de 402 légèrement modifiés quittent Sochaux pour Darl'mat puis son carrossier Marcel Pourtout à Rueil-Malmaison qui habille les voitures suivant le dessin de Paulin en trois versions : coupé, cabriolet et roadster. En 1937, Emile Darl'mat engage trois de ses voitures, minutieusement préparées, aux 24 Heures du Mans. Les moteurs sont préparés chez Peugeot sous la direction de Giauque, directeur des études. Curieusement ces moteurs, contrairement à la série, ne sont équipés que d'un seul carburateur et n'en développent pas moins de 73 ch au régime raisonnable de 4 500 tr/mn. Avec la boîte "Cotal" à quatre rapports les voitures atteignent 170 km/h et terminent aux septième, huitième et dixième places, pilotées par de Cortanze, Serre, Pujol, Contet, Porthaut et Rigal. En 1938, aux 24 Heures du Mans, les Darl'mat sont encore plus affûtées. Deux voitures abandonnent mais celle de Cortanze-Contet enlève la cinquième place au classement général et la victoire en deux litres.

Avec les événements et la guerre qui s'approche, la clientèle se fait rare pour ce genre d'automobiles et Emile Darl'mat arrête la production en juillet 1939, après avoir construit cent quatre 302 et 402 Spéciale-Sport tous modèles confondus dont un tiers subsisterait aujourd'hui. Toutes les Darl'mat n'étaient pas identiques, la très petite série permettait de répondre aux exigences des clients. On en trouve en boîte mécanique ou Cotal, avec deux ou quatre projecteurs, un ou deux carburateurs... Après la guerre il transforme des 203, mais ceci est une autre histoire. Le modèle présenté est une 402 DS, mise en circulation en 1938, Philippe Boulay président de

Emile Henry Darl'mat was born in Villers-en-Prayères, Aisne, France in 1892. He served his apprenticeship in 1907 with his cousin Herluison in Nangis, a man who had assisted Clement Ader in developing his steam-powered aircraft. He learned to fit, braze, forge and fine-tune cars. The Darl'mat garage grew as Emile offered his customers mechanical improvements and even special Peugeot-inspired bodyshells. In 1930, the company numbered one hundred and sixty employees and in 1932 produced the Peugeot 301, which became a good basis for Darl'mat and the famous Georges Paulin, dentist and bodyshell aficionado.

Following this success, Peugeot consented to the production of a small series of this car, first presented as the 302 Special Sport then as the 402 Special Sport in 1938. The 302's chassis and 402's slightly modified engines left Sochaux for Darl'mat where their body builder Marcel Pourtout in Rueil-Malmaison equipped the cars in accordance with Paulin's design in three versions: coupé, convertible and roadster. In 1937, Emile Darl'mat entered three of his cars, carefully tuned, in the 24 Hours of Le Mans. The engines were prepared at Peugeot and overseen by Giauque, head of research. Curiously, these engines, unlike the series, were only equipped with a single carburettor but developed no less than 73 hp at a reasonable 4500 rpm. With the Cotal four-speed gearbox, the cars reached 170 km/h and finished seventh, eighth and tenth, driven by Cortanze, Serre, Pujol, Contet, Porthaut and Rigal. In 1938, at Le Mans, Darl'mat was even better prepared. Two cars dropped out but Cortanze Contet's took away fifth place overall and won in the under 2-litre class.

With the events and the war approaching, customers became scarce for this type of car and Emile Darl'mat stopped production in July 1939, after building one hundred and four 302s and 402 Special Sports in all; of which some remain today.

Not all Darl'mats were created alike and a very small number were custom-made for clients. Some were fitted with a Cotal gearbox, or two or four headlights, or one or two





L'association des amis de la Darl'mat nous a confirmé que # 400210 a été livrée neuve au maire de Montbéliard, Monsieur Jean-Pierre Tuefferd. Il faut d'ailleurs noter qu'une photo émouvante nous a été transmise lorsqu'en 1988 Le premier propriétaire M. Tuefferd et Michel Carey ont été réunis devant la voiture lors de la fête des vieux volants à Montbéliard.

Michel Carey a acheté la voiture au début des années 1970 alors qu'il était encore jeune homme auprès d'un médecin des Pyrénées Atlantiques, c'est son père qui s'était discrètement porté caution auprès des banques sans que son fils le sache pour qu'il puisse concrétiser son rêve. La voiture avant 1967 était immatriculée 9499 FU 62, puis elle fut à partir de Janvier 1970 dans les mains du précédent propriétaire, Monsieur Artigues de Biarritz, elle était alors immatriculée 400 PF 64. Michel Carey avait ramené la voiture d'une traite dans la nuit avec beaucoup de plaisir et la voiture ne l'a plus jamais quitté.

Philippe Boulay président de l'association des amis de la Darl'mat se rappelle que Michel Carey a été le premier adhérent historique de cette association en 1988. Il se souvient d'un homme particulièrement soigneux avec sa voiture lorsqu'il participait au rallye Alpes Retro qui n'avait fait qu'une seule modification par rapport à l'origine en adoptant un autre tableau de bord plus pratique d'utilisation. Comme l'atteste l'important dossier de Factures (de 1982 à 2008) la voiture a toujours été très bien utilisée et entretenue. Elle est équipée d'une boîte électromagnétique Cotal qui a fait l'objet d'une réfection complète chez les établissements Salmeron à Montesson, en 1990 (facture). Sa carrosserie, qui arbore une traditionnelle et élégante livrée « bleu de France », a été restaurée en 1977. Le moteur a été entièrement refait en 1982 (factures), le pont révisé en 1983, et les freins en 1987. Le haut moteur a été refait plus récemment, en 2004 (révision de la culasse, changement des soupapes, rectification des paliers d'arbre à cames).

Philippe Boulay nous a confirmé que mis à part les clignotants (nécessaire pour l'homologation Suisse) et le tableau de bord, la voiture était belle et originale. Accompagnée de 3 copies de documentations d'époque sur les boîtes Cotal et leur entretien, et d'un dossier de factures, la voiture a une carte grise Suisse. Alliant la beauté d'une carrosserie due à Paulin et la fiabilité d'une Peugeot elle est évidemment éligible au Mans Classic. C'est une opportunité unique d'acheter une voiture authentique qui a accompagné pendant les quarante dernières années un vrai passionné.

Remerciements à Philippe Boulay,
Président de l'association 'Les Amis de la Darl'mat'

carburetors. After the war he transformed the 203, but that is another story. The model presented is a 402 DS, released in 1938. Philippe Boulay, President of the Friends of Darl'mat club, has confirmed that number 400210 was delivered brand new to the mayor of Montbéliard, Mr Jean-Pierre Tuefferd. A moving photo was sent to us in 1988 featuring the first owner, Mr Tuefferd, and Mr Michael Carey, who had the opportunity to meet at the gathering for classic car collectors (Club des Vieux Volants) in Montbéliard.

Michael Carey bought the car in early 1970 while still a young man from a doctor in Pyrénées-Atlantiques and it was his father who had discreetly backed him with the banks so that Carey could fulfil his dream. Before 1967 the car was registered 9499 FU 62, then, from January 1970, with previous owner Mr Artigues Biarritz, it was registered under 400 PF 64. When Carey acquired it, he drove it back overnight without a stop and the car has never left him since.

Philippe Boulay, president of the Friends of Darl'mat, remembers that Michael Carey was the first historic member of the club in 1988. He remembers a man who was especially meticulous with his car when participating in the Alpe Retro rally who had made only one change on the original in the way of a more practical dashboard (please note that the original dashboard is included in the sale).

As one can see in the all-important invoice dossier (1982 to 2008), the car has always been very well used and maintained. It is equipped with an electromagnetic (Cotal) gearbox that was completely restored by Salmeron in Montesson in 1990 (invoice). Its bodyshell, featured in the traditional and elegant "Bleu de France", was restored in 1977. The engine was completely rebuilt in 1982 (invoices), the powered axle revised in 1983, and the brakes in 1987. The top end of the engine was rebuilt most recently in 2004 (revised cylinder head, valve change, correction of the bearings of the camshaft).

Philippe Boulay confirmed that aside from the lights (requirement for Swiss certification) and the dashboard, the car was beautiful and original.

Accompanied by 3 copies of the original documentation on the Cotal gearboxes and their maintenance, and an invoice file, the car has Swiss registration documents. Combining the beauty of Paulin's bodyshell and the reliability of a Peugeot, the car is eligible for the Le Mans Classic. This is a unique opportunity to purchase a classic car that has been in the care of a true aficionado for the last forty years.

*Special thanks to Philippe Boulay,
President of the association 'Les Amis de la Darl'mat'*



213

1938 Jaguar Type SS 2.5 L Drop Head Coupé ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° 46030

€ 50 000 / 80 000

Disposant maintenant d'un bureau d'études techniques, Lyons développa les moteurs Standard pour créer une ligne de voitures de sport performantes en soutien de la réputation de la marque et une gamme de berlines et de cabriolets à tendance sportive, de 1,5 à 3,5 litres, dont le prix, le luxe et la qualité d'exécution assurèrent vite le succès. Le nom de SS Jaguar fut utilisé pour la première fois, en septembre 1935 pour désigner exclusivement la Saloon (Berline) 2,5 litres à six cylindres et soupapes en tête. Lyons sut franchir le pas à temps et adopta en 1937, non sans problèmes au début, la construction tout acier. La SS Jaguar 2,5 litres fut, comme les autres types de tourisme, déclinée en cabriolet deux portes quatre places (Drop Head Coupé) d'une grande élégance, mais sa construction imposa encore l'utilisation d'éléments en bois. Doté d'une capote doublée en drap tendue sur une structure repliable complexe et robuste donnant trois positions, le cabriolet SS Jaguar offre une fois fermé le confort d'une berline. Son équipement et ses finitions en font l'égal des modèles les plus luxueux produits sur mesures par les carrossiers indépendants.

Mise en circulation le 4 juin 1939, ce cabriolet SS Jaguar 2.5 est habillé d'une carrosserie vert "suède" avec intérieur en cuir vert, moquettes vertes et capote beige, l'ensemble en bon état. Les boiseries vernies typiques des finitions Jaguar sont en excellent état.

Cette très séduisante voiture a été restaurée entièrement en 1984 (photos de la réfection de la caisse et factures présentes au dossier). Elle apparaît page 11 dans l'ouvrage de Chris Harvey "Les Grandes Marques Jaguar", Editions Gründ Paris 1982.

Elle est accompagnée de son manuel d'utilisation en anglais et d'une brochure descriptive d'origine, ainsi que d'un fascicule en anglais retraçant l'histoire des différents modèles de ce type, et de son jeu d'outils complet, logé à l'intérieur de la porte de coffre.

Now with a technical research office, Lyons developed Standard engines to create a line of performance sports cars to support the brand and a range of sports-type saloons and cabriolets from 1.5 to 3.5 litres, whose price, luxury and quality performance assured their success. The Jaguar SS name was used for the first time in September 1935 to designate exclusively the six-cylinder overhead valve 2.5 litre Saloon. Lyons was able to make the move in time and adopted, not without initial problems, construction entirely in steel. The Jaguar SS 2.5 litre was, like the other touring types, produced as a very elegant two-door four-seater cabriolet (drophead coupé), but its construction still required the use of some wooden parts. Equipped with a lined hood with fabric stretched over a complex and robust folding structure with three positions, the Jaguar SS cabriolet offers the comfort of a saloon when closed. Its equipment and finishing touches equal more luxurious models customised by independent coachbuilders.

Launched on the market on 4 June 1939, this Jaguar SS cabriolet 2.5 has a "suede" green body with an interior in green leather, green carpets and a beige hood, all in good condition. The varnished wood trims typical of a Jaguar finish are in excellent condition.

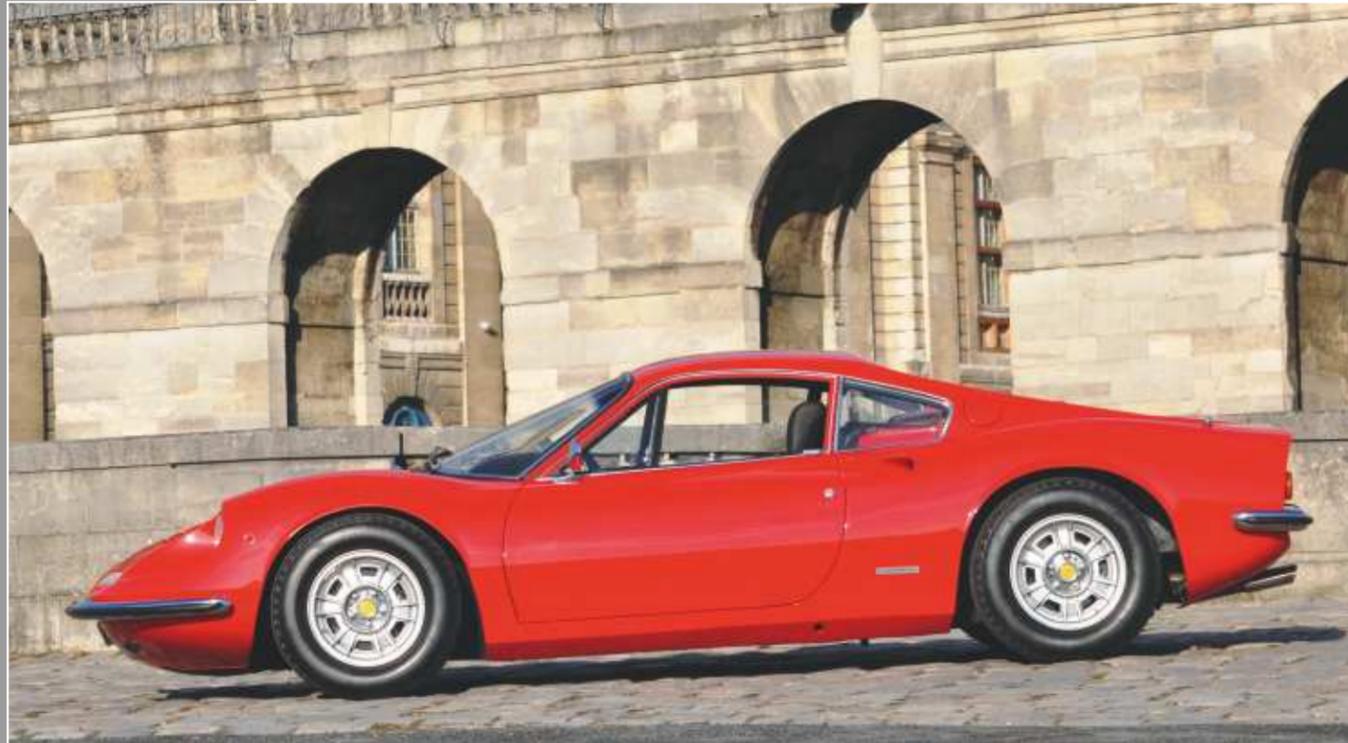
This extremely seductive car was entirely restored in 1984 (photos of the body rebuilding and invoices are available in the file). It appears on page 11 in the book by Chris Harvey "Great Marques: Jaguar", Gründ publishing house, Paris 1982.

It comes with its English user manual and an original brochure, as well as a booklet in English tracing the history of different models of this kind and its full toolkit, stored in the boot. Comes with its Swiss vehicle registration document.

- ✓ Éléance absolue de la ligne
- ✓ Très joliment restaurée
- ✓ Propriétaire de longue date

- ✓ Ultra elegant shape
- ✓ Very nicely restored
- ✓ Same ownership since a long time





214

Carte grise française
French title
Châssis n° 03344

€ 100 000 / 150 000

- ✓ Plus de 70 000 Euros de factures chez Pozzi et ODS entre 2008 et 2010
- ✓ Un investissement sûr
- ✓ Une voiture vivante et amusante à conduire

- ✓ More than 70000 euros of invoices
- ✓ An excellent investment
- ✓ A fantastic toy to drive

Sortant d'une restauraion par les meilleurs spécialistes
1972 Dino 246 GT Berlinette

La Dino, "quasi un' Ferrari" disait le Commendatore en lui refusant son nom que la postérité lui restitua au vu de ses qualités, est née fin 1969 après une longue gestation commencée avec un prototype d'étude signé Pininfarina en 1965, puis un deuxième prototype fonctionnel, en 1966, puis un type 206 de production en 1967.

Ferrari s'était enfin résolu à créer une marque cadette lorsqu'il put disposer de l'appui de Fiat, du style innovateur définitif de Pininfarina et d'un moteur nouveau en alliage léger utilisable en position centrale arrière cousin des brillants groupes V6 Dino de course.

Ces premières 206 GT dotées d'un moteur V6 de deux litres et de roues à fixation centrale étaient vives, brillantes, mais pointues à piloter en usage routier. En 1969, un nouveau moteur à bloc fonte porté à 2,4 litres apporta davantage de couple donc de souplesse à la 246 GT qui fit preuve sur route d'une grande homogénéité, d'un équilibre remarquable et d'un comportement dynamique supérieur à celui des puissantes GT à moteur avant.

La voiture présentée est une Dino 246 équipée d'origine de roues en alliage léger, les performances du moteur ont été revues en adoptant un kit dit "Stratos" monté en Italie et supervisé par Franco Meiners, avec des arbres à cames pointus et de plus gros carburateurs Weber. Dans les mains du cousin du propriétaire actuel depuis la fin des années 90, un dossier de facture Pozzi depuis 2004 atteste que la voiture a été régulièrement entretenue.

En 2008 et 2009 elle a fait l'objet d'importants travaux de réfection concernant le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesses, les trains roulants et les freins toujours chez Pozzi pour un montant de plus de 30 000 Euros.

Achetée par le propriétaire actuel à son cousin en début 2010, celui-ci désirant une voiture absolument irréprochable a fait

The Dino, described by the Commendatore as "almost a Ferrari", denying it the name which posterity restored to it in light of its qualities, was born in late 1969 following a long gestation which started with a study prototype designed by Pininfarina in 1965, followed by a second functional prototype in 1966, then a production type 206 in 1967.

Ferrari had then resolved to create a younger brand when it could benefit from the support of Fiat, the innovative defining style of Pininfarina and a new light alloy engine in a rear mid-engine configuration, cousin of the brilliant V6 Dino race groups.

These first 206 GTs featured a two litre V6 engine and centrally fixed wheels and were lively and brilliant but pointed to steer over long distances. In 1969, a new engine with a cast case raised to 2.4 litres brought more torque and hence suppleness to the 246 GT which demonstrated a high degree of homogeneity on the road, a remarkable equilibrium and a dynamic behaviour superior to that of the powerful GTs with the engine at the front.

The car presented is a Dino 246 originally equipped with light alloy wheels; the performance of the engine was revised by adopting a kit called "Stratos" assembled in Italy and supervised by Franco Meiners, with pointed camshafts and larger Weber carburetors. In the hands of the current owner's cousin since the late 1990s, a Pozzi invoice folder shows that the car has been regularly serviced since 2004.

In 2008 and 2009, it was the object of major repair work on the engine, clutch, gearbox, running gears and the brakes, still at Pozzi, for a sum of more than 30,000.

The current owner purchased it from his cousin in early 2010. Wanting an absolutely impeccable car, he had the Dino restored with a body and upholstery by ODS, a renowned specialist, so that it would be perfect in his eyes. The body was





restaurée la Dino en carrosserie et sellerie par ODS, spécialiste reconnu, afin qu'elle soit parfaite à ses yeux. La caisse a été mise à nu avec démontage total des garnitures, glaces, planche de bord, accessoires, lampes. L'ensemble des travaux dont le détail figure sur les factures d'ODS dépasse un total 40 000 Euros.

De couleur rouge avec intérieur noir refait à neuf, toujours suivie et méticuleusement entretenue, elle est accompagnée de son dossier de factures ainsi que d'un livre retraçant la restauration de la voiture que nous vous conseillons vivement de consulter, d'un rapport d'expertise de novembre 2010, de sa carte grise française normale ainsi que de sa trousse à outils.

stripped with complete disassembly of the fittings, windows, dashboard, accessories and lamps. The sum total of the work, detailed information about which is given in the ODS invoices, comes to more than 40,000.

Red in colour with a black, redone interior, always monitored and maintained meticulously, it is accompanied by its invoice folder as well as a book detailing the restoration of the car (we heartily advise you to consult this book), an expert report dated November 2010, its normal French registration document and its toolkit.





© Didier Charre

215

1937 Bugatti Type 57 C Atalante

Carte grise française
French title

Châssis n° 57756

Moteur n° 57706

€ 550 000 / 750 000

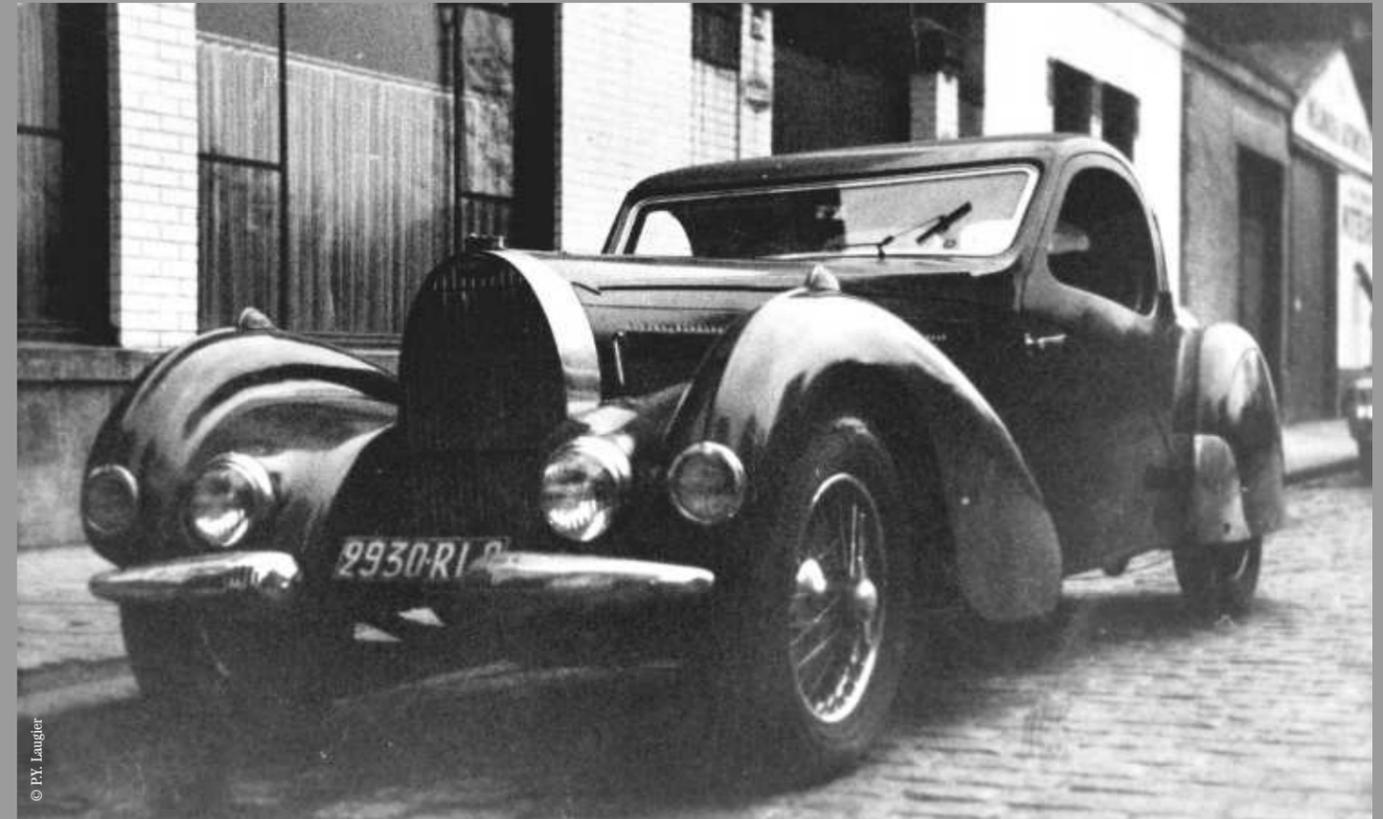
- ✓ Le coupé Bugatti le plus désirable
- ✓ Historique connu
- ✓ Prix très attractif

- ✓ The most desirable Bugatti coupé
- ✓ Well known history
- ✓ Very attractive price

Depuis 1927, année du lancement de la Bugatti Type 44, le constructeur avait orienté ses productions vers des modèles plus civilisés, davantage destinés au tourisme rapide qu'au sport. Cette huit-cylindres simple arbre à moteur trois litres, souple et silencieux, avait évolué sous la forme de la Type 49 à moteur 3,3 litres, moins sportive, mais encore plus confortable, tandis que la puissante Type 46 ou "petite Royale" visait le marché du grand luxe. Elle apparut malheureusement juste avant la crise née aux Etats-Unis fin 1929 et les volumes de vente restèrent limités. Sur le segment du grand tourisme, la 49 apparaissait comme le meilleur compromis, mais sa technique vieillissait vite en ce début des années 1930, tandis que ses performances souffraient souvent du poids excessif des carrosseries de plus en plus confortables exigées par la majorité de sa clientèle. Fin 1931, il devint nécessaire de créer une remplaçante à la Type 49 et sa conception dut beaucoup à Jean Bugatti, convaincu qu'il fallait adopter des solutions modernes que proposaient déjà des constructeurs de voitures beaucoup plus modestes telles que les roues avant indépendantes, le montage en bloc du moteur et de la boîte de vitesses, les carrosseries tout acier, les freins hydrauliques, etc. Sur le premier point, Jean n'eut pas gain de cause, mais il imposa à son père la distribution à deux arbres à cames en tête par cascade de pignons avec deux bougies par cylindre (apparue sur la puissante Type 50 de 1930), le bloc moteur-boîte avec embrayage à disque unique à sec, et l'allègement du châssis. Ettore Bugatti avait maintenu l'architecture à huit cylindres en ligne et la culasse non détachable, l'essieu avant rigide et (provisoirement) les freins à câbles. Présentée au Salon de Paris 1933, la Type 57 séduisit les fanatiques de la marque. Le gain de puissance par rapport à la Type 49 de cylindrée égale était de 25 ch, mais le couple supérieur et les montées en régime plus rapides permettaient soit une conduite souple et détendue, soit une conduite nettement sportive. Trois styles de carrosserie furent définis par l'usine : la berline quatre portes sans montant central Galibier, le coach Ventoux et le cabriolet Stelvio. Livrée à partir d'avril 1934, la Bugatti 57 affirma aussitôt ses qualités de grande routière face

In late 1931, it became necessary to create a replacement for the Type 49. Its design owed much to Jean Bugatti, who was convinced that it was necessary to adopt modern solutions already offered by manufacturers of much more modest cars, such as independent front wheels, block assembly of the engine and gearbox, bodywork entirely in steel, hydraulic brakes, etc. Jean did not win the case on the first point, but he persuaded his father to introduce distribution with two overhead camshafts via a series of cogs with two spark plugs per cylinder (this appeared on the powerful Type 50 in 1930), the engine-gearbox block with dry single-disc clutch and the lightening of the chassis. Ettore Bugatti maintained the straight eight-cylinder architecture and the non-detachable cylinder head, the rigid front axle and (provisionally) the cable brakes. Presented at the 1933 Paris Motor Show, the Type 57 went down well with fans of the brand. The power gained in comparison with the Type 49, which had the same engine size, and was 25 hp, but the superior torque and the faster acceleration allowed only either smooth and relaxed driving or very sporty driving. Three bodywork styles were defined by the factory : the Galibier four-door saloon without a central strut, the Ventoux coach and the Stelvio convertible. Delivered from April 1934 onwards, the Bugatti 57 immediately affirmed its qualities as a large touring car compared with such high-performance machines as the new Delahaye 138 Superluxe and the Talbot Lago, which had a comparable engine size.

At the 1935 Motor Show, the Bugatti 57 benefited from various improvements relating to the chassis, whose qualities in terms of rigidity and road holding were unanimously recognised, despite the two rigid axles. As the engine appeared open to development, the manufacturer, taking advantage of its experience at competitive events, equipped it with a Roots compressor on the Type 57 C in October 1936. At 160 hp, the "57" could then reach 175 km/h, and Jean Bugatti spoke out in favour of more sporty versions. As early as the end of 1935, he had added to the catalogue the Atalante bodywork, a plain two-seater coupé with lighter bodywork



© P.Y. Langier

L'Atalante 57756 de J. Medrano chez Bugatti à Levallois. Le bouchon de radiateur à ouverture rapide sera sur l'auto jusqu'en 1960.







© P.Y. Langlier
La 57554 Atalante bleu nuit, parc de la Ville Bugatti

à des machines aussi performantes que la nouvelle Delahaye 138 Superluxe et les Talbot Lago de cylindrée comparable.

Au Salon de 1935, la Bugatti 57 bénéficia de divers perfectionnements concernant le châssis dont les qualités de rigidité et de tenue de route étaient unanimement reconnues en dépit des deux essieux rigides. Et comme le moteur semblait susceptible d'être développé, le constructeur, fort de son expérience en compétition, le dota d'un compresseur Roots sur le Type 57 C d'octobre 1936. Avec 160 ch, la "57" atteignait désormais 175 km/h et Jean Bugatti prêcha en faveur de versions plus sportives. Déjà fin 1935, il avait ajouté au catalogue la carrosserie Atalante, un strict coupé deux places plus légèrement carrossé qui atteignit au sublime sur le châssis surbaissé 57 S apparu en 1936. Son prix et sa mécanique spéciale en firent une voiture d'exception, avec ou sans compresseur. Au Salon de 1937, la 57 fut proposée avec des freins hydrauliques Lockheed et des amortisseurs télescopiques hydrauliques. La majorité des Atalante furent donc des 57 ou 57 C (non surbaissées) construites par l'usine de 1936 à 1938, ce style de carrosserie étant abandonné en cours d'année, car probablement trop peu demandé. Un client intéressé par une Atalante pouvait donc faire exécuter sa carrosserie chez Gangloff, carrossier officiel de Bugatti, ou récupérer une caisse existante. C'est cette seconde solution que choisit Jérôme Médrano, premier propriétaire de la voiture proposée ici. Propriétaire et directeur du célèbre cirque parisien portant son nom, Jérôme Médrano avait le goût des très belles automobiles et les moyens de les posséder. En août 1938, il commanda à l'usine un châssis 57 C doté des plus récents perfectionnements et parvint à se procurer une carrosserie type Atalante que l'usine ne fabriquait plus.

Cette carrosserie avait été construite au début de 1937 pour habiller un châssis Type 57 (n° 57554) commandé par un industriel alsacien du textile, M. Marcel Wagner de Sélestat. La voiture fut immatriculée le 15 juin 1937 sous le numéro 7917 NV3. Peinte en bleu marine et garnie en cuir havane, cette voiture à carrosserie en aluminium servit à illustrer le catalogue Bugatti. Ces finitions seront conservées jusque dans les années 1950.

M. Wagner n'utilisa sa voiture qu'un an et la revendit à l'été 1938 à Paris où elle fut immatriculée le 21 juin sous le numéro 2930 RLS (département de la Seine). Elle fut probablement reprise à cette époque par le Garage Roger Teillac, avenue de Suffren à Paris. C'est à ce moment que Jérôme Médrano désira acheter une 57 coupé deux places Atalante, mais l'atelier de carrosserie de l'usine en arrêtait la fabrication. Il commanda néanmoins un châssis Type 57 C n° 57756 à moteur 53 C car il avait trouvé une solution pour la carrosserie.

Jérôme Médrano avait fait la connaissance de Roger Teillac quand ce dernier était chef d'atelier du garage Gaborit, 57 avenue Bugeaud. Il avait fait sa connaissance par l'intermédiaire de son ami Jean Chiappe, préfet de police de Paris, qui résidait au 51 de la dite avenue. Médrano avait acheté à Gaborit sa première Bugatti, une Type 35 B de course au volant de laquelle il s'illustra dans quelques courses de côte en 1932. Roger Teillac devint son mécanicien personnel, assurant l'entretien et le transport de la voiture sur le site des épreuves. Jérôme Médrano sollicita donc ses conseils quand il voulut acheter une Bugatti de grand tourisme en 1938. Roger Teillac venait de racheter la Bugatti Atalante ex Wagner, voiture qu'il utilisa brièvement pendant l'été 1938 comme le prouve une photo de 2930 RLS prise à l'époque. Lorsque le châssis 57 C n° 57756 fut livré, Roger Teillac déposa la caisse Atalante du châssis 57554 pour la remonter sur le châssis neuf à freins hydrauliques de Médrano. Le transfert de la carrosserie a dû être effectué à l'automne 1938. Il se peut qu'une boîte Cotal ait été installée à ce moment-là car Jérôme Médrano a confirmé voir utilisé la voiture avec ce type de transmission adaptable au châssis Type 57. (On notera aussi que le numéro 2930 RLS du châssis 57554 fut également transféré sur le châssis 57756. Ce numéro qui figurait sur le document administratif établi à Strasbourg lors de la vente par Wagner en 1938 se retrouve sur le document

that achieved the sublime with the 57 S lowered chassis that appeared in 1936. Its price and special mechanics made it an exceptional car, with or without a compressor. At the 1937 Motor Show, the 57 was presented with Lockheed hydraulic brakes and hydraulic telescopic shock absorbers. Most Atalante models were therefore 57 or 57 C models (not lowered) produced by the factory between 1936 and 1938, with this style of bodywork being abandoned during the year, probably because demand was too low. A customer who was interested in an Atalante could thus have the bodywork built by Gangloff, the official bodywork specialist for Bugatti, or could take over the existing bodywork. Jérôme Médrano, the first owner of the car presented here, opted for the second solution.

The owner and director of the famous Paris circus bearing his name, Jérôme Médrano had a taste for very beautiful cars and the means to own them. In August 1938, he ordered from the factory a 57 C chassis equipped with the latest improvements and managed to procure a body of the Atalante type that the factory was no longer producing.

This body had been built in early 1937 to cover a Type 57 chassis (No. 57554) ordered by an Alsatian textile manufacturer, Mr Marcel Wagner of Sélestat. The car was registered on 15 June 1937 under the number 7917 NV3. Painted navy blue and fitted with Havana leather, this car with aluminium bodywork was used to illustrate the Bugatti catalogue. Its finishings were kept until the 1950s.

Mr Wagner used his car for only one year and sold it again in summer 1938 in Paris, where it was registered on 21 June under the number 2930 RLS (department of La Seine). It was probably taken over at that time by the Roger Teillac garage on avenue de Suffren in Paris. It was at this time that Jérôme Médrano wanted to buy an Atalante two-seater 57 coupé, but the factory's body workshop stopped producing it. He nevertheless ordered a Type 57 C chassis No. 57756 for a 53 C engine, as he had found a solution for the bodywork.

Jérôme Médrano had met Roger Teillac when the latter was the foreman at the Gaborit garage at 57 avenue Bugeaud. He became acquainted with him through his friend Jean Chiappe, the Paris chief of police, who lived at number 51 on the same street. Médrano had bought his first Bugatti from Gaborit, a racing version of the Type 35 B, at the wheel of which he won fame at several hill-climbing events in 1932. Roger Teillac became his personal mechanic, taking care of the maintenance of the car and its transportation to the site of events. Jérôme Médrano therefore sought his advice when he wanted to buy a Bugatti for long-distance touring in 1938. Roger Teillac had just bought the Bugatti Atalante from Mr Wagner and used the car briefly during the summer of 1938, as shown by a photograph of the car with the number 2930 RLS taken at the time. When chassis 57 C N° 57756 was delivered, Roger Teillac removed the Atalante body from chassis 57554 in order to reassemble it on Médrano's new chassis with hydraulic brakes. The transfer of the bodywork must have been carried out in the autumn of 1938. It is possible that a Cotal gearbox may have been installed at that point, as Jérôme Médrano confirmed that he had seen the car used with this type of transmission, which could be adapted to the Type 57 chassis. (We would also like you to note that the number 2930 RLS of chassis 57554 was also transferred to chassis 57756. This number, shown on the administrative document drawn up in Strasbourg at the time of the sale by Mr Wagner in 1938, can be found on the police document for chassis 57756 issued in Paris in 1951 when the car was re-registered in the new system introduced in 1950).

Jérôme Médrano therefore ordered his 57 C chassis in order to install the Atalante body 57554, which he would keep until the present day. He took advantage of this to make a few alterations in keeping with the tastes of the time, as he stated: "I had the streamlined headlights and Bosch fog lamps installed at the ends of the wings. The two photographs show it in front of the Bugatti workshop in Levallois. The car was blue originally. I resold it as seen in the photographs." We can also see



© P.Y. Langlier
Madame Morin devant l'Atalante de Roger Teillac, été 1938.



de police du châssis 57756 émis à Paris en 1951 lors de la réimmatriculation dans le nouveau système inauguré en 1950).

Jérôme Medrano avait donc commandé son châssis 57 C pour y installer la caisse Atalante de 57554 qu'il conservera jusqu'à nos jours. Il en profite pour apporter quelques modifications dans le goût de l'époque comme il l'a précisé : "J'ai fait installer les phares carénés et des antibrouillard Bosch dans les bouts d'ailes. Les deux photos la montrent devant l'atelier de Bugatti à Levallois. La voiture était bleue d'origine. Elle a été revendue par moi telle que sur les photos." On remarquera aussi le bouchon de radiateur à ouverture rapide inventé par Bugatti que le constructeur féru d'équitation échangea à Medrano contre des chambrières et des cravaches de dresseur. Jérôme Medrano, engagé dans les forces américaines, vécut de 1946 à 1950 aux Etats-Unis où il utilisa sa Bugatti sous plaques californiennes. Il vendit la voiture après son retour en 1951 après avoir passé une petite annonce dans la revue l'Action automobile et touristique : (Bugatti Atalante 57 C bte Cotal, parf. état et bateau 6 places. Médrano 72 ter r. des Martyrs. Tru. 09 73".

Immatriculée le 2 août 1951 sous le numéro 233 AP 75, elle appartenait aux Ets Jean-Louis Baehler à Paris 14°. Deux ans plus tard, elle fut cédée à Georges Soulas, industriel à Paris qui en confia l'entretien à Henri Novo, ancien mécanicien du garage Teillac. Lorsqu'une bielle cassa le carter, la voiture n'avait pas 80 000 km. Rachetée à l'automne 1956 par un jeune étudiant ingénieur, Jean-Paul Monceau, elle reçut un nouveau bloc moteur provenant d'un bugattiste suédois, Peter Taube. Seul le demi-carter supérieur fut changé par Novo en mars 1957. À cette date, l'Atalante avait encore sa boîte Cotal et son compresseur qui furent déposés et conservés par Henri Novo qui fournit une pipe d'admission pour carburateur vertical et une boîte mécanique. Jean-Paul Monceau dont la famille exploitait une carrosserie à Clamecy se chargea de remonter le moteur dans la voiture et de la réfection de la peinture, "bleu Oceano Nox" de chez Astral avec flèche rouge. La voiture immatriculée 174 BR 58 le 30 janvier 1958 au nom de Jean-Paul Monceau fut revendue à l'été 1961 à un amateur belge.

Elle revint en France dans les années 1970 par l'intermédiaire du négociant Claude Renel, en provenance de la collection Georges Marquet. Pendant son séjour en Belgique, le moteur de l'Atalante 53 C fut changé pour le 20 C provenant d'un cabriolet Stelvio (57606) vendu neuf en Belgique au pilote Georges Bouriano. Après quelques travaux, la voiture participa au rallye du Centenaire Bugatti en Alsace en 1981. Au décès du propriétaire, la voiture fut conservée par la famille jusqu'à aujourd'hui.

the quick-opening radiator cap invented by Bugatti, which the manufacturer, who was keen on horse-riding, exchanged for cart-props and trainers' riding crops at Mr Medrano's request. Jérôme Medrano, who was enlisted by the US armed forces, lived in the United States from 1946 to 1950, where he used his Bugatti with Californian number plates. After his return in 1951, he sold the car after placing a small advertisement in the magazine L'Action automobile et touristique: (Bugatti Atalante 57 C Cotal gearbox, perfect condition and 6-seater boat. Médrano 72 ter r. des Martyrs. Tru. 09 73".

Registered on 2 August 1951 under the number 233 AP 75, it belonged to Ets Jean-Louis Baehler in the 14th district of Paris. Two years later, it was sold to Georges Soulas, a manufacturer based in Paris, who entrusted the maintenance of the car to Henri Novo, a mechanic who had previously worked at the Teillac garage. The car did not yet have 80,000 km on the clock when a connecting rod broke the sump. Purchased in the autumn of 1956 by a young engineering student, Jean-Paul Monceau, it was given a new engine block that came from a Swedish Bugatti collector, Peter Taube. Only the upper half of the sump was changed by Mr Novo in March 1957. At that time, the Atalante still had its Cotal gearbox and its compressor, which were removed and kept by Henri Novo, who added a vertical carburettor intake pipe and a manual gearbox. Jean-Paul Monceau, whose family ran a coachbuilder's workshop in Clamecy, took on the task of reinstalling the engine in the car and repairing the "Oceano Nox blue" paintwork from Astral, with a red arrow. The car was registered under the number 174 BR 58 on 30 January 1958 in Jean-Paul Monceau's name and resold in the summer of 1961 to a Belgian enthusiast. It returned to France in the 1970s through the dealer Claude Renel, coming from the collection of Georges Marquet. During its stay in Belgium, the Atalante 53 C engine was changed for a 20 C from a Stelvio convertible (57606) sold new in Belgium to the racing driver Georges Bouriano. After undergoing some work, the car took part in the Bugatti Centenary rally in Alsace in 1981. Upon the death of its owner, the car was kept by the family until today.





216

1967 MG B Cabriolet

Carte grise française
French title
Châssis n° 67GHL3L 107653

€ 12 000 / 16 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Vers la fin des années 1950, un âge d'or pour les voitures de sport britanniques exportées en nombre vers l'Amérique, la MGA née en 1955 commençait en dépit de son succès commercial, à montrer ses archaïsmes, notamment son châssis séparé. La MGB qui devait lui succéder fut la première monocoque de la marque, plus légère et aussi rigide que la MGA. Le moteur quatre cylindres tout fonte porté à 1,8 litres donnait l'honorable puissance de 94 ch et la MGB première série dépassait 160 km/h avec une consommation modérée pour l'époque. Mais son atout principal, outre sa stabilité et ses reprises, se situait dans son niveau de confort avec, notamment, des glaces à manivelle et, d'origine, un chauffage ! Solide, fiable et bien finie, la MGB connut un succès immédiat à partir de 1962 et sa suppression en 1980 donna lieu à des manifestations hostiles de la part de ses fanatiques.

La voiture présentée est un cabriolet de 1967 blanc ivoire avec intérieur noir présentant une belle patine, équipé d'un volant Moto Lita en bois. Achetée par le propriétaire actuel en 2000 chez un spécialiste du nord de la France, la voiture avait été complètement révisée avant l'achat (moteur refait, vilebrequin changé, pont et boîte de vitesses refaits à neuf, radiateur neuf). La capote avait été changée et la voiture fut régulièrement utilisée par son propriétaire durant les beaux jours, elle est accompagnée de sa carte grise normale.

In the late 1950s, a golden age for British sports cars exported to America in bulk, the MGA, introduced in 1955, despite its commercial success, was beginning to show signs of being dated, particularly in its separate chassis. The MGB, which was to succeed it, was the first monocoque trademark, lighter and less rigid than the MGA. The engine, gearbox, rear axle, suspension and brakes were developments deemed simple and robust components of the latter. The all-iron four-cylinder engine with an increased capacity of 1.8 litres gave it an honourable output of 94 hp and the first series MGB exceeded 160 km/h with consumption considered moderate for the time. But its main asset, besides its stability and acceleration, was in its comfort level featuring, in particular, hand-cranked windows and an MG-made heater. Robust, reliable and well-finished, the MGB was an instant success in 1962 and its discontinuation in 1980 gave rise to vigorous protests from its die-hard fan base.

The car is an ivory 1967 cabriolet with a black interior and a beautiful patina, with a Moto Lita wooden steering wheel. Purchased by the current owner in 2000 from a specialist in northern France, the car had been given a complete revision before its purchase (engine rebuilt, crankshaft changed, bridge and gearbox redone, new radiator). The bonnet was changed and the car regularly used by its owner when the weather was good, and it comes with its registration documents.

- ✓ Très bien restaurée en 2000
- ✓ Premier modèle des MG B
- ✓ Charmant roadster anglais

- ✓ Very well restored in 2000
- ✓ The most desirable MG B
- ✓ Charming british roadster



217

1954 MG TF 1250

Titre de circulation belge
Belgium title
Châssis n° TP31220946

€ 24 000 / 30 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

Produite de 1936 à 1955, La série T incarne chez MG la volonté de construire des voitures de sport cabriolet de conception simple mais performantes. En 1950, malgré l'apparition de la MG TD mark 2 la demande commença à chuter aux USA, principal marché pour MG à l'époque. Il fut décidé de rajeunir la TD en attendant la sortie de la nouvelle MG A. La caisse de la TD fut modifiée de façon à la rendre plus basse et plus fine, les phares étant intégrés dans les ailes avant, en suivant les lignes de la nouvelle berline qui allait être lancée à Abingdon. Le moteur 1250 cm³ de la TD mark 2 plus puissant fut conservé. Pour des raisons phonétiques, le nouveau modèle fut baptisé TF et non pas TE qui aurait été difficilement prononçable en anglais. Suite à la demande de nombreux clients, et pour répondre à l'Austin-Healey, des roues fils étaient proposées en option.

Modèle transitoire, la MG TF est aujourd'hui considérée par beaucoup comme la plus jolie MG sortie d'Abingdon. En outre, elle est la dernière représentante de la série T et bénéficie de toutes les évolutions et progrès développés au fil des ans afin d'améliorer aussi bien la fiabilité que la tenue de route.

La voiture présentée qui date de 1954 est almond green métallisée (code ICI 2007) avec intérieur et capote biscuit. Elle passa la plus grande partie de son existence en Californie, ce qu'attestent des factures allant de 1965 à 1988. Elle fut ensuite importée en Europe et restaurée par son précédent propriétaire qui l'a restaura méticuleusement en essayant de préserver l'état d'origine. Il l'immatricula au terme de la restauration en Belgique en 1994 et l'utilisa régulièrement dans le cadre des sorties club. La voiture est équipée de roues à rayons, de ses side-screens refaits comme à l'origine, d'un couvre tonneau. Elle est livrée avec sa trousse à outils ainsi que son "Owners Manual" de l'époque et un Titre de Circulation belge.

Made between 1936 and 1955, the MG T Series marked MG's desire to build sporty cabriolets with simple design and high performance. In 1950, despite the appearance on the market of the MG TD mark 2, demand continued to slump in the USA, MG's main market at the time. The decision was made to rejuvenate the TD, whilst waiting for the new MG A to come out. The bodywork of the TD was modified to make it lower and more intricate and the headlights were incorporated into the front wings, to match the lines of the new saloon to be launched at Abingdon. The TD mark 2 was equipped with a 1250 cm³ engine, which made it more powerful. The new model was named the TF, instead of the TE, which would have been more difficult to pronounce in English. At the request of many customers and in response to the Austin-Healey, wire wheels were offered as an optional extra.

Merely a transitional model, the MG TF is considered by many people today to be the most beautiful MG ever released at Abingdon. In addition, this model is the last of the T Series and benefits from all the latest evolutions and progress accumulated over the years to improve its reliability and road holding.

The car shown is from 1954, metallic almond green in colour (code ICI 2007) with a biscuit interior and roof. It spent most of its life in California, as verified by invoices which date from 1965 to 1988. It was then imported to Europe and restored meticulously to its former glory by its previous owner, who attempted to keep as closely as possible to the original. He had the car registered for use in Belgium in 1994 and used it regularly for outings with his club. It is fitted with wire wheels and a tonneau cover and its side-screens have been restored to match the original. It comes complete with its toolkit, the original owner's manual and Belgian vehicle registration documents.

- ✓ Une voiture sportive et fiable
- ✓ Belle combinaison de couleur
- ✓ Voiture restaurée

- ✓ Sport and reliable car
- ✓ Very nice colour combinaison
- ✓ Well restored



218

1954 Lancia Aurelia GT B 20 S 4^e série

Carte grise française
French title

N° de série : # B20 S 1120
Moteur # B20 4085

€ 85 000 / 100 000

L'Aurelia était née, discrètement habillée en berline, en 1950, très vite, dès l'année suivante elle se mua en un élégant coupé et en 1954 en un spider destiné au marché américain sous l'impulsion de Max Hofman, l'homme qui avait déjà proposé aux Américains le Speedster Porsche et qui allait leur proposer la Mercedes 300 SL. Le cœur de l'Aurelia était un moteur dont l'architecture allait devenir un grand classique, quel constructeur d'Automobiles n'a pas aujourd'hui un moteur V6 dans sa gamme ? Cette disposition qui alliait les qualités d'équilibrage d'un 6 en ligne à une grande compacité allait devenir classique, à l'époque c'était l'exception.

La carrière sportive des Lancia B20 fut bien remplie et les victoires se succédèrent de 1951 à 1958. on ne peut toutes les citer mais on peut noter l'éclectisme de la B20 qui gagna aussi bien au Mans (classe moins de 2 litres en 1951 avec Bracco et Lurani), 2^e aux Mille Miles la même année avec Bracco (Magioli) au Tour de Sicile, à la coupe d'or des Dolomites, au 6 Heures de Pescara (1^{er} Bracco), cela seulement pour l'année 1951. La voiture présentée est gris argent métal, les sièges sont recouverts de cuir rouge et le ciel de toit de laine blanc perle. Le levier de vitesses est au volant et la voiture est équipée d'un superbe volant Nardi à jante en bois. La voiture a été entièrement restaurée et la carrosserie totalement mise à nu et traitée. Le moteur, la boîte de vitesses, le pont, les freins et les suspensions ont été entièrement reconditionnés. Un important dossier de photo de la restauration accompagne la voiture. Elle est équipée de pneus Michelin X comme il se doit, c'est une désirable série 4, monté avec le pont de Dion à ressorts hélicoïdaux favorisant nettement la conduite et diminuant nettement la tendance au survirage. C'est une conduite à gauche. Ces Lancia B 20 sont éligibles à peu près partout dans les grandes épreuves telles qu'au Monte-Carlo historique, au Mille Miles, Tour de France et au Mans Classique.

The Aurelia was introduced, discreetly fitted out as a saloon, in 1950. Very quickly, the following year, it metamorphosed into an elegant coupé and in 1954 into a spyder aimed at the American market prompted by Max Hoffman, the man who had already offered the Americans the Porsche Speedster and who would give them the Mercedes 300 SL.

The heart of the Aurelia was an engine whose architecture went on to become a great classic. Which carmaker does not have a V6 engine in its range today? This layout, which combined the balancing qualities of a straight-six cylinder engine with its great compactness, went on to become classic. At the time, it was the exception.

The sporting career of the Lancia B20 was replete with victories from 1951 to 1958. We cannot mention them all but we can take note of the eclecticism of the B20 which won at Le Mans (less than 2 litre category in 1951 with Bracco and Lurani), and came 2nd at Mille Miglia the same year with Bracco (Magioli), at the Tour of Sicily, at the Dolomites Gold Cup and at the 6 Hours of Pescara (1st Bracco), and that only in 1951.

The car exhibited is in metallic grey silver, with the seats covered in red leather and the roof interior in pearl white wool. The gear lever is on the steering wheel and the car has a superb Nardi steering wheel cover in wood. The car has been completely restored and the body entirely stripped and treated. The engine, gearbox, rear axle and suspension have been completely reconditioned. A large file of photos of the restoration comes with the car. It is equipped with Michelin X tyres as it ought to be and is a desirable 4 series, assembled with the de Dion axle with spiral springs clearly facilitating driving and noticeably reducing the tendency to oversteer. It is left-hand drive. These Lancia B20s are eligible almost everywhere for big races such as the historic Monte-Carlo, the Mille Miglia, the Tour de France and the Classic Le Mans.



- ✓ Restauration poussée
- ✓ Eligible aux Mille Miglia
- ✓ Dossier important avec photos

- ✓ Superb restoration
- ✓ Eligible at the Mille Miglia
- ✓ Important file of pictures



Provenant de la collection
de Monsieur et Madame Doucet, France

*From Mr. and Mrs. Doucet's collection,
France*

Lots 219 à 221



219

Deuxième main et 32 000 km d'origine / Two owners from new, 32 000 km from new

1981 Ferrari 308 GTB

Carte grise française
French title
Châssis n° 34313

€ 30 000 / 40 000

Le 14 juillet 1957, un an presque jour pour jour après la disparition d'Alfredino Ferrari, fils de "l'Ingeniere", Maurice Trintignant menait à la victoire, à 185 km/h de moyenne à Reims, une petite Dino 156, 6 cylindres en V de 1500 cm³, qui allait donner une longue lignée de voitures de course et de sport à 6 ou 8 cylindres en V. Lignée dont l'apothéose sera la F40, extrapolation de la 288 GTO, elle-même dérivée des 308. Le moteur Dino six cylindres, montés sur les Fiat Dino, puis sur les 246, est une évolution du moteur dessiné par Vittorio Jano pour la Dino156. Lorsqu'en 1967, Ferrari voulut courir en F2, le règlement imposa une production d'au moins 500 exemplaires qui dépassait les possibilités des usines Ferrari de l'époque. Il s'engagea à construire ce moteur en nombre suffisant et les monta sur un spyder dessiné par Pininfarina et un coupé quatre places dessiné par Bertone, comme l'est la 308 GT4 à moteurs huit cylindres en V qui remplacera, fin 73, la 246 GT. Les moteurs à huit cylindres en V à 90° ne sont pas d'une configuration étrangère à Ferrari. On se souvient de la 158 F1 championne du monde en 1964 avec John Surtees. Le coupé 308 GTB est présenté en première mondiale au Salon de Paris 1975. La voiture est aussi extraordinairement agréable à conduire : "le modèle le plus séduisant sorti des usines de Maranello, les performances sont trompeuses tant le moteur est souple et doux dans son fonctionnement. Le modèle que nous vous présentons est une 308 GTB carburateurs et carter sec de 1981 vendue neuve par Pozzi à un amateur de l'Est de la France qui la garde jusqu'en 1988, date à laquelle le propriétaire actuel la rachète. Elle a alors 24 540 km à la date de l'acquisition. Aujourd'hui, son compteur affiche 32 200 km, kilométrage d'origine, avec bien entendu, moteur d'origine. Il s'agit ici d'une automobile dans sa configuration d'origine, en excellent état puisque les courroies viennent d'être changées par Franck Opderbeck, mécanicien de grandes collections de voitures italiennes. Sa couleur est certainement une des plus désirable : gris métal, intérieur en cuir havane. Elle est dotée de la climatisation, de l'échappement spécial quatre sorties et de pneus TRX, d'une alarme, d'un coupe-batterie, d'un radiocassette et d'une antenne électrique. Belle opportunité donc que cette 308, la plus pure, dans des coloris peu courants, française d'origine et très peu kilométrée.



"The most attractive model to come out of the Maranello factories, the performance is deceptive as the engine functions so smoothly. Tight bends reveal understeer; but this can be adjusted very easily by the amount of acceleration. Where the 308 GTB really shines is when performing quick turns, where it shows good stability on four wheels, with perfect balance", says Paul Frère.
The model we are presenting is a 308 GTB with carburetors and dry sump from 1981, sold new by Pozzi to an enthusiast from eastern France, who kept it until 1988, when the current owner bought it. It had 24,540 km on the clock on the acquisition date. Today, its odometer shows 32,200 km, with the original mileage and, of course, the original engine. This is an automobile with its original configuration, in excellent condition as the belts have just been changed by Franck Opderbeck, a mechanic specialising in major Italian car collections. Its colour is certainly one of the most desirable: metallic grey, with the interior in Havana leather. It comes with air conditioning, a special four-exit exhaust and TRX tyres, an alarm, a battery isolating switch, a radio/cassette player and an electrical aerial. This is therefore a great opportunity to purchase a 308 in its purest form, in an unusual colour, of French origin and with very few miles on the clock.

- ✓ Seulement 32 000km d'origine, courroies changées en janvier 2010
- ✓ Française d'origine, deuxième main
- ✓ La berlinette qui monte...

- ✓ Only 32000 km from new belts changed in January 2010
- ✓ Sold new in France, second owner
- ✓ The model you need...



220

1973 Lamborghini 400 GT Espada

Carte grise française
French title
Châssis n° 9022

€ 30 000 / 35 000

Au milieu des années 1960, les conducteurs sportifs amateurs de haute performance, clients traditionnels de Ferrari et de Maserati, se détournent des stricts coupés GT à deux places en faveur des coupés 2+2 quand, pour des raisons familiales ou professionnelles, ils n'adoptent pas purement et simplement les berlines haut de gamme anglaises ou allemandes. À cette clientèle migrante, Maserati et Ferrari proposent respectivement la Mexico et la 365 GT 2+2. Avec l'étonnant prototype Marzal, Lamborghini envisage une vraie quatre-places. Son style futuriste dû à Gandini et Bertone inspirera le coupé quatre places de production lancé en 1968 sous le nom d'Espada et construit sur la base du châssis rallongé de la 400 GT 2+2 dont il reprend le magnifique moteur V12 porté à 325 ch sur la première série (1968-1969). Rapide, basse, mais habitable, l'Espada conserve malgré ses quatre vraies places et son coffre un comportement sportif que ses concurrentes directes vont perdre peu à peu. Pour 1970, l'Espada série II bénéficie de nouveaux freins à disque, de 25 ch supplémentaires et de finitions intérieures plus classiques, notamment au niveau de la planche de bord. Parvenue à maturité, l'Espada est vendue à 228 exemplaires en 1970 et 196 en 1971 et 161 en 1972. La série III apparue fin 1972 relance les ventes qui atteignent 187 exemplaires en 1973. Les suspensions ont été modifiées, deux alternateurs sont installés, mais, surtout, l'Espada bénéficie d'une direction assistée qui facilite les manœuvres de parking et la planche de bord a été retouchée. Plus rapide qu'une Ferrari 400 à l'époque, elle développe 350 ch et c'est aussi une voiture plus exclusive. Avec 1217 unités au total, l'Espada arrive ainsi au premier rang de la production Lamborghini pour le nombre d'exemplaires construits entre 1968 et 1978. La voiture présentée, immatriculée pour la première fois le 17 avril 1973 et achetée par Monsieur Doucet en 1978 dans son état original, n'a plus quitté la collection. Elle possède encore sa peinture d'origine ainsi que son intérieur en cuir en bon état, ce qui reflète son faible kilométrage. Comme l'Hispano K6, elle a partagé les heureux événements familiaux de cette grande famille de collectionneur.



In 1970, the Espada series II was given new disc brakes, an extra 25 hp and a more classical finish, particularly in the dashboard area. Having reached maturity, the Espada achieved unit sales of 228 in 1970, 196 in 1971 and 161 in 1972. The series III, launched at the end of 1972, revived sales figures, which reached 187 in 1973. The suspension was modified and two alternators were installed, but above all, the Espada benefited from power steering, making parking manoeuvres easier, and the dashboard was revamped. Faster than a Ferrari 400 at the time, it developed 350 hp and was also a more exclusive car. With a total of 1217 units, the Espada came top in terms of production figures at Lamborghini between 1968 and 1978.

The car being exhibited was first registered on 17 April 1973. It was bought by a collector from eastern France in 1978 in its original condition and has been part of the collection ever since. It still has its original paintwork and its leather interior is in good condition, which reflects its low mileage. Like the Hispano K6, it shared the happy events in the lives of this great collecting family. French vehicle registration documents

- ✓ Dans les mains de la même famille depuis 1978
- ✓ Bel état d'origine
- ✓ Rare série 3, agrément de conduite amélioré

- ✓ In the same family ownership since 1978
- ✓ Nice original condition
- ✓ Rare serie 3, great to drive



221

Carte grise française
French title
Châssis n° 1601333003I

€ 180 000 / 260 000

- ✓ Histoire connue
- ✓ Dans la même famille depuis 1962
- ✓ Une patine exceptionnelle
- ✓ Well known history
- ✓ In the same ownership since 1962
- ✓ An exceptional patina

Dans la même famille depuis 1962 / In the same family ownership since 1962

1934 Hispano-Suiza Type K6 30 CV Carrosserie Vanvooren

Installées à Bois Colombes depuis 1914, les usines Hispano-Suiza sont autant connues pour leurs moteurs d'avions que pour leurs voitures de prestige.

Dans la poursuite de l'excellence mécanique chère à l'ingénieur suisse Marc Birkigt depuis 1904 à Barcelone et 1911 en France, les Hispano-Suiza H6 présentées en 1919 avaient affiché une telle avance et de telles qualités routières qu'elles tenaient encore leur rang dix ans plus tard malgré une concurrence de plus en plus rude. La future K6 devait offrir les mêmes qualités dynamiques et le même confort luxueux que la J12 au prix d'une petite réduction de la vitesse de pointe, du brio des reprises et, surtout, du prix. S'inspirant du J12, Birkigt dessina un six en ligne à culasse détachable, soupapes en tête et culbuteurs, à flux de gaz traversant, en lui accordant une cylindrée généreuse de 5,2 litres soit un peu plus de la moitié du type 68 bis et au niveau des hauts de gamme américains. Étant donné ses exigences en matière de guidage des roues, en conservant les essieux rigides, il avait renoncé à une indépendance peu efficace et géométriquement incorrecte souvent présente à l'époque sur les grosses voitures de luxe à la direction peu précise et floue, ce qu'il excluait. De même, il avait conservé les freins à commande par câbles, dont l'efficacité grâce au servo mécanique système Birkigt que d'autres marques de luxe avaient adopté, faisait référence. Le surbaissement de la voiture venait aussi du choix des roues aux dimensions "modernes", des 16 x 45.

La première K6 ou "30 CV" sortit le 1er août 1934. Le type fut proposé en deux longueurs de châssis, le plus court atteignant quand même 342 cm d'empattement, le plus long réservé aux coupés-chauffeur, 371 cm !

Sur ce cadre à l'équilibre quasi parfait, les carrossiers purent se livrer à toutes sortes d'expériences en cette période où s'imposait le souci aérodynamique. Entre modernisme et tradition classique, la K6 maintint la dignité de la marque en demeurant visuellement très proche de la somptueuse J12 au point que sous certains angles, la confusion reste possible. Les plus grands noms de la carrosserie française et étrangère habillèrent la K6 pour une clientèle exigeante et cultivant un

Established in 1914 in Bois Colombes, Hispano-Suiza factories are just as well known for their jet engines as they are for their luxury cars.

Following in the steps of Swiss engineer Marc Birkigt and his love of mechanical excellence since 1904 in Barcelona and 1911 in France, the Hispano-Suiza H6, presented in 1919, showed such foresight and road qualities that it still held its own ten years later, despite increasingly fierce competition. The great crisis of the early 1930s could have been fatal to the incomparable 54 HP J12 of 1931, but Hispano-Suiza retained its financial health thanks to its jet engines, whilst automobiles remained the company's showcase for the general public. Marc Birkigt had already made some concessions with regard to the necessary cost reductions brought on by the economic situation by abandoning the twelve-cylinder engine on the 54 hp with the idea of substituting the camshaft for simple rocker arms. Ultimately subject to the decisions of a board that played it safe, Birkigt began to study a new "small" six-cylinder meant to succeed the Junior (previously named Ballot). The future K6 would offer the same dynamic qualities and the same luxurious comfort as the J12 for the price of a small drop in top speed and responsiveness in acceleration, but above all in price. Inspired by the J12, Birkigt drew a gas flow through a six-line detachable cylinder head, overhead valve and rocker arms, giving it a generous displacement of 5.2 litres or slightly more than half of the type 68a and on a par with the upscale American models. The first K6 or "30 hp" was released on 1 August 1934. The model was available in two frame lengths, the shorter still boasting a 342 cm wheelbase, the longer reserved for the "coupé-chauffeur" at 371 cm !

On this frame whose balance was almost perfect, body builders tried a variety of experiments at a time when the question of aerodynamics was a key concern. Between the modern and the traditional, the K6 maintained the dignity of the brand while remaining visually very close to the sumptuous J12 to the point that in some ways, they can still be confused. The biggest names in French and foreign body



Photo parue dans le magazine LUI en octobre 1971, "La Belle et l'Hispano"



faute discret sans avoir recours à l'achat d'une voiture de luxe étrangère. La voiture présentée est une K6 30 CV châssis court carrossée en berline sport quatre portes sans montant central par Vanvooren de Paris, spécialiste de ce type de carrosserie. Ce véhicule, acheté par ce collectionneur avisé qu'était M. Yves Doucet le 19 mai 1962 en région parisienne, n'a jamais quitté la famille jusqu'à ce jour. Cette voiture a une âme car elle est entièrement d'origine y compris les cuirs, sa mécanique, sa carrosserie et son toit ouvrant extraordinaire pour l'époque. Elle a été repeinte dans les règles de l'art en peinture cellulose en 1964, ce qui donne cette profondeur de laque exceptionnelle, et constamment garée dans les meilleures conditions.

Cette Hispano K6 est l'un des fleurons de l'automobile de prestige française car d'une grande fiabilité. Elle est équipée d'une boîte de vitesses à 3 rapports synchronisés d'origine et, avec des freins assistés, elle se conduit comme une voiture moderne dans un confort et un silence absolus. Son radiateur d'origine est équipé de sa majestueuse cigogne (emblème de l'escadrille de Guynemer) signée par le sculpteur François Bazin. Elle a effectué de nombreux rallyes promenades faisant l'admiration des amateurs et des collectionneurs, et participé avec succès à des concours d'élégance réunissant quelquefois toute la famille Doucet, du grand père au fils et aux petits-enfants avec une fierté et dans un bonheur absolus. Elle a été présente et active lors de tous les événements familiaux heureux comme en juin 1971 pour le mariage de M. Michel Doucet où elle était accompagnée d'un cortège de véhicules anciens de sa propre collection. En octobre 1971 l'Hispano K6 avait été sélectionnée par le magazine "LUT" pour faire des photographies "de charme". Le vendredi 14 juin 1985, cette K6 a participé à la grande soirée parisienne "La Haute Couture et l'Automobile - Paris en Fête Paris en Vogue" présentée par le célèbre et inoubliable Jacques Chazot où elle prit à son bord le premier mannequin du grand couturier Ted Lapidus. Cette soirée avait été organisée au bénéfice de la Fondation Claude Pompidou. à la fin du défilé de mode, S.A.R. le Duc d'Orléans venu converser longuement avec M. Doucet pour le féliciter de l'élégance de cette voiture lui a remis sa carte. En 1989 l'Hispano K6 a été exposée plusieurs mois au Centre international de l'automobile à Pantin-Paris où elle a été filmée longuement par l'équipe de France 2 et le journaliste Luc Séguillon qui a interviewé M. Doucet pour présenter le véhicule et son histoire. De nombreuses personnalités sont venues chez M. Doucet pour admirer sa collection dont le champion Maurice Trintignant, Louis Gérard, célèbre coureur automobile des 24 heures du Mans et doyen des pilotes français, André Lecoq, le réputé carrossier restaurateur, Gilles Caron, célèbre photographe et bien d'autres de toutes nationalités.

Cette superbe automobile a toujours été entretenue par M. Doucet Père, homme de l'art qualifié en mécanique : en 1937 il réparait des véhicules de prestige y compris les Voisin appartenant au grand-père du Professeur Christian Cabrol, alors médecin à Chézy-sur-Marne. Plus qu'une grande automobile, cette Hispano représente l'âme toute entière d'une famille de passionnés.

manufacturers designed the K6 for demanding customers who sought to cultivate discreet ostentation without resorting to purchasing a foreign luxury car.

The car shown is a K6 30 hp, short-framed, four-door sports saloon without a central pillar by Vanvooren of Paris, a specialist in this type of bodywork. This vehicle, purchased by the knowledgeable collector Yves Doucet on 19 May 1962 in Paris, has not left the family to this day. This car is appealing because it still has its original components including leather, mechanical parts, its body and sunroof, extraordinary in its time. It was repainted with great care with cellulose paint in 1964, which gives it exceptional depth of lacquer, and always stored in the best conditions.

The Hispano K6 is one of the jewels of French prestige cars because of its reliability. It is equipped with the original 3-speed gearbox and synchronised with power brakes. It drives like a modern car in comfort and absolute silence. Its original radiator is equipped with its elegant stork (emblem of the Guynemer squadron), designed by the sculptor Francois Bazin. It has been proudly driven in numerous rallies and leisure rides to the admiration of fans and collectors, and successfully participated in elegance competitions, sometimes involving the entire Doucet family, from grandfather to son and grandchildren. It has been present at all happy family events such as the marriage of Mr Michel Doucet in June 1971 when it was included in a procession of other vintage cars from his own collection. In October 1971 the Hispano K6 was selected by "LUT" magazine for a glamour photo shoot. On Friday 14 June 1985, the K6 participated in the sparkling Paris Haute Couture and Automobile show and was presented by the famous and unforgettable Jacques Chazot with designer Ted Lapidus' muse on board. The evening was organised for the charitable organisation, the Claude Pompidou Foundation. At the end of the fashion show, HRH the Duke of Orléans came to talk at length with Mr Doucet to congratulate him on the elegance of the car and left him his card. In 1989, the Hispano K6 was exhibited for several months at the International Motor Show in Pantin, Paris where it was filmed at length by France 2 (a national television station) and the journalist Luc Séguillon interviewed Doucet to present the vehicle and its history. Many celebrities have visited M. Doucet to admire his collection including racing champion Maurice Trintignant, Louis Gerard, a famous Le Mans racing driver and dean of French pilots, Andre Lecoq, renowned restorer and body builder, Gilles Caron, a famous photographer and many others of all nationalities.

This superb car has always been maintained by Mr Doucet Senior, a man skilled in the art of mechanics. In 1937 he was repairing prestige vehicles including the Voisins belonging to the grandfather of Professor Christian Cabrol, then a doctor practicing in Chézy-sur-Marne.

The Hispano quite simply goes beyond being just a great car - it represents the soul of an entire family of fans.





222

Carte grise française
French title
Châssis n° 6837

€ 30 000 / 50 000

- ✓ Plus de 100 000 € de restauration par le Garage du Lac
- ✓ Un des rares exemplaires de 1956 encore en existence
- ✓ Opportunité unique

- ✓ More than 100 000 € of restoration by Vincent Crescia
- ✓ One of the last 1956 model still surviving
- ✓ Unique opportunity

Plus de 100 000 euros de restauration chez Vincent Crescia
1956 Citroën DS 19

Citroën, grâce à son génial ingénieur André Lefebvre, père de la traction avant et de la 2 Cv, bouleversa toutes les idées reçues lorsque fut présentée la DS 19 au salon de Paris 1955. Une multitude d'innovations technologiques comme la boîte de vitesses hydraulique, les suspensions hydropneumatiques, les freins à disques aux roues avant, alliés à un design révolutionnaire dû à Flaminio Bertoni, firent de cette voiture une icône de l'automobile française des années cinquante. Si dans cette carrosserie futuriste, qui ne ressemble à rien de comparable, nous pouvons noter de flagrantes révolutions, comme la suppression de la calandre ou le carénage total sous la voiture, le seul organe qui n'était pas novateur était le moteur 4 cylindres hérité du modèle 11 D. Ce modèle a véritablement bouleversé le design automobile et reste aujourd'hui sans équivalent. A tel point que les premières versions, des millésimes 1956 et 1957, devenues rarissimes, sont aujourd'hui très convoitées par les amateurs et qu'une DS 19 de 1957 est entrée dans les collections du MoMa de New York.

Le modèle présenté est l'une des toutes premières DS, comme l'indique son numéro de série, il a été mis en circulation le 25 octobre 1956. Le vendeur, passionné par l'histoire de l'automobile et par la marque Citroën en particulier, a toujours rêvé de la DS 19 du salon de Paris 1955, bicolore avec son intérieur en tissu bleu. Il a réalisé son rêve, après avoir trouvé une DS 19 de 1956 en bon état d'origine, il l'a fait intégralement restaurer de façon identique au modèle présenté au Salon 1955 chez le meilleur des spécialistes : Vincent Crescia du Garage du Lac entre 2006-2010. Plus de 100 000 euros ont été dépensés pour faire de cette DS une copie conforme à celle exposée sur le stand Citroën. La voiture est dans un état absolument superbe, bicolore, champagne et toit aubergine, son intérieur est en tissu jersey bleu, les garnitures de portes sont habillées du même tissu bleu et de simili beige sur la face inférieure des accoudoirs.

Cette Citroën a effectué moins d'un millier de kilomètres depuis sa restauration et se présente dans un état proche du neuf. Il s'agit d'un modèle aujourd'hui très recherché, dont les pièces ne sont pas aisées à trouver, restauré par le grand spécialiste de la marque.

Thanks to its excellent engineer, André Lefebvre, the father of front wheel drive and of the 2 CV, Citroën turned all received ideas upside down when the DS 19 was presented at the 1955 Paris Motor Show. A multitude of technological innovations such as the hydraulic gearbox, the hydropneumatic suspensions, the disk brakes on the front wheels, combined with a revolutionary design turned this car into an icon of the French automobile from the 1950s. If we can see blatant revolutions such as the discontinuation of the grille or the total fairing beneath the car in this futuristic body, which is unlike anything else in existence, the only component which was not innovative was the 4-cylinder engine inherited from the 11 D model. This model truly turned automobile design on its head and is still without equal today. To such an extent that the first versions, manufactured in 1956 and 1957 and now extremely rare, are today highly sought after by car buffs, and a DS 19 from 1957 has joined the MoMa collections in New York.

The model presented is one of the very first DS; as indicated by its serial number, and entered service on 25 October 1956. The seller, passionately interested in the history of the automobile and the Citroën brand in particular, always dreamt of the DS 19 from the 1955 Paris Motor Show, a bicolour car with its interior in blue fabric. His dream came true when he found a DS 19 from 1956 in a good original state. He had it completely restored to make it identical to the model presented at the 1955 Motor Show. The restoration work was performed by the best of specialists: Vincent Crescia from Garage du Lac between 2006 and 2010. More than 100,000 was spent on making this DS an identical copy to the one exhibited at the Citroën stand. The car is in an absolutely superb state, with a bicolour, champagne and aubergine roof. Its interior is made from jersey blue fabric, while the door fittings are coated in the same blue fabric and in imitation beige on the lower side of the armrests. This Citroën has covered less than a thousand kilometres since being restored and is presented in an almost new state. This model, restored by the major specialist in the brand, is highly sought after today, featuring as it does components which are not easy to find. It comes with its French vehicle registration document.



Présentation de la nouvelle DS 19 au Salon de Paris 1955, identique à celle de la vente.





223

1962 Citroën DS 19 Cabriolet

Titre de circulation
hollandais
Dutch title
Châssis n° 4200104

€ 80 000 / 110 000

- ✓ Entretien suivi
- ✓ Vrai Cabriolet 4 places
- ✓ Prix raisonnable pour une icône

- ✓ Good maintenance
- ✓ Real convertible 4 seats
- ✓ Good price for a myth

Rien n'égalait la surprise des premiers visiteurs du Salon de l'Automobile 1955 lorsqu'ils découvrirent, sur le stand Citroën, la DS la bien nommée. Telle une soucoupe volante, la sculpture de Bertoni étonna et séduisit à la fois. Elle démodait à peu près tout ce qui roulait à l'époque. Les premiers essais suscitérent l'enthousiasme des conducteurs privilégiés qui purent l'essayer. Tout était ultramoderne sur la voiture, sauf le moteur hérité de la 11D. En 1956, une version plus dépouillée fut lancée : l'ID19 ; puis en 1958, un break ID et une DS "Prestige". On reconnaissait les modèles 1959 à leurs grilles d'aérations chromées sur les ailes avant de la voiture. Il faut attendre 1960 pour que la marque décide de faire produire son propre cabriolet usine par Henri Chapron. Il dispose d'une base spécifique de berline avec des longerons renforcés de break. En Octobre 1960 il est officiellement présenté à la presse dans un restaurant du Bois de Boulogne.

Les premiers cabriolets furent produits chez Chapron, indépendamment de Citroën. Mais par la suite, Citroën confia au carrossier la production du modèle "usine". Au total, 1 365 cabriolets d'usine furent fabriqués avec le moteur DS 19 ou DS 21, de 1960 à 1971. Comme nous montre l'attestation du conservatoire Citroën, le modèle présenté est un cabriolet Chapron usine équipé du moteur DS 19, mis en circulation le 12 juillet 1962, d'une sobre livrée grise, avec un intérieur cuir noir, cette voiture est en bon état de présentation et de fonctionnement. Elle a été longtemps la propriété d'un collectionneur Suisse, M. Willmann dans les années 80 avant d'être importée au Pays-Bas en 1999 par le précédent propriétaire M De Bruijn. Celui-ci, afin de s'en servir régulièrement, a fait faire une importante révision mécanique au début des années 2000, et le dossier de factures atteste de son entretien suivi. À son volant, le propriétaire précédent a participé à de nombreux rallyes tels que le Rallye des Tulipes 2008. Cette icône automobile est vendue avec une notice concernant le système hydraulique et est équipée d'un autoradio. Sa capote ainsi que le couvre capote sont en bon état. Elle est accompagnée de son titre de circulation Néerlandais, d'une attestation du conservatoire Citroën ainsi que d'un dossier de factures.

Nothing could equal the surprise of the first visitors to the 1955 Motor Show when they discovered the appropriately named DS on the Citroën stand. Like a flying saucer, the sculpture of Bertoni was as surprising as it was seductive. It put nearly everything that was on four wheels at the time out of fashion. The first tests met with enthusiasm from the privileged drivers who were able to test it. Everything about the car was ultramodern, except for the engine which was inherited from the 11D. A plainer version known as the ID19 was launched in 1956, then a break ID and a DS "Prestige" in 1958. The 1958 models were recognised by their chrome-plated ventilation grills on the front wings of the car. It was not until 1960 that the brand decided to have its own factory cabriolet manufactured by Henri Chapron. It has a specific saloon base with reinforced estate side frames. In October 1960, it was officially presented to the press in a restaurant in the Bois de Boulogne.

The first cabriolets were produced at Chapron, independently of Citroën. However, Citroën then entrusted production of the "factory" model to the body manufacturer. A total of 1,365 factory cabriolets were manufactured with the DS 19 or DS 21 engine between 1960 and 1971. As the report from the Conservatoire Citroën shows, the model presented is a factory cabriolet Chapron equipped with a DS 19 engine and was launched on the market on 12 July 1962. With a sober grey livery and a black leather interior, this car is in good condition and working order. For a long time in the 1980s it was the property of a Swiss collector, Mr Willmann, before being imported into the Netherlands in 1999 by the previous owner, Mr De Bruijn. In order to use it regularly, the latter had a major mechanical overhaul performed on the car at the start of the 2000s, and the invoice folder shows that it underwent regular maintenance work. The previous owner participated in numerous rallies with this car such as the 2008 Tulip Rally. This automobile icon is sold with a booklet regarding the hydraulic system and is equipped with an auto radio. Its top and the top cover are in good condition. It is accompanied by its Dutch registration document, a statement from the Conservatoire Citroën and an invoice folder.





224

1961 Rolls Royce Silver Cloud II Cabriolet

Titre de circulation US
dédouané en Europe
US title, EU custom cleared

Châssis n° LSVB 27

€ 230 000 / 280 000

✓ Nombreuses options d'époque
dont la climatisation

✓ Modèle rare
✓ Superbe

✓ Many period options including
air conditioning

✓ Rare model
✓ Magnificent

Encore construite sur un châssis séparé, la Silver Cloud de 1955 accusa très vite l'âge de sa mécanique, notamment celui de son moteur six cylindres semi-culbuté parvenu au sommet de son développement. En devenant la Silver Cloud II en 1959, la grande Rolls-Royce reçut en avant-première le nouveau V8 de la marque, un groupe tout en aluminium inspiré des moteurs américains et chargé de prolonger la vie de la Cloud en dopant ses performances. Ce moteur en principe destiné à sa remplaçante fut prêt en effet bien avant le châssis de la Silver Shadow, la première Rolls-Royce monocoque qui n'apparut qu'en 1965. Lancée à l'automne 1959, la Rolls-Royce Silver Cloud II parut identique extérieurement à sa devancière, mais ses performances étaient nettement améliorées grâce au nouveau V8 de 6 230 cm³ dont la puissance (jamais divulguée par le constructeur) devait frôler les 200 ch avec un couple supérieur à celui du six-cylindres. Il était évidemment accouplé à la boîte automatique Rolls-Royce à quatre rapports (la seule transmission disponible) dérivée de la boîte Hydramatic de General Motors et fabriquée par Rolls-Royce selon ses propres normes. La direction assistée était aussi standard, tandis que l'air conditionné était en option. Le châssis séparé de la SC II se prêtait très bien à l'exécution de carrosseries sur mesures, notamment des décapotables, mais à l'époque les carrossiers indépendants disparaissaient les uns après les autres. La vieille firme HJ Mulliner qui travaillait exclusivement pour Rolls-Royce fut intégrée en 1959 et chargée de l'exécution des carrosseries spéciales qui bénéficièrent totalement du savoir-faire des meilleurs artisans britanniques.

La voiture présentée est donc une Silver Cloud II de 1961 décapotable dite Drop Head Coupé, ce type de caisse n'étant réalisé qu'en version deux portes. Elle est peinte en deux tons, gris et bleu nuit avec capote (électrique) en toile bleu nuit et intérieur bleu ciel d'origine (excepté le dossier de la banquette arrière) qui présente une superbe patine. Elle est équipée en option de vitres teintées (à commande électrique à l'avant), d'une capote électrique, de tablettes en bois précieux à

Still constructed on a separate chassis, the Silver Cloud from 1955 very quickly showed the age of its mechanical features, particularly the age of its semi-rocker-arm, six-cylinder engine which had reached the pinnacle of its development. On becoming the Silver Cloud II in 1959, the large Rolls-Royce received first of all the brand's new V8, all in aluminium inspired by American engines whose role it was to lengthen the life of the Cloud by boosting its performance. In principle intended for its replacement, this engine was ready long before the chassis of the Silver Shadow, with the first monocoque Rolls-Royce not appearing until 1965. Launched in Autumn 1959, the Rolls-Royce Silver Cloud II had the same exterior appearance as its forerunner, but its performance was clearly improved thanks to the new 6,230 cm³ V8, whose power (never revealed by the constructor) would come close to 200 hp with a higher torque than the six-cylinder version. It was obviously coupled to the automatic Rolls-Royce box with four gears (the only transmission available) derived from the Hydramatic gearbox from General Motors and manufactured by Rolls-Royce in accordance with its own standards. Assisted driving was also standard, while air conditioning was an option. The separate chassis of the SC II lent itself very well to the creation of customised bodies, notably of convertibles, but at the time, the independent body manufacturers were disappearing one after the other. The old company HJ Mulliner, which worked exclusively for Rolls-Royce, was integrated in 1959 and commissioned to create special bodies which benefited completely from the savoir-faire of the best British craftsmen.

The car presented is a convertible Silver Cloud II from 1961 known as a Drophead Coupé, this type of body only being created in a two-door version. It is painted in two colours, grey and night blue with a top (electrical) in a midnight blue canvas and a sky blue interior (except the back of the rear seats) which presents a superb patina. As an option, it is equipped with tinted windows (with an electrical control in the front), an electric roof and tables made of precious wood





l'arrière et la climatisation fonctionne très bien. Elle possède son outillage de bord d'origine complet, une lampe de secours, un indicateur de pression des pneus et son manuel d'utilisation original. Avec un très bel état de présentation majoritairement d'origine, les 100 000 km affichés au compteur semblent tout à fait exacts, et on peut constater que la voiture semble toujours avoir été très bien entretenue. La carrosserie a été repeinte il y a une dizaine d'années, les boiseries revernies et la capote (doublée en laine grise) refaite. Cette voiture représente une opportunité unique d'acheter un des modèles de Rolls-Royce convertible les plus recherchés dans un état de présentation superbe. Accompagnée de son titre de circulation américain, elle est dédouanée en UE.

in the rear, while the air conditioning works very well. It has its complete original on-board tools, a safety lamp, a tyre pressure indicator and its original operating manual. In very good condition and mostly original, the 100,000 km shown on the clock seems completely exact, and the car seems to have been very well looked after at all times. The body was repainted around ten years ago, the wood trims revarnished and the top (doubled in grey wool) remade. This car represents a unique opportunity to buy one of the most sought-after Rolls-Royce convertible models in a superb state. Accompanied by its American vehicle registration document, it has cleared customs in the EU.





225

1930 Rolls-Royce 40/50 HP Phantom II Continental Cabriolet

Carte grise française
French title
 Châssis n° 40 GX
 Moteur n° TQ 75

€ 120 000 / 180 000

Dernier modèle entièrement conçu par Henry Royce, le premier prototype 18 EX désigna une "40/50 Super Sport" qui fut achevée en novembre 1928, la carrosserie étant fabriquée à part chez Barker. C'est alors que l'usine choisit d'appliquer cette méthode de fabrication dissociée entre châssis et carrosserie pour le reste de la production. Mécaniquement l'évolution la plus notable par rapport à la Phantom I était la boîte de vitesses accolée directement au moteur.

Le châssis et ses suspensions furent également largement améliorés et les rares versions à châssis courts dites Continental, étaient faites spécialement pour un usage plus routier que sportif et souvent carrossées en élégant cabriolet ou coupé. Ironie de l'histoire, cette superbe automobile fut présentée au public en septembre 1929 à la veille de la grande crise économique, son prix était l'une des raisons de sa très faible production, l'autre était la concurrence des Bentley 6,5 litres et 8 litres ainsi que des Daimler.

La production des Phantom I continua après l'introduction de la Phantom II en Angleterre. 1392 exemplaires furent produits dont 280 en châssis courts Continental de 1929 à 1936.

La voiture présentée est sortie d'usine, d'après les registres du très sérieux "Rolls Royce enthusiast club" de grande Bretagne en septembre 1931. (La carte grise française indique 1930), et était alors carrossée en Sports Tourer par Arthur Mulliner. Les registres de l'usine indiquent aussi qu'elle portait le # de châssis 40 GX, le # de moteur TQ 75 et qu'elle était immatriculée JF 2027. Le # des clefs étaient 65V139 mais celles-ci ont été refaites. Il est aussi noté qu'elle fut carrossée ensuite en cabriolet mais sans autre indication. La carrosserie actuelle est sans aucun doute réalisée dans la plus pure tradition du style Owen par Gurney Nutting en cabriolet Sedanca 3 positions, probablement par cet établissement, qui réalisa des carrosseries jusqu'en 1948 mais rien à ce jour ne nous le prouve. Le capitaine H.R. Owen dessina cette carrosserie et la fit réaliser chez Gurney Nutting pour son

The first prototype, 18 EX, was designated a "40/50 Super Sport" ; completed in November 1928, and the body manufactured separately by Barker. It was then that the factory chose to separate chassis and body manufacture and apply it to the rest of production. In terms of mechanics, the most notable development in comparison to the Phantom I was the contiguous placement of the gearbox and the engine. The chassis and suspension were also greatly improved and the rare short-chassis versions, known as Continentals, were made specifically for road use rather than sports driving bodywork and often came in an elegant convertible or coupé. Funnily enough, this superb car was presented to the public in September 1929 on the eve of the Great Depression, and its price was one of the reasons for its very low production, the other being the competition from the Bentley 6.5 and 8 litre and Daimler.

The production of the Phantom I continued after the introduction of the Phantom II in England. 1392 copies were produced including 280 short-chassis Continentals from 1929 to 1936.

The car is factory brand new, according to the records of the very serious "Rolls-Royce Enthusiasts Club" in September 1931 (although the French registration documents indicate 1930), and then sported a Sports Tourer bodyshell by Arthur Mulliner. Factory records also show that its chassis number was 40 GX, the engine, TQ 75 and it was registered JF 2027. The key number was 65V139 but they have been re-cut. There is also a note that the car was then turned into a convertible without further information. The current bodyshell is undoubtedly made in the finest tradition of the Owen style by Gurney Nutting in a Sedanca 3-position drophead convertible, probably by this establishment, which produced bodyshells until 1948, but no corroborating information has surfaced so far to prove this. Captain H. R. Owen designed the body and entrusted Gurney Nutting with its construction for him while he was the Rolls Royce agent at Berkeley Street,



- ✓ Cabriolet Owen Sedanca 3 positions
- ✓ Voiture très impressionnante
- ✓ Carrosserie Gurney Nutting

- ✓ Convertible Owen Sedanca 3 positions
- ✓ Very impressive car
- ✓ Gurney Nutting coachwork



compte alors qu'il était l'agent Rolls Royce de Londres à Berkeley street. La réalisation et l'état de cette carrosserie toute en aluminium sont exceptionnels et d'une finition de très haut niveau. Il est reconnu par tous les spécialistes de la marque que cette carrosserie est la plus élégante de toutes celles réalisées à l'époque sur ces châssis Continental. Souvent, à l'époque où les carrossiers étaient nombreux, les propriétaires de voitures de luxe, faisait recarrosser leur automobile plutôt que d'en acheter une autre.

La voiture vient de faire l'objet d'une révision complète aux excellents établissements BMA à Courbevoie et l'essai effectué à son volant nous a ravi. Le moteur démarre au quart de tour après bien sur le protocole nécessaire au démarrage, il ne chauffe pas, ne fume pas et ne fuit pas. Il est à noter que ce genre de mécanique suite toujours un peu à l'usage. Le moteur est silencieux, souple et puissant et la boîte et son embrayage très faciles à manier. Les instruments du tableau de bord fonctionnent bien et ont été certainement refaits. Une pompe à essence électrique a été ajoutée près du réservoir pour plus de facilité de démarrage. La voiture présente une très jolie patine homogène comme si la voiture avait été restaurée il y a 20 ou 30 ans, la sellerie en cuir parchemin à été faite chez BWP et les boiseries sont du plus bel effet. La malle arrière est agrémentée d'un coffre amovible en bois précieux et de deux tablettes à pique-nique. Un modèle identique mais carrossé par Gurney Nutting dès sa livraison d'usine se vend au double de notre estimation haute.

Cette désirable Rolls Royce Phantom II Continental représente pour les véritables amateurs de la marque, le nec plus ultra en matière de cabriolet d'avant guerre. Seulement 12 exemplaires furent réalisés chez Gurney Nutting sur châssis nu.

London. The construction and condition of the all-aluminium body are exceptional and the finish outstanding. All specialists of the brand recognize this bodyshell as the most elegant of all those made at the time on the Continental chassis. Often, at a time when body builders abounded, owners of luxury cars simply gave the car a "facelift" rather than buying another.

The car has just been fully serviced at BMA's excellent facilities in Courbevoie and the test drive proved delightful. The engine starts almost instantaneously, but of course after the preliminary required steps at start-up have been followed. It does not overheat, smoke or leak. Note that this aspect of the mechanics always diminishes somewhat with use. The engine is quiet, flexible and powerful and the clutch and gearbox very easy to handle. The instrument panel works well and has undoubtedly been restored. An electric fuel pump has been placed near the tank for easier start-up. The car has a lovely, even patina as if the car was restored 20 or 30 years ago, the parchment leather interior by BWP and the woodwork are outstanding. The rear boot is equipped with a removable exotic wood chest and two small picnic tables. An identical model, but with a Gurney Nutting bodyshell, sold at twice our highest estimate from the moment of its release.

This desirable Rolls Royce Phantom II Continental is for true lovers of the brand, the ultimate in pre-war convertibles. Only 12 examples were manufactured by Gurney Nutting on the bare chassis.





Photographie officielle de l'époque d'un modèle similaire.

226

Carte grise française
French title
Châssis n° WDB10704212014075

€ 22 000 / 26 000

SANS RESERVE
NO RESERVE

- ✓ Un vrai coupé l'hiver et cabriolet l'été
- ✓ Deuxième main
- ✓ Même propriétaire de 1982 à 2004

- ✓ A real coupe in winter
- ✓ Second owner
- ✓ Same owner from 1982 to 2004

Deuxième main 45 000 km d'origine / Second owner, 45 000 km from new

1982 Mercedes-Benz 280 SL avec Hard-Top

La série 107 de Mercedes-Benz qui apparaît en avril 1971 introduit tant d'innovations sur tous les points (style, châssis, moteurs) qu'elle pourra vivre jusqu'en 1986 avec seulement des évolutions dictées par l'adaptation aux conditions économiques générales, aux chocs pétroliers, aux avancées techniques et aux normes sécuritaires et environnementales sans renoncer à son concept initial : luxe et performances. La série SL qui groupe les modèles à tendance sportive naît à la même date sous les traits de la superbe 350 SL à moteur V8 de 200 ch essentiellement destinée au marché américain. Après la crise pétrolière de 1974, Mercedes dote cet élégant cabriolet du moteur 2,8 litres six cylindres à 2 ACT de la berline 280 S, moteur brillant et pratiquement aussi performant que le V8, mais bien plus sobre et d'une étonnante souplesse. La 280 SL qui combine performances brillantes, luxe et sobriété connaît un beau succès sur le marché européen auquel elle est parfaitement adaptée.

La voiture présentée fut acquise en première main au Palais des Congrès en novembre 2004 avec 38 550 km au compteur. Elle est équipée d'une boîte automatique. De couleur bleu nuit avec hard top du ton de la caisse, l'intérieur est garni de cuir et de moquettes beige. Exigeant sur l'état de ses Mercedes de collection, le nouveau propriétaire la confia à la concession Mercedes de Charleville-Mézières qui effectua pour plus de 8 000 euros de travaux dont le détail est donné par les factures figurant au dossier. C'est une occasion unique d'acquérir une splendide Mercedes déjà classique dans un état exceptionnel, avec un historique limpide et un très faible kilométrage. Carte grise française normale depuis l'origine.



The Mercedes-Benz 107 Series, which was launched in April 1971, introduced so many innovations on all points (style, chassis, engines) that it was able to survive until 1986 without any changes other than those required for adaptation to general economic conditions, oil crises, technological advances and environmental and safety standards, without abandoning its initial concept: luxury and performance. Following the 1974 oil crisis, Mercedes equipped this elegant convertible with the 2.8 litre six-cylinder 2 ACT engine of the 280 S saloon, a brilliant engine with practically the same performance as the V8, but much more sober in style and with a surprising smoothness. The 280 SL, which combined a brilliant performance with luxury and sobriety, enjoyed considerable success on the European market, for which it was perfectly adapted. The car presented was acquired new at the Palais des Congrès in November 2004 with 38,550 km on the clock. It is fitted with an automatic gearbox. Midnight blue with a hard top in the same shade as the bodywork, the interior is fitted with leather and beige carpeting. The new owner, who was demanding with regard to the condition of his Mercedes collection, entrusted it to the Mercedes dealership in Charleville-Mézières, which carried out over 8,000 worth of work, the details of which are given in the invoices included in the file. This is a unique opportunity to acquire a magnificent Mercedes that is already a classic and is in exceptional condition, with a clearly documented history and very few miles on the clock. Original standard French vehicle registration documents.



227

Titre de circulation anglais
English V5
Châssis n° 10901812006189

€ 11 000 / 16 000

- ✓ Très bel état d'origine
- ✓ Intérieur joliment patiné
- ✓ Vient d'être révisée par un spécialiste

- ✓ Very sound original condition
- ✓ Well looked after
- ✓ Desirable colour combination

1972 Mercedes-Benz 300 SEL 6.3

En 1963, Mercedes avait introduit sur la 600 un moteur V8 de 6,3 litres donnant en toute sécurité 250 ch DIN et 51 mkg de couple, suffisants pour donner à cette immense et luxueuse limousine des performances inattendues. On comprend qu'une équipe d'ingénieurs ait eu l'idée – pour voir – de marier le gros V8 de la 600 au châssis de la 300 SEL (avec la boîte automatique à quatre rapports). On a vite vu : cette muscle car à l'allemande, qui bénéficia au passage d'un moteur poussé à 300 ch, cette berline d'aspect plutôt sévère passait de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes et plafonnait sans effort, n'exagérons pas, à 220 km/h (en 1965). Bien des GT pâlirent, leur conducteur aussi, qui devait mener la chasse au prix d'un effort physique prolongé que la 6.3 épargnait au sien et à ses passagers qui fondaient sur de l'air.

Rien extérieurement ne laissait deviner "le loup dans une peau de mouton" comme dirent les essayeurs du moment. En révélant simplement ses mesures, la presse se contenta le plus souvent de la déclarer "La meilleure berline du monde" ou "La berline quatre portes la plus rapide de monde". C'était en effet une dévoreuse d'autoroute comme on n'en fera jamais plus et elle restera comme une glorieuse exception dans l'histoire de la marque. Une exception à ne pas laisser passer.

La voiture présentée de couleur bleu nuit, intérieur en cuir noir, est une conduite à gauche qui a été livrée neuve à Monaco en février 1972 comme l'atteste une lettre de Mercedes UK. Depuis 18 mois, cette voiture fait le bonheur d'un propriétaire anglais qui l'a faite intégralement révisée chez un spécialiste anglais qui l'a faite Spilsby Rd Mercedes. Le détail de la facture qui s'élève à plus de 2000 livre sterling nous apprend que la suspension pneumatique ainsi que le système de freinage ont été révisés ainsi que divers autres éléments. Selon le propriétaire la voiture est très agréable à conduire et extrêmement saine ce qui montre qu'elle a toujours été bien entretenue. Ce puissant vaisseau amiral est équipé de 4 vitres électriques ainsi que de la climatisation. Titre de circulation britannique (V5).



In 1963 Mercedes had introduced a 6.3-litre V8 engine on the 600, yielding 250bhp (DIN) and 51mkg of torque in perfect safety – enough for this huge luxury limousine to achieve amazing levels of performance. One can understand why a team of engineers had the idea – just to see – of marrying the 600's large V8 with the chassis of the 300 SEL (with its four-speed automatic gear-box). The result: a German muscle car with an engine pushed to 300bhp. This rather severe-looking saloon that could accelerate from 0-60mph inside 6.5 seconds, and reach 140mph without an effort (in 1965). Many GTs and their drivers turned pale with envy, not to mention the prolonged physical effort required to keep up – efforts spared the the 6.3's driver (and passengers) as they whistled along. This exceptional car is not to be missed! The car originally came from Monaco but has been in the UK for 18 months. The black leather interior is in very good original condition. The car was recently recommissioned by the well-known specialist Spilsby Rd Mercedes. Work included new air bags for suspension, brake overhaul and service items. According to the owner the car now runs faultlessly and the gearbox changes smoothly. Underneath the car has never been welded and has obviously been well cared for in the past. Here is a unique opportunity to buy a very original and well maintained 300 SEL in a desirable color combination.



228

1993 Bentley Coupé Continental R

Carte grise française
French title
Châssis n° X52027

€ 45 000 / 55 000

SANS RESERVE
NO RESERVE

✓ Superbe provenance
✓ Combinaison de couleur originale
✓ Bon état général

✓ Superb provenance
✓ A coupe so comfortable
✓ Very low mileage

Sur la base de l'excellent moteur V8 en alliage léger, conçu au début des années 1960, Rolls-Royce/Bentley a pu diversifier son offre à partir des années 1980 et rétablir peu à peu ses finances grâce à la relance de la marque Bentley dont les voitures étaient traditionnellement dotées d'un comportement plus sportif. C'est ainsi qu'en 1982 à Genève, le groupe a dévoilé la Bentley Mulsanne Turbo, équipée d'une version à turbocompresseur du V8 de 6,7 litres donnant 330 ch (puissance estimée). Ce groupe a été équipé en 1989, sur les Turbo R et RL (longue) qui lui ont succédé, d'un échangeur air/air et d'une injection KE Motronic et le châssis pourvu d'une boîte automatique à quatre rapports et d'un correcteur d'assiette, améliorations reprises sur le luxueux coupé Continental R lancé à Genève en 1991, qui ressuscitait la prestigieuse appellation du célèbre et rarissime coupé Continental R proposé en 1952. Il s'agit là du modèle le plus performant de la gamme Rolls-Royce/Bentley, capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 6,6 secondes et d'atteindre près de 250 km/h, le tout dans un niveau de confort et de luxe qui n'appartient qu'à la marque.

La voiture n'a connu que trois propriétaires. Elle fut livrée neuve à Mr Jean Cordier, propriétaire de vignobles dans le Bordelais (Château Gruaud-Larose, Château Talbot...), lequel choisit une couleur "spéciale" appropriée : "lie de vin" pour la carrosserie et le tableau de bord. A son décès, l'auto fut présentée une première fois en 1996 par l'étude Poulain-Le Fur qui l'adjudica au PDG d'un groupe agro-alimentaire. Celui-ci l'utilisa avec égards jusqu'en 2009, année durant laquelle il la confia le 27 avril à Artcurial. La Bentley devint alors la propriété de l'une des héritières d'une grande famille du nord de la France et assura régulièrement les trajets hebdomadaires Paris-La Sologne ainsi que ceux de la mairie à l'église pour le mariage de ses deux filles...

A l'occasion, la belle anglaise participa la même année au rassemblement organisé par Christophe Pund à Cassel aux mains du commissaire-priseur qui l'avait vendue à deux reprises. Elle totalise aujourd'hui 47300 kilomètres.

Based on the excellent V8 light alloy engine designed at the beginning of the 1960s, Rolls Royce/Bentley diversified its products in the 1980s and gradually re-established its finances through the re-launch of the Bentley marque whose cars were traditionally endowed with greater sporting prowess. In 1982, in Geneva, the group unveiled the Bentley Mulsanne Turbo, fitted with a version of the turbocompressor from the 6.7 litre V8 engine producing 330 bhp (estimated).

In 1989, the Turbo R model and the RL (long) model which succeeded it were fitted with an intercooler and KE Motronic injection and the chassis provided with a 4-speed automatic gearbox and automatic ride control. These improvements were carried over to the luxury Continental R coupe launched in Geneva in 1991, which resuscitated the prestigious name of the celebrated and very rare Continental R coupe offered in 1952. This was the performance model of the Rolls Royce/Bentley range, capable of accelerating from 0 to 100km/h in 6.6 seconds and reaching almost 250km/h in a level of comfort and luxury that belonged to that marque alone.

The car has had only three owners. It was delivered new to Mr Jean Cordier, vineyard owner in the Bordelais region (Château Gruaud-Larose, Château Talbot...), who chose an appropriately "special" colour - wine sediment - for the coachwork and dashboard.

On his death, the car was presented for the first time in 1996 by the firm Poulain-Le Fur which auctioned it to the chairman and managing director of an agri-food group. He used it sparingly up until 2009, when he handed it over to Artcurial on 27 April. The Bentley then became the property of one of the heirs of a large family from the north of France and made regular weekly journeys between Paris and La Sologne, and from the town hall to the church for the marriage of his two daughters...

In the same year, this English beauty was included in the gathering organised by Christophe Pund in Cassel in the hands of the auctioneer who had sold it on two occasions.





Daniel Peeters était un homme de parole, professionnel respecté et droit, un homme de cœur.

Né en 1950 à Bruxelles, il découvre dès son plus jeune âge une attirance particulière pour les belles automobiles. Après de brillantes études commerciales à l'Institut Catholique de sa ville natale, il crée la société Waterloo Motors SA en 1978. De 1980 à 1989, il participe à l'aventure de la course automobile avec l'Ecurie WM qui engageait plusieurs BMW aux 24 Heures de Spa Francorchamps, qu'il remporta en 1987 sur BMW M3. Il apprécie beaucoup la marque bavaroise pour sa fiabilité et son endurance. Il devient concessionnaire BMW par la suite. En 2003, Waterloo Motors devient importateur de Rolls Royce pour la Belgique et le Luxembourg, puis en 2004, distribue Ferrari et Maserati à Bruxelles et Anvers. Toujours épris de courses automobiles et d'aventures, il s'engage au Rallye des Pharaons; il terminera 2^e de sa catégorie sur Bowler. En 2006, il décide de prendre du bon temps pour lui, partage sa vie entre sa Belgique natale et la Côte d'Azur dans laquelle il a toujours apprécié roulé dans sa BMW 328 Roadster que nous présentons. Le 29 décembre 2009, il prend la voie des étoiles pour rejoindre le Club des grands pilotes et les hommes de valeur.

Nous sommes fiers de vous présenter cette collection, reflet de la passion d'un homme et de l'attachement que l'on peut avoir à certaines marques.

Succession Daniel Peeters, Belgique

From the Daniel Peeters' estate, Belgium

Lots 229 à 232



229

1969 Lancia Fulvia Coupé Rallye HF 1.6

Titre de circulation anglais
English V5

Châssis n° 818.540.001578
Moteur n° 818.540.008484

€ 55 000 / 80 000



Vidéo online

www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Voiture ayant un vrai historique en Rallye
- ✓ Préparation sérieuse
- ✓ Prête pour participer aux rallyes les plus prestigieux

- ✓ A car with a real rally background
- ✓ Serious preparation
- ✓ Ready to take part in the most prestigious rallies

En 1966, le coupé Fulvia 1300 donna le jour la version HF disposant de 80 ch, suivi en 1968 du coupé Rallye HF 1,6 litre porté à 114 ch en production et à 160 ch préparé compétition. Cette petite bombe routière capable d'atteindre 200 km/h allait signer pour la marque un palmarès extraordinaire dont il suffira de mentionner les premières places, parmi beaucoup d'autres, obtenues aux rallyes d'Espagne et du RAC en 1969, au Portugal, à la Targa Florio (catégorie) et au RAC en 1970, au Monte Carlo, au Maroc, en Sicile et au Sanremo en 1972 et dans quatre épreuves majeures en 1973. La Fulvia Rallye HF 1.6 entrain en fanfare dans l'histoire sportive de la marque et ouvrait la route aux Stratos, Beta Montecarlo, Rallye 037 et autres S4 qui doivent peut-être leur existence à ses succès ...

La voiture présentée fait partie des rares voitures surnommées fanalone (les gros phares) construites en 1969-1970 selon les spécifications des voitures d'usine (caisse acier avec ouvrants en aluminium). Elle participa à des rallyes en Italie, en Belgique et au Royaume-Uni et jusque dans les années 1990 dans les épreuves historiques. Découverte en Belgique en 1978 où elle fut laissée à la suite d'une sortie de route, elle fut restaurée au Royaume-Uni à partir de 1982 et utilisée en rallye de 1984 à 1987. En 1988, elle fut remise aux spécifications originales du Groupe 4 pour disputer des épreuves historiques, tels que Silverstone, Le RAC Historic où elle finit 2ème entre les mains de Richard Thorpe. Elle a bénéficié d'importants travaux entre 2001 et 2005 et son passeport technique émis par la FIA donne le détail de ses spécifications. Équipée de sièges baquets, d'un volant Abarth, d'un arceau-cage, d'un système d'extincteur automatique et d'instruments de bord utiles en rallye, elle est éligible pour toutes les épreuves historiques routières et de vitesse du calendrier international. Achetée par Daniel Peeters en 2006 lors d'une vente à Monaco, il a démontré que la voiture était compétitive dans les différents rallyes auquel il a pris part. Elle est accompagnée de sa fiche d'identité FIA, de son passeport FIVA, et de son titre de circulation britannique V5C.

In 1966, the Fulvia 1300 coupé gave birth to the HF version with 80 hp, followed in 1968 by the Rallye HF coupé 1.6 litre increased to 114 hp in production and to 160 hp equipped for competition. This little road rocket, which was able to reach 200 km/h, went on to have an extraordinary list of prize winners of which it will suffice to mention the first places, among many others, that were reached at the Spanish rallies and the RAC in 1969, in Portugal, at the Targa Florio (category) and the RAC in 1970, in Monte Carlo, in Morocco, in Sicily and in Sanremo in 1972 and in four major races in 1973. The Fulvia Rallye HF 1.6 entered into the sporting history of the brand with spectacular style and paved the way for the Stratos, Beta, Montecarlo, Rally 037 and other S4 which possibly owe their existence to its successes.

The car being exhibited is one of the rare cars, nicknamed fanalone (great beacons), which were made in 1969-1970 according to the specifications of factory cars (steel body with aluminium sliding roofs). It took part in rallies in Italy, in Belgium and in the United Kingdom and, up until the 1990s, in historical races. Discovered in Belgium in 1978 where it was left after it left the road, it was restored the United Kingdom from 1982 and used in rallies from 1984 to 1987. In 1988, it was returned to the original Group 4 specifications to compete in historical races, such as Silverstone and the RAC Historic, where it finished 2nd with Richard Thorpe driving. It has benefited from major work between 2001 and 2005 and its MOT certificate issued by the FIA gives the listing of its specifications. Equipped with bucket seats, an Abarth steering wheel, a roll bar cage, an automatic cut-out system and dashboard equipment useful for rallies, it is eligible for all the historical road and speed races in the international calendar. Bought by Daniel Peeters in 2006 at a sale in Monaco, he showed that the car was competitive in the different rallies he took part in. It comes with its FIA identity slip, its FIVA certificate and its British V5C vehicle registration document.





6653 Lors du 7^e Mobil Economy Run à Monza en 1965

© Archives/Marc Massini

230

Titre de circulation belge
Belgium title

Châssis n° 6653
Moteur n° 6653

€ 620 000 / 720 000



Vidéo online
www.artcurial.com/retro2011

✓ Certifié par Ferrari
✓ Historique suivi
✓ Très bel état

✓ Ferrari certified
✓ Known history
✓ Very nice condition

Délivrée avec sa certification Ferrari / Ferrari certified
1965 Ferrari 275 GTB

En 1960, la cause était entendue. Le laboratoire, c'est-à-dire la Formule 1, avait démontré en compétition l'efficacité du moteur central arrière dans l'exploitation optimale des grandes puissances. Après bien des hésitations, Enzo Ferrari s'y rallia d'abord pour ses monoplaces, puis pour ses prototypes sport en 1961. Pour les types routiers il n'en était pas encore question malgré la pression de la concurrence. En compétition catégorie GT, les sublimes GTO étaient les descendantes des glorieuses 250 au moteur Colombo sans cesse raffiné dont le brio faisait oublier ses 15 ans d'âge et un châssis pour le moins traditionnel. Puis survint la Jaguar Type E... Enfin en 1964, la nouvelle berlinette de route de Maranello, la 275 GTB, accompagnée de sa version décapotable, la GTS, introduisit au salon de Paris et sous une spectaculaire livrée jaune d'or quelques innovations bienvenues dont les moindres n'étaient pas, outre de nouvelles roues en alliage léger, les quatre roues indépendantes et la boîte-pont à cinq rapports synchronisés. Le moteur était toujours le bloc Colombo V12 à 60 degrés porté à près de 3,3 litres, du type "simple arbre", bien développé en fonction des enseignements recueillis en course avec les 250 LM et 275 P à moteur arrière. Alimenté par trois carburateurs Weber double corps, il développait en toute sécurité 280 ch à 7 600 tr/min tout en restant assez souple pour la route. Le report de la boîte sur l'essieu arrière avait permis d'obtenir une meilleure répartition des masses et une meilleure efficacité du train moteur à défaut d'une prépondérance du poids. Toutefois, les suspensions indépendantes amélioraient nettement la motricité en limitant les pertes d'adhérence. Avec une direction précise et peu démultipliée, la 275 GTB était une voiture de pilote qui exigeait concentration et anticipation (elle dépassait 240 km/h) et réagissait instantanément à toutes les sollicitations. Strict coupé deux places au coffre symbolique sur 2,40 m d'empattement, d'une esthétique qui annonçait la couleur - lignes fuyantes et viriles, plus tendues que celles des 250 GT antérieures, nez plongeant, projecteurs carénés, ceinture de caisse haute et pavillon surbaissé, custodes aveugles, ses détails stylistiques empruntaient beaucoup à la GTO, voiture d'ingénieurs. La 275 GTB fabriquée par

In 1960, all doubts had been cleared up. The laboratory, i.e. Formula 1, had demonstrated in competitions the efficiency of the rear mid-engine in the optimum utilisation of high power. After numerous false starts, Enzo Ferrari joined forces with them, initially for his single-seaters but then for his sport prototypes in 1961. There was no question of handling the long-distance types at this time, despite the pressure from the competition. In the GT competition category, the sublime GTOs were the descendants of the glorious 250 in the infinitely refined Colombo engine, whose brilliance made one forget that it was 15 years old and had a chassis which was, to put it mildly, traditional. And then came the Jaguar E-type. Finally in 1964, the new berlinette from Maranello, the 275 GTB, accompanied by its convertible, the GTS, introduced at the Paris Motor Show, in spectacular golden-yellow, some welcome innovations, the most significant of which included the four independent wheels and the box-bridge with five synchronised gears as well as new alloy wheels. The engine was still the Colombo V12 unit with 60 degrees brought to close to 3.3 litres, of the "simple shaft" type, well developed in terms of the instructions gathered during racing with the 250 LM and 275 P with a rear engine. Fuelled by three Weber double body carburetors, it developed 280 hp perfectly safely at 7,600 rpm while remaining quite flexible for the road. The transfer of the case onto the rear axle had facilitated better distribution of weight and enhanced efficiency of the engine speed in the absence of a preponderance of weight. However, the independent suspension clearly improved the motivity while limiting loss of traction. With precise direction and little transmission reduction, the 275 GTB was a driver's car which demanded concentration and anticipation (it exceeded 240 km/h) and which responded immediately to any requests. Strict cut two places with a symbolic case over 2.40 m of wheelbase, with an aesthetic which announced the colour - fleeing and virile lines, tighter than those of the previous 250 GT, plunging nose, streamlined projectors, a high body belt and a lowered roof, blind rear ends, its stylistic details borrowed extensively from the GTO, the engineers' car.





Carrozzeria Scaglietti fut la dernière création de Pininfarina supervisée par Pinin lui-même et, si elle a pu paraître austère en son temps, son classicisme, son élégance sévère et sa "réponse" dynamique ont vite fait taire les critiques, d'autant plus qu'aux mains de gentlemen drivers qualifiés et parfois même avec peu de préparation, elle s'alignera avec succès en compétition. Une 275 GTB série 2 apparaîtra en 1965 avant une troisième version caractérisée par un nez allongé plus plongeant en attendant la 275 GTB/4 dotée du premier V12 quatre arbres "de route" de Ferrari.

La voiture proposée ici est une 275 GTB première série à caisse en acier, nez court et conduite à gauche, équipée du moteur V12 simple arbre type 213 alimenté par trois carburateurs Weber double corps 40 DCZ. Elle fut livrée neuve, peinte en noir avec intérieur bleu, le 18 mai 1965 et vendue le 20 à une société milanaise que le propriétaire, gentleman driver et ancien président de l'écurie milanaise Sant'Ambroeus, engagea sous le n° 120 au VIIe Mobil Economy Run à Monza dès le 11 juin (troisième de sa catégorie). La Ferrari eut ensuite plusieurs propriétaires italiens, tous parfaitement identifiés et, avec seulement 10 226 km au compteur, elle fut révisée en mars 1971 à Modène par l'Assistance Clients de la marque. En 1972, elle fut exportée aux états-Unis où elle eut plusieurs propriétaires, professionnels et particuliers (liste figurant au dossier) avant d'être totalement restaurée en 1989 par Blake Middleton de Portland, dans l'Oregon puis vendue en reprise à Walnut Creek Ferrari en Californie qui la mit en annonce dans Ferrari Market Letter alors qu'elle était devenue rouge avec intérieur marron clair avec 62 400 km au compteur. Elle fut vendue en 1993 à Paul Littell qui la fit repeindre après décapage total en rouge et regarnir en rouge et marron clair. Achetée en 2003 par le négociant californien Heritage Classics de Beverly Hills, elle fut réexportée en Europe en 2005, vendue en France puis à un collectionneur belge qui confia sa révision à un spécialiste hollandais. Elle reçut alors des disques de frein de qualité supérieure et un échappement en inox plus direct, tandis que le filtre à air était démonté. Elle fut vendue au printemps 2008 au précédent propriétaire qui fit exécuter quelques travaux mécaniques et de carrosserie et participa au rallye des Ardennes sous le n° 103. En décembre 2008, après avoir obtenu son certificat d'authenticité émis par "Ferrari Classiche", elle fut vendue aux enchères à Gstaad en Suisse à son actuel propriétaire.

Cette 275 GTB éligible pour toutes les épreuves rétrospectives de haut niveau, à l'historique clair et suivi et aux numéros concordants, toujours soigneusement entretenue et accompagnée d'un dossier de documents administratifs et de factures de travaux très complet, mérite toute l'attention des connaisseurs.

Remerciements à Marcel Massini

The 275 GTB manufactured by Carrozzeria Scaglietti was the last Pininfarina creation to be supervised by Pinin himself and, if it appeared slightly austere for its time, its classicism, severe elegance and dynamic "response" quickly silenced the critics, particularly because, in the hands of qualified (and sometimes poorly prepared) gentlemen drivers, it performed with success in competitions. A 275 GTB series 2 appeared in 1965 before a third version characterised by an extended, more deeply plunging nose while waiting for the 275 GTB/4 endowed with Ferrari's first four-shaft V12 "for the road".

The car offered here is a series one 275 GTB with a steel box, a short nose and LHD, fitted with a V12 single shaft, type 213 engine, powered by three Weber, double body 40 DCZ carburetors. It was delivered new, painted black with a blue interior, on 18 May 1965 and sold on 20 May to a Milan-based company which the owner, a gentleman driver and former director of the Milan-based stable Sant'Ambroeus, entered under no. 120 in the 7th Mobil Economy Run in Monza from 11 June onwards (third in its category). The Ferrari then had several Italian owners; all have been identified. With only 10,226 km on the clock, it was overhauled in March 1971 in Modène by the brand's after-sales service. In 1972, it was exported to the USA where it had several owners, both professionals and private individuals (list given in the folder) before being totally restored in 1989 by Blake Middleton from Portland, Oregon. It was then sold again to Walnut Creek Ferrari in California who advertised it in Ferrari Market Letter; by which time it had become red with a bright brown interior and 62,400 km on the clock. It was sold in 1993 to Paul Littell who, after stripping the red paint completely, had it repainted in red and bright brown. Purchased in 2003 by the Californian merchant Heritage Classics from Beverly Hills, it was re-exported to Europe in 2005, then sold in France to a Belgian collector who entrusted its overhaul to a Dutch specialist. It then received superior-quality brake disks and a more direct exhaust system made from stainless steel, and the air filter was disassembled. It was sold in spring 2008 to the previous owner who had some mechanical and body work done, and who participated in the Ardennes rally under no. 103. In December 2008, having obtained its certificate of authenticity issued by Ferrari Classiche, it was auctioned to its current owner in Gstaad, Switzerland.

This 275 GTB, eligible for all the high-level, retrospective competitions, with a clear, documented history and whose numbers add up, always looked after assiduously and accompanied by a highly comprehensive folder of administrative documents and work invoices, deserves all the attention of the connoisseurs.

Thanks to Marcel Massini





231

2001 BMW Z8 Roadster avec hard-top

Titre de circulation
monégasque
Monaco title

Châssis n°
WBAEJ11050AF78581

€ 90 000 / 120 000



Video online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Historique connu
- ✓ Très faible kilométrage
- ✓ Déjà un classique

- ✓ Well known history
- ✓ Very low mileage
- ✓ Already a collector

La BMW Z8, dévoilée au salon de Francfort en septembre 1999, faisait suite à un concept car, la Z07, révélé deux ans auparavant au Salon de Tokyo, à la fin de 1997. Leur style jouait la carte de la nostalgie faisant une référence explicite aux sublimes courbes, signées Albrecht Goertz, de la BMW 507 de 1956, contemporaine et rivale – au moins en style - des Mercedes-Benz 300 SL. La Z8 se présentait sous la forme d'un roadster aux lignes sensuelles, dues au controversé styliste maison Christopher Bangle. Elle repose sur un châssis de type "space frame", composé d'un treillis en aluminium avec des profilés extrudés associés à des caissons de tôle. Sa mécanique, un époustoufflant V8 5 litres développant 400 ch à 6 600 tr/min et 500 Nm de couple, empruntée à la berline M5, emmenait les 1600 kg à 250 km/h et mettait le 0 à 100 km/h à 4,7 s ! La suspension avant provenait elle aussi de la M5, la suspension arrière multibras, quant à elle, était plus proche de celle de la berline Série 7 contemporaine. Une transmission manuelle à six rapports transmettait la puissance aux roues arrière. L'habitacle jouait aussi la nostalgie avec un tableau de bord en matériau composite peint de la couleur de la caisse, comme dans les années 1950. La Z8 eut son heure de gloire sur les écrans quand elle fut choisie pour être la monture de James Bond (incarné par Pierce Brosnan) dans les films Golden eye et Demain ne meurt jamais. Construite à 5700 exemplaires de 2000 à 2003, ce dragster de la route est une rare et fascinante machine qui a marqué le commencement du troisième millénaire.

La voiture présentée, de couleur gris argent métallisé, intérieur noir et capote noire possède son hard top gris avec sa housse et son support. Elle est pourvue de ses livrets du propriétaire et d'une pochette de DVD BMW pour le système de guidage embarqué. Le Service Heft (carnet d'entretien) est tamponné jusqu'en décembre 2007, date à laquelle la voiture affichait 28 375 km. Achetée en 2009 par Daniel Peeters qui avait un goût prononcé pour les BMW puisqu'elle stationnait à côté d'une BMW 507 et de la BMW 328 de la vente, elle avait alors parcouru 30 000 km et n'a que peu roulé depuis. C'est aujourd'hui une véritable voiture de collection en bel état de présentation.

The Z8 was presented in the form of a roadster with sensual lines, the work of the much discussed house designer Christopher Bangle. It is based on a chassis of the "space frame" type, composed of an aluminium trellis with extruded sections combined with sheet metal cases. Its mechanics, a staggering 5 litre V8 reaching 400 hp at 6,600 rpm and 500 Nm of torque, borrowed from the M5 saloon, took the 1,600 kg to 250 km/h and brought the time taken to get from 0 to 100 km/h to 4.7 s! The front suspension also came from the M5, while the multi-arm rear suspension was closer to that of the contemporary Series 7 saloon. Six-speed manual transmission transferred the power to the rear wheels. The passenger compartment also played on nostalgia, with a dashboard made of composite material painted the same colour as the bodywork, as in the 1950s. The Z8 had its hour of glory on the screen when it was chosen as the vehicle for James Bond (played by Pierce Brosnan) in the films Golden Eye and Tomorrow Never Dies. This dragster of the road, of which 5,700 units were produced between 2000 and 2003, is a rare and fascinating machine that marked the beginning of the third millennium.

The car presented, which is metallic silver grey with a black interior and black hood, has a grey hard top with a cover and support. It comes with the owner's documents and a BMW DVD case for the on-board guide system.

The Service Heft (servicing booklet) is stamped up to December 2007, at which time the car had 28,375 km on the clock. Bought in 2009 by Daniel Peeters, who had a distinct taste for BMWs, as it was parked next to a BMW 507 and the BMW 328 in the sale, it had at that time covered 30,000 km and has driven little since. Today, it is a real collector's car in good condition.





232

1937 BMW 328 Roadster

Titre de circulation
monégasque
Monaco title

Châssis n° 85075
Moteur n° 85075

€ 420 000 / 480 000



www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Eligible à de nombreuses courses historiques
- ✓ Totalement restaurée en 1995
- ✓ Important lot de pièces

- ✓ Historic races ticket
- ✓ Fully restored in 1995
- ✓ Coming with many spare parts

Constructeur de moteurs d'avion, puis de motocyclettes lorsque la première activité fut interdite après 1918, la firme BMW aborda l'automobile en 1928 en rachetant les usines Dixi d'Eisenach. Au premier type produit, une Austin Seven sous licence, succédèrent des modèles de plus en plus perfectionnés jusqu'à la 303, la première six-cylindres de la marque lancée en 1933. Sur son châssis tubulaire, rigide et moderne à roues avant indépendantes et freins hydrauliques, BMW installa des moteurs de plus en plus puissants qui culminèrent en 1936 avec le type 328 dont le groupe à six cylindres de deux litres atteignait 80 ch. Ce remarquable rendement était dû à l'adoption d'une culasse hémisphérique dessinée par l'ingénieur motoriste aéronautique Rudolf Schleicher auteur d'un système de distribution inédit qui permettait d'utiliser le bas moteur et l'arbre à cames latéral du type 326 antérieur en y ajoutant un système de tiges de renvoi et deux rampes de culbuteurs qui commandaient deux soupapes inclinées par chambre sans recourir à une coûteuse distribution à un ou deux arbres à cames en tête. Les conduits d'admission courts et presque verticaux surmontés de trois carburateurs inversés contribuaient aussi au rendement excellent de ce groupe de deux litres. Dès 1936, la moderne 328 en version compétition se montra imbattable dans sa catégorie en s'imposant sur les circuits européens et dans les épreuves routières, Mille Miglia, 24 Heures du Mans, 24 Heures de Spa, Tourist Trophy etc. Sa performance était encore remarquable après 1945 et elle fut à l'origine des automobiles Veritas et Bristol, entre autres. Au total, BMW ne produisit de 1936 à 1939 que 426 BMW 328 dont il ne resterait que 200 unités.

La 328 présentée, châssis # 85075, carrossée en roadster compétition a été livrée neuve à Karl G.Roehrs KG., à Hannover. Achetée en 1993 par Andreas Rathmayr, elle a été totalement restaurée en Allemagne par Peter Rosenow à Rangsdorf en 1995. Son moteur a été poussé à 135 ch, préparée pour courir les épreuves historiques, la voiture a participé avec son précédent propriétaire aux épreuves les plus prestigieuses: Oldtimer GP au Nürburgring, Mille Miglia, Le Mans historique,

A manufacturer of aircraft engines and then of motorcycles when the first activity was prohibited after 1918, BMW entered the automobile market in 1928 when it acquired the Dixi factories in Eisenach. The first type produced, an Austin Seven under licence, was followed by increasingly sophisticated models until the 303, the first six-cylinder model of the brand, was launched in 1933. On its tubular, rigid and modern chassis with independent front wheels and hydraulic brakes, BMW installed increasingly powerful engines, culminating in 1936 with the 328 type, of which the six-cylinder two-litre group reached 80 hp. This remarkable yield was due to the adoption of a hemispherical cylinder head designed by the aeronautical engineer Rudolf Schleicher, the inventor of a novel distribution system that made it possible to use the bottom end of the engine and the lateral camshaft of the front 326 type whilst adding a system of return rods and two rocker-arm ramps that controlled two tilted valves per chamber, without having to resort to distribution to one or two overhead camshafts, which was expensive. The short and almost vertical inlets, surmounted by three inverted carburetors, also contributed to the excellent yield of this two-litre group. From 1936 onwards, the competition version of the modern 328 proved unbeatable in its category, dominating the European circuits and road events, Mille Miglia, the 24 Hours of Le Mans, the Spa 24 Hours, the Tourist Trophy, etc. Its performance continued to be remarkable after 1945 and it was the origin of the Veritas and Bristol automobiles, among others. In total, BMW produced only 426 BMW 328 models between 1936 and 1939, of which only 200 are left.

The 328 shown here, chassis number 85075, with the roadster competition version of the bodywork, was delivered new to Karl G.Roehrs KG. in Hannover. Purchased in 1993 by Andreas Rathmayr, it was completely restored in Germany by Peter Rosenow in Rangsdorf in 1995. Its engine was pushed to 135 hp, it was prepared for participation in historic events, and the car took part, with its previous owner,





Eifel Klassik, etc). Les équipements compétitions (arceau, couvre-tonneau) sont aisément démontables afin de remettre la voiture dans son état d'origine, si nécessaire. Achetée par Daniel Peeters à Monaco lors d'une vente aux enchères en mai 2008, elle a été réceptionnée à titre isolé à Monaco et immatriculée en Principauté en juin 2008. En mai et juillet 2008, elle a bénéficié de divers travaux d'entretien et de réfection concernant le démarreur, les bougies, les freins, le radiateur, etc) dont les factures figurent au dossier.

Daniel Peeters a notamment participé à la coupe des Alpes 2008 organisée par le sémillant Hervé Charbonneaux.

De couleur blanc avec intérieur en cuir brun, elle est accompagnée de nombreuses pièces d'origine telles que les sièges, le pare-brise, les moyeux et les roues à serrage central. Elle possède sa carte d'identité FIA délivrée en 2000 en sa qualité reconnue de véhicule de compétition historique prêt à courir ainsi que son Certificat délivré par BMW Mobile Tradition. Titre de circulation monégasque.

in the most prestigious events: the Nürburgring Oldtimer GP, Mille Miglia, the historic Le Mans, Eifel Klassik, etc). The competition equipment (roll bar, tonneau cover) can easily be dismantled in order to return the car to its original state, if necessary. Purchased by Daniel Peeters in Monaco at an auction in May 2008, it obtained single vehicle approval in Monaco and was registered in the Principality in June 2008. In May and July 2008, it underwent various types of maintenance and repair work relating to the starter, the spark plugs, the brakes, the radiator, etc., the invoices for which are included in the file. Daniel Peeters took part in particular in the 2008 Alpine Rally, organised by the spirited Hervé Charbonneaux.

In white with an interior in brown leather, it comes with numerous original parts such as the seats, the windscreen, the hubs and the central tightening nuts. It has an FIA identity card issued in 2000 in its recognised capacity as a historic competition vehicle that is ready to race and its Certificate issued by BMW Mobile Tradition. Monegasque vehicle registration document.





233

1963 Rolls Royce Silver Cloud III

Titre de circulation US
dédouané UE
US title, EU custom
cleared

Châssis n° LSCX85

€ 50 000 / 70 000

✓ État de conservation rare
✓ Fournie avec tous ses manuels
d'origine, sa trousse à outils,
ses factures

✓ Historique complet

✓ Superb original condition
✓ Coming with all its original
manuals, toolkit and invoices
✓ Full history

Extérieurement, il est très difficile de faire la différence entre une Silver Cloud I et une Silver Cloud II. La voiture a gagné en vitesse pure (180 km/h au lieu de 170 km/h) et surtout en nervosité (0 à 160 km/h en 38,5 s au lieu de 50,6 s). La Silver Cloud III fut présentée en octobre 1962. La puissance avait gagné 7% par rapport à la Silver Cloud II grâce à un taux de compression de 9 à 1 et à de plus gros carburateurs. Extérieurement la Silver Cloud III s'identifie immédiatement grâce à ses phares doubles de chaque côté d'une calandre légèrement plus basse.

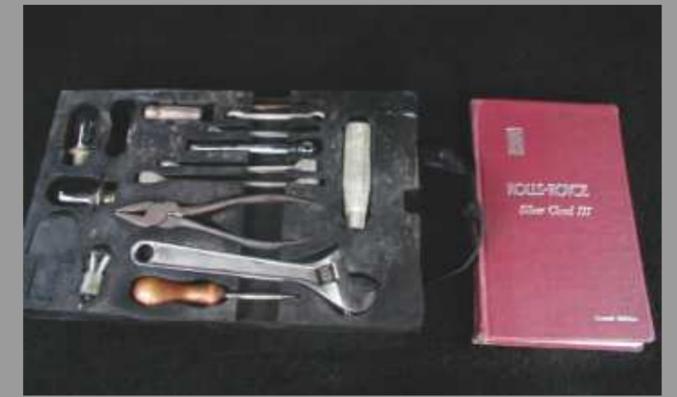
Sortie d'usine le 28.11.62, la Silver Cloud III 'LSCX 85' fut convoyée aux U.S.A. par le bateau "Sado Maru" pour être livrée à Loren C. & Phyllis Bamert de San Francisco. Loren fut élu Président de l'Association des éleveurs de Californie à 38 ans. Cette superbe automobile dispose de son 'history book' qui nous apprend que sa définition actuelle est rigoureusement identique à son origine, soit une carrosserie 'porcelain white' (repeinte aujourd'hui dans la même couleur) et une sellerie 'scarlet' (rouge Hermès) qui est toujours celle d'origine, rénovée ; elle fut chaussée de Dunlop tubeless, munie de vitres teintées, de la climatisation, de vitres électriques. Toutes les étapes de sa fabrication sont annotées avec la signature des techniciens et même sa facture d'origine. Selon le propriétaire, la carrosserie, son châssis, et ses chromes impeccables ainsi que son moteur sont dans un état exceptionnel, témoignant que cette automobile a été parfaitement entretenue tout au long de sa vie.

C'est un exemplaire des plus désirables en conduite à gauche qui est resté dans un état de conservation rare. Divers travaux ont été fait dont la réfection de la boîte de vitesses en septembre 2010, les silentblochs de suspension, la pompe à essence. Elle est munie de son handbook, de nombreuses factures d'origine, de sa trousse à outils d'origine, sa lampe torche, son cric, sa pompe de gonflage, bref rien ne manque.

From the exterior, it is very difficult to distinguish between a Silver Cloud I and a Silver Cloud II. The speed of the car was increased (180 km/h as opposed to 170 km/h), as was the acceleration (0 to 160 km/h in only 38.5 s compared with 50.6 s). The Silver Cloud III was first introduced in 1962. Its power had increased by 7% compared with the Silver Cloud II owing to a compression rate of 9:1 and larger carburettors. From the exterior, the Silver Cloud III immediately stood out from the crowd with its double headlights on each side and slightly lower radiator.

Having left the factory on 28 November 1962, this Silver Cloud III 'LSCX 85' was shipped to the U.S.A on the "Sado Maru" and delivered to Loren C. & Phyllis Bamert in San Francisco. Loren was elected President of the California Breeders' Association at the age of 38. This extraordinary car still has its history book, which tells us that it looks exactly as it did when it first came out with porcelain white bodywork (restored to the original colour) and the upholstery restored to the original scarlet. It has Dunlop tubeless tyres, tinted electric windows and air conditioning. All the restoration work done can be verified by the original invoices and signatures of the technicians. According to the previous owner, the bodywork, the chassis, its impeccable chrome and its engine are in exceptional condition, indicating that this car has been assiduously maintained throughout its life.

This is one of the most desirable versions, with left-hand drive, and is in immaculate condition. Various maintenance works have been carried out on the car, including the restoration of the gearbox in September 2010, the suspension engine mounts and the petrol pump. It comes with its handbook, many of the original invoices, its original toolkit, torch, jack and tyre inflation pump. Suffice to say this car comes with all its original equipment - nothing at all is missing.





234

Carte grise française
French title

Châssis n° 3723GT
Moteur n° 3723GT

€ 145 000 / 165 000

- ✓ Livrée neuve en France
- ✓ Combinaison de couleur rare et d'une suprême élégance
- ✓ Restauration de qualité
- ✓ Delivered new in France
- ✓ Exceptional colour combination
- ✓ Quality of restoration

Sortant d'une belle restauration avec couleurs d'origine / Fresh from restoration with original colour combination

1962 Ferrari 250 GTE 2+2 Coupé

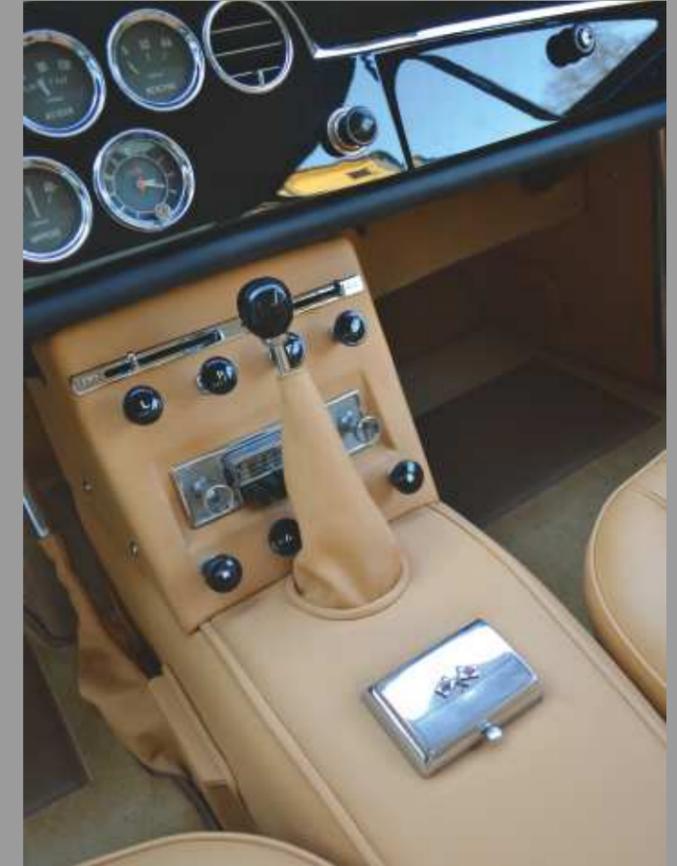
Destinée à assurer une position forte à Ferrari sur un segment de marché déjà occupé par les concurrents Aston Martin et Maserati, la 250 GTE 2+2 est vue pour la première fois sous forme de prototype aux 24 Heures du Mans 1960, en tant que voiture de directeur de course, et fait sa première apparition mondiale officielle au Salon de Paris de la même année. Les quatre places ont existé chez Ferrari avant la 250 GTE - Ghia, Visitant et Vignale ayant tous produit des modèles "2+2" dans les années 1950 - mais ces tentatives ont été compromises par l'utilisation d'un châssis ne prenant pas le passager en considération et ont reçu un succès plus que mitigé. La collaboration étroite entre Ferrari et Pininfarina dans la conception de la première quatre places de série de Maranello a assuré que de telles critiques ne soient pas renouvelées à propos de la 250 GTE.

Avec 2 600 mm d'empattement, le châssis multi-tubulaire était semblable à celui du coupé 250 GT "notchback" conçu par Pininfarina - le plus grand succès commercial de Ferrari à l'époque - et 200 mm plus longs que celui de la 250 GT SWB de la même époque. Malgré un moteur avancé de 200 mm et la surface des deux places arrière élargie de 38 mm, la carrosserie, bien que plus longue, gardait les proportions classiques d'un modèle Pininfarina. La suspension avant indépendante, un axe arrière vivant, des freins à disque et une boîte de vitesse manuelle à quatre vitesses avec overdrive complétaient les spécifications de base, pendant que le compact moteur V 12 Tipo 128E conçu par Colombo développant 243 chevaux assurait qu'il n'y ait aucune réduction de performance malgré le gain de poids inévitable. La vitesse de pointe était d'environ 225 km/h, et pour l'anecdote, le pilote d'essai Phil Hill accompagné de deux passagers, était parvenu à atteindre les 160 km/h départ arrêté puis de stopper en 25 secondes, une performance extraordinaire pour une voiture de tourisme presque entièrement chargée.

La 250 GTE a connu trois séries successives, dont les changements résident principalement dans la disposition des

Intended to extend Ferrari's appeal to a sector of the market already contested by rivals Aston Martin and Maserati, the 250GTE 2+2 was first seen in prototype form at the 1960 Le Mans 24-Hour Race, where it served as the Race Director's car, and had its official world premiere later that year at the Paris Salon. There had been four-seater Ferraris before the 250GTE - Ghia, Touring and Vignale all producing "2+2" designs in the 1950s - but these attempts had been compromised by the necessity of using a chassis not conceived with passenger carrying in mind and were deemed less than entirely successful. Close collaboration between Ferrari and Pininfarina in the design of Maranello's first series-production four-seater ensured that no such criticism could be levelled at the 250GTE.

At 2,600mm in the wheelbase, the multi-tubular chassis was similar to that of the Pininfarina-designed 250GT 'notchback' coupé - the most commercially successful Ferrari of its day - and 200mm longer than the contemporary 250GT SWB's. Moving the engine forward by 200mm and widening the rear track by 38mm made room for two rear seats in a bodyshell which, despite its increased length, retained Pininfarina's customary classical proportions. Independent front suspension, a live rear axle, all-round disc brakes and a four-speed manual/overdrive gearbox completed the basic chassis specification, while the compact, Colombo-designed Tipo 128E outside-plug V12 engine's 240bhp ensured that there was no reduction in performance despite the inevitable weight gain. Top speed was within a whisker of 140mph, while one example, driven by Ferrari works driver Phil Hill and carrying two passengers, accelerated from a standstill to 100mph and back to rest in 25 seconds, a staggering achievement for an almost fully laden Grand Tourer. The 250GTE progressed through three series, changes being confined mainly to the front and rear lighting arrangements, before production ceased in 1963, by which time 950 cars had been sold, making this the most popular and commercially successful Ferrari to date.





éclairages avant et arrière, jusqu'à l'arrêt de la production en 1963, et, au terme de 950 voitures vendues, il est le modèle Ferrari le plus populaire et le plus grand succès commercial de la marque à ce jour.

Cette Ferrari 250 GTE a été livrée neuve en France, par la Franco Britannic, à son premier propriétaire, M. Roussel, fondateur des célèbres laboratoires Roussel. Elle fut commandée à l'époque dans sa livrée noire avec intérieur en cuir beige, combinaison rarissime à l'époque et d'une élégance absolue.

En 1963, M. Favre, également propriétaire des Laboratoires pharmaceutiques éponymes rachète cette GTE au premier propriétaire, gardant la même immatriculation. En 1969, on retrouve la Belle sous l'immatriculation 339 ME 21 et, par la suite, sur la Côte d'Azur. La voiture a été rachetée depuis peu par un parisien avant de bénéficier d'une restauration très importante dans les meilleures officines italiennes. L'intérieur est tendu de cuir beige refait à neuf, les moquettes sont sublimes, chaque détail a été revu, quant à la peinture et au travail de tolerie, ils ont été réalisés avec la plus grande qualité. Les pare-chocs, entourages de phares, tout a été rechromé.

Il est certain que nous sommes en face d'une automobile pour maniaque, venez l'admirer, elle ne pourra que vous épater au vue de la qualité de la restauration.

This particular 250 GTE has been delivered new by the Franco Britannic in France to its first owner, M. Roussel, Head of the French famous Pharmaceutical Laboratories Roussel. It has been black with beige interior, a rare and so elegant colour combinaison. The car is bought by another Laboratory owner, M. Favre, keeping the same registration plate number. We find the car in the next years on Cote d'Azur. It has been bought recently by a Parisian who decided to restore the car by the best professionals in Italy. The interior has been fully refurbished, in beige leather original colour, the carpets are new, the paintjob is superb and all the chromes have been redone.

It is certain we are in front of an exceptional example with a high quality restoration.



235

1970 Porsche 911 2,2 S Targa

Carte grise française
French title
Châssis n° 9110310522

€ 34 000 / 38 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

✓ Vrai Targa 4 places
d'une marque mythique
✓ Rare modèle S
✓ Confort et fiabilité inégalable

✓ Real Targa 4 seaters/
✓ Rare S-model
✓ Comfortable and reliable

À la fin des années 1960, la Porsche 911, commercialisée à partir de l'été 1964, est venue à bout de ses maladies de jeunesse et son comportement dynamique mieux maîtrisé comme son freinage plus endurant, ont révélé tout son potentiel de performance. La gamme est toujours articulée en trois modèles : la 911 T (125 ch, à carburateur), la E (155 ch, à injection) et la S (180 ch, à injection). Si les deux premières, plutôt destinée au tourisme, bénéficient pleinement du gain de couple procuré par le moteur 2,2 litres, la S est le choix de l'amateur de conduite sportive. Moins souple, mais bien plus brillante, elle s'exprime pleinement au-delà de 5 500 tr/min et sa conduite s'apparente au pilotage, une concentration totale étant exigée sur parcours sinueux ou dans des conditions de route dégradées. Dès 1970, la 911 S qui devient la voiture compétition-client par excellence ouvre la voie vers les 2,4 litres et 2,7 litres et les irrésistibles RS. La série C bénéficie d'éléments en aluminium (capots, pare-chocs) et d'une protection du soubassement en PVC et la Targa, modèle découvrable qui réalise plus de 30 pour cent des ventes, d'une meilleure étanchéité du toit amovible et des glaces.

Cette 911 S Targa livrée neuve en Italie en mai 1970 a été importée et immatriculée en France en 2003. Sa teinte vert Conda est d'origine (voir plaque d'identification). Elle a été modérément utilisée le week-end par le vendeur et uniquement par beau temps. Elle a bénéficié de divers travaux mécaniques destinés à la fiabiliser : remplacement des chaînes de distribution et de leurs tendeurs mécaniques par des tendeurs hydrauliques, contrôle des compressions, synchronisation des papillons et réglage de la pompe d'injection, remplacement des amortisseurs arrière et, en carrosserie, de la rénovation des sièges avant et de l'installation de ceintures de sécurité d'époque à l'arrière. Cette 911 se présente dans un bel état d'origine, avec sa carte grise normale et prête à prendre la route.

At the end of the 1960's, the Porsche 911, on the market from summer 1964, finished its teething period and its more controlled dynamic performance as well as its more hard-wearing braking revealed its full performance potential. A better weight distribution and the reduction of unbalanced weights made the 911 less "touchy" to drive for lovers of sports driving. The two-litre engine was also improved in several respects (lightening, cooling, carburetion and ignition), but an increase in piston displacement to 2,165 cm³ in August 1969 further increased the flexibility. The range is still based around three models: the 911T (125 hp, carburettor), the E (155 hp, injection) and the S (180 hp, injection). If the first two, mainly aimed at touring, fully benefit from the increase in torque obtained by the 2.2 litre engine, the S is the choice of the lover of sports driving. Less flexible but more promising, it expresses its full potential over rpm and to drive it you would think you were racing, total concentration being required on a windy route or on roads in poor condition. From 1970, the 911S, which became the client's competition car par excellence, paved the way towards the 2.4 litre and 2.7 litre versions and the irresistible RS. The C series benefits from aluminium parts (bonnets, bumpers) and a PVC underbody protection and the Targa, a convertible model which makes more than 30 per cent of sales, with better waterproofing of the convertible roof and the windows.

This 911S Targa delivered brand new to Italy in May 1970 was imported and registered in France in 2003. Its green Conda paintwork is original (see registration plate). It was used moderately at the weekends by the seller and only in fine weather. It benefited from a range of mechanical work with the aim of making it more reliable: replacement of the timing chains and their mechanic tensioners by hydraulic tensioners, compression control, synchronisation of the butterfly valves and tuning of the injection pump, replacement of the rear shock absorbers and, on the bodywork, renovation of the front seats and fitting of vintage seatbelts in the back. This 911 is exhibited in its good original condition with its normal French vehicle registration document and is ready to take to the road.





236

1956 Porsche 356 A coupé

Titre de circulation US
dédouané UE
*US title, EU custom
cleared*

N° de série : # 56555
Moteur : # P 61843

€ 65 000 / 75 000

La 356 fut officiellement présentée au Salon de Genève en mars 1949, après qu'une cinquantaine de modèles de pré-série en aluminium "coupé" ou cabriolet furent assemblés chez Bentler en Suisse, à Gmünd Autriche et aussi par Gläser. Les commandes prises, le carrossier allemand Reutter de Stuttgart fut choisi pour fabriquer les carrosseries en acier cette fois et dès le printemps 1950 les premières 356 de série étaient livrées. C'est en 1952 que Porsche déposa le brevet de son système de synchronisation de boîte de vitesses à bagues et que les tambours de freins passèrent à 280 mm de diamètre. Un moteur 1500 cm³ sport à vilebrequin Hirth à rouleaux vint enrichir la gamme. En 1956, après le lancement de la 356 A, le 10 000^e exemplaire était déjà atteint et le coupé Porsche, malgré toutes les évolutions que nous lui connaissons et grâce aux succès sportifs glanés de par le monde, devint intemporel.

La voiture de la vente a été restaurée entièrement en 2010, la mécanique a été refaite aux USA par un spécialiste de la marque et la carrosserie et la sellerie en Italie par un excellent artisan, spécialisé en restauration de voitures anciennes. La carrosserie a été décapée et laquée d'une peinture extraordinairement profonde et sans défauts. Les ouvrants sont estampillés par leur numéro de montage, les 3 derniers chiffres du # de série, (555) et sont donc d'origine. Les jours de ces ouvrants sont de 4 mm tout autour de la carrosserie. Les joints vitres sont neufs ainsi que les phares, les feux arrière et les chromes. Les trains roulants ont été entièrement révisés, roulements, amortisseurs, bagues, silent-blocs et les amortisseurs sont neufs. Le système électrique, les instruments du tableau de bord ainsi que le plongeur de la jauge sont neufs ou restaurés. Les pneus et les freins sont également neufs. L'intérieur a été recouvert de très belle peau de couleur parchemin et la façon est sans reproches. Elle est équipée d'un volant optionnel Nardi à jante en bois. Cette 356, restaurée avec soin, reste un modèle rare de cette illustre marque est éligible dans nombre de manifestation historiques notamment aux Mille Miglia.



The car for sale was completely restored in 2010; its mechanics were refurbished in the USA by a known expert of the make and the bodywork and upholstery were refurbished in Italy by a master craftsman who specialises in restoring classic cars. The bodywork was stripped down and painted with an extremely deep and flawless finish. The doors are stamped with the assembly number and the three last numbers indicate the series number (555), attesting to its authenticity. The seal on the doors is 4 mm around the bodywork. The seals on the windows are new, as are the headlights, rear lights and chrome components. The running gears have been fully refurbished and the bearings, shock absorbers, rings and rubber mountings are new. The electrical system, the dashboard instruments and the dipstick are either new or have been refurbished. The tyres and the brakes are also new. The interior has been entirely covered with a beautiful parchment colour skin - the workmanship is flawless. It is fitted with an optional Nardi steering wheel with wooden spokes. This 356 model has been restored with care and is a rare example of this famous brand which competed in a number of historic events such as the Mille Miglia.

- ✓ Eligible à de nombreuses courses historiques
- ✓ Carrosserie et intérieur restaurés à "neuf"
- ✓ Rare modèle A de 56

- ✓ Eligible to many events
- ✓ Body and interior restored "like new"
- ✓ Rare 1956 A-model





Collection provenant d'un amateur suisse

Les deux voitures de cette collection sont suisses ;
les droits et taxes à l'importation s'appliquent dans le pays de destination.

Coming from a Swiss enthusiast

*The two cars of this collection are swiss;
import duties and taxes will apply in the country of destination*

Lots 237 et 238



237

1935 Bentley 3,5 Litre Tourer ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° B195EJ
Moteur n° L6BT

€ 80 000 / 120 000

- ✓ Vrai cabriolet 4 places
d'une marque mythique
- ✓ Etat général superbe
- ✓ Confort et élégance inégalable

- ✓ Real 4 seaters convertible
- ✓ Superb general condition
- ✓ Comfort and elegance

Rachetée en 1931 avec son fondateur, W. O. Bentley, par une mystérieuse firme qui s'avérera ensuite être Rolls-Royce, la prestigieuse marque sportive par excellence frappée de plein fouet par la crise mondiale dut subir une profonde mutation qui entraîna le départ de son créateur cinq ans après. Dans un souci de rationalisation dictée par une conjoncture défavorable aux constructeurs sous-capitalisés d'automobiles coûteuses et non rentables, les Bentley allaient désormais abandonner les beaux moteurs à arbre à cames en tête cinq fois vainqueurs au Mans pour devenir des Rolls-Royce traitées dans un esprit plus sportif afin de retenir une clientèle restreinte, mais fidèle à la marque et, si possible de l'étendre. Rolls-Royce prit son temps - la période n'était pas favorable - pour produire une variante de la 20/25, héritière de la "petite" Twenty, commercialisée sous l'écusson Bentley. Cette première Bentley fut annoncée en 1933, mais, comme d'habitude chez Rolls-Royce, les essais se prolongèrent et le modèle ne fut livré à la clientèle qu'à partir de 1934.

La nouvelle Bentley était dotée d'un châssis spécial étudié pour une petite Rolls à compresseur finalement abandonnée. Plus léger que celui de la 20/25, il était équipé du moteur de 3,675 litres à soupapes en tête de cette dernière, mais, pour marquer la différence, le rapport volumétrique était supérieur et l'alimentation était assurée par deux carburateurs SU. Le reste de la mécanique était identique et, extérieurement, seul le radiateur distinguait les deux voitures. Avec quelques chevaux supplémentaires (mais la puissance n'était déjà plus indiquée par le constructeur), la Bentley appelée 3,5 Litre atteignait 145 km/h légèrement carrossée contre 120 maximum pour une Rolls 20/25 équivalente.

Plus brillante et très souvent carrossée en berline courte ou en décapotable, la Bentley 3,5 Litre trouva une autre clientèle et fut même engagée en compétition : avec l'accord et le soutien technique de Rolls-Royce, Eddie Hall pilota une 3,5 Litre au Tourist Trophy 1934 comme pour un ultime essai avant la commercialisation. Il termina deuxième et récidiva en 1935, prouvant la robustesse du moteur Rolls-Royce.

Bought in 1931 along with the services of its founder, W.O. Bentley, by a mysterious company that later proved to be Rolls-Royce, Bentley, which epitomised prestigious sporting brands, was hard hit by the global crisis and had to undergo a profound change that led to the departure of its founder five years later. Streamlining efforts dictated by unfavourable economic conditions for underfunded manufacturers of expensive and unprofitable automobiles led Bentley to abandon the remarkable overhead camshaft engine and five-time winner at Le Mans in order to become a more sporty Rolls-Royce. They strove to retain a smaller but loyal clientele, and if possible extend it. Rolls-Royce took its time - the period being unfavourable - to produce a variation of the 20/25, heir to the "small" Twenty, sold under the Bentley brand. This first Bentley was announced in 1933 but, as usual at Rolls-Royce, the tests were prolonged and the model was not delivered to customers until 1934.

The new Bentley was fitted with a special chassis designed for a small compressor-equipped Rolls which was finally abandoned. Lighter than the 20/25, it also had a 3.675-liter engine with the overhead valves of the latter, but to mark the difference, the compression ratio was higher and fuel was provided by two SU carburetors. The rest of the mechanical parts were identical and, externally, only the radiator distinguished the two cars. With a little extra horsepower (but the power was already no longer being indicated by the manufacturer), the light-bodied Bentley known as the 3.5 litre reached 145 km/h compared to a maximum of 120 km/h for its counterpart Rolls 20/25.

More responsive and often sporting the very short-bodied sedan or convertible shell, the 3.5 litre Bentley found a new customer base and even participated in races - with Rolls-Royce's approval and technical support, Eddie Hall drove a 3.5 litre in the 1934 Tourist Trophy as a final test before going on sale. He finished second and did it again in 1935, proving the robustness of the Rolls-Royce engine. The Bentleys





Les Bentley suivirent le sort des types Rolls-Royce équivalents et la 3,5 Litre, remplacée en 1936 par la 4,5 Litre issue de la Rolls 25/30 à moteur 4,257 litres, vécut donc moins de deux ans.

La voiture présentée est une Bentley 3,5 Litre recarrossée en tourer (cabriolet quatre places) au début des années 1970. Livrée neuve le 15 novembre 1935 à A. J. McAlpine, elle était alors carrossée en berline par Park Ward (carrosserie n° C957) peinte en vert avec intérieur en cuir fauve, équipée d'un toit ouvrant et de valises sur mesures et immatriculée UN 9028. Elle eut ensuite cinq propriétaires tous connus : Margulies Ltd (négociant spécialiste en automobiles de collection) en décembre 1972, M. Wilson en avril 1973 (qui la fera transformer en tourer), M. Higgs en novembre 1974 et M MacDonald jusqu'en 1987, date à laquelle elle fut achetée par le propriétaire actuel, un important collectionneur suisse. Restaurée avec très grand soin par le spécialiste Corley Motors, George Street, New Harley, Coventry, Warwickshire (UK) et entretenue par un mécanicien personnel attaché à la Collection, elle est peinte en vert anglais avec un intérieur beige, une capote et un couvre-capote noir. La carte grise originale mentionne une modification de carrosserie de saloon en tourer en 1973. La voiture se présente aujourd'hui dans un très bon état de fonctionnement et d'aspect, l'intérieur entièrement refait montre une légère patine. L'aspect général, excellent, a impressionné les amateurs lors des quelques concours d'élégance auxquels elle a participé en Suisse où elle est actuellement immatriculée.

followed the fate of the equivalent Rolls-Royce models, and the 3.5 litre, replaced in 1936 by the 4.5 litre - an offshoot of the 25/30 Rolls with a 4.257 litre engine - lived for less than two years.

The car shown is a 3.5 litre Bentley, refitted with a tourer body (four-seater convertible) in the early 1970s. Delivered brand new on 15 November 1935 to A. J. McAlpine, as a sedan by Park Ward (body no: C957) painted green with tan leather interior, fitted with a sunroof and custom-made luggage and registered UN 9028. It then went on to have five owners, all known: Margulies Ltd. (trader and specialist in vintage cars) in December 1972, Mr. Wilson in April 1973 (who turned it into a Tourer), Mr. Higgs in November 1974 and Mr. MacDonald until 1987, when it was bought by the current owner, a major Swiss collector. Restored with great care by the specialist Corley Motors, George Street, New Harley, Coventry, Warwickshire (UK) and carefully maintained by the in-house mechanic; it is painted in British racing green with beige interior, a black convertible top and hard-top tonneau cover. The original registration documents mention a change in body from the sedan to a Tourer in 1973. The car's working condition today is very good and its appearance equally so, the fully refurbished interior shows a slight patina. Its excellent overall appearance impressed fans at a number of elegance competitions held in Switzerland where it is currently registered.





238

1974 Lynx Type D aluminium ○

Titre de circulation suisse
Swiss title

Châssis n° : 2N4150DN
Moteur n° : 7L87437S

€ 80 000 / 120 000

Fondée en 1974, la carrosserie Lynx Engineering établie dans le Sussex (UK) s'est fait une spécialité de la production de répliques de Jaguar sport-compétition telles que les types C et D des années 1950. Copies très fidèles et de qualité, elles utilisent généralement des moteurs Jaguar XK ou XJ6 très proches des types originaux. La réplique la plus réussie est celle de la Jaguar D 1956-57 à structure centrale autoporteuse en aluminium, trains roulants et suspensions empruntées à la type E, équipée du moteur XJ6 lui-même issu du type XK en version 3,4 litres ou en version 4,2 litres. Différents niveaux de préparation sont proposés.

Immatriculée pour la première fois au Royaume-Uni le 1^{er} février 1974, cette réplique de type D à moteur 4,2 litres alimenté par trois carburateurs Weber avec filtres KN a eu deux propriétaires avant d'entrer dans la collection du vendeur actuel en 1991 en Suisse. Sa restauration a été effectuée par Corley Motors suite à son achat. Sa teinte d'origine, bleu nuit, a fait place à un noir profond.

Cette voiture, en très bel état de présentation et de fonctionnement est accompagnée de son titre de circulation suisse dont l'obtention a imposé préalablement une mise aux normes de ce pays et notamment le remplacement de la glace du pare-brise par un verre homologué et la pose d'essuie-glace.

Founded in 1974, the body manufacturer Lynx Engineering based in Sussex (UK) specialised in producing replicas of sport competition Jaguars such as types C and D from the 1950s. These replicas are very accurate and of high quality, and generally use Jaguar XK or XJ6 engines which are very close to the originals. The most successful replica is that of the Jaguar D 1956-57. It features a central aluminium self-supporting structure, running gears and suspensions borrowed from the E-Type, an XJ6 engine derived from the XK in the 3.4 litre or 4.2 litre version. Different levels of preparation are offered.

Registered for the first time in the United Kingdom on 1 February 1974, this replica of type D with a 4.2 litre engine fed by three Weber carburetors with KIN filters had two owners before entering the collection of the current seller in Switzerland in 1991. Its restoration was performed by Corley Motors once it had been purchased. Its original colour, night blue, was replaced with a dark black.

This car, in a very good state of presentation and working order, is accompanied by its Swiss registration document. In order to obtain this document, the vehicle had to be adapted to meet Swiss regulations, and notably the glass in the windscreen had to be replaced with an approved glass and the windscreen wiper had to be installed. Comes with its Swiss vehicle registration document.

- ✓ Rare modèle Lynx
- ✓ Sublime courbe
- ✓ Homologuée en Suisse

- ✓ Very rare model by Lynx
- ✓ Superb shape
- ✓ Homologated in Switzerland



L'histoire d'un homme qui ne doit sa réussite qu'à lui-même...

Déterminé, téméraire, travailleur et généreux, il va prendre des risques tout au long de sa vie, créer, construire, couvrir de fleurs l'Europe entière, des fleurs dont les pétales ne tomberont jamais.

1964, il n'a que neuf ans. Ses pas le dirigent vers son cinéma de quartier à « la dernière séance, la dernière séquence » d'un film dans lequel il rentre dans la peau du héros James Bond combattant le riche industriel, Auric Goldfinger, afin d'éviter qu'il ne réalise l'opération Grand Chelem : détruire Fort Knox, pour accaparer le marché mondial de l'or. Il est James Bond et rêve devant la monture six cylindres britannique du célèbre agent, l'Aston Martin DB4 série V. Peut-on parler de rêves, de souvenirs ? Les mythes s'installent dans la tête des enfants et bouillonnent au rythme imperturbable des vrombissements des moteurs. Quelques années après, après la sueur, après la peur puis le courage de la combattre, la réussite, il découvre le monde des ventes aux enchères, son spectacle, son adrénaline, le frisson extrême de l'enchère, le jeu. Et son rêve se réalise. Sa première Aston Martin est une DBS Vantage conduite à droite pour coller à l'allure britannique du héros de son enfance. Il n'aimera que les conduites à droite et il en aura beaucoup. Une DB5 conduite à gauche fera partie de sa collection...de manière éphémère, quelques mois lui suffiront de constater qu'il n'y a rien de plus exotique et d'élégant qu'un volant à droite pour satisfaire son plaisir.

Notre collectionneur est un joueur. Il a joué, il a possédé, il a aimé, passionnément, exclusivement, son écurie. Vincennes, Auteuil, Le Mans, Le Tour Auto, même combat, il court avec ses montures comme il les fait courir, pour gagner, pour frissonner. Aujourd'hui, le jeu continue et il décide de tourner la page qui lui a donné tant de plaisir. Il vend sa collection et sans prix de réserve. Aux futurs acquéreurs de connaître le grand frisson des enchères, le bonheur immense de l'acquisition et l'assouvissement du rêve, rouler en Aston Martin.

A vous de jouer !

The story of a man who owes his success to no one but himself.

Determined, reckless, hard-working and generous, he took risks throughout his life, creating, constructing, covering Europe from one end to the other with flowers, flowers whose petals will never fall.

1964, he is only nine years old. His feet took him to his local cinema to the last showing, the last sequence of a film in which he slips into the skin of the hero, James Bond, fighting the rich industrialist, Auric Goldfinger, to ensure he does not carry out operation Grand Slam: to destroy Fort Knox in order to take over the world's gold market. He is James Bond and dreams in front of the British six-cylinder car of the famous agent, the Aston Martin DB4 V series. Can one talk of dreams, of memories? Myths take root in children's heads and bubble away at the unflinching pace of the humming of engines. A few years later, after the sweating, then the fear, then the courage to fight it, came the success: he discovered the world of auctions, his show, his adrenalin, the extreme thrill of the auction, the game. And his dream came true. His first Aston Martin was a right-hand drive DBS Vantage to stick with the British allure of his childhood hero. He went on to only love right-hand drives and he had a lot of them. A left-hand drive DB5 became part of his collection...briefly, a few months sufficed for him to realise that there was nothing more exotic and elegant than a steering wheel on the right to satisfy his pleasure.

Our collector is a gambler. He played, he owned, he loved, passionately, exclusively, his stable. Vincennes, Auteuil, Le Mans, Le Tour Auto, the same fight, he ran with his mounts just as he made them run, to win, to feel the thrill. Today the game continues and he has decided to turn the page on what had given him so much pleasure. He is selling his collection, without a reserve price. It is up to the future purchasers to feel the great thrill of the auction, the great happiness of acquisition and the fulfilment of a dream, to drive an Aston Martin.

It's your turn to play!



Collection Aston Martin d'un passionné

Aston Martin collection from an enthusiast Lots 239 à 249



Ex famille Bongo, commande spéciale par Tickford, 30 000 km d'origine / Ex Bongo family, 30 000 km from new

239

1985 Aston Martin Lagonda

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n°
SCFDL01S9FTL13419

€ 40 000 / 60 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Video online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Histoire et provenance exceptionnelles
- ✓ Condition générale superbe
- ✓ Un modèle encore sous-côté

- ✓ Presidential provenance
- ✓ Superb original condition
- ✓ Still good value for money

La Lagonda Série 2 que nous présentons est une voiture exceptionnelle. En effet, Le carnet de service de la voiture nous apprend que cette Lagonda a été livrée neuve à Gustave Bongo via la Franco Britannic Automobile à Paris le 19/06/1985. Gustave Bongo était le frère d'Omar Bongo, domicilié en France, c'est à son nom qu'étaient enregistrées les voitures du président Omar Bongo destinées à son usage sur le sol français. Une lettre de l'usine Aston Martin révèle que la voiture a été construite en conduite à gauche, aux spécifications françaises. A la demande du président Gabonais la voiture fut réaménagée par le carrossier Tickford, la banquette arrière est séparée en deux parties, un toit ouvrant en verre teinté a été installé, des rangements pour les alcools fins ont été aménagés en bois précieux, une télévision et un magnétoscope sont à la disposition des passagers arrières. La plupart des éléments chromés ont été dorés à l'or fin. La voiture a appartenu à Omar Bongo jusqu'en 1994 date à laquelle celui-ci revend la voiture au concessionnaire parisien Aston-Martin British Motors. Celui-ci vend la voiture en 1995 à son précédent propriétaire qui la garde jusqu'en 2009 date à laquelle notre collectionneur découvre la voiture dans un parking parisien dédié aux voitures de luxe et de collection. Il est immédiatement impressionné tant par son état général que par son histoire et ses spécifications particulières et désire tout de suite l'inclure dans sa collection.

En 2009 la voiture n'avait que 21 000 km au compteur ce qui est très probablement le kilométrage d'origine compte tenu de l'excellent état de la voiture. Cette même année l'atelier Sampaio Automobile a effectué d'importants travaux sur la voiture pour un montant de plus de 5500 € : Remise en état de la boîte de vitesse et des carburateurs, remise en état du circuit électrique du compteur.

Cette superbe automobile est vendue avec ses manuels du propriétaire et carnet de service Lagonda, sa carte grise originale barrée au nom de Gustave Bongo, ses anciens certificats de cession ainsi que des factures des travaux récents. Elle fit l'objet d'un article en Novembre 2009 dans la revue Retroviseur, et possède aujourd'hui un titre de circulation Luxembourgeois.

The Series 2 Lagonda that we are exhibiting is an exceptional car. In fact, the car's service manual tells us that this Lagonda was delivered new to Gustave Bongo via Franco Britannic Automobiles to Paris on 19 June 1985. Gustave Bongo was the brother of Omar Bongo, who lived in France, and the cars used by President Omar Bongo in France were registered in his name. A letter from the Aston Martin factory tells us that the car was originally built for left-hand drive to meet French specifications. At the request of the President of Gabon, the car was refurbished by the Tickford bodywork specialists. The rear seat was split into two separate seats, a sliding roof in tinted green was installed, storage compartments in precious wood to contain spirits were added and a television and video player were fitted to entertain passengers in the back. Most of the chrome was also gilded with gold leaf.

The car belonged to Omar Bongo until 1994, when he sold it on to the Aston Martin dealer British Motors, based in Paris. British Motors sold the car to the current owner in 1995 and he kept it until 2009, when our collector discovered it in a Parisian car park reserved for luxury and collector's cars. He was immediately struck by its excellent general condition, its history and its specifications and wanted to include it immediately in our collection.

In 2009, the car only had 21,000 km on the clock, most probably from new, given the car's excellent condition. The same year, the Sampaio Automobile workshop carried out significant work for a sum of more than 5,500. Renovation work was carried out on the gearbox and carburetors, and the electrical circuit for the odometer.

This stunning car is being sold with its Lagonda owner's and service manuals, its original French vehicle registration document under the name of Gustave Bongo, its old transfer of ownership certificate and invoices for all recent maintenance and restoration work. An article was written and published about the car in November 2009 in Retroviseur (a French automotive magazine specialising in old motorcars). It now has a Luxembourg vehicle registration document.





240

1978 Aston Martin V8 Serie 3

Titre de circulation anglais
English V5

Châssis n° V8/11863/RCAS
Moteur n° V540/1863/S

€ 40 000 / 60 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Indémodable, la supercar Aston
- ✓ Entretien pendant 20 ans chez Aston Engineering
- ✓ Un look ravageur en X-pack

- ✓ The Aston supercar
- ✓ Maintained by Aston Engineering during 20 years
- ✓ An outrageous look with X-pack

En Avril 1972, l'Aston Martin DBSV8 fut remplacée par un nouveau modèle, simplement baptisé Aston Martin V8. Bien que la firme traversait une période de rachats, le travail fut supervisé sous la direction de David Brown, le fondateur. Dès 1974, la volonté de proposer une version plus puissante de la V8 se fait sentir. Mais en 1976, lorsque les nouveaux propriétaires de la marque commencent à envisager le futur d'Aston Martin, et alors que le V8 se voit sérieusement brimé par les nouvelles normes anti-pollution, deux projets vont viser à sortir plus de puissance du V8 maison. La première étape se présente sous la forme du V8 'S' en 1977. Toujours la même année, l'étape deux sera la bonne et apparaît alors la "V8 Vantage". L'histoire débute par les "series 1" ou V540 pour le type moteur. Le missile capable d'atteindre "170 mph" (soit 268 Km/h) devient alors la première supercar britannique.

Quand, en Octobre 1978, l'Aston V8 reçoit de nombreuses modifications, connues sous le nom de spécifications "Oscar India", la Vantage va subir un traitement encore plus profond. Ainsi le spoiler arrière devient plus important et est désormais totalement intégré dans la malle. L'intérieur devient alors plus luxueux, le cuir remplace le vinyl sur la planche de bord et les plaquages de bois sont disponibles en option sur la Vantage.

Cette Aston Martin série 3 est équipée de la désirable boîte manuelle, ses ailes ont été modifiées comme la version X-Pack, les jantes sont des BBS en aluminium. Son entretien a été méticuleux puisque réalisé par Aston Engineering pendant 20 ans. Son propriétaire précédent la possédait depuis quatre années avant qu'elle n'entre entre les mains expertes de notre collectionneur. Elle affiche 118 000 miles au compteur et se présente de manière générale en très bon état de fonctionnement et avec un excellent châssis. Son intérieur en cuir crème est superbe et la combinaison de couleur avec sa carrosserie bleu marine est très élégante. Elle sera livrée à son futur propriétaire avec sa trousse à outils et un dossier de factures provenant d'Aston Engineering.

The acquisition of Aston Martin by Company Developments in 1972 brought with it a change of name for the V8-engined cars: out went 'DBS V8', in came "AM V8". This new Series 2 was readily distinguishable by its restyled front which now featured two instead of four headlamps and recalled the looks of the earlier DB six-cylinder sports cars. Electronic ignition and air conditioning were now standard. Introduced in 1973, the Series 3 employed a quartet of Weber 42 DCNF carburettors instead of the previous Bosch mechanical fuel injection, the change bringing with it increased torque and necessitating a larger bonnet bulge. Introduced in October 1978, the Series 4 - known in factory parlance as "Oscar India" - incorporated a number of significant improvements, not the least of which was a package of engine upgrades - the "Stage 1" tune - that had first appeared on the Series 3 cars in January 1977. Although not quoted, the power output of the standard car was around 300bhp and even in automatic transmission form the V8 could reach 100mph in around 15 seconds and better 145mph flat-out.

This late-model Series 3 Aston Martin V8 has the desirable manual transmission and has been tastefully upgraded with "X-Pack"-style wheel arch extensions, the "Oscar India" rear end, later-type BBS alloy wheels, and a Harvey Bailey handling kit. Maintained by Aston Engineering for 20 years and owned by the last owner for the past four. The car displays a total of 117,000 miles on the odometer and is described as in generally very good condition, with extremely good chassis. Finished in blue metallic with cream hide interior, this strong DBS is offered with its Luxembourg registration papers and some period invoices.





241

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° DB4/634/R
Moteur n° 370/643

€ 160 000 / 210 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Video online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Superbe exemplaire patiné
- ✓ Intérieur d'origine
- ✓ Importants dossiers de factures

- ✓ *Superb patinated example*
- ✓ *Original interior*
- ✓ *Important files of invoices*

Matching numbers

1961 Aston Martin DB4 Serie 3

L'Aston Martin DB4 lancée fin 1958 était une toute nouvelle voiture à châssis plate-forme caissonné et habillé d'une superbe carrosserie en aluminium dont la structure était faite de multiples petits tubes soudés en acier selon le procédé Superleggera de la maison Touring de Milan qui traça les lignes de cet élégant coupé d'allure très sportive.

Le nouveau moteur six-cylindres en ligne à 2 ACT tout en alliage léger de 3,4 litres et 243 ch (en version standard) se révéla puissant, robuste et fiable. Dû à l'ingénieur d'origine polonaise Tadek Marek, il avait fait l'objet d'une longue mise au point qui s'avéra bénéfique car il équipa les DB jusqu'en 1973 et, dans sa version Vantage de production, donna jusqu'à 266 ch, puis 302 ch sur les DB4 GT et même 314 ch sur les GT Zagato destinées à la compétition.

La DB4 bénéficia aussi d'une nouvelle boîte de vitesses maison, le groupe David Brown étant spécialisé dans la fabrication des transmissions. Malgré un pont rigide, mais bien guidé, la DB4 offrait une tenue de route saine, une vitesse de pointe de 230 km/h et des reprises brillantes. Elle évolua selon cinq séries. La série I (oct. 1958 à fév. 1960), la série II (jan. 60 à avr. 61), la série III (avr. à sept. 61), la série IV (sept. 61 à oct. 62) et la série V (de nov. 62 à nov. 63), ces dernières étant très semblables à la DB5 qui suivra.

La série III produite à 165 exemplaires bénéficie d'un carter d'huile porté à près de 12 litres et les trois lampes arrière séparées sont disposées verticalement sur une embase commune.

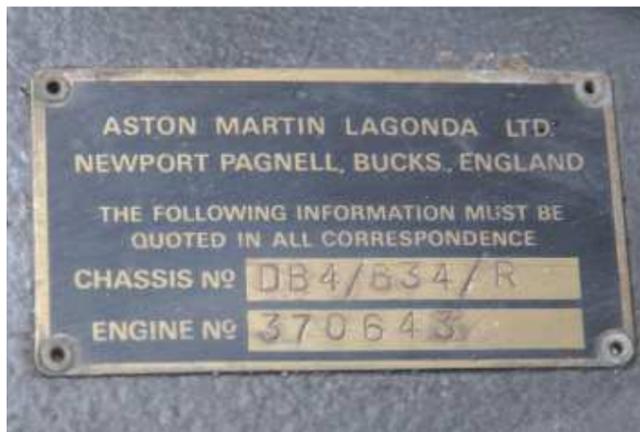
The Aston Martin DB4 was launched in October 1958 and was an all-new model built on a boxed-in platform clothed with a superb Italian-designed fixed-head coupé body by Touring of Milan using the Superleggera system made of a thin steel tube frame covered with aluminium panels.

The all-new six cylinder alloy engine designed by Tadek Marek had been carefully tested and race proven for some time. In road tune it delivered 243bhp from a 3.4 litre capacity and appeared to be as powerful as reliable and strong. It was to be upped to 266bhp on the Vantage DB4, 302bhp on the DB4 GT and even 314bhp on the GT Zagato racing variant.

The DB4 was also fitted with a new David Brown all synchromesh four speed transmission. With a solid and well controlled live back axle, the well appointed and costly DB4 coupé offered good handling, a 230kph top speed and matching acceleration. The production (from late 1958 to late 1963) can be split in five series each of them introducing some improvements.

The Series III (165 examples from Apr. to Sept. 61) was fitted with a larger 12-litre oil sump and the three rear lamps were separate and mounted vertically.





“DB4/634/R” peinte en Midnight Blue possède des roues fils chromées et l’intérieur est garni d’un cuir gris agréablement patiné, probablement d’origine, et de moquettes grises. Elle est équipée d’une boîte manuelle avec overdrive et d’un système lecteur de CD raccordé à la radio d’époque. Propriété pendant environ quatre ans d’un particulier passionné de longue date d’Aston Martin, la voiture a été soigneusement entretenue par Aston Workshop à County Durham. Le kilométrage affiché, 15 529 miles (24 800 km environ) a été enregistré depuis une restauration entreprise il y a environ 11 ans. Depuis cette date, des travaux importants ont été effectués par Aston Workshop dont une adaptation au carburant sans plomb avec réfection de la culasse, de la boîte de vitesses, amélioration de la suspension et montage de roues et de pneus neufs. Son précédent propriétaire avait emmené la voiture au Nürburgring et le harnais de sécurité joint à la voiture suggère qu’il l’a pilotée sur ce prestigieux circuit.

Les archives de l’AMOC révèlent que cette voiture fut “Best in Show” au Concours Doune Classic Car 1987, rapporta la même récompense du Concours Culzean Castle Classic Vehicle la même année et une 3^e place au concours de l’AMOC à Silverstone dans la très compétitive catégorie “Newcomers”. Cette belle DB4 possède son document V5C.

Notre collectionneur possède deux série 3 car il considère qu’il s’agit de la DB4 la plus aboutie.

“DB4/634/R” comes from a long-term Aston Martin enthusiast and keen active driver of the marque. During his four year or so ownership the car has been always maintained and kept ready to undertake any long distance high speed drive, servicing and maintenance being entrusted to Aston Workshop in County Durham. The mileage of 15,529 shown on the clock records mileage since restoration approximately eleven years ago. Since that time Aston Workshop carried out major work including a fully unleaded conversion with totally rebuilt cylinder head, gearbox, suspension handling kit, new radial tyres and wheels. Its previous owner took the car to the famous Nürburgring Circuit and the safety harness offered with the car suggests that this DB4 lapped that circuit at speed. DB4/634/R is finished in Midnight Blue livery, with chrome wire wheels and the interior is furnished with grey leather upholstery, possibly the original, showing some delightful patina, and grey carpets. The gearbox is of the manual type with overdrive and a six-stacker CD system is fitted, operating through the period radio.

AMOC records show that this car was Best in Show at the 1987 Doune Classic Car Concours, carried off a similar award at The Culzean Castle Classic Vehicle Concours that year and at the 1988 AMOC Silverstone Concours achieved a creditable 3rd place in the highly competitive Newcomer’s Class. This well-presented DB4 comes with a Swansea V5C registration document, current road fund licence and a long MoT certificate.





242

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° AM300/3/1696
Moteur n° DBA/1297

€ 90 000 / 120 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Video online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Historique complet
- ✓ Eligible à de nombreuses courses historiques
- ✓ Un classique chez Aston

- ✓ Full history
- ✓ Eligible to many historic races
- ✓ A classic Aston

Matching numbers

1958 Aston Martin DB Mk III

Livrée neuve à Brooklands of Mayfair et immatriculée "483 FBH" le 23 septembre 1958, cette DB2/4 Mark III peinte en vert sapin avec intérieur en cuir rouge et moquettes noires était équipée de la boîte avec surmultiplicateur optionnelle, de freins à disque à l'avant et de tambours Alfin à l'arrière, d'un servo frein, d'un radiateur d'huile, d'un double échappement (gain de 16 ch) et de deux phares longue portée Lucas. La fiche de fabrication spécifiait en plus un chauffage Smiths plus puissant, deux carburateurs SU HV6 et un rapport de pont de 3,77 :1.

Les améliorations introduites plus récemment ont concerné le ventilateur électrique, l'échappement en inox et les ressorts de suspension "Felthamfast" améliorant la stabilité et la tenue en courbe. La voiture possède ses roues de 16 pouces d'origine, sablées et repeintes, un train de roues de 15 pouces chaussées de pneus radiaux et un nouveau train de roues fils chromées 16/5J fabriquées sur commande par Dayton Wire Wheel aux Etats-Unis et munies des plus récents pneus Michelin Pilote X. Le propriétaire précédent qui l'acheta en 1974 l'a conservée pendant 34 ans en parcourant environ 32 000 km. Le kilométrage enregistré au moment de cet achat étant d'environ 59 000 miles (94 500 km), il y a tout lieu de penser que le total affiché actuellement -79 697 miles ou 127 500 km - est exact. La voiture a été restaurée de 1980 à 1994 puis soigneusement stockée en 1996 pour ne ressortir qu'à la fin de 2007. Depuis cette date, elle a fait partie d'une collection diversifiée comprenant des Aston Martin avant de rejoindre une collection de dix Aston constituée par un amateur de longue date de la marque.

Depuis sa remise en état, la voiture a parcouru environ 3 200 km. La restauration a porté sur la carrosserie et la peinture, tandis que l'intérieur en cuir d'origine, toujours entretenu, n'a réclamé qu'une recoloration. Trop nombreux pour être détaillés ici, les travaux de restauration mécanique effectués dans les années 1980 sont vérifiables comme ceux qui concernent la dernière révision. Depuis cette remise à niveau assortie d'un entretien complet, cette Aston a participé au Tour Britannia 2008 et le prestigieux Tour Auto.

On September 23, 1958 this DB24 MkIII was delivered new to Brooklands of Mayfair complete with overdrive transmission, disc front brakes and Alfin rear drums, brake servo, oil cooler, twin exhausts (16bhp more) and twin Lucas spotlights. The original factory order also specified a more powerful Smiths heater, two SU HV6 carburetors and a 3.77 back axle ratio. It was finished in Scotch Pine Green with red Connolly leather upholstery and black carpets and the first reg. number was "483 FBH".

More recently it had been fitted with an electric cooling fan, a stainless steel exhaust and stiffer "Felthamfast" springs that further improve the handling and cornering. The car has kept the original 16 "wheels which have been shot-blasted and painted, a set of 15" wheels shod with radial tyres and a new set of 16" x5J chromed wire wheels specially made by Dayton Wire Wheel in the USA and shod with the latest Michelin Pilote X tyres.

The penultimate owner purchased the car in 1974 and kept it for the next 34 years, covering approximately 20,000 miles. Recorded mileage in 1974 was approximately 59,000, so there is good reason to believe that the current total of 79,697 is true. The car was extensively restored from 1980 to 1994 and carefully stored from 1996 to late 2007. During those eleven years it formed part of a collection of cars, three of which were Aston Martins, and is now part of a collection of ten Astons belonging to a long-time enthusiast of the marque.

The car has covered approximately 2,000 miles since its restoration which included the body and paintwork, while the original leather interior, which had been maintained in excellent original condition, only needed re-colouring. The too numerous details of the car's total mechanical restoration in the 1980s are not listed here but are available for inspection as are those concerning its recent careful re-commissioning which included a full mechanical service. Since it had been completed the Aston has participated in the 2008 Tour Britannia and in the prestigious French Tour Auto. The history file covers over 33 years and includes many invoices (mainly issued by marque specialists, Aston Service





Le dossier historique bien documenté qui couvre 33 années de la vie de la voiture contient de nombreuses factures (la plupart émises par le spécialiste de la marque Aston Service Dorset), la correspondance échangée entre le propriétaire à l'époque et ASD, l'ancien log book (listant les propriétaires) et divers contrôles (périmés) du MoT. La facture la plus récente du dossier (d'avril 2009) émise par R S Williams concerne la remise en état de la pompe à eau, du faisceau de la chaufferette et le montage d'un joint de culasse neuf et d'un embrayage renforcé. La voiture est accompagnée de son outillage de bord (marteau et cric) du manuel d'utilisation, du catalogue de pièces de rechange et du manuel d'atelier.

Les Aston Martin sont de parfaites représentantes de l'excellence automobile britannique des années 1950 et notamment la DB III, à l'apogée de cette période en ayant bénéficié de près de dix ans de développement après l'introduction de la DB2 en 1949 et l'exploitation sur les modèles de série des expériences recueillies en compétition, surtout dans les épreuves d'endurance.

Offerte avec son titre de circulation luxembourgeois, "AM300/3/1696" est une des plus belles Mk III actuellement disponibles. Dans un état superbe, avec un historique long et bien documenté et les meilleures options de l'époque (overdrive, freins à disque, tambours Alfin, double échappement, radiateur d'huile, servo frein, etc) elle offre une magnifique occasion pour un collectionneur averti d'acquiescer un modèle rare et très recherché, capable de croiser longtemps à des allures illégales, efficace sur circuit et en rallye historique et très utilisable pour le grand tourisme, elle ne peut qu'enrichir une collection de qualité.



Dorset); some correspondence between its then owner and ASD; old-style green logbook; and various old MoTs. The latest renovation works (April 2009) concerned the water pump, the heater matrix and the fitting of a new cylinder head gasket and of an upgraded clutch (invoice on file from R S Williams). The car comes complete with tool kit, hammer, jack, owner's handbook, parts list and workshop manual.

An Aston Martin from the 1950s is representative of British automotive engineering excellence at its best. Moreover the DB Mk III benefited from almost ten years of development since the DB2's introduction in 1949 and from the experience gained in competition at the highest level.

This MkIII #AM300/3/1696 is one of the finest examples available with its Swansea V5 document, MoT and tax paid. Its original top specifications (overdrive, disc brakes, Alfin drums, twin exhaust, oil cooler, brake servo, etc) added to its remarkable condition and its long and well documented history can only attract attention from any serious collector or enthusiast. Fast and comfortable, driveable on track and road it is also a serious contender in the AMOC's concours.





Matching numbers, ZF gearbox

1970 Aston Martin DBS Vantage

Au milieu des années 1960, dans un climat économique maussade au Royaume-Uni, les ventes des coupés Aston Martin déclinèrent sérieusement. Le moteur six cylindres en ligne, apparu sur la DB4, était parvenu au bout de son développement et, dans une perspective d'exportation, David Brown choisit de développer un nouveau V8 moderne en alliage léger susceptible d'équiper une berline luxueuse et rapide, commercialisée sous la marque Lagonda et un coupé Aston Martin plus sportif, construit sur une plate-forme plus courte. Les études de la plate-forme et des caisses progressèrent plus vite que celles du moteur et, lorsqu'il fallut impérativement remplacer la DB6 pour relancer les ventes, seul le "six" en ligne de quatre litres était disponible. Ainsi naquit la DBS qui fut dévoilée en septembre 1967 sous la forme d'un luxueux coupé qui offrait, avec quatre vraies places, le plus grand espace intérieur jamais proposé sur une Aston Martin. Newport-Pagnell proposa une version Vantage du six en ligne, terme qui traditionnellement, désignait la version la plus puissante. Avec 325 ch obtenus par élévation du rapport volumétrique et montage de trois carburateurs double corps Weber, la DBS Vantage offrait un petit supplément de performance bienvenue.

Le modèle présenté, véritable Vantage, a été vendu neuf en Angleterre le 4 février 1970 et immatriculé GPM4D. Elle a vécu toute sa vie outre-Manche, appartenant à un certain Thomas Lee avant d'être acquise par l'actuel propriétaire en 2008 auprès du spécialiste de la marque, Post Vintage, dans le West Yorkshire. Au vue des photographies du dossier joint avec la voiture, elle a bénéficié de quelques travaux cosmétiques avant d'être entretenue par Mike, le mécanicien de notre collectionneur. Son intérieur possède une superbe patine d'origine et les cuirs sont de couleur havane, moquettes claires à passepoils beige.

Il s'agit d'un bel exemplaire de ces rares versions Vantage, parfaites pour se prendre pour Bret Sinclair dans Amicalement Vôtre. Je vous rappelle que nous présentons également une superbe Dino dans la vente... à bon entendre... !

In the middle of the 1960s, in a bleak economic climate in the United Kingdom, sales of Aston Martin coupés seriously declined. The six cylinder in-line engine, which came out with the DB4, came to the end of its development and, with an eye to exports, David Brown chose to develop a new modern V8 in light alloy which might be used in a luxury, fast four-door saloon, marketed under the Lagonda brand and a more sporty Aston Martin coupé, built on a shorter platform. The tests on the platform and body went more quickly than the test on the engine and, since the DB6 absolutely had to be replaced in order to boost sales, only the four-litre in-line "six" was available. Thus, the DBS was born and was unveiled in September 1967 in the form of a luxury coupé which with four proper seats offered the largest interior ever available in an Aston Martin. Newport-Pagnell offered a Vantage version of the in-line six, a term which traditionally referred to the most powerful version. With 325 horsepower achieved by increasing the compression ratio and by fitting three Weber double-body carburetors, the DBS Vantage offered a welcome little extra performance.

This genuine Vantage was sold new in UK february 4 th 1970 and got GPM4D for license number. She spent all its life in the UK, owned by Thomas Lee who sold it in 2008 to the present owner thru marque specialist, Post Vintage based in West Yorkshire. We can tell that after viewing the several oictures in the file that it had some cosmetic work done before being maintained and serviced by Mike, the private owner's counsellor and mechanic. The interior shows a superb patina, the tobacco leather is original, the carpets are beige with leather piping.

We are offering today a very nice and rare Vantage, ideal for one who wants to play "The Persuaders, Brett Sinclair lifestyle". We inform you that we are also offering a superb red Dino 246 GT..



243

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° DBS/5450/R
Moteur n° 4004213SVC

€ 50 000 / 60 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Video online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Un des derniers mythes Aston
- ✓ Superbement entretenue
- ✓ Tellement "Bret Sinclair"

- ✓ One of the last real Astons
- ✓ Superbly maintained
- ✓ So "Bret Sinclair"



Matching numbers, original Vantage

1969 Aston Martin DB6 Vantage

Industriel prospère à la fin de la Seconde Guerre mondiale, David Brown racheta les marques Aston Martin en 1947 et Lagonda en 1948. Il récupéra aussi un nouveau moteur Lagonda conçu par William Owen Bentley et en équipa le châssis Aston Martin DB à moteur deux litres pour créer la DB2, deuxième Aston Martin produite sous son contrôle. Ce moteur six cylindres à 2 ACT évolua en cylindrée et en puissance jusqu'à la DB2/4 Mark III de 1956. Ce fut la première génération des DB de grand tourisme. Les DB3 furent des modèles sport de compétition.

La deuxième génération apparut fin 1958 sous la forme de la DB4 qui évolua en DB5 (lancée en 1963) et DB6 (1965), ultime version d'un type réussi et totalement nouveau tant par son moteur que par sa conception et son style. Les DB4 et DB5 à châssis plate-forme à caissons requèrent en effet une superbe carrosserie en aluminium dont la structure était faite de multiples petits tubes soudés en acier selon le procédé Superleggera du carrossier italien Touring. Le nouveau six-cylindres en ligne à 2 ACT tout en alliage léger de 3,4 litres sur la DB4 puis de 4 litres sur la DB5 se révéla puissant, robuste et fiable. Il sera repris sur la DB6 (285 ch en version standard), une DB5 allongée de plus de 9 cm et au toit surélevé pour dégager davantage d'espace aux places arrière, servie par une excellente boîte de vitesse ZF à cinq rapports, préférable à la boîte automatique optionnelle proposée au marché américain.

The wealthy industrialist David Brown bought Aston Martin in 1947 and Lagonda in 1948. He also recuperated a new Lagonda engine designed by William Owen Bentley, and fitted the chassis of the Aston Martin DB with it to create the DB2, the second Aston Martin made under his direction. This six-cylinder 2 ACT evolved in terms of capacity and power to become the DB2/4 Mark III in 1956, the first generation of DB gran turismo models. The DB3 were racing models.

The second generation appeared at the end of 1958 in the form of the DB4, which became the DB5 (launched 1963) and DB6 (1965), the final version of a successful and totally new type, both for its engine and its design and style. The DB4 and DB5, with their platform chassis, received superb aluminium bodywork made from a host of tiny, welded steel tubes using the Superleggera technique pioneered by Italian coachbuilder Touring. The new six-cylinder 2 ACT line engine in light alloy throughout - first in a 3.4-litre version on the DB4, then in a 4-litre version on the DB5 - proved powerful, robust and reliable, and would be used for the DB6 (285bhp for the standard version), a DB5 extended by over 9cm, with the roof raised to give the back seats more room, and an excellent ZF five-speed gear-box, preferable to the optional automatic version available in America.



244

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n° DB6/3567/R
Moteur n° 400/4001/VC

€ 130 000 / 160 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Video online

www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Restauration importante avec dossier photos
- ✓ Rare version Vantage d'origine
- ✓ Même propriétaire de 1977 à 2007
- ✓ Deux dossiers de l'historique avec factures et suivi

- ✓ Important restoration with file of pictures
- ✓ Rare Vantage model
- ✓ Same ownership from 1977 to 2007
- ✓ 2 full files of history and invoices from 1969



Le modèle présenté, une véritable DB6 Vantage avec trois double-carburateurs Weber et son taux de compression plus élevé, a été commandé neuf par le concessionnaire Aston Martin H.R. Owen, London SW7 et immatriculé pour la première fois le 27 mars 1969 au nom de A.W. Daubeny de Moleyns, Burnham House en Ecosse. Le 31 mai 1973, elle passe entre les mains de David Thomas Brian Harries à Llanelli en Ecosse toujours. En 1977, elle change de mains et est achetée par David Mason qui la garda jusqu'en 2007. Une restauration totale est alors entreprise par les ateliers Post Vintage, dans le West Yorkshire, spécialistes de la marque. La voiture est totalement mise à nu, carrosserie, mécanique refait (dossier de photographies et de factures attestant de ces travaux). Ce superbe exemplaire de DB6 Vantage est alors acheté par le propriétaire de la collection, subjugué par l'état spectaculaire de cette DB6 Vantage. Cette voiture vient avec deux dossiers contenant toute son histoire, de la facture d'achat originale chez Owen à Londres, aux différents MOTs, aux factures d'entretien de 1969 à aujourd'hui.

This genuine DB6 Vantage, fitted with triple Weber carburetors and high compression ratio, was ordered by the London dealership, H.R. Owen, and first registered to A.W. Daubeny from Burnham house, Scotland, on march 27th 1969. Later she changed hands on may 31st 1973 to David Thomas Brian Harries of Llanelli, Scotland. In 1977, David Mason bought it and kept it until 2007. A total restoration begins then at Post vintage, West Yorkshire, marque specialists. The body is stripped down to bare metal and the mechanical components rebuilt or replaced. An important invoice and photo file is available with the car proving the important work done. This superb DB 6 Vantage was then bought by the actual owner, who could'nt resist to its extraordinary condition. Two files come with the car : the restoration one and all the MOT, the original invoice and all the maintenance records since 1969.



245

1996 Aston Martin Volante Convertible

Titre de circulation européen
European title
 Châssis n°
 SCFDAM2COSBL60196

€ 40 000 / 60 000

SANS RÉSERVE
 NO RESERVE



www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Deuxième main, vendue neuve en Italie
- ✓ Une vraie grand tourisme au grand air
- ✓ La moins chère des Aston cabriolets
- ✓ *Second owner, sold new in Italy*
- ✓ *A real Grand Turismo convertible*
- ✓ *The less expensive convertible Aston*

Présentée au salon de Birmingham 1988, ce prototype de la Virage reçut un accueil chaleureux, il représentait une tentative réussie de maintenir un compromis difficile entre la modernité et le passé prestigieux de la marque de Newport Pagnell. La silhouette générale renoue avec la ligne classique de la DB4, notamment au niveau de la descente de toit et des glaces latérales, en abandonnant les déflecteurs latéraux de la DBS, ainsi que dans le bloc arrière "fastback" rappelant les glorieuses années. Les deux concepteurs, John Heffernan et Ken Greencey étudièrent la carrosserie de la Virage en soufflerie pour arriver à un Cx de 0,35 prévue pour supporter 320 km/h. La Virage est à la fois massive, à cause de cette ceinture de caisse très haute, et fine grâce à son pavillon effilé tout en augmentant l'habitabilité intérieure. La version décapotable, la Virage Volante apparût deux ans après le coupé, elle était prévue au cahier des charges initial, mais son élaboration fut retardée à cause de la difficulté de loger le mécanisme de capote électrique dans la structure prévue pour les suspensions arrière. L'usine fit appel à un consultant extérieur pour plancher sur ce problème en la personne de Hawtal Whitting, qui augmenta en même temps la rigidité torsionnelle de 40%, chose plutôt rare sur un cabriolet. La capote doublée et équipée d'une lunette arrière dégivrante est manoeuvrable électriquement.

D'une livrée bleu foncé avec intérieur cuir beige à passepoil bleu, cette Virage Volante a été vendue neuve à Bologne, en Italie, par Emilianauto Spa. Nous sommes informés que la plus récente révision a été effectuée dans ces deux dernières années par Jaguar / Aston Martin Rome (à 57 000 km). Des disques de freins neufs ont alors été installés à l'avant et à l'arrière, et la voiture n'a couvert depuis que 5 000 km environ. Bel exemplaire doté de la transmission automatique, ce cabriolet Aston Martin, acquis par son propriétaire actuel en mai 2009 à Monaco, est livré complet avec son manuel d'instructions, la brochure Virage, son livret d'entretien partiellement tamponné, et diverses factures de révision/entretien.

The production Virage Volante debuted at the Geneva Motor Show in March 1991, a prototype having been displayed at Birmingham's NEC the previous October. Weighing in at over two tons, the open Volante was even heavier than the closed coupe, itself no lightweight, this increase in weight being accounted for by considerable body strengthening to compensate for the absent roof, plus the extra complication of the power-operated convertible hood. Electrically powered, the latter was beautifully made and incorporated a glass rear window complete with heated de-misting elements. Mechanically the Volante remained much the same as its closed cousin, though with slightly lower final drive gearing to aid acceleration through the gears. Top speed was slightly reduced, to a still-outstanding 150mph. Automatic transmission was standard on the Volante, the original three-speeder being superseded in 1993 by a new four-speed dual-mode (normal/sport) unit. The five-speed manual 'box continued to be available as an option. 'Beautiful hand-built craftsmanship abounds in this most aristocratic of convertibles,' said Fast Lane.

Finished in dark blue with blue-piped beige leather interior, this Virage Volante was sold new in Bologna, Italy via Emilianauto SPA. We are advised that the most recent service was carried out within the past two years by Jaguar/Aston Martin Roma (at 57,000 kilometres) when new front and rear brake discs were fitted, and that the car has covered only 5,000-or-so kilometres since then. A nice example, bought by the current owner in Monaco in May 2009, fitted with the automatic transmission, the car comes complete with owner's manual, Virage brochure, partially stamped service booklet, sundry service/maintenance invoices.





Matching numbers

1958 Aston Martin DB MkIII Competition Saloon

246

Titre de circulation anglais
English V5

Registration n° SXT 1
Châssis n° AM300/3/1502

€ 80 000 / 120 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Vidéo online
www.artcurial.com/retro2011

Cette fabuleuse DB MkIII "SXT 1" reconstruite sous la forme d'une voiture de compétition a été préparée au niveau le plus élevé possible tout en conservant pratiquement toutes ses finitions et ses organes mécaniques d'origine. Fréquemment engagée en compétition entre 1993 et 2005, cette voiture est proposée avec quelques pièces spéciales compétition et presque toutes ses pièces d'origine permettant de la reconverter aisément en voiture de route.

Le pilote professionnel et instructeur bien connu Peter Snowdon qui a souvent piloté "SXT1" et signé un tour du circuit de Goodwood en 1 min 37 sec 1/10" décrit la voiture comme étant "tout simplement unique du fait qu'elle offre un comportement et un fonctionnement de voiture de course. J'ai eu le privilège de piloter la voiture avec (le vendeur) à plusieurs reprises et avec plaisir à chaque fois en raison de sa qualité."

Le châssis n° 1502 fut livré neuf en version standard à un certain W J F Tillyard qui la renvoya à l'usine pour qu'elle fût équipée de carburateurs Weber, d'une boîte avec surmultiplicateur et d'un double échappement. Pilotée par l'ex propriétaire et un certain G Lightblown, la voiture a couru en 1958 dans diverses épreuves dont le David Brown Trophy, à Silverstone le 17 mai, le St John Horsfall Meeting le 12 juillet à Silverstone et à la réunion du Bentley Drivers Club à Silverstone le 2 août. Les programmes de ces trois réunions sont inclus dans le dossier.

Achetée par le précédent propriétaire en décembre 1988 et nécessitant une restauration, la voiture fit l'objet d'une reconstruction totale caisse démontée qui débuta en 1989 pour s'achever en 2003. Ces travaux portèrent sur une réfection partielle du châssis d'origine et la fabrication de nouveaux éléments de caisse en aluminium. Un dossier de photos de cette reconstruction sera joint. "SXT 1" fut d'abord achevée sous la forme d'une rapide routière, mais totalement équipée et garnie et le propriétaire débuta ses participations au programme de compétition de l'AMOC, inscrit dans la catégorie "légèrement modifiée".

Chassis number "1502" was delivered new to one W J F Tillyard as a standard car but was returned by him to the factory to be fitted with Weber carburetors, an overdrive gearbox and twin exhausts. The car competed regularly in 1958 driven by its previous owner and G Lightblown at events that included the David Brown Trophy Meeting, Silverstone on 17th May; St John Horsfall Meeting, Silverstone on 12th July; and the Bentley Drivers Club, Silverstone on 2nd August.

Purchased by the previous owner in December 1988 in need of restoration, the vehicle was completely rebuilt from the bare chassis between 1989 and 2003 including new steelwork on the original chassis and many new aluminium panels of normal gauge for road use. "SXT 1" was initially completed as a fully trimmed, fast road car, and the owner started gradually a racing programme within the AMOC events running in the "Mildly Modified" class.

In 1999/2000 the MkIII was rebuilt for the "Fully Modified" class with a full, welded-in roll cage, aluminium bulkhead, new Andron suspension components including telescopic dampers front and rear (the lever arm units remain in place), two-piece steering column with universal joint (for safety), quick-ratio steering box, detachable steering wheel, fuel cell, two racing seats (original re-trimmed seats retained), and 5-point harnesses. An original close-ratio gearbox was installed. In 2001 a 270bhp engine incorporating a Beauxfield crankshaft and con-rods was built, using map-able ignition, triple 45mm Webers, aluminium radiator, oil cooler, electric water pump and Accusump. Ventilated front brake discs and front/rear balance adjustment were fitted also (standard discs and calipers are included in the sale) and a fire extinguishing system added. (Following a cracked cylinder head in 2005 the engine has, in 2010, undergone a further top-end overhaul with a replacement head fitted).



- ✓ Préparation impressionnante
- ✓ Palmarès d'époque
- ✓ Gros dossiers

- ✓ Impressive preparation
- ✓ Period race history
- ✓ Massive history file



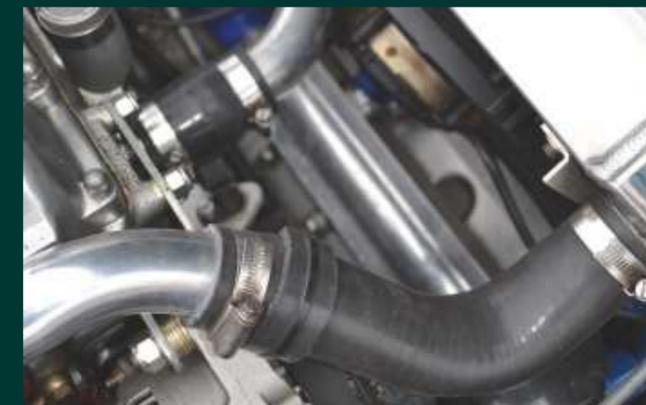
En 1999-2000, la Mk III fut reconstruite en fonction de la catégorie "totalement modifiée" avec un arceau soudé, un tablier en aluminium, de nouveaux éléments de suspension Andron dont des amortisseurs télescopiques avant et arrière (les appareils à levier restant en place), une colonne de direction à joint universel (de sécurité), un boîtier de direction peu démultiplié, un volant détachable, un réservoir de sécurité, deux sièges compétition (en conservant les sièges d'origine regarnis) et un harnais cinq points. Une boîte à rapports rapprochés d'époque fut trouvée et montée. En 2001, un moteur de 270 ch à vilebrequin et bielles Beauxfield fut assemblé, associé à un allumage électronique à cartographie, trois carburateurs Weber de 45 mm, un radiateur en aluminium, un radiateur d'huile, une pompe à eau électrique et un carter Accusump. Des disques de frein ventilés à l'avant et un répartiteur de freinage réglable furent installés (les disques et les étriers standard seront joints) ainsi qu'un système extincteur fixe. (Suite à une fêlure de la culasse en 2005, le haut moteur a été refait en 2010 avec montage d'une culasse de rechange.)

Dans cette configuration, la voiture obtint une série de victoires et de records du tour dans les principales épreuves disputées dont celles de l'Aston Martin Owners Club, l'Heritage GT Challenge et la série "Swinging Sixties" du Classic Sports Car Club. La copie des résultats en course et les factures sont jointes à la voiture qui possède son titre anglais V5 de Swansea. Le dossier comprend aussi les copies des fiches de fabrication et le carnet d'entretien, le catalogue commercial de 1957, le tarif et le manuel d'utilisation relié en cuir, les quatre pages de la plaquette d'entretien des freins Girling, les publicités presse d'époque et un catalogue de pièces d'Aston Service Dorset. L'inventaire des pièces importantes qui accompagnent la voiture est disponible.

In this guise a series of class wins records was achieved in sprints, hill climbs and circuit races. Principal series contested were the Aston Martin Owners Club, Heritage GT Challenge and Classic Sports Car Club "Swinging Sixties". Some noteworthy lap times include Oulton Park (International) 2:06; Snetterton 1:26.29; Thruxton 1:37.5; Donington Park 1:29.28; Silverstone 1:12.6; and Brands Hatch Indy 59.14. Copies of all the racing records, and invoices are on file, and the car possesses a Swansea V5 document.

This DB MkIII, "SXT 1" has been rebuilt as a fully modified race car to the highest standard while virtually all of the original trim and road parts have been retained. It is now offered for sale with some racing spares and virtually all the original parts to enable re-conversion to a road car if required. Also included in the sale are copies of the factory build sheet and service records, original sales brochure, 1957 price list and leather-bound instruction book, original 4-page Girling maintenance instructions, original period full-page press advertisements, and an Aston Service Dorset parts catalogue.

Well known professional racing driver and instructor Peter Snowdon drove 'SXT 1' regularly, including a standing start Goodwood lap of 1.37.1, describing the car as 'quite simply unique in that it drives and handles like a proper racing car. I was privileged to race the car with the previous owner a number of times and on each occasion it was a pleasure to drive, such is its quality.'





Livrée neuve en France à un membre de la famille royale du Qatar, seulement 10 000 km d'origine

1996 Aston Martin V8 Vantage 550

247

Titre de circulation
luxembourgeois
Luxembourg title

Châssis n°
SCFDAM2SXVBL70129

€ 90 000 / 120 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

- ✓ Provenance royale
- ✓ Kilométrage très faible
- ✓ 550 chevaux sous le pied!
- ✓ Le futur collector de la marque

- ✓ Royal Qatar family provenance
- ✓ Very low mileage
- ✓ 550 HP under the foot!
- ✓ The futur Aston collectable

Quatre années passèrent entre l'introduction de la Virage et celle de la performante Vantage. Si l'augmentation de la cylindrée à 6,3 litres constituait un grand saut par rapport à la voiture standard, la Vantage était alors considérée comme étant une grande avancée. Seuls le toit et les portes restèrent inchangés suite à l'amélioration du modèle original par les stylistes John Heffernan, Ken Greenley et le chef de projet Mike Booth. Même le nom Virage fut abandonné au profit du nom Vantage. Les versions ultérieures furent baptisées V8 Vantage, ce qui s'avère encore plus déroutant puisqu'elles ne doivent pas être confondues avec les "vraies" V8 Vantage construites entre 1977 et 1989. La vue de face de la Vantage révèle pas moins de six phares. Cette tendance pour l'excès dans l'éclairage intense avait commencé avec la DBS qui possédait quatre phares. La Bulldog en avait cinq, montés au centre, tandis que la Série 4 V8 Lagonda fut la première en avoir six. Les précédents phares étaient de forme carrée puis, vers 1996, ils furent remplacés par des phares de forme ronde. La voiture était équipée d'un moteur 5 340 cm³ V8 à turbocompresseur double. Avec une puissance au frein de 550 ch et un couple de près de 483 Nm à 4 000 tr/min, il s'agissait du groupe moteur de production le plus puissant au monde.

Cette V8 550 a été vendue neuve par Auto Performance, le concessionnaire Aston Martin de Paris et immatriculée pour la première fois le 28 octobre 1996 par un membre de la famille royale du Qatar. Elle est 'Cheviot Red' avec un intérieur Parchemin passepoil couleur caisse du meilleur effet qui rappelle les couleurs du drapeau Qatari. Le concessionnaire l'a vendu au propriétaire actuel en 2009 avec 9900 kms d'origine, avant de faire un nettoyage en profondeur de l'intérieur cuir et moquettes. Il s'agit d'une automobile ultra-performante, faisant partie de ces dernières Aston Martin fabriquées à la main dans la plus grande tradition britannique de sportivité, d'endurance et de confort.

The Virage was Aston Martin's replacement for the decades-old V8 models. Introduced at the Birmingham Motor Show in 1988, it was joined by the high-performance Vantage in 1993, and the name of the standard car was changed to V8 in 1996. As with many other Astons, a high-performance Vantage model of the Virage would later appear. First shown in 1992, the Vantage was produced from 1993 through 1999 and, like so many other Aston Vantages, soon became the only variant available. Indeed, the Virage name lasted just a few years, with its final descendants inheriting the simple and familiar V8 name. The design was freshened, leaving only the roof and doors of the car intact. The Vantage was wider, appeared lower, and used four round "grapefruit" tail lights (rumoured to have been those used on a Bova coach for the prototype). Like the 6.3, the Vantage used record-sized 362 mm (14 in) brake discs. The most radical change to the Vantage, however, was inside the engine compartment. The 5.3 L engine now sported twin superchargers. Power output topped the industry at 550 hp (410 kW), and torque was equally impressive at 555 ft-lbf (746 N-m). Top speed was 200 mph (320 km/h), with a dash to 60 mph (97 km/h) taking just 4.2 seconds. Considering that the kerb weight of the car was almost two tons, this was no mean feat.

This particular V8 550 has been sold by Auto Performance the French official dealer to a member of the Royal family of Qatar, and registered for the first time the 28 October 1996. It's 'Cheviot Red' as the colour of the Qatari flag, with a superb Parchment leather interior. The French Aston-Martin dealer has sold the car to the current owner last year with a very low mileage of 9900 original kilometres. It is a super-performing car, one of the last real hand-made Aston Martins.





248

Titre de circulation anglais
English V5

Châssis n° DB4/672/R
Moteur n° 370/678

€ 150 000 / 200 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Video online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Historique complet
- ✓ Excellente routière
- ✓ Accompagnée de gros dossiers

- ✓ Full history
- ✓ Excellent Gran Turismo
- ✓ Coming with big files of history

Matching numbers

1961 Aston Martin DB4 Serie III Sports Saloon

Cette DB4 très originale et bien documentée a été livrée neuve via Brooklands Garage le 31 mai 1961 à Brown & Aitken Ltd de Pall Mall. Le premier propriétaire fut le directeur général de la firme, Robin Loudon Aitken (d'où les lettres de l'immatriculation, RLA), passionné d'Aston Martin et de pêche au saumon, qui appréciait tout particulièrement de piloter sa DB4 lors de randonnées rapides qui le menaient jusqu'en Ecosse. Jusqu'en 1971, l'entretien était assuré par l'usine puis par Aston Service Dorset.

En 1981, elle passa par testament à John Barrs qui la vendit en 1986. "RLA 600" connu quatre autres propriétaires (tous identifiés) avant de devenir la propriété du collectionneur actuel. Le propriétaire précédent - Jonathan Willis - avait acheté la voiture en vente publique en août 1996, date à laquelle la voiture avait parcouru 8000 miles (12 800 km) depuis une réfection totale du moteur et des suspensions par les spécialistes de la marque Pugsley & Lewis pour un coût de 9 000 livres (factures au dossier). Plus récemment, "RLS 600" a bénéficié d'une importante révision (boîte de vitesses, volant moteur, embrayage, suspension, freins, direction, échappement inox, etc) effectuée par Andy Chapman (en 2003) pour un coût de 16 400 livres suivie d'une réfection générale et d'opérations d'entretien chez R S Williams and Trinity Engineering d'un montant de 12 000 livres (factures au dossier).

This DB4 was delivered new via Brooklands Garage on 31st May 1961 to Brown & Aitken Ltd, of Pall Mall. The car's first owner was company executive, Robin Loudon Aitken (hence the registration letters) an Aston Martin enthusiast who enjoyed driving fast his DB4 up to Scotland for fishing. Servicing up to 1971 was carried out at the factory and subsequently by Aston Service Dorset.

Robin Aitken owned the car until 1981 when it passed in his will to John Barrs, who sold it on in 1986. 'RLA 600' had a further four owners before being purchased by the actual owner. The immediately preceding owner - Jonathan Willis - had purchased the Aston at auction in August 1996, at which time the car had covered only 8,000 miles since a complete engine rebuild and front/rear suspension overhaul by marque specialists Pugsley & Lewis costing almost £9,000 (invoices on file). More recently 'RLA 600' has benefited from a major overhaul (gearbox, flywheel, clutch, suspension, brakes, steering, stainless-steel exhaust, etc) undertaken by Andy Chapman (in 2003) costing some £16,400 with subsequent general repair and servicing works carried out by R S Williams and Trinity Engineering (in 2005 and 2006 respectively) at a total cost of £12,000 (invoices on file).





Le kilométrage affiché actuellement est de 113 145 miles (181 000 km environ). Peinte dans la teinte d'usine Snow Shadow Grey avec un intérieur en cuir rouge Connolly, la voiture est proposée avec son document V5 de Swansea. Le dossier historique qui l'accompagne contient la récapitulation des opérations d'entretien, les factures, la liste et la correspondance des propriétaires, l'ancien log book, les clés de rechange et un manuel d'atelier de DB4. "RLA 600" représente une unique occasion d'acquérir une belle DB4 bien entretenue à l'histoire claire et bien documentée.

The current recorded mileage total amount to 113,145. Finished in its factory-correct livery of Snow Shadow Grey with red Connolly hide interior, the car is offered with current MoT/road fund licence and Swansea V5. The accompanying important history file contains extensive service history, invoices, ownership details and correspondence, old-style logbook, spare keys and a DB4 workshop manual. Highly original and exceptionally well documented 'RLA 600' represents a wonderful opportunity to acquire a well maintained DB4 with an impeccable provenance.





249

1996 Jaguar XJS 4L. Celebration

Carte grise française
French title

Châssis n°
SAJNX2746TC224531

€ 20 000 / 30 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Video online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Le meilleur moteur de la XJS
- ✓ Consommation ridicule !
- ✓ Tellement élégante

- ✓ The best engine, reliable
- ✓ Ridiculous consumption!
- ✓ So elegant

Jaguar dévoile son nouveau coupé dénommé XJS le 10 septembre 1975, date de sa présentation officielle. La tâche n'est pas aisée puisque ce coupé doit remplacer la sublime et intemporelle Type E. La Jaguar XJS est d'avantage une GT d'exception qu'une voiture de sport. Celle-ci sera équipée dans un premier temps du V12 de 5 343 cm³ emprunté à sa grande sœur la Type E. Mais entre le début de sa création en 1975 et 1996 elle subira de nombreuses améliorations principalement mécaniques mais aussi stylistiques. C'est six ans après sa création, en juillet, que la Jaguar XJS se voit dotée d'un nouveau moteur plus puissant et acquiert l'appellation de XJS HE pour "High Efficiency". En 1983, Jaguar sort une version "targa", la XJS-C puis c'est en 1986 que sort enfin le cabriolet équipé du V12. En 1988, Jaguar remporte la légendaire course des 24 Heures du Mans. Pour fêter cette victoire, la marque décida de créer un nouveau coupé à tendance plus sportive. C'est sous la direction de Tom Walkinshaw que la XJR-S apparut en août 1992, marquant l'avènement d'une nouvelle aire et le développement de nouvelles motorisations ; la XJS se voit dotée du nouveau 6 cylindres de 4 litres. En mai 1995, la fin de la production de la XJS approche. Pour fêter l'anniversaire de la marque, l'XJS "célébration" est lancée. Ce modèle est équipé, de série, de toutes les options possibles et imaginables de l'époque. Elle remporte un grand succès et elle est aujourd'hui la version la plus recherchée.

C'est ici un superbe modèle XJS Celebration que nous vous proposons, avec son moteur 4L. Elle a été livrée neuve aux Etats-Unis, dans l'Etat de l'Indiana, à un Mr. Albert M. Roviario qui l'a toujours entretenu chez l'agent Jaguar Huntington de l'Etat de New York. Son carnet d'entretien tamponné montre un entretien très suivi jusqu'à 51300 miles, moment de sa dernière révision. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2009 auprès du truculent Eric Ménard de Classic Car. Son compteur affiche 55 000 miles, sans conteste le kilométrage d'origine. Elle se présente dans un très bel état, intérieur en cuir noir sobrement patiné, ses boiseries sont un délice de luxe, tout dans cette automobile est une invitation au voyage et au cruising ensoleillé. Elle sera livrée à son futur acquéreur avec sa trousse Jaguar d'origine, son carnet d'entretien et sa carte grise française.

Jaguar unveiled its new coupé, called the XJS, on 10 September 1975, the date of its official presentation. The task was not easy, as this coupé was to replace the sublime and timeless E-Type. The Jaguar XJS is more an exceptional GT than a sports car. It was initially equipped with the 5,343 cc V12 borrowed from its big sister, the E-Type. However, between the start of its creation in 1975 and 1996, it underwent numerous improvements, mainly mechanical but also stylistic. Six years after its creation, in July, the Jaguar XJS was equipped with a new, more powerful engine, and gained the name XJS HE for "High Efficiency". In 1983, Jaguar launched a "targa" version, the XJS-C, before finally launching the convertible equipped with the V12 in 1986. Jaguar won the legendary 24 Hours of Le Mans in 1988. To celebrate this victory, the brand decided to create a new, sportier coupé. The XJR-S was launched in August 1992 under the management of Tom Walkinshaw, marking the advent of a new era and the development of new engines ; the XJS was equipped with the new 6-cylinder 4 litre engine. In May 1995, production of the XJS was nearing its end. To celebrate the anniversary of the brand, the XJS "Celebration" was launched. This model was equipped, as standard, with all possible and imaginable options from the time. It enjoyed a huge success and is the most sought-after version today. This is a superb XJS Celebration model that we are offering here, with its 4L engine. It was delivered new to a Mr Albert M. Roviario in the US state of Indiana ; Mr Roviario has always had it maintained by the agent Jaguar Huntington in New York State. Its stamped servicing booklet shows that it was very regularly maintained up to 51,300 miles, the time of its last service. The current owner acquired it in 2009 from Eric Ménard, the colourful head of Classic Car. It has 55,000 miles on the clock, which is without doubt the original mileage. It is in very good condition, the interior is in black leather with a delicate sheen, the woodwork is delightfully luxurious, everything in this car invites you to go for a drive and cruise in the sun. It will be delivered to its future buyer with its original Jaguar kit, its servicing booklet and its French vehicle registration documents.





250

1959 Austin-Healey 100-Six Jamaican

Carte grise française
French title
Châssis n° BN4 LS77603

€ 25 000 / 45 000

- ✓ Une superbe façon de rouler original
- ✓ Base éprouvée et fiable
- ✓ Bel état général

- ✓ The opportunity to drive a very special car
- ✓ Base known and reliable
- ✓ Nice overall condition

Face à la demande et compte-tenu du potentiel de son châssis rigide et surbaissé, la première Austin-Healey à moteur quatre cylindres fit place en 1956 à la première version à six cylindres, la 100-Six, dotée du moteur BMC série C de près de 2,7 litres des berlines Austin A90 et Wolseley 6/90 apparues en 1955. Si la vitesse de pointe était pratiquement équivalente à celle de la quatre-cylindres précédente, la souplesse était meilleure et la conduite plus reposante et il était plus flatteur pour un Américain d'avoir un type de sport européen à moteur six cylindres, Jaguar ou Austin-Healey. Le succès outre Atlantique des Austin-Healey fut tel que la plus grande partie de la production y fut vendue de 1953 à 1968 et principalement en Californie où le climat était favorable à la bonne conservation des carrosseries.

Toutefois, à la fin des années 1960, le style des Austin-Healey créé en 1950 commençait à vieillir et une entreprise artisanale californienne spécialisée dans le travail de la fibre de verre, Fiberfab, fondée en 1964 par Warren "Bud" Goodwind, proposa des kits de carrosserie en résine et fibre de verre permettant de rajeunir les roadsters anglais classiques construits sur un châssis séparé (Austin-Healey, Triumph TR, MGA et même VW).

La voiture présentée ici est une Austin-Healey 100-Six de 1959 habillée en 1968 d'une élégante et insolite carrosserie en fibre de verre d'un style tendu et très profilé inspiré des grandes GT italiennes de l'époque. Fiberfab n'aurait produit en tout que cinq Healey Jamaican. Celle-ci a été totalement restaurée depuis le châssis nu, décapé et traité anticorrosion avant remontage du moteur et de la transmission (quatre rapports plus overdrive). Les trains roulants, les freins (à disques à l'avant), les roues fils (Borrani à serrage central) sont neufs. L'échappement à deux lignes renforce par sa belle sonorité le caractère sportif donné par les roues fils. De couleur aubergine métallisé avec un intérieur noir à passepoil rouge proche du neuf (sièges baquets), cette belle et rarissime Austin-Healey Jamaican au fonctionnement agréable et à la mécanique éprouvée, fiable et facile à maintenir est une exceptionnelle occasion de "rouler différent".

In light of the demand and taking into consideration the potential of its rigid and low-frame chassis, the first Austin-Healey with a four-cylinder engine gave way, in 1956, to the first six-cylinder version, the 100-Six, which boasted a BMC C-Series engine with a cubic capacity of close to 2.7 litres taken from the Austin A90 and Wolseley 6/90 saloons which appeared in 1955. If the peak speed was practically identical to that of the four-cylinder forerunner, the ease of movement was better and driving it more relaxing, and it was more flattering for an American to have a European sports car with a six-cylinder engine, a Jaguar or an Austin-Healey.

A Californian crafts company, specialising in fibreglass work, Fiberfab, had been founded by Warren "Bud" Goodwind in 1964; this company offered body kits in resin and fibreglass which allowed the classic English roadsters constructed on a separate chassis to be rejuvenated (Austin-Healey, Triumph TR, MGA and even VW).

The car presented here is an Austin-Healey 100-Six from 1959. In 1968, it was fitted with an elegant and unusual fibreglass body in a concentrated style and highly profiled, inspired by the large Italian GTs of the time. It is claimed that Fiberfab only produced five Healey Jamaicans in total. This one has been completely restored starting from the bare chassis, stripped and subjected to anti-corrosion treatment prior to re-assembly of the engine and transmission (four gears plus overdrive). The running gears, brakes (with disks at the front), the wire wheels (Borrani with central locking) are new. With the pleasant sounds it makes, the two-line exhaust system reinforces the sporting character created by the wire wheels. Metallic aubergine in colour with a black interior with red edging which is almost new (bucket seats), this beautiful and extremely rare Austin-Healey Jamaican works well and has a tried-and-tested mechanical system. It is reliable and easy to maintain, and offers an exceptional opportunity for "driving with a difference". It comes with its French vehicle registration document.





251

1958 Citroën 2 CV

Carte grise française
French title
Châssis n° 441541

€ 8 000 / 14 000

SANS RESERVE
NO RESERVE



Au lendemain de la seconde guerre mondiale, Citroën lance celle qui est désormais une des voitures les plus mythiques : la 2 CV. Avant guerre, sous l'égide de la famille Michelin, Pierre Jules Boulanger lance le projet TPV (Tout Petit Véhicule) dont il résumera le cahier des charges par cette phrase devenue célèbre : "quatre roues sous un parapluie". L'engin devra accueillir quatre voyageurs, plus 50 kg de marchandises, atteindre la vitesse de 60 km/h en ne consommant que 3 litres de carburant au 100 km. En plus, sa suspension devra être assez souple pour transporter un panier d'œufs sans aucune casse même après avoir roulé à travers champs.

Le succès de cette automobile ne sera jamais démenti, et, 42 ans de commercialisation plus tard, Citroën cessera sa production en ayant construit et vendu 5 114 961 2CV dans le monde.

La voiture présentée a été restaurée à partir du châssis, dans le respect de l'origine les éléments mécaniques ainsi que l'électricité ont été révisés, la peinture, les freins, l'intérieur, la capote, les tapis sont neufs. Des équipements d'origine ont été conservés: cric, manivelle, jauge à essence dans le conduit de remplissage, pare-soleil avec indications constructeur, écran de protection de la calandre avant en toile.

C'est une voiture dans un état impressionnant. Livré avec la Revue Technique Automobile de 1958 sur la 2cv et sa carte grise française de collection.

The car shown has had its chassis restored. Whilst attempting to stay as close to the original as possible, the mechanics and electrics have been revised and the paintwork, brakes, interior, roof and carpeting are all new. The original accessories are still intact, including the jack, crank, petrol gauge and filler cap, sun visor with manufacturer's guidelines and a protective cloth screen for the front grille. This car is in impeccable condition. The car will be delivered with a copy of la Revue Technique Automobile (an automotive publication) dated 1958 giving a description of the 2CV and its French classis car registration document.

- ✓ Un modèle ancien type AZ
- ✓ Restauration soignée
- ✓ La voiture de collection parfaite pour Paris

- ✓ An old AZ model
- ✓ Nice restoration
- ✓ The perfect Parisian car!



252

1969 Ferrari 365 GT 2+2

Carte grise française
French title
Châssis n° 11899
Moteur n° 11899

€ 60 000 / 75 000



En huit années de fructueuse collaboration, Ferrari et Pininfarina avaient vendu plus de deux mille 250 GTE et 330 GT 2+2, prouvant par là qu'il y avait une clientèle, pas seulement férue de sport automobile, mais aussi concernée par le confort et la possibilité d'emmener deux enfants ou un supplément de bagages. Aussi, une nouvelle 2+2 de forte cylindrée fut présentée au Salon de Paris 1967. La nouvelle voiture avait des roues arrière indépendantes pour la première fois sur une Ferrari 2+2. Des combinés ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Koni assuraient une excellente tenue de route et le confort était assuré par une suspension arrière à niveau constant, étudiée conjointement par Ferrari et Koni. Comme sur les GTB4 et 330 GTC, l'arbre de transmission (de la boîte cinq vitesses à l'embrayage) passe au différentiel à travers un "torque tube". Si le châssis a le même empattement que celui du 330 GT 2+2, la carrosserie est entièrement nouvelle, rappelant plus celle des modèles Superfast que les précédentes 2+2.

C'est une voiture d'une grande élégance, confortable et relativement spacieuse, de couleur marron métallisé assorti de cuir beige. Le vendeur nous dit que la mécanique a été entièrement révisée récemment, les synchros de boîte sont neufs, la ligne d'échappement, les freins et les pneus ont été remplacés. C'est un bel exemplaire bien entretenu produit seulement de 1967 à 1970 à 801 exemplaires.

During their fruitful eight-year collaboration, Ferrari and Pininfarina sold over two thousand 250 GTEs and 330 GT 2+2s, attracting not just motor-racing enthusiasts but also clients who liked comfort, and the prospect of taking their two children (or some extra luggage) with them.

It was with both sets of client in mind that a new, powerful 2+2 was unveiled at the Paris Motor Show in 1967: the first Ferrari 2+2 with independent rear suspension. Koni's combined coil springs/ shock-absorbers ensured excellent road-holding, and comfort was guaranteed by the self-leveling system in the rear, pioneered jointly by Ferrari and Koni. As with the GTB4 and 330 GTC, transmission involved the 'torque tube' system. The chassis had the same wheel-base as the 330 GT 2+2, but the bodywork was totally new, and more like Superfast models than previous 2+2s.

It is a very classic and elegant Ferrari comfortable, roomy and comfortable, painted in brown metallic with brown leather. The seller said that the mechanical part has been seriously checked. The gearbox synchros, the brakes, the tires and the complete exhaust system are new. It is a fine example, produced between 1967 and 1970 and only 801 were made.

- ✓ Superbe Ferrari 2+2
- ✓ Bien entretenue
- ✓ Prix attractif

- ✓ The famous "Queen Mary"
- ✓ Well maintained
- ✓ Attractive price



La 53^e construite sur 200 exemplaires, même propriétaire depuis plus de 23 ans / The 53rd on 200 examples built
1983 Lancia Rallye 037 ○

253

Titre de circulation suisse
 Swiss title

Châssis n°162000052

€ 100 000 / 150 000

- ✓ Dans les mains du même propriétaire depuis plus de 23 ans
- ✓ Voiture suivie et restaurée
- ✓ Rare exemplaire homologué en Suisse

- ✓ In the same ownership since 23 years
- ✓ Car well maintained and restore
- ✓ Rare example homologated in Switzerland

La Lancia Rallye 037 fut présentée à la presse internationale en décembre 1981. Parmi les pilotes pressentis pour la piloter figuraient Markku Alen, Attilio Bettega et Adartico Vudafieri. La voiture fut homologuée en avril 1982 et débuta en compétition dans le Rallye Costa Smeralda, les deux voitures présentées durent abandonner. La version réellement compétition, dite évolution du type fut homologuée en août 1982. La saison 83 fut la meilleure année pour la 037 en compétition. Elle débutait comme toujours par le Rallye de Monte Carlo qu'emporta Walter Röhrl devant Alen, tous deux sur 037, quatre autres victoires suivirent dans des épreuves comptant pour le Championnat du Monde des Rallyes : Le Tour de Corse Alen/Kivimäki, l'Acropole 1983 Röhrl/Geistdorfer, la Nouvelle Zélande 1983 Röhrl/Geistdorfer et le San Remo 1983 Alen/Kivimäki assurant à Lancia le titre constructeur. La Lancia 037 est la dernière grande voiture de Rallye à deux roues motrices. Pour une version qui n'était destinée qu'à l'homologation d'une pure bête de Rallye, la version routière de la 037 était relativement bien équipée avec les vitres électriques, l'habitacle moqueté. La finition de la carrosserie était soignée avec l'utilisation de nouveaux plastiques de haute qualité. Les lignes de la version "Stradale" sont particulièrement épurées, avec l'absence de l'imposant aileron à l'arrière et le toit à double bosse.

De couleur rouge, intérieur noir, moquettes noires et sièges baquets recouverts de velours noir, passepoil du ton de la carrosserie la voiture présentée est une des rares 037 en circulation en Suisse. Dans les mains du même propriétaire depuis près de 23 ans, un important collectionneur de voitures de rallye Suisse, la voiture a été restaurée il y a plus de 5 ans alors qu'elle avait un peu plus de 40 000 km au compteur. La carrosserie et l'intérieur ont été refaits en Suisse alors que le moteur a été refait chez le spécialiste Volta en Italie. C'est une occasion unique d'acquiescer un de ces rares exemplaires homologués pour la route de ces voitures du groupe B qui nous ont fait tant rêver, en très bel état de présentation et de fonctionnement. Merci de noter que les taxes dans le pays de destination seront à payer par l'acheteur.

The Lancia Rally 037 was shown to the international press in December 1981. Amongst the racing drivers approached to drive it were Markku Alén, Attilio Bettega and Adartico Vudafieri. The car was officially recognised in April 1982 and began competition in the Costa Smeralda Rally, although the two cars which were presented had to drop out. The real competition version, or development of the type, was officially recognised in August 1982. The 1983 season was the best year for the 037 in competition. It made its début as always with the Monte Carlo Rally that Walter Röhrl won over Alén, both driving 037s, while four other victories followed in the qualifying races for the World Rally Championship: The Tour of Corsica Alén/Kivimäki, the Acropolis 1983 Röhrl/Geistdorfer, New Zealand 1983 Röhrl/Geistdorfer and the San Remo 1983 Alen/Kivimäki secured the manufacturer's title for Lancia. The Lancia 037 is the last great rally car with two driving wheels.

For a version that was intended solely for the official recognition of a pure rally beast, the road version of the 037 was relatively well equipped with electric windows and carpeted interior. The finish of the body was carefully done by using new, high quality plastics. The lines of the "Stradale" version are particularly refined, without the imposing rear aerofoil and the double bubble roof.

Red with black interior, black carpeting and bucket seats covered in black textile and piping in the colour of the body, the car exhibited is one of the rare 037s in circulation in Switzerland. Belonging to the same owner for approximately 23 years, a large Swiss rally car collector, the car was restored more than 5 years ago when it had more than 40,000 kilometres on the clock. The body and the interior were redone in Switzerland whereas the engine was reworked by the Volta specialist in Italy. This is a unique opportunity to purchase one of these rare models of these Group B cars that are officially recognised for the road and which have had us dreaming so much, in very good presentation and working condition. Thanks to note that the buyer has to pay the taxes of importance in his country.





254

1952 Cisitalia 202 série C Cabriolet

Titre de circulation autrichien (européen)
Austrian title, "Einzelgenehmigungsbescheid" (European)
Châssis n° 183 C
Moteur n° 286

€ 170 000 / 190 000

- ✓ Une des dernières Cisitalia produite
- ✓ Sortant de restauration
- ✓ L'élégance et la rareté en Cabriolet

- ✓ One of the last Cisitalia built
- ✓ Coming from restoration
- ✓ Elegance and rarity of the convertible

En 1946, l'industriel Piero Dusio (important fabricant de bicyclettes et de matériels de sport et excellent pilote automobile amateur) et le pilote professionnel Piero Taruffi concrétisent leur idée de produire de petites monoplaces modernes en utilisant le moteur de la Fiat 1100 B installé dans un châssis tubulaire. La D46 (Dusio 1946) naît des crayons de l'ingénieur Dante Giacosa (père de la Fiat 500 de 1936 et des 508 et 1100) et de Giovanni Savonuzzi. La voiture de course est un succès et les créateurs en dérivent une version sport biplace, la 202, une berlinette moderne dont les lignes suggérées par Savonuzzi sont dues à Pinin Farina. La première Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italiana) 202 frappe un grand coup au Concours d'élégance de la Villa d'Este en 1947. La production des berlinettes est lancée tandis qu'il en est étudié une version cabriolet due à Pinin Farina et un roadster ou spider destiné à la compétition habillé par Stabilimenti Farina.

Exportée aux Etats-Unis malgré un prix prohibitif, elle influence les stylistes locaux par ses proportions bien équilibrées, sa faible hauteur et la fluidité de ses lignes au point que dès 1951, un coupé 202 entre dans les collections permanentes du Musée d'Art Moderne de New York. Sa légèreté (moins de 800 kg) et sa bonne aérodynamique permettent au moteur Fiat 1100 développant 55 ch de l'emmener à 160 km/h, tandis que la version Spider Nuvolari (ainsi appelé à la suite de la deuxième place obtenue par le grand pilote italien dans la Mille Miglia 1947) bénéficie d'un moteur poussé à 66 ch.

Cette Cisitalia 202 Gran Sport cabriolet de 1952 à conduite à droite a été carrossée en aluminium par Stabilimenti Farina. Elle a été restaurée en carrosserie et repeinte en rouge dans les années 1990. Elle sera proposée à la vente tout juste restaurée en mécanique, dotée d'un moteur Cisitalia conforme à l'origine à deux carburateurs de 66 ch refait à neuf comme le système d'échappement, l'intérieur (en cuir rouge) et la capote. La voiture, en rodage, est équipée de roues Borrani,

In 1946, the manufacturer Piero Dusio (a major bicycle and sports material producer, as well as an excellent amateur racing driver) and Piero Taruffi, a professional racing driver, put into action the idea of producing small modern single-seater cars using a Fiat 1100 B engine fitted into a tubular chassis. The D46 (Dusio 1946) was designed by the engineer Dante Giacosa (the creator of Fiat 500, 508 and 1100 from 1936) and Giovanni Savonuzzi. The racing car was a great success and led to the production of a two-seater sports version, the 202, a modern small saloon whose lines were suggested by Savonuzzi and manufactured by Pininfarina. The first Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italiana) 202 had a major impact at the Villa d'Este Show in 1947. Small saloons started to be produced and a convertible version studied by Pininfarina, along with a roadster and spider model for competitors designed by Stabilimenti Farina.

Exported to the United States despite its prohibitive price, its balanced proportions, low height and fluid lines had such an influence on local designers that as early as 1951 a 202 coupé formed part of the permanent collections of the New York Museum of Modern Art. Its lightness (under 800 kg) and excellent aerodynamics allowed the Fiat 1100 engine (55 hp) to reach 160 km/h, whilst the Spider Nuvolari version (so named after being driven by the leading Italian racing driver and placed second in the 1947 Mille Miglia) offered a 66 hp engine.

This right-hand Cisitalia 202 Gran Sport convertible from 1952 was built in aluminium by Stabilimenti Farina. Its body was restored and painted red in the 1990s. It is offered for sale after a recent refurbishment (mechanical), and comes with a Cisitalia engine with two 66 hp carburetors fully restored and compliant with the original ones, as is its exhaust system, interior (red leather) and hood. The car, which is still being run in, is fitted with Borrani wheels, a heater and demister. Registered since 1964 in Austria; then





d'un chauffage et d'un désembuage. Immatriculée depuis 1964 en Autriche, puis stockée depuis 1970 sans rouler (propriétaire précédent Mr Decillia de Villach/Autriche) elle est accompagnée de son titre autrichien "Einzelgenehmigungsbescheid".

Fabriquée en 172 exemplaires toutes carrosseries confondues, il s'agit d'une des dernières Cisitalia 202 produites. Les Cisitalia 202 décapotables sont rares et recherchées en raison de leurs qualités routières et de leur style moderne, appelé à l'époque "ligne italienne", qui inspira, entre autres, les carrossiers des premières Ferrari.

Nos remerciements au Président du Club Cisitalia Amérique du Sud pour ses renseignements.

kept in storage since 1970 without being driven (previous owner Mr Decillia from Villach/Austria) it is accompanied by its Austrian "Einzelgenehmigungsbescheid" certificate [title recognising its unique status].

Only 172 of all models were produced and this is one of the last Cisitalia 202 models manufactured. Convertible versions of the Cisitalia 202 are rare and highly sought-after cars due to their road handling qualities and modern style. At the time they were known as the 'Italian line' and provided inspiration for the first Ferrari coachbuilders, among others.





Même propriétaire depuis plus de 35 ans / Same owner since 35 years
1959 Riva Tritone Motor Launch

255

Pas de papier
 No paper

N° de construction : 117
 Moteurs Chris Craft 175
 n° 303561S et 303479D

€ 50 000 / 80 000

SANS RESERVE
 NO RESERVE

- ✓ Exceptionnel Riva sorti de grange
- ✓ Historique complet
- ✓ Le nec plus ultra des bateaux à moteur

- ✓ Exceptional barn-find Riva
- ✓ Full history
- ✓ The best motorlaunch

Dans le monde entier, le nom Riva résonne comme le symbole du luxe absolu en matière de canots automobiles à l'élégance et au raffinement sans faille. Coques en acajou au vernis parfaits, intérieurs en cuir, tableaux de bord s'inspirant des voitures américaines de l'époque font des Riva le nec plus ultra des bateaux à moteur. Ils étaient très disputés dans les années 50 et 60 par toute la jet set internationale, les stars de cinéma, les grandes fortunes. Dès son retour des Etats-Unis après-guerre, Carlo Riva arrive à convaincre son père, propriétaire du chantier naval de Sarnico, sur le Lac d'Isèo, de construire les premiers Motor Launch à pare-brise à pans coupés, directement inspirés des bateaux américains, principalement des célèbres Chris Craft. Le chantier connaît alors une expansion impressionnante, avec des commandes qui affluent du monde entier. Dans les années 50 et 60, Riva devient alors une marque de référence en matière de canots automobiles.

Le Riva que nous vous présentons est un Tritone, numéro de construction 117, le dernier modèle construit de l'année 1959. Il a été commandé neuf par un dénommé Alexandri et est baptisé Marivon II. Il est équipé de deux moteurs Chris Craft de 175 ch, n° 303561S et n° 303479D. Le propriétaire actuel, célèbre galeriste à Paris, le possède depuis 1975, année où il échangea quelques tableaux modernes contre ce sublime Riva, qui était à quai au port de Golfe Juan. Il se souvient avoir navigué jusqu'à Villefranche-sur-Mer où le bateau a été mis sur cales quelques années après, puis amené dans la propriété familiale au sud de Toulouse, bordée d'un grand étang. En 1975, lors de l'échange, le bateau s'appelait "Viking" et un certain Monsieur Christian Lonvaud en était le propriétaire depuis 1965. Pour ce monsieur à cette époque, l'Art pictural a pris le dessus sur l'Art nautique ! A l'arrivée du bateau dans la propriété toulousaine à la fin des années 70, il avait été décidé de le restaurer ; travail jamais achevé. Nous le présentons donc ici, dans son état "sortie de grange", restauration à achever mais complet avec tous ses éléments en chromes, ses capotes, sièges, ses moteurs (à refaire). Il s'agit d'une opportunité quasi unique de pouvoir acquérir un Riva Tritone, considéré comme le plus élégant de tous les modèles construits par le chantier de Sarnico, en cours de restauration. Cette pièce impressionnante est livrée sans papier et sans prix de réserve.

The Riva name resounds throughout the world as the symbol of out-and-out luxury when it comes to ultimately refined, elegant motorboats. Mahogany hulls in perfect varnish, leather interiors and instrument panels inspired by American cars of the period made Riva the last word in motorboats. They were highly sought-after in the 50s and 60s by all the international jet setters, film stars and those with great fortunes. Fresh from his return from the United States after the war, Carlo Riva managed to convince his father, the owner of the shipyard in Sarnico, on Lake Iseo, to build the first Motor Launch with windcreens with cut-off corners, directly inspired by American boats, mainly by the famous Chris-Craft boats. The shipyard then expanded remarkably, with orders flowing in from all over the world. In the 50s and 60s, Riva became a benchmark brand in motorboats. The Riva here is a Tritone, construction number 117, the last model built in 1959. It was ordered new by a certain Alexandri and was christened Marivon II. It is equipped with two Chris-Craft engines with 175 hp, no. 303561S and no. 303479D.

The current owner, a famous gallery owner in Paris, has owned it since 1975, the year in which he exchanged a couple of modern paintings for this sublime Riva, which was docked in the port of Golfe-Juan. He remembers having sailed as far as Villefranche-sur-Mer where the boat was placed on the slipways a few years later then taken to the family property, south of Toulouse, which was skirted by a big lake. In 1975, at the time of the exchange, the boat was called Viking and a certain Mr Christian Lonvaud had been the owner since 1965. At the time, pictorial art took the upper hand over nautical art for this man! When the boat arrived at the Toulouse property at the end of the 70s, restoration had been decided upon – a job that was never completed. We therefore exhibit it here in its "just out of the barn" condition, with restoration to be completed but together with all its chrome parts, hoods, seats and engines (to be redone).

This is an almost unique opportunity to purchase a Riva Tritone, considered the most elegant of all the models built by the shipyard in Sarnico, mid-restoration. This impressive item comes without documents or a reserve price.



TRITONE						
Numero	CLIENTE	MARCA	MOTORE	CHASSIS	PROVENIENZA	REMARKS
101	H. BOBST	CHRIS CRAFT	175	TRITONE	LOSANNA	APERTO 3. 1960
102	AU ANTICA	"	"	"	"	"
103	SISINI	"	"	"	"	"
104	BISLERI	"	"	BOVANI	"	"
105	DEL PIERO	"	"	SOULI	"	"
106	DE FLAMMINEIS	"	"	WEEK END	"	"
107	DEL DUCA	"	"	INTERPICO	"	"
108	V. LANZ	"	"	EL CAD LA GUERRA	MONTECARLO	"
109	LORENZI	CHRIS CRAFT	195	"	"	Il mio amico amico della Marina di Genova e della Marina di Portofino mi ha regalato questo bellissimo Riva Tritone con motore Chris Craft 175 hp. Il Riva è stato comprato nel 1965 e ha subito subito una restaurazione completa. È in ottime condizioni e ha un bellissimo look. È stato comprato da un certo signor Alexandri e ha subito subito una restaurazione completa. È in ottime condizioni e ha un bellissimo look. È stato comprato da un certo signor Alexandri e ha subito subito una restaurazione completa. È in ottime condizioni e ha un bellissimo look.
110	TACCHINI	CHRIS CRAFT	195	LEVEDANA	"	"
111	MULAY	CHRIS CRAFT	175	"	IL CARO	"
112	SAGARF	"	"	VITTORIA	"	"
113	RONCORONI S.	"	"	"	"	"
114	MONACO SH.	"	"	GRACIA E	MONTECARLO	"
115	DA LISCA	"	"	"	"	"
116	GIRAUDI	"	"	LUCY II	"	"
117	ALEXANDRI	"	"	MARIVON II	"	"
118	MEROLLA	CHRYSLER	177	"	SENEGALLA	Da questo motore (motorboat) proviene il mio grande... 1964-1965
119	COLINI	CHRIS CRAFT	175	TRITONE	"	"
120	AUBRY	CHRIS CRAFT	175	"	BISSIA	"



L'Automobile que nous vous présentons ici provient d'une importante collection française. Le propriétaire la possède et la chérie depuis 1972, presque 40 ans sans jamais l'avoir présentée au public. Le Club Invicta lui-même avait perdu sa trace. Cette rarissime voiture est donc inédite sur le marché et représente une opportunité unique d'acquérir une sublime icône de l'histoire automobile britannique, en France depuis 40 ans.

The Motorcar we present here comes from an important and private French Collection. The owner owns it since 1972, for 40 years without have shown it to the public. The Club Invicta himself had forgotten the car. This very rare model is unique on the market and represents an opportunity to buy an iconic car of the British Motorcar History, in France since 40 years.



256

1931 Invicta Type LS 4.5 Litre Low Chassis Coupé

Carte grise française
French title
 Châssis n° S57
 Moteur n° 7458

€ 550 000 / 850 000



Video online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Même propriétaire français depuis 1972
- ✓ Un des rares exemplaires existants
- ✓ Très puissant et léger

- ✓ Same French owner since 1972
- ✓ One of the very rare example surviving and built
- ✓ Very powerful and light

Marque exclusive, sinon confidentielle, née du désir de quelques gentlemen amateurs de vitesse désireux d'avoir des automobiles "différentes", Invicta produisit des voitures sur mesures dotées d'un moteur suffisamment puissant à bas régime pour ne plus avoir besoin de la boîte de vitesses afin de se concentrer sur le pilotage. Ces gentlemen passionnés, plus assembleurs que constructeurs, sortirent leur première Invicta en 1925 après s'être brièvement intéressés à la vapeur ! Equipée d'un moteur à soupapes en tête Meadows de 2,5 litres, l'Invicta acquit vite la réputation d'une voiture assez rapide, précise et stable (selon les critères de l'époque), bien finie et bien équipée, mais coupable de deux défauts : un poids excessif dû à la qualité et à la robuste de ses composants provenant tous de fournisseurs extérieurs spécialisés, et un prix qui la réservait à la jeunesse dorée en la situant juste au-dessous des Bentley sans toutefois en offrir le même niveau de performance. Inutile de préciser que chaque voiture était construite sur mesures et que chaque client venait à l'atelier donner ses instructions ou les modifier le cas échéant. Les torpédos 2,5 litres plafonnaient à 100 km/h avec 75 ch à 3 500 tr/min, mais comme prévu, la boîte de vitesses ne servait qu'à démarrer.

En 1926, la version trois litres tenta de résoudre le premier problème en apportant un supplément de couple bienvenu. Avec un rapport final court, ces voitures d'environ 1,8 tonne, même les torpédos, accéléraient brillamment. Mais face à la concurrence, il fallut offrir davantage et en 1928, Invicta proposa le moteur Meadows de 4,5 litres développé conjointement par la marque et son fournisseur, un groupe solide comme un roc qui n'innovait pas : soupapes en tête à culbuteurs, vilebrequin sur quatre paliers, double allumage et deux carburateurs. Ce moteur construit avec un soin extrême et avec les meilleurs matériaux de l'époque était cher, mais robuste et endurant. (Il équipera même des camions et des chars d'assaut dans les années 1930.)

En 1928, avec 110 ou 115 ch, l'Invicta 4,5 litres atteignait 145 km/h en prise directe, mais montait à 120 en troisième.

Extremely exclusive brand, born of the desire of certain gentlemen, lovers of speed, to have "different" cars. Invicta produced custom built cars equipped with an engine that was sufficiently powerful at a low gear not to need a gear box so as to concentrate on driving. These passionate gentlemen, more assemblers than builders, brought out their first Invicta in 1925 after having briefly been interested in steam ! Equipped with a Meadows 2.5 litre overhead valve engine, the Invicta quickly acquired the reputation of a fairly fast, precise and stable car (according to the criteria of the time), well finished and well equipped, but guilty of two defects: excessive weight due to the quality and the robust nature of its components coming from all the specialised external suppliers, and a price which kept it to the golden youth, placing it just beneath Bentleys without, however, providing their level of performance. Needless to say, each car was custom built and each client came to the workshop to give or modify his instructions. The 2.5 litre torpedoes were limited to 100 km/h with 75 hp at 3,500 rpm, but as intended, the gearbox was only good for starting the car.

In 1926 the three litre version tried to resolve the first problem by giving a welcome increase in torque. With a short final ratio, these cars of around 1.8 tonnes, even the torpedoes, accelerated brilliantly. But, faced with the competition, they needed to offer more and in 1928, Invicta brought out the 4.5 litre Meadows developed together by the brand and its supplier, a group as solid as a rock, which did not innovate: overhead valves with cam followers, crankshaft on four bearings, double ignition and two carburetors. This engine built with extreme care and with the best materials at the time was expensive, but robust and hardwearing (it even equipped lorries and tanks in the 1930s).

In 1928, with 110 or 115 hp, the Invicta 4.5 litre reached 145 km/h in direct drive, but reached 120 in third. Sportsmen finally found what they were looking for and their wishes were fulfilled in 1930 when Invicta brought out its low-frame chassis, LS type (low slung) which became the archetype of a







Les sportifs y trouvaient enfin leur compte et leurs vœux seront comblés en 1930 quand Invicta sortit son châssis surbaissé, le type LS (low slung) qui devint du jour au lendemain l'archétype de la voiture de sport britannique au même titre que les Mercedes-Benz types S et SS pour l'Allemagne. Les deux tuyaux d'échappement chromés qui jaillissaient du capot riveté comme celui des Rolls-Royce contribuèrent aussi à suggérer cette comparaison.

Plus basse que les Bentley grâce à des longerons de châssis passant sous le pont arrière, au positionnement des ressorts arrière, longs et plats placés à l'extérieur des longerons, à un auvent réduit en hauteur et à une direction très inclinée, la silhouette de l'Invicta LS, dont les ailes avant étaient pratiquement à la hauteur du long capot, suggérait inmanquablement la vitesse. Aux mains de pilotes aguerris - un accident à Brooklands aux mains d'un pilote journaliste lui valut une injuste réputation de voiture dangereuse exploitée par la concurrence - l'Invicta 4,5 litres fut engagée dans des épreuves sérieuses. Fini les records fantaisistes genre Londres-Monte Carlo en prise directe : Invicta ou plutôt ses clients attaquèrent à Brooklands (les Double Twelve 1930), à la Coupe des Alpes (trois LS non pénalisées en 1932) ou à la côte de Shelley Walsh (nouveau record de catégorie Sport en 1932 avec Raymond Mays, père des ERA). Les Invicta coururent le Mannin Moar sur l'île de Man et le TT irlandais en 1933 quoique sans résultat. Le succès historique sera signé en 1931 au Rallye de Monte Carlo par Donald Healey qui prendra aussi la deuxième place absolue en 1932 et la deuxième de sa catégorie au Rallye du RAC 1933. Quant au moteur Meadows, la preuve de sa belle santé sera donnée aux 24 Heures du Mans 1935 grâce à la victoire de la Lagonda.

Les Invicta LS ne furent produites, selon les sources qu'à 52 ou 77 exemplaires et toujours livrées en châssis nus, mais certaines d'entre elles ne furent assemblées qu'après la première faillite de la marque déclarée en 1933. Quoi qu'il en soit, si l'adjectif " exclusive " peut s'appliquer à une automobile, l'Invicta le mérite amplement.

La voiture présentée est un rare, sinon unique coupé deux places (+ 2 symboliques) aux mains du même propriétaire français depuis 1972. Son immatriculation britannique était auparavant GO 6422, comme le montre un vieux papier retrouvé au fond de la boîte à gants. La copie de la carte grise du propriétaire d'avant montre que la voiture appartenait à un certain Robert McLaren, domicilié à Paris au 112, bd St Germain. Il est intéressant de noter que le numéro de l'immatriculation précédente est ES 40 07. Cette impressionnante Invicta Sport surbaissée à carrosserie fermée (pare-brise ouvrant), produite à quelques exemplaires, est unique en France. Noire avec intérieur en pécarí havane et moquettes vert passepoilées havane, elle se présente en très bon état général et prête à prendre la route accompagnée de sa carte grise française normale. C'est une occasion unique d'acquérir une grande sportive britannique de la fin de la période Vintage.

British sports car overnight just like the Mercedes-Benz S and SS types for Germany. The two chrome exhaust pipes which emerged from the riveted bonnet as on a Rolls-Royce also lend weight to this comparison.

Lower than Bentleys thanks to chassis sills which passed beneath the rear axle, to the positioning of the rear springs, which were long and flat and placed outside the sills, to a roof reduced in height and at a very sloping angle, the silhouette of the Invicta LS, whose front wings were practically at the level of the long bonnet, inevitably suggested speed. In the hands of seasoned drivers - an accident at Brooklands in the hands of a journalist driver gave it an unfair reputation as a dangerous car exploited by competition - the 4.5 litre Invicta was used in serious races. Done with farfetched records such as London-Monte Carlo in direct drive, Invicta, or rather its clients, attacked Brooklands (the Double Twelve 1930), the Alps Cup (three non-penalised LS in 1932) or the Shelley Walsh hill (a new Sports category record in 1932 with Raymond Mays, father of English Racing Automobiles, or ERA). The Invictas ran the Mannin Moar on the Isle of Man and the Irish TT (Tourist Trophy) although without an outcome. The historic success was signed in 1931 at the Monte Carlo Rally by Donald Healey who also took overall second place in 1932 and second in his category at the RAC Rally in 1933. As for the Meadows engine, proof of its good health was given at the 24 Hours of Le Mans in 1935 thanks to the victory of the Lagonda.

Only 52 or 77 models of the Invicta LS were produced, according to sources, and they were always delivered in bare chassis but some of them were not assembled until after the first bankruptcy of the brand which was declared in 1933. Nevertheless, if the adjective "exclusive" can apply to an automobile, the Invicta fully deserves it.

The car exhibited is a rare, if not unique two-seater coupé (+ 2 symbolic) belonging to the same owner since 1972. Its British registration was previously GO 6422. The copy of the previous carte grise française (French title) shows us that the car was owned by a certain Mr. McLaren, living in Paris, at 112, boulevard Saint-Germain, plate register numbered 248 YP 75. The previous number written on this document indicates ES 40 07. This impressive low frame Sports Invicta with closed body (opening windscreen), produced in only a handful of models, is unique in France. Black with Havana Peccary interior and green carpeting with Havana piping, it is in very good overall condition and is ready to take to the road along with its normal French vehicle registration document. This is a unique opportunity to purchase a great British sports car from the end of the vintage period.





257

1913 Renault Type DM Torpédo

Carte grise française
French title
Châssis n° 39542

€ 50 000 / 70 000

✓ 3^e main, propriétaire actuel depuis 33 ans
✓ Superbe intérieur en cuir d'origine
✓ Très fiable et robuste

✓ 3rd owner, same owner since 33 years
✓ Superb original leather
✓ Very reliable and strong

En 1913, Renault est devenu le plus grand constructeur généraliste de France. Depuis 1907, Renault produit une 10 CV à quatre cylindres aux cotes moteur identiques : 75 x 120 mm, des dimensions fétiches qui, sur les 11 et 10 CV ultérieures de la marque, vivront jusqu'en... 1935 ! La DM de 1913 qui succède à la CQ de 1912 doit à terme éliminer du marché les increvables "deux pattes" et même contrer la Ford Model T. La guerre de 1914 retardera l'opération jusqu'en 1920 et la DM "modernisée" deviendra la GS puis l'inoubliable KZ aux multiples évolutions. Présentée aux Mines le 16 janvier 1913, la Renault DM qui reprend le très court moteur quatre cylindres en monobloc (une innovation) de la CQ associé à une boîte à trois rapports est homologuée à 11 CV fiscaux à 1 200 tr/min pour une puissance réelle maximale d'environ 20 ch à 1 600 tours grâce "à l'action momentanée d'un accélérateur". Sa vitesse maximale, environ 75 km/h, la met hors la loi puisqu'à l'époque, la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h en "rase campagne"! Mais la DM a reçu un frein à pied plus efficace agissant sur des segments internes à un tambour placé en sortie de boîte alors que la CQ avait un tambour serré par des mâchoires métalliques externes.

La voiture présentée a été immatriculée pour la première fois le 22 juillet 1913 dans le département du Cantal relevant de l'arrondissement minéralogique de Clermont-Ferrand sous le n° 989 F5. Le vendeur actuel est le troisième propriétaire depuis 1978. Cette Renault qui a bénéficié d'une restauration ancienne de très grande qualité a conservé une sympathique patine d'origine. Sa belle teinte vert wagon flate l'éclat de ses ornements en laiton poli.

La sellerie en cuir noir présente aussi une belle patine d'origine. La capote est en toile noire. Elle est équipée de quatre phares Blériot à acétylène en laiton. Aux mains de son propriétaire actuel, elle a participé à de nombreux rallyes dont le Barcelone-Sitgès. En bon état de fonctionnement, robuste et fiable, elle vient de gagner sa catégorie au Concours d'élégance du Koweït 2010.

Cette voiture est accompagnée de son catalogue de pièces de rechange et d'une copie de sa notice d'entretien.

In 1913, Renault became the largest general automobile manufacturer in France. From 1907 onwards, Renault produced a 4 cylinder 10hp with sides with identical engines : 75 x 120mm, small dimensions that on the later 10hp and 11hp versions of the marque lasted up until ... 1935! The DM of 1913 which succeeded the CQ of 1912 in the end eliminated from the market the unburstable "two cylinder" engine and even countered the Ford Model T.

The 1914-1918 War delayed operations until 1920 and the "modernised" DM became the GS, then the unforgettable KZ with multiple developments. Presented at Les Mines on 16 January 1913, the Renault DM which took over the very short four cylinder monoblock engine (an innovation) from the CQ connected to a 3 speed gearbox was homologated at 11hp taxable power at 1,200rpm giving real maximum power of about 20hp at 1,600 revolutions through the "brief action of an accelerator". Its maximum speed of about 75km/h was illegal at the time, when the maximum permitted speed was 30km/h in "open country"!

However, the DM received a more effective foot brake acting on the internal segments of a drum placed at the gearbox output whilst the CQ had a drum locked by external metal jaws.

The car offered was registered for the first time on 22 July 1913 in Cantal Department in the mineral region of Clermont-Ferrand under number 989 F5. The seller is the third owner since 1978. This Renault underwent a very high quality restoration in the past and has retained an original and pleasant patina. Its lovely dark green colour sets off the brightness of its polished brass fittings.

The black leather upholstery also has a lovely original patina. The cover is in black fabric. It is fitted with four Blériot brass acetylene headlamps. In the hands of its current owner it took part in numerous rallies including the Barcelona to Sitges rally. In good operational condition, it is robust and reliable, and has just won its category at the Kuwait 2010 Concours d'Elegance competition.

This car is accompanied by its spare parts catalogue and a copy of its service booklet.





258

1937 Darmont STR

Carte grise française
French title
Châssis n° 51194

€ 18 000 / 28 000

- ✓ Seulement 3 propriétaires depuis 1937
- ✓ Restauration soignée, entretien suivi
- ✓ Un cyclecar original

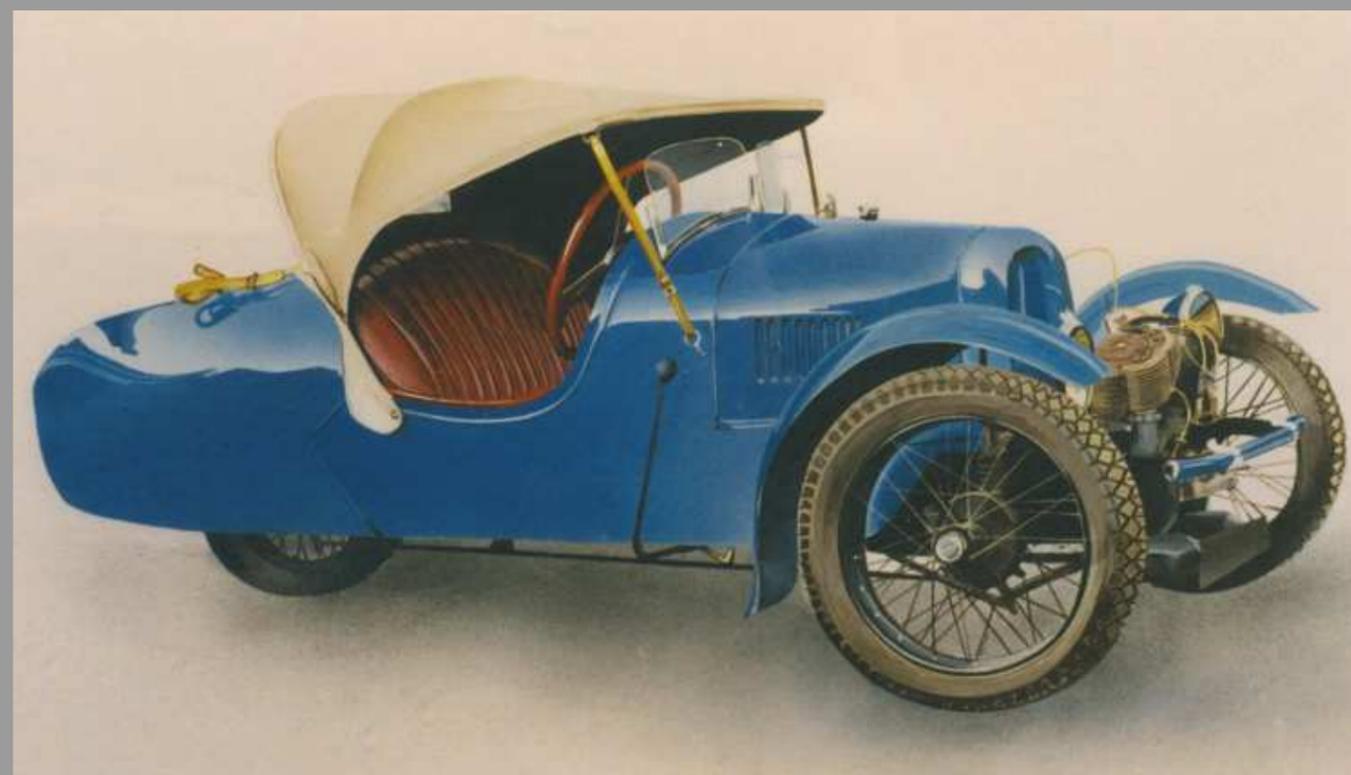
- ✓ Only 3 owners since 1937
- ✓ Well restored
- ✓ A cyclecar "à la française"

Entre auto et moto, répondant parfaitement dès 1911 à la définition du cyclecar telle qu'elle sera officialisée en France par la loi de finances de 1921 (maximum 1100 cm³, 350 kg et deux places) accordant le bénéfice d'une fiscalité réduite à ce type de véhicule, le tricyclecar Darmont est la copie française du Morgan britannique tel qu'il fut conçu par H.F.S. Morgan avant 1914. Profitant de cette législation, les frères Robert et André Darmont importèrent le Morgan en France après la Grande Guerre et s'illustrèrent en compétition au volant de modèles préparés. En 1923, ils en lancèrent la production dans un petit atelier de Courbevoie, théoriquement sous licence, mais il semblerait que les redevances ne furent pas longtemps versées. Le moteur de 1 100 cm³ généralement bicylindre était placé devant le radiateur et le capot abritait les réservoirs d'essence et d'huile. Les Darmont de base étaient dotés d'une copie du moteur JAP bicylindre à soupapes latérales, refroidi par air ou par eau, tandis que le type "Darmont Spécial" bénéficiait d'un moteur culbuté, copie du Blackburn britannique, plus puissant. Le Darmont STR présenté est équipé d'un moteur Darmont bicylindre refroidi par air à soupapes latérales de 1 100 cm³ taxé pour 6 CV. Immatriculé pour la première fois en février 1937, il n'a apparemment eu que trois propriétaires : M. Pierre Ellinger de 1937 à 1948, M. Rocabois qui ne le réimmatricula pas et le propriétaire actuel qui obtint sa réimmatriculation en 1977.

Ce dernier propriétaire, maréchal-ferrant et passionné d'automobile française d'avant-guerre, a méticuleusement entrepris à la fin des années 1970 la restauration de ce Darmont. A cette époque, le tricyclecar a été démonté et repeint en bleu de France avec intérieur couleur caramel et capote beige refaits à ce moment là. Son restaurateur a participé à son volant à de nombreux rallyes et concours d'élégance dans les années 1980-1990. Après son décès son épouse s'est peu servie du Darmont. Aujourd'hui encore, il se présente dans un bel état général qui prouve la qualité de sa restauration et son bon usage. À noter que la planche de bord comporte deux instruments Jaeger. Il est rare de voir en vente publique un cyclecar aussi original et typique du genre et surtout avec un historique aussi clair.

Taking advantage of the legislation, brothers Robert and André Darmont imported the Morgan into France after the Great War and gained fame in competitions behind the wheel of prepared models. In 1923, they began producing the model at a small workshop in Courbevoie, theoretically under licence, although it appears that fees were not paid for long. The basic Darmont models were equipped with a copy of the two-cylinder JAP engine with side valves, which were kept cool by air or water, while the "Darmont Special" type benefited from a more powerful rocker-arm engine, a copy of the British Blackburn. With around 15 hp for the basic type and a strong torque at low speed, the Darmont offered a brilliant performance for the time of 100 km/h for the less powerful versions and over 150 km/h for competition versions, which were sometimes fitted with a compressor for records, with motorcycle acceleration. Production of the Darmont, which slowed after 1936, ceased altogether in September 1939 and did not resume in 1946. For around fifteen years, dust slowly fell on the unfinished cyclecars and the abandoned parts in the ghost workshop... The Darmont STR presented is equipped with a two-cylinder Darmont engine, with air cooling, side valves and a capacity of 1,100 cc taxed for 6 CV. Registered for the first time in February 1937, it appears to have had only three owners: Mr Pierre Ellinger from 1937 to 1948, Mr Rocabois, who did not re-register it, and the current owner, who re-registered the vehicle in 1977.

The last owner, a blacksmith with a passion for pre-war French automobiles, meticulously restored this Darmont in the late 1970s. At that time, the tricycle car was dismantled and repainted in royal blue with a caramel colour for the interior and a beige hood, both of which were restored at that time. Its restorer took part in numerous rallies and style competitions at its wheel during the 1980s and 1990s. After his death, his wife used the Darmont little. It is still in good general condition today, which is proof of the quality of its restoration and how well it has been used. It is worth noting that the dashboard includes two Jaeger instruments. It is rare to see such an original cyclecar that is so typical of its kind on public sale, particularly with such a clearly documented history.





259

1939 Talbot T23 Major Cabriolet 4L

Titre de circulation anglais
English V5
Châssis n° 93463

€ 160 000 / 240 000

- ✓ Moteur 4 litres
- ✓ Excellent fonctionnement
- ✓ Facile à conduire

- ✓ 4 liters engine
- ✓ Excellent running car
- ✓ Fantastic to drive

Le consortium franco-britannique Sunbeam-Talbot-Darracq ou STD naquit en 1920 du regroupement de ces trois marques à capitaux majoritairement anglais. Le nouveau groupe conservait les usines anglaises et françaises des marques d'origine dont celle de Suresnes où étaient construites les automobiles vendues sous la marque Talbot-Darracq en France et dans certains pays d'Europe ou Darracq dans la zone sterling. Lorsque le groupe dut céder une partie de ses actifs en raison de la crise du début des années 1930, la branche française passa sous le contrôle d'Anthony Lago, ingénieur d'origine italienne qui avait fait carrière en Angleterre en dirigeant la société qui fabriquait les boîtes de vitesses pré-sélectives Wilson, puis en travaillant pour le groupe STD, son principal client. Grâce à des concours financiers, Lago prit la direction technique de Talbot-Darracq en France et introduisit peu à peu ses propres modèles à partir de 1934 en éliminant les types antérieurs à 1933.

Ces nouvelles voitures à tendance sportive affirmée étaient construites sur la base de trois très robustes châssis à roues avant indépendantes et de plusieurs moteurs permettant diverses combinaisons. Le renouvellement de la gamme fut totalement achevé en 1936. Le châssis Major de 3,20 m d'empattement était le type moyen entre le Baby et le Master. Il pouvait recevoir les moteurs six cylindres de trois ou quatre litres de nouvelle génération, étudiés par Walter Becchia transfuge de Sunbeam et dans tous les cas, la boîte de vitesses pré-sélective Wilson. L'usine proposait trois très belles carrosseries au style net et dépouillé, un cabriolet, un coach et une berline quatre portes, mais les clients pouvaient toujours choisir un carrossier indépendant.

La T23 Major présentée ici est équipée du six cylindres de quatre litres (23 CV) à soupapes en ligne et vilebrequin à sept paliers, un groupe solide, simple et bien équilibré qui "respire" bien et emmène la voiture à 140 km/h avec 105 ch. Sa boîte de vitesses est donc une Wilson à commande pré-sélective.

The Anglo-French consortium Sunbeam-Talbot-Darracq (STD) was formed in 1920 following the grouping of these three brands with English majority ownership. The new group maintained the English and French factories of the original brands including Suresnes, where the cars sold under the Talbot-Darracq badge in France and several European countries or Darracq in the sterling zone were made. When the group had to cede some of its assets due to the crisis at the beginning of the 1930s, the French arm passed into the hands of Anthony Lago, an engineer of Italian origin who had worked in England running the company that made the Wilson preselector gearboxes before going to work for the STD, its main client. With the aid of financial backing, Lago took charge of the technical side of Talbot-Darracq in France and gradually introduced his own models from 1934, phasing out the models dating from before 1933.

These emphatically sporty new cars were built on the basis of three highly robust chassis with independent front wheels and several engines enabling various combinations. The rejuvenation of the range was finally completed in 1936. The Major chassis with a 3.20 m wheelbase was the mid-range version between the Baby and the Master. It was able to accommodate the new-generation three- or four-litre six-cylinder engines, designed by Walter Becchia, formerly of Sunbeam, and the Wilson preselector gearbox. The factory offered three highly attractive bodies with a clean and stripped-down style, a cabriolet, a sedan and a four-door saloon, but customers were still able to choose an independent bodybuilder.

The T23 Major exhibited here is equipped with six four-litre cylinders (23 hp) with in-line valves and a seven-bearing crankshaft, a sound, simple and well-balanced system that "breathes" well and takes the car to 140 km/h with 105 hp. Its gearbox is a Wilson preselector.





Sa carrosserie d'usine, élégante et sobre est celle d'un cabriolet trois positions offrant 4/5 places confortables sous capote. Cette voiture a été totalement restaurée depuis le châssis en 1998 sans considération de coût par un grand professionnel américain dont le client visait la participation aux grands concours d'élégance. Elle revint en Europe en 2007 où les points suivants furent revus : nouvelle boîte de vitesses Wilson et réfection des carburateurs, des trains roulants, des freins, de l'allumage et du circuit électrique.

Peinte en Iris Blue (bleu acier clair irisé), avec une sellerie en cuir bordeaux foncé, une capote doublée en mohair beige, une housse de roue de secours beige, elle possède ses roues d'origine en tôle ajourée peintes de la couleur de la caisse. Cette grande routière française au caractère sportif indéniable offre d'origine un habitacle dans le style britannique classique avec boiseries de qualité, cuir et planche de bord très complète. Les T23 Major, haut de gamme de Talbot d'avant 1940, sont particulièrement rares surtout dans ce style de carrosserie et dans cet état légèrement patiné, mais impeccable.

Its elegant and sober factory-built bodywork is that of a three-position cabriolet that can seat 4/5 people comfortably under its hood. This car has been totally restored starting from the chassis in 1998 - with no expense spared - by a major American professional whose client intended to participate in the major concours d'élégance. It returned to Europe in 2007, where the following items were refurbished: new Wilson gearbox and repair of the carburetors, running gears, brakes, ignition and electric circuit.

Painted in Iris Blue (iridescent light steel blue), with dark burgundy leather upholstery, a hood lined with beige mohair and a beige spare wheel cover, it has its original openwork sheet-metal painted the same colour as the body. This undeniably sporty French touring car essentially offers a passenger compartment in the classic British style with high-quality woodwork, leather and a very complete dashboard. T23 Majors, top of the pre-1940 Talbot range, are especially rare, particularly with this style of bodywork and in this slightly repaired but impeccable condition.





**Collection privée
du concessionnaire
Mercedes Benz
de Barcelone, Espagne**

Monsieur Beltran, enfant, n'a pas eu beaucoup de jouets. En revanche il a su inventer des voitures, les reproduire en terre cuite et les rendre désirables aux yeux de ceux qui les avaient en métal.

L'occasion manquée de travailler à 15 ans chez Hispano-Suiza ne fit que renforcer son obsession pour l'automobile et en particulier celles qui possèdent une étoile.

A la suite, sa bonne étoile fut celle à trois branches.

"J'ai consacré ma vie à exiger de tous et en premier de moi le meilleur. Les Mercedes satisfont ma recherche permanente de précision et de qualité. Ma collection en est la démonstration."

Les voitures anciennes se restaurent plus ou moins facilement. Les Mercedes s'entretiennent. Les 15 voitures qui vous sont présentées l'ont été de la meilleure manière, dans les ateliers de Monsieur Beltran, concessionnaire Mercedes de Barcelone.

**Private collection
of the official
Mercedes Benz dealer
in Barcelona, Spain**

As a child and later as an adult, Mr Beltran did not have very many toys to play with. So he invented cars instead, brought them to life and made them attractive.

Missing out on the opportunity to work for Hispano-Suiza at the age of 15 only served to fuel his passion for motorcars, especially those produced by Mercedes.

Soon afterwards, his wish came true and he went to work for the brand with the three-pointed star logo.

"I dedicated my life to demanding the best from everyone around me, but most of all from myself. Mercedes satisfied my constant quest for precision and quality. This collection is the perfect example of this."

It is relatively easy to restore old cars. Mercedes cars look after themselves. The 15 cars exhibited to you here today were once exhibited in the best possible way, by Mr Beltran himself, the Mercedes Benz official dealer in Barcelona.





260

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n°
113 044 10 003 366
Moteur n°
130 983 10 001 374

€ 40 000 / 50 000

✓ Certificat Mercedes Benz Classic
✓ Certainement 42 000 km d'origine
✓ Rare direction assistée, superbe

✓ Mercedes Benz classic certificate
✓ Certainly 42 000 km from new
✓ Rare power steering, superb

Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1968 Mercedes Benz 280 SL 'Pagode' avec Hard-Top

La 230 SL (S.L. : Sport Leicht) présentée en mars 1953 a immédiatement été remarquée par son toit "Pagode". Elle succédait à la fois à la 190 SL et à la prestigieuse 300 SL. Née avec un moteur de 2,3 L, elle reçoit un 2,5 L en mars 1967, et enfin en 1968 le 2,8 L. Dernière version de la série sportive des cabriolets à toit pagode, les 280 SL ont connu la faveur des amateurs de voitures décapotables confortables rapides et élégantes. La vitesse de pointe était de 205 km/h.

Livrée neuve en Espagne le 19 juin 1968, ce superbe roadster 2 places se présente de couleur blanc cassé et intérieur en cuir beige en état sublime. Il est équipé d'appuie-tête, de son poste radiocassette Becker Mexico. Tout semble confirmer son kilométrage indiqué au compteur : 42 000 km tant son état est des plus époustouffants. Evidemment, son hard-top permet une utilisation par tous les temps, toutes les saisons, celui-ci n'a visiblement été utilisé qu'en été et vraiment très peu ! Son équipement est large et est dotée d'une rarissime direction assistée, d'une antenne automatique, d'un volant blanc, de vitres isolantes.

The 230 SL (S.L stands for Sports Light) was first introduced in March 1953 and immediately set itself apart with its "Pagoda" roof. It superseded both the 190 SL and the prestigious 300 SL. Originally built with a 2.3 L engine, it was fitted with a 2.5 L in March 1967 and finally with a 2.8 L in 1968.

As the last cabriolet model in the sporting series to have a pagoda roof, the 280 SL was popular among lovers of open top cars combining comfort, speed and elegance. The top speed was 205 km/h.

Delivered new in Spain on 19 June 1968, this striking two-seater roadster in off-white with a beige leather interior is in fantastic condition. It comes complete with headrests and a Becker Mexico radio/cassette unit. A real head-turner, this car's excellent condition can vouch for the fact that it only has 42,000 km on the clock. Although equipped with a hard top, meaning that it can be used in all weather and in all seasons, it is obvious that this particular hard top has hardly been used, probably only in summer ! It has a wealth of equipment, power-assisted steering, which is extremely rare in this type of model, an automatic aerial, white steering wheel and insulated windows.





261

1957 Mercedes Benz 220 S Berline W180

Titre de circulation espagnol
Spanish title
Châssis n° 180 010 750 1123

€ 20 000 / 30 000

En juillet 1953, apparaissent les premières Mercedes de l'après guerre : le type ponton. Succédant au type 170, elles seront construites jusqu'en 1959 ou 1962 selon les modèles. Dans ces années là, marquées par la modestie et la simplicité (les 2CV, 4CV, ..), le monde automobile et le public s'attendaient à voir sortir de chez Mercedes une petite voiture, à l'instar du reste du marché. Se découvrait alors un modèle inédit, qui appelé à devenir le premier maillon de la gamme moyenne et contribuer grandement au renouveau de la marque : la 180. La berline W180 est présentée au Salon de Paris de 1953. Il s'agit de la première monocoque Mercedes de tourisme. Par la suite (1955 à 1970), les structures des véhicules européens vont s'inspirer des principes portés par la 180 (pare-chocs élastique, freins aérodynamiques, tableau de bord rembourré, rétroviseur jour/nuit.). Cette voiture du segment médian du moyen de gamme est plutôt simple, spacieuse et dispose de biens de qualités. Elle se situe bien au-dessus de la moyenne des performantes de ses concurrentes, les Aronde ou autres 403 : très confortable dotée d'un chauffage séparé gauche-droite avec dégivrage intégré, essuie glace avec lave-glace de série (1956) dont la surface balayée surprenait pour l'époque. Sa tenue de route est bien meilleure que la 170. Son entretien est remarquablement conçu, aisé et bon marché. Ce modèle, rare en France, perdurera dans les pays privilégiant la robustesse et la longévité à la technicité.

La voiture présentée a été entièrement restaurée dans les ateliers Beltran de la concession grâce à des pièces Mercedes d'origine, directement envoyées de l'usine. Il s'agit ici d'un modèle rare, dont il ne reste que peu d'exemplaires par rapport à la production. Elle est superbe dans ses tons bicolores crème et toit bleu marine, intérieur complètement refait en cuir rouge. Une opportunité pour un collectionneur exigeant.



In July 1953, the first post-war Mercedes arrived on the market : the Ponton. As successor to the 170 type, these cars were built until 1959 or 1962 depending on the model. In those days, brands were characterised by modesty and simplicity (the 2CV, 4CV, etc.) and both the automobile world and the public expected Mercedes to bring out a small car to follow the market trend. This middle of the range car from the midmarket segment is rather simple yet spacious and has plenty of good qualities. Its performance is way above average compared with its competitors, the Aronde and other 403 models. It is very comfortable and equipped with separate left and right side heaters with integrated de-icing and standard mass-produced windscreen wipers (1956) whose wiping surface was ahead of the times. Its road holding is much better than that of the 170 model. It has been specifically designed to be remarkably easy and cheap to maintain. This model, rare in France, will continue to endure in countries that place more emphasis on sturdiness and longevity than technical features. The car presented has been fully restored in the Beltran's workshop, with original Mercedes Benz spare parts. It is a rare model today against the number of models produced in period. It is superb with its bi-color body paint, cream and dark blue for the roof, interior with a 'like new' red leather. An opportunity to the most distinctive collector.

- ✓ Rare dans cet état
- ✓ Une vraie 5 places
- ✓ Superbe combinaison de couleur

- ✓ Rare in this condition
- ✓ Great saloon car
- ✓ Superb colour combinaison



262

1979 Mercedes Benz 450 SLC 5,0L

Titre de circulation espagnol
Spanish title
Châssis n° 107 026 12000689

€ 15 000 / 20 000

Présentée en avril 1971 pour le cabriolet SL et en octobre de la même année pour le coupé SLC, la série W107 avait, pour le cabriolet SL, la lourde tâche de prendre la suite de l'excellente Pagode, qui resta un succès commercial important. La W107 fut la plateforme d'accueil de moteur de diverses cylindrée au gré des évolutions de ceux-ci. Née avec le V8 de 3,5 litres des 280 et 300 SE/SEL 3,5 (W108 et 109) de l'ancienne classe S, elle reçut par la suite l'excellent 6 cylindres double arbres des 280 SE (W116 et 126) dès juillet 1974 et le V8 de 4,5 litres de la 450 SEL (W116) en avril 1973. En septembre 1977, la 450 SLC se voit attribuer le V8 de 5 litres de la future classe S W126 et devient ainsi la 450 SLC 5,0.

Il s'agit ici d'un de ces modèles SLC, l'ultime et le plus désirable dans sa version 5 Litres. Il fut livré le 6 mars 1979 à Barcelone dans son coloris classique gris métal avec sellerie en cuir bleu foncé. Il a été complètement restauré avec des pièces d'origine Mercedes dans les ateliers de la concession. Elle est présentée avec de nombreuses options tels que le toit ouvrant, boîte automatique, climatisation, poste radio Becker Mexico. De plus en plus recherchée par les amateurs, celle-ci vous amènera dans la magie de l'univers Mercedes pour un prix indigne de la qualité de fabrication de ce modèle.



The SL Cabriolet was first introduced in April 1971 and the SLC Coupé in October of the same year. The Cabriolet SLW107 model had the difficult task of succeeding the excellent Pagoda, which was still a huge commercial success. The W107 was fitted with engines of different cylinder configurations as technology evolved. When it was first built, it was equipped with the 3.5 litre V8 engine, which was also in the 280 and 300 SE/SEL 3.5 litre models (W108 and 109) of the former S Class. It was then fitted with the excellent 6-cylinder twin-shaft engine, also in the 280 SE models (W116 and 126), from July 1974 and then the 4.5 litre V8 engine, found in the 450 SEL model (W116), in April 1973. In September 1977, the 450 SLC was fitted with the 5 litre V8 engine destined for the future S Class W126 and consequently became the 450 SLC 5.0.

The car here is the last and most sought after of the SLC, the 5 litre model. It was delivered to Barcelona on 6 March 1979. It comes in the classic metallic grey colour with dark blue leather upholstery. It has been completely restored with original Mercedes parts in a Mercedes dealer workshop. It comes with a number of optional extras, including sliding roof, automatic gearbox, air conditioning and a Becker Mexico radio unit. Becoming increasingly popular among enthusiasts, this well-made car will grant you entry into the exclusive Mercedes club for a very generous price.

- ✓ Qualité de restauration et entretien
- ✓ La plus désirable des SLC, la plus rare

- ✓ High quality restoration and maintenance
- ✓ The most sought after and rare of the SLC



Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1971 Mercedes Benz 280 SE Cabriolet 3,5 L

263

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 111 027 12 003 296
Moteur n° 116 980 12 002 922

€ 100 000 / 150 000

Les Mercedes 280 SE cabriolets et coupés furent les premières voitures sportives de la marque motorisées par un V8. L'addition de performances superbes et d'un style élégant font des 3,5 litres des voitures très désirables.

Ces voitures utilisent les mêmes plate-formes et carrosseries que les modèles 6 cylindres, mais elles sont plus luxueuses : le cuir, à profusion dans l'habitacle, est standard et il y a aussi plus de boiseries. Ce furent des voitures de petite production, avec seulement 4.502 voitures construites dont plus de cabriolets que de coupés.

Les moteurs 3,5 L V8 sont très modernes de conception avec leur système d'injection électronique et l'allumage transistorisé qui se retrouveront sur les moteurs de la classe 5 des années 70.

Livrée le 1^{er} décembre 1970 en Espagne, ce superbe cabriolet aurait été exposé au Salon de Genève. Son premier propriétaire, el Señor Giljon de Velasco, ministre du Général Franco, l'avait certainement choisi pour l'excellente combinaison de couleur et la richesse de ses équipements. Elle se présente dans ses teintes d'origine à savoir un brun clair métallisé assorti d'une superbe sellerie bordeaux en cuir d'origine. La liste de ses options est importante, dont une radio Becker Olympia Mexico, les accoudoirs centraux, la transmission automatique, les appuie-têtes, les vitres électriques à verres isolants, et l'air conditionné.

Bref, il s'agit ici d'un rarissime modèle européen, dans sa version la plus enviable et à l'équipement optimal.



The Mercedes 280 SE cabriolets and coupés were the first Mercedes sports cars to be equipped with a V8 engine. The added factors of spectacular performance and elegant style made the 3.5 L a most sought after car. These cars use the same platforms and bodywork as the six-cylinder models, but they are more luxurious : the passenger compartment covered in leather throughout is standard and there is more woodwork. These cars were produced on a limited scale. Only 4,502 were built, including more cabriolets than coupés.

The 3.5 L V8 engines had a very modern design with their electronic injection system and transistorised ignition, which can be found in the Class 5 engines of the 1970 s.

Delivered on 1 December 1970 in Spain, this beautiful cabriolet is said to have been exhibited at the Geneva Motor Show. Its first owner, el Señor Giljon de Velasco, a Minister under General Franco most certainly chose it for the excellent combination of the colour and the wealth of equipment. The model presented here is light metallic brown with its original paintwork and upholstery in ravishing burgundy leather. It has a long list of optional extras, including a Becker Olympia Mexico radio unit, central armrests, automatic transmission, headrests, electric windows with insulated glass and air conditioning.

To cut a long story short, this is an extremely rare European model, the most coveted of them all, equipped with all of the optional extras.

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Le modèle le plus désirable
- ✓ Rare version européenne avec les meilleures options

✓ Mercedes Benz Classic Owner Certificate

- ✓ The most sought after model
- ✓ Rare European model with the best specifications





264

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 180 037 Z8500 850

€ 45 000 / 55 000

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Modèle rare et prestigieux
- ✓ Un vrai classique fiable et utilisable

- ✓ Mercedes Benz classic certificate
- ✓ Prestigious and rare model
- ✓ A real reliable and usable classic

Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1959 Mercedes Benz 220 S Coupé

C'est en 1951 que sera lancée la 220 qui fut la première Mercedes avec des phares incorporés dans les ailes avant. Mécaniquement, ces voitures étaient équipées du très fiable six cylindres de 2,2 litres à bloc en fonte et culasse en alliage léger à simple arbre à cames en tête, moteur qui allait vivre pratiquement jusqu'en 1972. Le concept de ce 6 en ligne s'avéra tellement réussi qu'il fut utilisé sur les modèles 220, 230, 300 y compris la 300 SL.

Contrairement aux modèles 220 de 1951 qui avaient un châssis en tubes d'acier, la 220 S fut introduite en 1956 avec une carrosserie autoporteuse, rajeunie aussi avec la disparition du marchepied.

Importée des Etats-Unis, ce superbe coupé se présente dans sa livrée bi-tons bronze et bordeaux. Son sublime intérieur en cuir bordeaux possède deux larges appuie-tête très confortables. Il est équipé d'une boîte de vitesses hydraulique, d'un poste de radio Becker Mexico à présélection, d'un époustouffant tableau de bord en ronce de noyer et d'un volant blanc. Un modèle rare et élégant, prêt au Grand Tourisme qui comblera son futur propriétaire en lui apportant confort et prestige. Un vrai classique.



The 220 was launched in 1951. It was the first Mercedes car to have headlights incorporated into the front wings. In terms of engineering, these cars were equipped with the very reliable six cylinder, 2.2 litre engine with cast-iron block cylinders and lightweight alloy cylinder head with simple overhead camshaft, an engine that would be used until 1972. The concept of the straight six-cylinder engine proved to be so successful that it was used in all 220, 230 and 300 models including the 300 SL.

Compared with the 220 models from 1951, which had a chassis made from steel tubing, the 220 S was introduced in 1956 with a self-supporting body, a modernised version without the running board.

Imported from the United States, this spectacular coupé is in bronze and burgundy. It has a sublime interior in burgundy leather with two large and very comfortable headrests. It is equipped with a hydraulic gearbox, a Becker Mexico pre-selection radio unit, a stunning walnut burl dashboard and a white steering wheel. A rare and elegant model and an ideal touring car that will delight its future owner, it offers a high level of comfort and prestige. A real classic.





Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1957 Mercedes Benz 190 SL Roadster with Hard Top

La 190 SL fut présentée au salon de New York en 1954 d'après une étude de Fritz Nallinger pour le moteur et Ahrens pour le style. Cette voiture de sport extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que réellement performante, coûtait moins de la moitié du prix de la sportive 300 SL. Utilisant de nombreux éléments mécaniques communs avec les 180 et 190, la SL est une voiture ancienne très fiable qui permet un usage quotidien.

Livré le 4 février 1957 à Dusseldorf, ce superbe roadster de couleur gris métallisé possède une belle sellerie en cuir bordeaux. Il possède son hard top et un poste Becker Europa. Il se présente dans un très bel état de fonctionnement et de présentation, animé par des carburateurs Solex, le tout dans une carrosserie au dessin intemporel du grand tourisme classique. Les avis sont partagés... est-ce une voiture d'homme aux lignes féminines et félines ou une voiture de femme virile et rigoureuse ?... Dans tous les cas, il s'agit d'une valeur sûre.

The 190 SL was first presented at the 1954 New York Motor Show following an engine study by Fritz Nallinger and a style study by Ahrens. This extremely robust sports vehicle, intended for a clientele more interested in an elegant rather than a truly high-performance car, cost less than half the price of the 300 SL sports car. Sharing a number of mechanical elements with the 180 and 190, the SL is a very reliable vintage car for everyday.

Delivered to Dusseldorf on 4 February 1957, this stunning roadster in metallic grey has beautiful upholstery in burgundy leather. It has a hard top and a Becker Europa stereo unit. It is in very good running order and condition, animated by Solex carburetors, and all within bodywork with a timeless design reminiscent of classical tourism. Opinions on this car are mixed... is it a man's car with feminine curves and feline lines or is it powerful-looking woman's car with a strong masculine edge? In any case, this car is a safe investment.

265

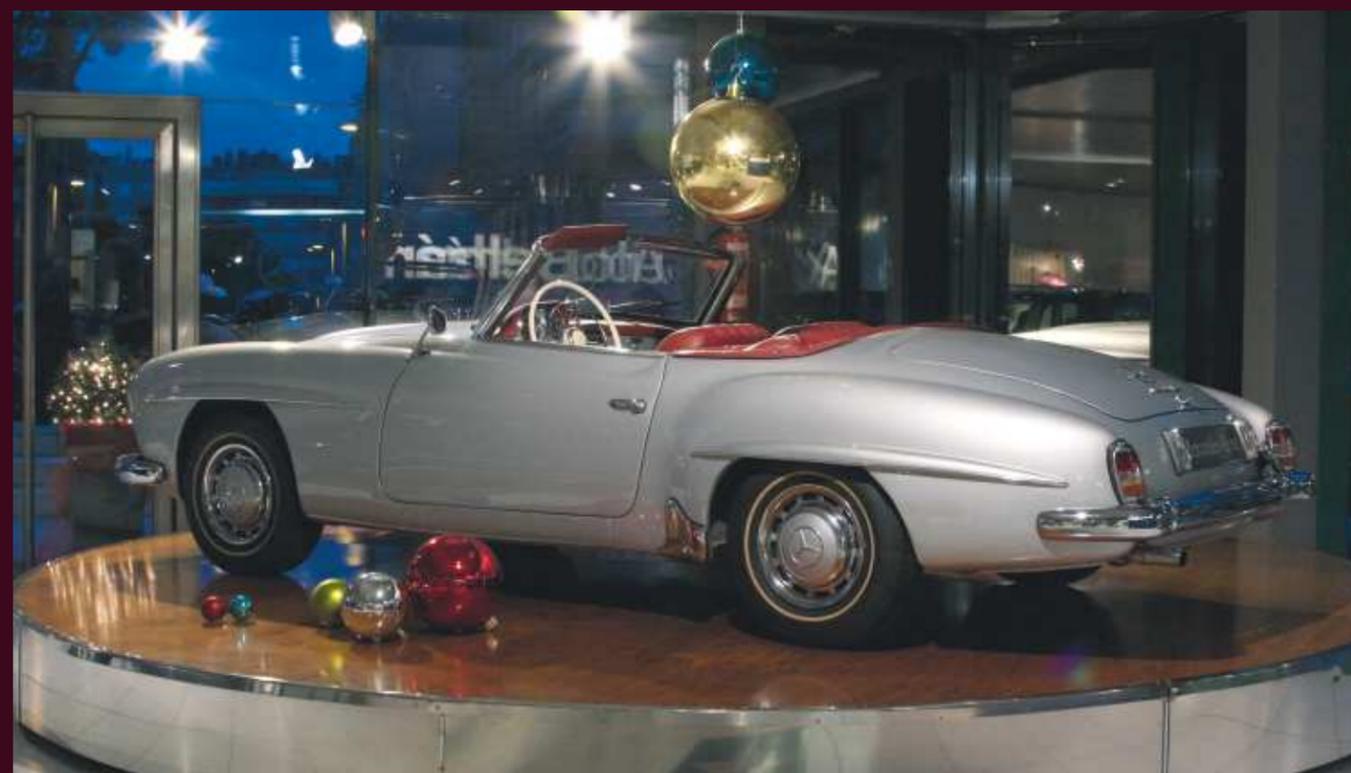
Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 121 040 75 00 094
Moteur n° 121 921 75 00 108

€ 65 000 / 80 000

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Livrée neuve en Allemagne et équipée de son Hard-Top d'origine
- ✓ "Petite 300 SL roadster"

- ✓ Mercedes Benz Classic Owner Certificate
- ✓ Delivered new in Germany
- ✓ Coming with its factory Hardtop
- ✓ "Little 300 SL roadster"





Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1958 Mercedes Benz 300d 'Adenauer'

La série 300 représenta, à son époque, le pinacle de la production de Daimler-Benz. Avant la Deuxième Guerre mondiale, le prestigieux constructeur était renommé pour ses automobiles d'apparat et de grand luxe, la série 300 marqua le retour de la firme dans ce créneau. C'est en 1951 que fut présentée la 300 berline, suivie par les versions b, c et d, dont la production s'arrêta en 1962. Les Mercedes 300 furent construites sur un châssis dont les tubes principaux étaient de section ovale. Une 300 limousine ayant été offerte par Mercedes au Chancelier Adenauer, le public garda le nom de ce célèbre personnage pour désigner cette automobile. Les glaces latérales sont amovibles ce qui offre élégance et harmonie à la ligne.

Livrée en Espagne le 11 décembre 1958, cette élégante voiture de maître a été totalement restaurée il y a une quinzaine d'années. La combinaison du bleu marine de la carrosserie et d'une superbe sellerie en cuir bordeaux lui confèrent beaucoup de prestance. Elle fut livrée à l'époque avec l'option des pneus à flancs blancs. Toujours équipée de son poste Becker Le Mans à présélection, sa boîte automatique a été remplacée par une boîte manuelle. La voiture se présente en excellent état de présentation, dans la version la plus désirable, la dernière de la lignée. Il s'agit d'une "limousine" au confort inimitable à cette époque-là qui assurera la douceur et le silence à son propriétaire pendant de longs voyages et de lui assurer un accueil de chef d'Etat à l'arrivée !

In its day, the 300 series was considered to be the pinnacle of Daimler-Benz production. Before the Second World War, the prestigious car manufacturer was renowned for its sumptuous and highly luxurious cars and the 300 series signalled the company's return to this niche in the market. The 300 saloon was first introduced in 1951 and was followed by the B, C and D Class. It was discontinued in 1962. The chassis on the Mercedes 300 series models was made with an oval section tube. A 300 series limousine was given by Mercedes as a gift to German Chancellor Adenauer and the public would forever more associate this car with the name of this famous figure. The side jamb windows are removable, adding a touch of elegance and harmony to the line.

Delivered in Spain on 11 December 1958, this elegant, once chauffeur-driven car was totally restored around 15 years ago. The combination of the navy blue bodywork and wonderful burgundy leather upholstery give this car a lot of presence. It was first delivered with the white outer sidewalls on the tyres as an optional extra. It is still equipped with its Becker Le Mans pre-selection stereo unit, but its automatic gearbox has been replaced with a manual gearbox. The car is in excellent condition and being the final model in this line, it is the most sought after. This car is a real "limousine", offering an unparalleled level of comfort, and in its day it would guarantee its owner a smooth and quiet drive on long journeys and a welcome befitting a Head of State upon arrival at his destination!



266

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 189 010 85 01 052

Moteur n° 189 980 85 00 771

€ 60 000 / 80 000

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Etat impressionnant de la restauration
- ✓ L'ultime modèle de la lignée des 300d Adenauer

- ✓ Mercedes-Benz Classic Owner Certificate
- ✓ Has been restored and is in impressive condition
- ✓ The final model of the 300d Adenauer line



Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"
1958 Mercedes Benz 300 SL Roadster

267

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 198 042 85 00 289
 Moteur n° 198 980 85 00 292

€ 380 000 / 440 000

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Une des rares 300 SL livrée neuve en France
- ✓ Restauré chez Mercedes Benz Barcelone en 2000
- ✓ Mercedes-Benz Classic Owner Certificate
- ✓ Delivered new in France
- ✓ Restored at Mercedes-Benz, Barcelona in 2000

En 1954, au Salon de New York, l'importateur de voitures de luxe et de sport européennes, Max Hoffman présente deux nouvelles Mercedes de sport : la 190 SL et la 300 SL de route. Celle-ci est une adaptation à usage routier de la 300 SL de compétition qui se caractérise par ses portes "papillon". Quoique plus civilisée que les voitures d'usine, la 300 SL client reste une voiture pour amateurs de pilotage dans laquelle le confort a été sacrifié à l'efficacité. Notamment l'accès à bord reste difficile en raison de la hauteur des seuils de porte et cette seule particularité en limite la diffusion aux Etats-Unis, son principal marché. Mercedes-Benz en écoule quand même 1 400 exemplaires en quatre ans, mais confronté à une baisse de la demande en 1956, le constructeur cède encore aux pressions américaines et en propose une version décapotable, le Roadster, présenté à Genève en mars 1957. Sa particularité la plus visible réside dans l'adoption de portes conventionnelles grâce à une modification du châssis par ailleurs renforcé pour compenser l'élimination du toit.

Ce splendide cabriolet d'allure aussi musclée que le coupé "papillon", s'adresse à une clientèle plus férue de grand tourisme que de performances, mais la partie mécanique déjà raffinée a encore été améliorée. Le moteur toujours alimenté par injection directe délivre 250 ch SAE et les derniers roadsters de 1962-63 recevront un bloc en aluminium et quatre freins à disque. La vitesse de pointe d'environ 230 km/h convient largement à un cabriolet grand tourisme. Une autre importante amélioration concerne l'adoption d'un nouveau train arrière, toujours du type à essieu brisé, mais dont le point d'articulation a été abaissé et qui comporte en plus un ressort compensateur horizontal.

Les variations de carrossage à l'arrière sont réduites et la tenue de route en virage devient moins ... surprenante ! Ces raffinements mécaniques attirent une nouvelle clientèle et les ventes du Roadster atteindront 1858 exemplaires soit 400 de plus que celles du coupé "papillon". Grâce à ses qualités routières, à son agrément de conduite et à son style d'une rare

In 1954, at the New York Motor Show, the importer of European vintage and sports cars, Max Hoffman, unveiled two new Mercedes sports cars: the 190 SL and the 300 SL touring car. This car was adapted from the 300 SL racing car for road use and its distinguishable feature is its "gullwing" doors. Although slightly more down to earth than the factory cars, the 300 SL remained a car for racing enthusiasts craving acceleration, its comfort having been sacrificed for efficiency. It was still very difficult to get into the car given the height of the door thresholds and this feature alone meant that distribution in the main market of the United States was limited. Mercedes-Benz still managed to sell 1,400 units in four years, but faced with a slump in demand in 1956, the carmaker bowed to pressure from America and brought out a convertible, the Roadster, which was unveiled in Geneva in March 1957. Its most distinguishable feature is the addition of conventional doors as a result of a modification to the chassis, which was also strengthened to compensate for the loss of the roof.

This splendid cabriolet is as alluring as the "gullwing" coupé and is aimed at a clientele more interested in touring than performance, but the already refined engineering was further improved. The engine used was still direct fuel injection, capable of delivering 250 hp SAE, and the last roadster models from 1962-63 were fitted with aluminium block cylinders and four brake discs. Its top speed was around 230 km/h, which was more than sufficient for a touring car. Another significant alteration was the addition of a new axle to the rear suspension, still the single-pivot swing-axle, but with a lower hinge point which also provided a counterbalancing horizontal spring effect.

The variations to the rear bodywork were limited and road holding when cornering became less... unpredictable shall we say ! These refinements to the car's engineering served to attract a new type of clientele and sales of the Roadster reached 1,858 units, 400 more than the "gullwing" coupé.





élégance insensible au passage du temps, la 300 SL Roadster voit sa cote se renforcer constamment.

Livrée neuve en France le 21 octobre 1958, ce mythe automobile se présente dans sa livrée rouge avec un magnifique intérieur en cuir parchemin. Restaurée il y a 10 ans dans les ateliers de la concession Mercedes Benz de Barcelone, avec donc des pièces d'origine de la marque, la voiture a peu roulé depuis et conserve toute sa fraîcheur. Equipée de roues en aluminium plus large (option d'époque), d'un poste de radio Becker Mexico, elle a intégré la collection en 1992. Son moteur est celui d'origine, fonctionnant de manière optimale. Il s'agit ici d'une routière de grand tourisme, l'expression ultime de l'élégance, une allégorie automobile de la Beauté...

Owing to its suitability for driving on the road, its high level of driving comfort and its timeless rare elegance, the popularity rating of the 300 SL Roadster improved constantly.

Delivered new in France on 21 October 1958, this legendary car is presented here in a red colour with magnificent parchment leather interior. Restored around 10 years ago by a Mercedes-Benz dealer workshop in Barcelona, using only original parts, the car has been driven very little since and feels as new. Equipped with the larger aluminium wheels (optional extra at the time) and a Becker Mexico radio unit, it joined our collection in 1992. It still has its original engine, which still runs at optimal performance. This is a grand touring car, the epitome of elegance, considered to be the black beauty of cars...





268

Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1985 Mercedes Benz 500 SL Cabriolet Hard Top 2+2

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n°
WDB 107 046 1A 036 870
Moteur n°
117 964 12 000 989

€ 35 000 / 45 000

Née en 1952 avec la légendaire 300 SL, la Classe SL s'est rapidement illustrée en compétition en remportant la course Panamerica. Les différents succès s'en étant suivis ont notoirement participé au prestige caractérisant ce modèle. En 1971, Mercedes-Benz dévoile la remplaçante de la Pagode : le SL type R107. Fini le toit Pagode, mais le SL possède toujours son hard-top, véritable marque de fabrique des SL. Mais plus encore que la voiture en elle-même, le SL type R107 symbolise pour toute une génération une image de la réussite à l'américaine. Tous les plus célèbres personnages, véritables clichés de la réussite américaine, s'affichent dans les films ou les séries TV au volant d'un SL type R107 : Bobby Ewing dans Dallas, Richard Gere dans American Gigolo, Jonathan Hart dans Pour l'amour du risque, et même Eddy Murphy, dans le premier opus du Flic de Beverly Hills. Une véritable star sur quatre roues, que revendique pleinement Mercedes-Benz. Ce modèle recevra de nombreuses motorisations dont le 5 L V8 dont nous présentons cet exemplaire exceptionnel.

Livré neuf en Espagne le 26 septembre 1985, ce superbe cabriolet de couleur bleu ciel métal, intérieur en cuir bleu foncé, se présente dans un état exceptionnel puisqu'il n'a parcouru que 59 000 kms depuis sa sortie d'usine. Il est équipé des options les plus désirables : hard top, boîte automatique, climatisation automatique, vitres électriques, banquette arrière rabattable, poste Becker Grand Prix... Il est certain que ce modèle superbe, représentant de la dernière série des SL la plus désirable, obtient l'engouement grandissant de nombreux amateurs qui l'apprécie pour sa facilité de conduite, son confort, ses performances et son côté pratique en hiver, véritable coupé avec son hard-top et en été, un élégant cabriolet filant dans l'air. Très recherché peu kilométré, cet exemplaire ne pourra que séduire le plus grand nombre d'entre vous, une opportunité rare.

Made in 1952, along with the legendary 300 SL, the SL Class quickly made its mark on the racing circuit by winning the Pan America road race. Its success at various famous races led to the aura of prestige surrounding this model. In 1971, Mercedes-Benz unveiled the successor to the Pagoda: the R107 SL. The Pagoda roof was now a thing of the past, but the SL retained its hard top, a real trademark of the SL. But more than the car itself, the R107 SL was a symbol of the American dream for a whole generation. Some of the most famous celebrities, iconic symbols of the American dream, could be seen in films or TV series sitting behind the wheel of a R107 SL : Bobby Ewing in Dallas, Richard Gere in American Gigolo, Jonathan Hart in Hart to Hart, and even Eddie Murphy, in the first Beverly Hills Cop. A real star on four wheels that fully lives up to the Mercedes-Benz name. This model was fitted with a number of different engines, including the 5L V8 engine, which also features in this exceptional model.

Delivered new in Spain on 26 September 1985, this stunning cabriolet in metallic sky blue with dark blue leather interior is in exceptional condition having done only 59,000 km since it first left the factory. It comes with the most popular optional extras : hard top, automatic gearbox, automatic air conditioning, electric windows, folding rear seats and Becker Grand Prix stereo unit. This beautiful model, the last SL model ever made and the most sought after, is attracting more and more interest from many car enthusiasts for its ease of handling, level of driving comfort, performance and its practicability, a real coupé fitted with hard-top in winter and an elegant cabriolet flying through the air in summer. Highly sought after and with a low mileage, this model will entrance you all, a rare collector's opportunity.

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ 59 000 km d'origine seulement
- ✓ Nombreuses options, les plus désirables

- ✓ Mercedes-Benz Classic Owner Certificate
- ✓ Only 59,000 km from new
- ✓ Comes with the most sought after optional extras



269

Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1970 Mercedes Benz 280 SE Coupé

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n°
111 024 12 003 727
Moteur n°
130 980 12 028 173

€ 30 000 / 40 000

A la berline de la série 108, Mercedes Benz présenta le coupé dérivé dans diverses versions 2,2 L., 2,5 L. et 2,8 L. qui reprend le moteur de la Pagode tant aimé. Par la suite, le moteur 3 L. et 3,5 L. apparaîtront et pousseront ce superbe coupé dans des performances peu avouables encore aujourd'hui. Ces coupés étaient très demandés par la jet set de l'époque. On se souvient de celle de Lino Ventura que Hervé Poulain a adjugé il y a quelques années.

Livré à Hanovre le 5 septembre 1969, il se présente de couleur bronze métallisé et cuirs d'origine rénovés couleur parchemin. De beaux équipements complètent cette voiture tels que le toit ouvrant, sa boîte automatique au volant, son poste de radio Becker Grand Prix, vitres électriques... Les 159 000 km qu'affichent le compteur semblent bien être ceux parcourus depuis sa sortie d'usine. Le concessionnaire Mercedes la possède depuis 25 ans et a toujours fait son bonheur par sa fiabilité, ses performances, sa légèreté et son élégance. Ce 6 cylindres développant 160 ch. Anime avec énergie et grande efficacité l'un des plus beaux coupés d'après-guerre.



To accompany the 108 Series saloon, Mercedes Benz brought out the coupé in various models, including the 2.2 L., 2.5 L. and 2.8 L., all fitted with the highly popular Pagoda engine. Shortly afterwards, the 3 L. and 3.5 L. engines appeared on the market and boosted this stunning coupé's performance to a highly respectable level even by today's standards. These coupés were extremely sought after by the jet set of the era. We can still recall the car previously owned by Lino Ventura that was auctioned by Hervé Poulain a few years ago.

Delivered to Hanover on 5 September 1969, the model presented is in metallic bronze with the original leather restored in a parchment colour. The beautiful equipment, including a sliding roof, automatic gearbox with levers on the steering wheel, Becker Grand Prix radio unit and electric windows, really adds the finishing touches to this car. It has clocked up 159,000 km since it first left the factory. It was owned by a Mercedes dealership for 25 years and was always a source of delight with its reliability, performance, nimbleness and elegance. Its six-cylinder engine is capable of producing 160 hp. Lively and energetic and hugely efficient, this is one of the most beautiful post-war coupés ever made.

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Fiabilité et élégance absolu du modèle
- ✓ Nombreuses options

- ✓ Mercedes-Benz Classic Owner Certificate
- ✓ All the reliability and elegance associated with this model
- ✓ Comes with many optional extras



270

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 180 030 65 11 690
Moteur n° 180 924 65 09 408

€ 65 000 / 80 000

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Livrée neuve en Allemagne
- ✓ Fiabilité et ligne intemporelle

- ✓ Mercedes Benz Classic Owner Certificate
- ✓ Delivered new in Germany
- ✓ Reliability and timeless line

Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1956 Mercedes Benz 220 S Cabriolet

C'est en 1951 que sera lancée la 220 qui fut la première Mercedes avec des phares incorporés dans les ailes avant. Mécaniquement, ces voitures étaient équipées du très fiable six cylindres de 2,2 litres à bloc en fonte et culasse en alliage léger à simple arbre à cames en tête, moteur qui allait vivre pratiquement jusqu'en 1972. Le concept de ce 6 en ligne s'avéra tellement réussi qu'il fut utilisé sur les modèles 220, 230, 300 y compris la 300 SL.

Contrairement aux modèles 220 de 1951 qui avaient un châssis en tubes d'acier, la 220 S fut introduite en 1956 avec une carrosserie autoporteuse, rajeunie aussi avec la disparition du marchepied. Les cabriolets 220 S sont des automobiles très élégantes et bien finies dotées d'un confort et d'un agrément de conduite surprenant. Facile d'entretien, docile, ce cabriolet de voyage est un compromis idéal pour un collectionneur voulant avaler des kilomètres les cheveux au vent, avec quatre passagers et des bagages.

Livrée à Nuremberg le 29 novembre 1956, la voiture se présente ici en coloris deux tons de carrosserie, crème et bordeaux, son intérieur étant recouvert d'un superbe cuir rouge. Elle est équipée d'un volant blanc, d'un poste de radio Becker Mexico, d'une boîte quatre vitesses, d'un couvre-capote en cuir également rouge et, marque d'un luxe certain, de ses deux appuie-tête. Ses pneus à flanc blanc lui donnent une allure époustouflante.

The 220 was launched in 1951. It was the first Mercedes car to have headlights incorporated into the front wings. In terms of engineering, these cars were equipped with the very reliable six cylinder, 2.2 litre engine with cast-iron block cylinders and lightweight alloy cylinder head with simple overhead camshaft, an engine that would be used until 1972. The concept of the straight six-cylinder engine proved to be so successful that it was used in all 220, 230 and 300 models including the 300 SL.

Compared with the 220 models from 1951, which had a chassis made from steel tubing, the 220 S was introduced in 1956 with a self-supporting body, a modernised version without the running board. The 220 S cabriolets are very elegant and well-made cars offering a high level of comfort and an enjoyable driving experience. Easy to maintain and unpretentious, this cabriolet tourer is an ideal compromise for a collector who wants to eat up some miles on the open highway, hair blowing in the wind, with four passengers and luggage.

Delivered to Nuremberg on 29 November 1956, the car presented here in cream and burgundy weighs two tons and its interior has been recovered in stunning red leather. It is equipped with a white steering wheel, a Becker Mexico radio unit, a four-speed gearbox, a hood cover, also in red leather, and two headrests, a mark of luxury. Its tyres with white outer sidewalls give it an enticing allure.





Délivrée avec son "Zertifikat Mercedes Benz" / Delivered with its "Mercedes Benz Certificate"

1965 Mercedes Benz 600 SWB

La 600 fut présentée par Mercedes-Benz en 1963, en remplacement de la 300. C'était la plus luxueuse limousine jamais élaborée par le constructeur allemand, même en tenant compte de la 770 des années trente. Elle incorporait toutes les avancées technologiques de la marque et tous les raffinements de finition possibles. La voiture était au-dessus de toute critique et trente-cinq ans plus tard reste une des limousines les plus abouties. Son moteur de 6,3 L. et de 250 ch (DIN) fut le premier V8 construit par Mercedes, il était capable de propulser les 2500 kg de la voiture à plus de 200 km/h dans un silence digne d'une Rolls-Royce. La 600 fut offerte en trois versions, la 600 quatre portes limousine, la 600 six portes Pullman limousine et la 600 Pullman landaulette (une six portes avec un toit amovible au-dessus des passagers). Il y eut des versions spéciales de ces modèles et même deux coupés deux portes en 1964. Seulement 2677 Mercedes 600 furent construites, dont 2190 limousines quatre portes, quatre cent vingt huit 600 Pullman et cinquante neuf landaulets.

Livrée neuf en Espagne le 11 janvier 1965 au Président de la Banque Bancamar, financier du Général Franco, cette rapide voiture de maître se présente dans son coloris le plus enviable, bleu nuit doté de son extraordinaire intérieur en cuir bordeaux. Elle possède des équipements d'origine particulièrement désirables tels qu'une climatisation avec température extérieure, un radio cassette Becker Mexico. Il semble très clairement apparaître que les 114 000 km indiqués au compteur correspondent au kilométrage parcouru par ce vaisseau amiral de la marque depuis sa sortie d'usine tant l'état est impressionnant. La boîte automatique a été refaite l'année dernière et ses équipements hydrauliques fonctionnent : vitres, fermeture centralisée, coffre, correcteur d'assiette, sièges. Malgré ses dimensions importantes, cette remarquable automobile n'est pas exclusivement destinée à être conduite par un chauffeur ; ses performances enivreront son propriétaire tant le 6,3L. est épatant pour propulser cette limousine finalement, relativement légère de conception. Elle peut tout à fait rivaliser avec bon nombre de grosses voitures actuelles.

The 600 was first introduced by Mercedes-Benz in 1963 and replaced the 300. It was the most luxurious limousine ever made by the German carmaker; even more so than the 770 from the 1930s. It incorporated all the latest technological advances made by Mercedes and all the finishing touches. The car was beyond reproach and thirty-five years later, it is still considered one of the finest limousines ever made. Its 6.3L, 250 hp (DIN) engine was the first V8 Mercedes ever built. It was capable of propelling the 2,500 kg car to more than 200 km/h, whilst making as little noise as a Rolls-Royce. The 600 was available in three production styles : the 600 four-door limousine, the 600 Pullman six-door limousine and the 600 Pullman landaulette (a six-door with a convertible top over the passenger area). There were special variations of these models and two two-door coupés were even produced in 1964. The mechanical specifications included air suspension, adjustable shock absorbers, hydraulic boot operation, adjustable steering wheel, two separate heating and air conditioning systems and rear seat bar and refrigerator.

Delivered new in Spain on 11 January 1965 to the President of the Bancamar Bank and financial advisor to General Franco, this fast, once chauffeur-driven car is presented here in the most desirable colour, midnight blue, with an extraordinary burgundy leather interior. It is still fitted with its original equipment and contains some of the most desirable optional extras, including air conditioning with external temperature gauge and Becker Mexico radio/cassette unit. The car is in such impressive condition that it would seem that this flagship Mercedes has only clocked up 114,000 km since it first left the factory. The automatic gearbox was restored last year and the hydraulic equipment still works, including the windows, central locking, boot, self-levelling system and seats. Despite its considerable dimensions, this remarkable car is not made exclusively to be driven by a chauffeur. Its performance will intoxicate its future owner and it is truly astonishing how the 6.3L engine is capable of propelling this limousine, even if it does have a relatively lightweight design. It can most certainly rival a great many large cars on the road today.

271

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 100 012 12 000 109
Moteur n° 100 980 12 000 125

€ 75 000 / 90 000

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Une des meilleures limousines de tous les temps
- ✓ Entretien irréprochable avec certainement ses 114 000 km d'origine
- ✓ Mercedes-Benz Classic Owner Certificate
- ✓ One of the best limousines of all time
- ✓ Impeccable maintenance, has only done 114 000 km from new





272

1971 Mercedes Benz 280 SE Coupé 3,5 L

Titre de circulation espagnol
 Spanish title
 Châssis n° 111 026 1200 3191

€ 35 000 / 40 000

En Janvier 1968, Daimler Benz présenta la 280 SE avec son moteur six cylindres de 2,8 litres. En même temps que disparaissait la 250 SE le type 300 SE coupé et convertible étaient arrêtés sans successeurs immédiats. En Septembre 1969 les puissantes 280 SE 3,5 litres coupés et cabriolets furent présentées avec un tout nouveau moteur V8 de 3,5 litres développant 200 ch en toute quiétude et onctuosité. Ces nouveaux modèles, ainsi que les versions 280 six cylindres n'avaient que des améliorations esthétiques mineures. La grille de calandre suivait la tendance établie chez Mercedes et devenait plus large et moins haute avec un capot plus plongeant. Les pare-chocs étaient modifiés et équipés de bandes de caoutchouc. Il n'y avait pas de différences extérieures entre la 8 cylindres et la six cylindres dont la production fut stoppée en Mai 1971. La 280 SE 3,5 litres ne fut plus produite à partir de Juillet de la même année. Ce furent des voitures de petite production, avec seulement 4.502 voitures construites, les coupés étant les plus rares.

Ce superbe coupé V8 3.5 L. a été livré neuf aux Etats-Unis en 1971. Il y a trois ans, elle fut totalement restaurée dans les ateliers de la concession Mercedes, n'utilisant que des pièces d'origine Mercedes Benz. Elle est présentée dans sa livrée vert métallisé et toit ivoire. Sa sellerie est magnifique en cuir magnolia, assorti à son volant blanc. Elle possède les vitres électriques, son poste Becker Europa et sa climatisation d'origine. Son excellent état de fonctionnement agrémenté par la souplesse de sa boîte automatique procureront à son acquéreur un agréable sentiment de confort sur route comme sur autoroute. Ce modèle est une réussite technique avec un moteur surpuissant et esthétique grâce au dessin de Paul Bracq.

In January 1968, Daimler Benz brought out the 280 SE with its six-cylinder, 2.8 litre engine. At around about the same time the 250 SE disappeared from the market, the 300 SE type coupé and convertible were discontinued without an immediate successor. In September 1969, the powerful 280 SE 3.5 litre coupés and cabriolets were introduced with a brand new V8, 3.5 litre engine capable of producing 200 hp whilst still ensuring a silent and smooth drive. These new models, like the 280 six-cylinder models, only had minor aesthetic improvements. The radiator grill followed the established Mercedes trend and became larger and lower with a more plunging bonnet. The bumpers were modified and equipped with rubber trims. There were no exterior differences between the eight-cylinder and the six-cylinder, the production of which was stopped in May 1971. The 280 SE 3.5 litre was discontinued from July of the same year. The production of these cars was limited. Only 4,502 of them were made and the coupés were the rarer model.

This fabulous V8 3.5L coupé was delivered new to the United States in 1971. It was totally restored three years ago by a Mercedes dealer workshop, using only original Mercedes Benz parts. This model is in metallic green with ivory roof. Its upholstery is in magnificent magnolia leather and it has a white steering wheel. It comes with electric windows, a Becker Europa stereo unit and its original air conditioning. Its excellent running order, coupled with the flexibility of the automatic gearbox, will provide its future owner with a high level of driving comfort both on the road and motorway. This model is a technical masterpiece with an extremely powerful engine and beautiful design by Paul Bracq.

- ✓ Confort, puissance et luxe
- ✓ Nombreuses options, les meilleures
- ✓ Indémorable

- ✓ Comfort, power and luxury
- ✓ Comes with all of the best optional extras
- ✓ Timeless





273

1985 Mercedes Benz 500 SEL Blindée

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n°
WDB1260371AO78879

€ 10 000 / 15 000

SANS RESERVE
NO RESERVE

La Mercedes-Benz W126 a été présentée en septembre 1979 comme le successeur des modèles W116. Le W126 est la deuxième génération de la Mercedes-Benz Classe S se référant au nom Sonderklasse ou "classe spéciale". La W126 a été initialement présentée avec des moteurs 6 cylindres en ligne, V8 dont en 5L, comme le modèle présenté, et turbo diesel. En septembre 1981, les versions coupé 2 portes du W126 ont été introduites. Comparé à son prédécesseur, la W126 est plus aérodynamique, économique, et puissante. La Classe S W126 marque un nouveau style de conception qui a ensuite été utilisé sur d'autres véhicules de la gamme. La série W126 a également introduit de nombreuses innovations de sécurité, y compris le premier coussin gonflable de sécurité ("airbag"). La série W126 a été produite entre 1979 et 1991, la plus longue génération de toute la Classe S depuis les modèles phares construits au milieu des années 1950. Les différents modèles de la Classe S W126 ont atteint un total combiné de 892 123 unités vendues (818063 berlines et 74060 coupés), ce qui fait de la W126 la plus populaire Classe S jamais produite. Comme tous les hauts de gamme de la marque, la W126 a été choisie par la plupart des chefs d'entreprise, par les hauts-dignitaires et politiciens dans le monde entier.

Cet exemplaire, modèle 500 châssis long (SEL) a été livré neuf à la Banca Santander, présidée par Monsieur Botin. Cette voiture lui a servi à ses déplacements quotidiens, pour cette raison, elle a bénéficié d'un blindage de grande qualité. Sa couleur gris foncé métallisé est complété par une sellerie havane en excellent état. Elle se présente en bon état de fonctionnement avec un équipement à la hauteur de son prestige dont les boiseries spéciales, la banquette inclinable, la climatisation...



The Mercedes-Benz W126 was first introduced in September 1979 as the successor to the W116 models. The W126 is the second generation Mercedes-Benz S Class. S Class stands for Sonderklasse or "special class". The W126 was first introduced with the straight 6-cylinder V8 5L turbo diesel engine, the same engine featured in the model presented here. The 2-door coupé models for the W126 were brought out in September 1981. Compared with its predecessor, the W126 was more aerodynamic, economical and powerful. The S Class W126 marked a new design style, which was then used for other cars in this range. The W126 model also introduced various safety innovations, including the very first airbag. The W126 model was built between 1979 and 1991 and was the longest running generation of any S Class model since the flagship models were built in the mid 1950s. The different S Class W126 models combined sold a total of 892 123 units (818063 saloons and 74060 coupés), which makes the W126 the most popular S Class model ever made. Like all high range Mercedes models, the W126 was popular among many business men, high dignitaries and politicians the world over. This 500 long chassis (SEL) model was delivered new to the Chairman of Santander Bank, Mr. Botin. He used this car for daily business trips and this explains why it has been equipped with high quality armour. It is dark metallic grey with Havana upholstery in excellent condition. It is in good running order and has an impressive list of equipment to match its prestigious title, including unique woodwork, inclining seats and air conditioning.

- ✓ Deuxième main
- ✓ Entretien extrêmement suivi
- ✓ Voiture pare-balle

- ✓ Second owner
- ✓ Excellent maintenance
- ✓ Bullet proof car



274

1978 Mercedes Benz 280 CE Coupé

Titre de circulation espagnol
Spanish title

Châssis n° 123 053 12 005 103
Moteur n° 110 984 12 030 323

€ 10 000 / 15 000

La W123 est présentée en première mondiale en France, à Bandol, lieu de vacances pour beaucoup d'Allemands, et gros vivier d'acheteurs de la nouvelle Mercedes. La première version sortie en décembre 1975 était équipée d'un moteur 2.8l, en version carburateur ou injection en décembre 1975 ; trois mois après, sortent d'autres modèles diesel et essence, pour constituer une gamme variée, de la peu puissante 200D à la sportive 280E. Le coupé conserve les lignes classiques de la berline, l'empattement est réduit de 8,5 cm, la garde au toit est abaissée. Les vitres sans montants participent à son élégance. En Europe il est uniquement disponible avec les motorisations essence 230 et 280 à carburateur ou injection. Le coupé n'est pas plus léger que la berline à cause des renforts qui ont été nécessaires pour assurer une bonne rigidité, de ce fait les performances et la consommation sont les mêmes que sur la version quatre portes.

Livré neuf en Espagne le 30 novembre 1977, cet élégant et confortable coupé se présente dans sa livrée bleu métallisé avec une sellerie en cuir noir en état superbe. Il possède toutes les options possibles dont les roues aluminium, le toit ouvrant, la radio Becker Europa, la climatisation, la boîte automatique. Son carnet d'entretien sera livré avec la voiture qui ne compte que 159 000 km. Une automobile très bien équipée dont il conviendra de restaurer le siège conducteur légèrement endommagé par un animal de compagnie !



The W123 made its first appearance in the world in Bandol, France, a popular holiday resort for many Germans and a hotspot for people wanting to buy the new Mercedes. The first model came out in December 1975 and was equipped with a 2.8 L engine, available at the time in either the carburettor or the fuel injection model. Three months later, other diesel and petrol models entered the market to give a varied range, from the least powerful 200D to the 280E sports car. The coupé retained the classic lines of the saloon, but the wheelbase was shortened by 8.5 cm and the headroom was reduced. The shape of the power windows add to its elegant look. In Europe, it was only available with a 230 or 280 petrol engine in either the carburettor or fuel injection model. The coupé is not more lightweight than the saloon as a result of the reinforcements needed to strengthen it. Consequently, performance and fuel consumption are the same as in the four-door model. Delivered new in Spain on 30 November 1977, this elegant and comfortable coupé in metallic blue with black leather upholstery is in mint condition. It comes with all of the optional extras, including aluminium wheels, sliding roof, Becker Europa radio unit, air conditioning and automatic gearbox. Its servicing booklet will be delivered with the car, which has only done 159 000 km. A very well-equipped car, however the driver's seat will need restoring as it looks to have been slightly damaged by the owner's pet!

- ✓ Certificat Mercedes Benz Classic
- ✓ Toutes options
- ✓ Un futur collector

- ✓ Mercedes Benz Classic Owner Certificate
- ✓ Has all the optional extras
- ✓ Ideal for a future collector



275

Carte grise française
French title

Châssis n°
WBS59910004301146

€ 110 000 / 130 000



Vidéo online
www.artcurial.com/retro2011

- ✓ Rarissime
- ✓ Moteur complètement refait sur facture
- ✓ Une GT dont la cote est en pleine ascension
- ✓ Extremely rare
- ✓ Engine completely rebuilt with invoices
- ✓ A GT with a rising reputation

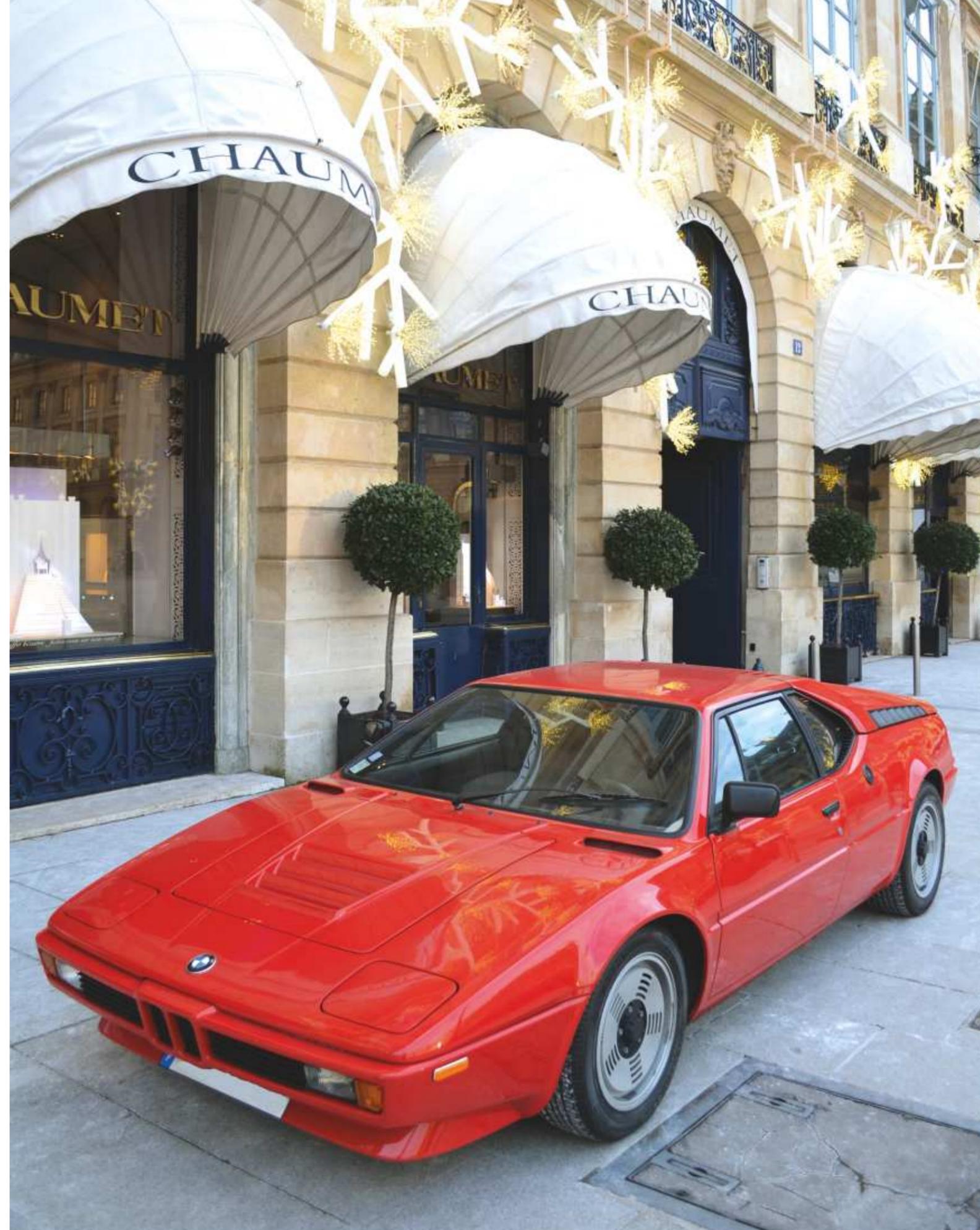
Une des 399 versions routes construite / One of only 399 models built
1979 BMW M1

Dotée d'un châssis multitubulaire, d'un moteur central de près de 280 ch, d'une robe signée Giugaro et donnée pour 260 km/h, cette première GT de BMW est née pour la course. Avec ce modèle, BMW vise alors à rivaliser au sein du Groupe 4 avec les Porsche 911 Turbo, Ferrari 512BB ou De Tomaso Pantera en se basant sur l'expérience positive des coupés 635 CSI en Groupe 2. Pour satisfaire les critères d'homologation, 450 M1 sont produites. Une version Groupe 5 de 850 ch est envisagée dès le lancement. Le succès n'est pourtant pas au rendez-vous. La genèse du projet est à rechercher 7 ans en arrière : étudiée en 1971 et révélée dans les salons en 1972, la BMW Turbo "Studie" contient déjà tous les gènes de la M1. Les aléas de la crise pétrolière expliquent pourquoi il faut attendre si longtemps entre le prototype et le modèle de série. Vu le scandale que représente à l'époque pour la firme de Munich la BMW 2002 Turbo, on comprend que le projet "Studie" est mis entre parenthèses quelque temps. La "Studie" est un coupé 2 places équipée d'un moteur central transversal (le 4 cylindres 2 litres Turbo de la 2002) dont le châssis tubulaire a été étudié par Lamborghini. La carrosserie en polyester est l'œuvre de Paul Bracq.

Son aérodynamisme est étudié pour atteindre les 250 km/h. En 1977, Jochen Neerspach ressort le projet des cartons pour lancer l'étude d'une "M1", première BMW à arborer le prestigieux sigle "Motorsport". La châssis tubulaire réalisé en profilés rectangulaires intègre un arceau multipoint. Le moteur, qui fut repris par la suite dans la 635CSI, est équipée d'une culasse 24 soupapes déjà vue sur les coupés CSL Groupe 2 (avant que le règlement n'exige un nombre de soupapes identiques au moteur de série), d'une injection mécanique, d'un allumage électronique et d'un système de lubrification par carter sec. Les 277 ch et les 33,5 mkg de couple sont transmis via une boîte ZF et un embrayage bi-disque. Contrairement à la "Studie", ce moteur est positionné longitudinalement pour d'évidentes raisons de rationalisation industrielle, ce qui permet de positionner 2 réservoirs de 58 litres de part et d'autre du groupe propulseur pour centrer les masses. Les trains roulants fleurissent bon la compétition : voies

Equipped with a multi-tubular chassis and a central engine with almost 280 hp, with the body designed by Giugaro able to reach speeds of 260 km/h, this first GT model from BMW was born to be a racing car. With this model, BMW intended to rival other Group 4 racing cars including the Porsche 911 Turbo, the Ferrari 512BB and the De Tomaso Pantera based on the positive experience of the 635 CSI coupés in Group 2. 450 M1 were produced to meet the homologation criteria. A Group 5 model of 850 hp was already in the pipeline when it was launched. However, the car's success did not match expectations. To find the genesis of the project, we need to go back 7 years: in the design phase in 1971 and unveiled in motor shows in 1972, the BMW Turbo "Studie" already contained all of the essential elements of the M1. The lasting impact of the petrol crisis explains the long wait between the unveiling of the prototype and the creation of the first series model. In light of the scandal caused by the BMW 2002 Turbo for the Munich-based company at the time, it is understandable that the "Studie" project was put on the backburner for a while. The "Studie" is a two-seater coupé, equipped with a central transversal engine (the 4 cylinder, 2 litre Turbo introduced in 2002) whose tubular chassis was designed by Lamborghini. The polyester bodywork was created by Paul Bracq.

Its aerodynamics were designed to reach speeds of 250 km/h. In 1977, Jochen Neerspach took the project off the shelf to launch the design phase of the "M1", the first BMW to have the "Motorsport" cachet. The tubular chassis was made by integrating a multipoint roll bar into a structure of rectangular shapes. The engine, which was used again in the 635CSI, is equipped with a 24 valve cylinder head already seen in the CSL Group 2 coupés (before the regulations changed to specify that the racing car engine had to have the same number of valves as the series car engine), mechanical injection, electronic lights and a dry sump lubrication system. The 277 hp and the 33.5 mkg torque are transmitted via a ZF gearbox and a double-disc clutch system. Compared with the "Studie", this engine is positioned longitudinally for





larges, suspension triangulée à ancrages réglables, dispositif anti-plongée. Charme de la petite série, les châssis sont produit chez Marchesi à Modène, les carrosseries chez ItalDesign et l'assemblage se fait chez Baur en Allemagne.

Le modèle présenté, superbe dans sa robe rouge, a été acquis par l'actuel propriétaire le 18 avril 2007 lors d'une vente aux enchères d'Hervé Poulain au Palais des Congrès. Après l'achat, le moteur nécessitait une réfection, ce qui a été fait par les excellents ateliers spécialistes de BMW, BM92 JCB pour un montant total de 30 514,47 (facture du 17 avril 2009). Son intérieur est tendu du tissu classique noir et blanc des M1. Son compteur affiche 24 600 km, 600 km de plus que le jour de son achat. Elle tourne évidemment très bien et est prête à parcourir de nombreux kilomètres. Il s'agit d'un modèle extrêmement souple, dotée d'une très bonne tenue de route, avec son moteur en position centrale arrière, au confort excellent, même ou surtout sur longs trajets. Il s'agit ici d'une très belle opportunité d'acquérir le premier modèle 'M' de BMW dont le modèle sportif s'est illustré de manière significative dans le championnat Procar.

obvious reasons of industrial rationalisation, making room to fit two 58 litre tanks on both sides of the drive system to centre the mass. The running gears were designed to take on the competition: large tracks, triangulated suspension with adjustable anchorage and anti-dive device. The charmer of a small series, the chassis was produced by Marchesi in Modène, the bodywork by ItalDesign and the assembly at Baur in Germany.

The model presented, in a stunning red colour, was acquired by the current owner on 18 April 2007 at a Hervé Poulain auction at the Palais des Congrès. After it was purchased, the engine needed repairing, which was done by the excellent BMW specialist workshop, BM92 JCB, at a total cost of 30,514.47 (invoice dated 17 April 2009). Its interior is covered in the classic black and white fabric characteristic of the M1 series. It has 24,600 km on the clock, 600 km more than on the day it was purchased. It clearly drives very well and is ready to put some more miles on the clock. This is an extremely flexible model with very good road holding and a central rear positioned engine, offering an excellent level of comfort even on long journeys. This is an ideal opportunity to acquire the first 'M' model from BMW, whose sports model has made a significant impact in the Procar Championship.





276

Carte grise française
French title

Châssis n°
WPOZZZ99ZTS392200

€ 180 000 / 240 000

- ✓ Un des 7 Exemplaires produits par Porsche
- ✓ La plus ultime des Porsche routières refroidissement par air
- ✓ Très bon état général et historique suivi

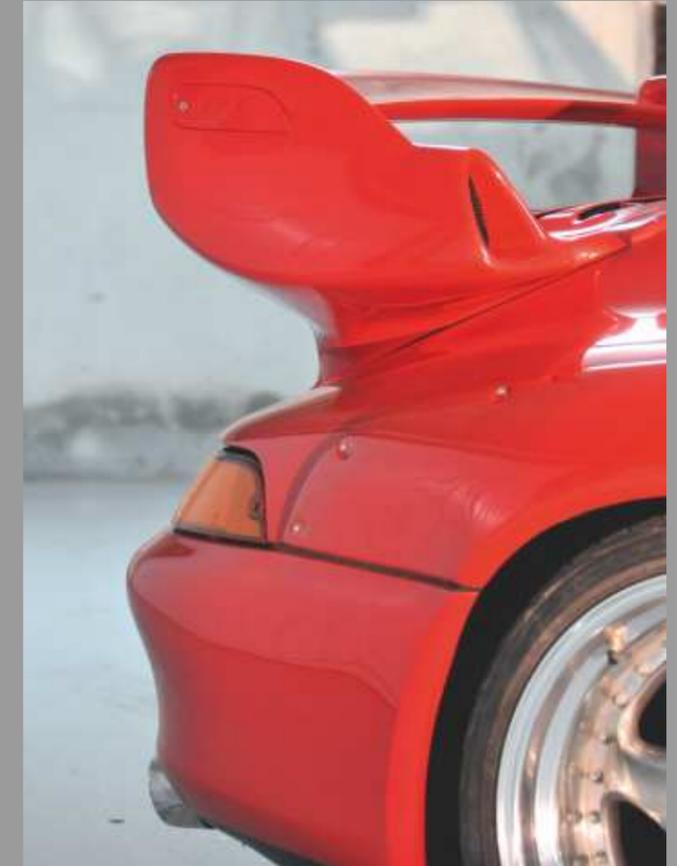
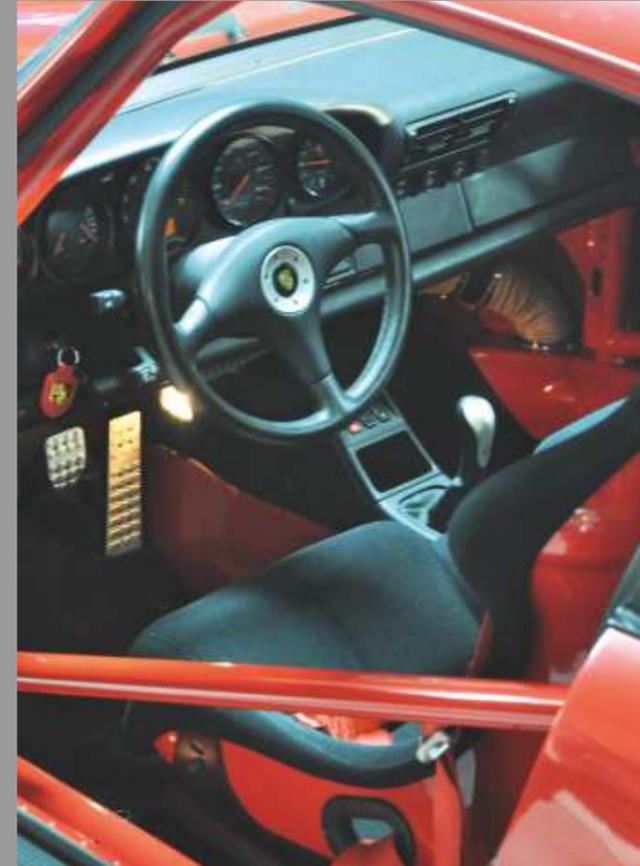
- ✓ One the 7 models produced by Porsche
- ✓ The ultimate air-cooled road registered Porsche
- ✓ Very good overall condition and recorded history

Un des sept exemplaires construits / One of seven built

1996 Porsche 911 Type 993 GT2 Club Sport

La nouvelle Porsche "911" introduite en décembre 1994 rompaît, malgré sa silhouette et ses proportions familières, avec les 911 précédentes. Dotée d'une nouvelle caisse à ailes larges dérivée de la 964 Turbo, elle dégageait une impression de force maîtrisée grâce à des courbes plus prononcées qui lui donnaient une silhouette plus musclée en rapport avec son potentiel de performance. Mais au delà des apparences, cette nouvelle caisse avait été surtout redessinée pour obtenir une rigidité supérieure et en intégrant de nouveaux points d'ancrage de la structure secondaire recevant la nouvelle suspension arrière multibras à éléments en aluminium coulé, suspension dont la géométrie très élaborée neutralisait encore davantage la tendance au survirage caractéristique des Porsche. Les performances espérées l'exigeaient. Le moteur M64 de 3,6 litres apparu en 1994 fut aussi affiné sur plusieurs points (lubrification améliorée, allègement des pièces alternatives, échappement plus efficace, etc) pour atteindre en version de production standard 272 ch. La refonte avait aussi amélioré l'aérodynamisme et la sensibilité au vent latéral. À partir de ce redoutable type routier, Porsche développa successivement, comme en 1972 avec la Carrera RS, des types de compétition répondant aux règlements sportifs définissant les trois catégories Grand Tourisme : les 911 GT1, GT2 et GT3. La première catégorie désignait des voitures très modifiées limitées à 600 ch environ, la deuxième catégorie, des voitures plus proches du type de production et limitées à 450 ch environ par des brides d'admission et la troisième, une super 911, qui n'apparut qu'en 1999. Les GT1 et GT2 étaient prévues pour courir les épreuves type Le Mans. Chronologiquement, la première fut la 911 GT2 qui apparut en 1994 développée à partir de la 911 Turbo 993, mais à deux roues motrices seulement, la traction intégrale n'étant pas exploitée en compétition. À la base, la GT2 recevait un moteur poussé à 465 ch selon le règlement du Mans, sans pot catalytique et avec des poussoirs mécaniques, et des freins prévus pour les épreuves d'endurance. Ce type a priori destiné à la compétition donna lieu à son tour à une version routière équipée en fonction de cet usage et une version GT2 Evolution permettant à des privés

The new "911" Porsche was launched in 1994 and despite its familiar shape and size, marked a departure from the previous 911 models. With a wide-winged body based on the 964 Turbo, it exudes a sensation of controlled strength, as its stronger lines offer a larger shape in tandem with its performance potential. However, despite its appearance, the new body shape has been redesigned for greater rigidity, integrating new anchorage points for the secondary structure and offering a new multi-arm rear suspension with cast aluminium elements; the high performance geometry of the suspension further neutralises the characteristic oversteering tendency of Porsche cars. The performances required demanded such modifications. The M64 3.6 litre engine that appeared in 1994 also further refined several elements (improved lubrication, tightening of alternative components, more efficient exhaust, etc.) to match the standard 272 hp production version. The new design also improved its aerodynamics and sensitivity to side winds. Based on this formidable road-type model, Porsche then developed, as it had done in 1972 with the Carrera RS, competitive models compliant with the sporting regulations of the three GT saloon categories: 911 GT1, GT 2 and GT3. The first category offered highly modified cars limited to approximately 600 hp; the second category offered cars similar to the production versions offering a 450 hp limitation using inlet flanges; the third category, offered a super 911, and only appeared in 1999. The GT1 and GT2 were produced with the aim of participating in Le Mans type events. Chronologically, the first car was a 911 GT2 produced in 1994 based on the 911 Turbo 993 though with only two drive wheels, as integral traction was not required for competitive events. The basic GT2 model offered a 465 hp engine, to comply with the rules determined by Le Mans, i.e. no catalytic converter and mechanical tappets, and with the type of brakes required for endurance events. This model - primarily intended for competitive events - resulted in a road version refurbished for this type of usage and a GT2 Evolution version to allow private individuals to compete in GT1 events against much





de courir en GT1 contre des voitures beaucoup plus élaborées. Celle-ci était dotée en version de base d'un moteur porté à 600 ch avec un échappement direct, des brides d'admission plus grandes, une surpression de 2,3 bars, un équipage mobile renforcé et d'une caisse allégée et améliorée du point de vue aérodynamique.

La voiture présentée est précisément une ultra-rare GT2 Club Sport, homologuée pour la route, que Porsche n'a produite qu'à 7 exemplaires et qui est dérivée de la GT2 routière. Elle est d'origine et matching number.

Mise en circulation le 27 juin 1996, cette voiture a été délivrée par le centre Porsche de Munich à une société. Elle est ensuite passée dans les mains d'un particulier allemand M. Kohne à Walkirch. Depuis 2006, la voiture est rentrée dans une importante collection du sud de la France où l'on ne trouve que des Porsche en très petite série.

En 2006 le service homologations de Porsche France a délivré au propriétaire actuel de la voiture une attestation d'identification de la voiture. En 2009, alors que la voiture avait 45684 km, lors d'un Porsche Service Clinic, le centre Porsche Fréjus a contrôlé la voiture sur 46 points techniques et aucune anomalie par rapport à l'origine n'a été décelée. Afin d'être en règle et de faire passer la voiture au Contrôle technique français, Porsche France a confirmé que cette voiture était équipée d'origine d'un arceau et de ceinture 6 points. En 2010 un contrôle de l'étanchéité des cylindres a révélé qu'il n'y avait absolument rien à signaler (cf facture).

Elle est accompagnée de son carnet d'entretien Porsche à jour (au 8 décembre 2010 à 46 422 km). Elle arbore une belle robe rouge opaque verni, les sièges sont en tissu noir et l'ensemble de la voiture est en excellent état. Parmi ses spécificités citons les portes et capots en aluminium de série, les disques de frein ventilés de 380 mm (série Club Sport), le coupe-batterie, l'antidémarrage de série, le repose pied gauche en aluminium et le harnais de sécurité Sabelt.

Cette voiture toujours rigoureusement entretenue a été expertisée en 2009 (rapport joint au dossier) et a été décrite comme dans un excellent état au regard de son âge et son kilométrage. Les plaquettes de frein, les disques et les pneus sont neufs.

Machine très rare, seulement 7 exemplaires, et digne de rejoindre les collections les plus sélectives pour son raffinement mécanique, son esthétique fonctionnelle, la qualité de son exécution et sa capacité, contre toute attente, à prendre la route, il s'agit d'une Porsche exemplaire qui témoigne une fois de plus de l'aptitude du constructeur à réaliser l'union de la pure voiture de course et de la routière à haute performance.

more sophisticated cars. This basic version of this model is fitted with a 600 hp engine with a direct exhaust system, larger inlet flanges, 2.3 bar excess pressure, reinforced moving parts and a lighter body; the aerodynamics were also improved.

The car presented here is a ultra rare GT2 Club Sport approved for road use of which Porsche only produced 7 models. It is derived from the road GT2. The car is very original and matching number.

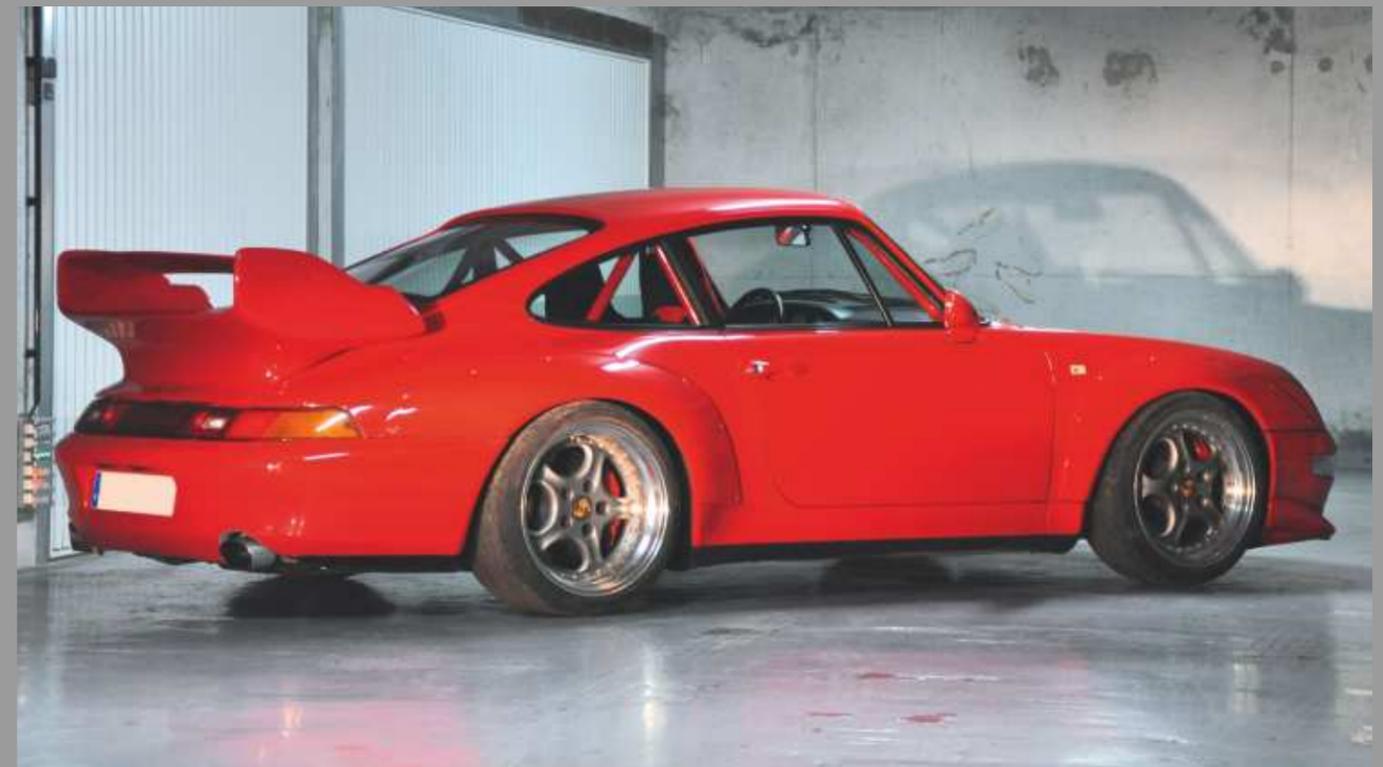
Released on 27 June 1996, the car was delivered to a company by the Porsche Centre in Munich. It then passed into the hands of a private German individual, Mr Kohne at Walkirch. Since 2006, the car entered a large collection in the south of France which only included Porsches produced in extremely small numbers.

In 2006, the approval office of Porsche France issued the current owner of the car with a certificate identifying the car. In 2009, when its mileage was 45684 km, during a Porsche Service Clinic, the Porsche garage in Fréjus checked 46 technical points on the car and report no anomalies compared to its original condition. In order to comply and to pass the French MOT, Porsche France confirmed that the car was originally fitted with a roll bar and a 6-point belt. In 2010, a cylinder imperviousness test reported that no problems were recorded (see the invoice).

The car comes with an updated Porsche maintenance logbook (mileage 46 422 km on 8 December 2010). The body is painted a beautiful opaque red; the seats are black fabric and the entire car is in excellent condition. Its specific features include: aluminium doors and bonnet, 380 mm ventilated brake discs (Club Sport series), battery isolating switch, ignition lock, aluminium left-foot rest, and a Sabelt safety harness.

This car has always been carefully maintained and was assessed in 2009 (see the report attached to this document); it is described as being in excellent condition for its age and mileage. The disc brakes and tyres are new.

This is a very rare model worthy of being included in the most selective of collections due to its mechanical sophistication, its functional aesthetics, the quality of its finish and its road-holding ability; it is a classical Porsche that once again demonstrates the constructor's skill in combining high-performance racing features with a road-going car.





277

1968 Lotus Elan 2+2

Titre de circulation anglais
English title
Châssis n° 50 0586

€ 15 000 / 20 000

En octobre 1962, Lotus annonça la remplaçante de la Lotus Elite. C'était un petit chef d'œuvre du regretté Colin Chapman qui mit du génie dans ce petit cabriolet à la tenue de route ahurissante. La recette était simple : un moteur dérivé d'un produit Ford de grande série, un châssis simple rigidifiant une coque en résine et fibre de verre, une boîte de vitesses aux rapports courts, quatre freins à disques et une capote. d'un seul coup, après avoir produit la confidentielle et chère Elite, Lotus devenait un constructeur à part entière.

L'Elan + 2 est née d'une idée simple. Colin Chapman, souhaitant conserver la clientèle de jeunes pères de familles aisées qui ont dû se défaire à contre cœur de leur Elan, créa une version munie de deux petites places supplémentaires. Ce modèle fut pour Lotus le moyen d'attirer une nouvelle clientèle, plus cossue et plus soucieuse de confort et de luxe. La + 2 orienta alors la marque vers la production de voitures de grand tourisme.

La voiture présentée est une troisième main depuis 2003 et a fait l'objet d'une restauration poussée depuis le châssis, la carrosserie a été décapée et toute la mécanique refaite à neuf (dossier photo de détails sur le site). La voiture a été terminée l'été dernier et n'a parcouru que quelque dizaine de kilomètres. Plus de 20000 € ont été dépensés mais nous ne disposons pas de facture. Le toit a reçu un double bossage dans le plus pur style Zagato afin de permettre une habilité plus aisée aux personnes de grande taille. Il est rare de rencontrer une Elan 2+2 dans cet état.

In October 1962, Lotus announced the replacement for the Lotus Elite. It was a small masterpiece from the late Colin Chapman who put a stroke of genius into this little roadster that handles amazingly. The formula was simple: an engine derived from a mass-produced Ford, a single chassis to reinforce a resin and fibreglass bodyshell, a close ratio gearbox, four disc brakes and a hood. In one shot, after producing the exclusive and expensive Elite, Lotus became a fully fledged manufacturer.

The Elan +2 sprang from a simple idea. Colin Chapman, wishing to keep the clientele of young fathers from wealthy families who had reluctantly given up their Elans, created a smaller version with two extra seats. This model was a way for Lotus to attract more affluent new customers who were more concerned with comfort and luxury. With the +2, the brand focused on the production of GT cars.

The car shown has been third-hand since 2003 and has undergone extensive restoration beginning with the chassis, while the bodyshell has been stripped and all mechanical parts restored (file photo details on the website). The car was completed last summer and only has a few dozen kilometres on the clock. Over 20,000 has been spent but the invoices are unavailable. The roof has a double bubble in the purest Zagato style to accommodate tall people. It is rare to find an Elan 2+2 in such good condition.

✓ Voiture bien restaurée
✓ Style Zagato
✓ Une élégante 2+2

✓ Nicely restored
✓ Zagato style
✓ Elegant 2+2





278

1964 Porsche 356 SC Coupé

Titre de circulation européen
European title

Châssis n° 128003
Moteur n° P 811035
Type 616/16

€ 45 000 / 50 000

✓ Modèle le plus désirable
des 356 coupé
✓ Saine et efficace

✓ The most desirable 356 coupe
✓ Rust free

Les Porsche 356 de type C furent construites à partir de 1963 et se distinguent très peu extérieurement de la dernière version de la 356 B. Seules de nouvelles jantes à couronne centrale plus petite dénotent la présence de freins à disques sur les quatre roues. Ces freins sont fabriqués par ATE sous licence Dunlop.

La tenue de route est améliorée par une barre anti-roulis de diamètre augmenté.

Les modèles C sont équipés à l'origine d'amortisseurs de type Boge, alors que les SC ont des amortisseurs réglables Koni. Le boîtier de direction et la colonne ne sont plus reliés par un joint à Flector Havelly mais par un cardan.

Les moteurs 1600, 1600S et S90 ne sont plus construits et remplacés par les 1600C (75 ch) et SC (95 ch). La forme du piston, les canaux d'admission et d'échappement sont redessinés ainsi que l'aération du bloc moteur. L'embrayage Fichtel and Sachs est remplacé par un Haüssermann et les bagues de synchro de la boîte de vitesse sont renforcées.

Enfin il n'existe plus de roadster de la série C mais un cabriolet SC construit pendant trois années de 1963 à 1965 en 3 165 exemplaires.

La voiture proposée est une voiture en provenance de Californie, elle est équipée du moteur de 95 ch de type 616/16 et ne présente pas de trace de corrosion. Le vendeur nous affirme qu'elle fonctionne bien et que 4 pneus neufs seront montés pour la vente. Les moquettes devront être remplacées par d'autres de facture originale. Elle est l'aboutissement de la Porsche 356, la plus puissante, équipée de 4 freins à disques, bref la plus agréable à conduire.

Porsche 356 type C cars were manufactured from 1963, and from the outside, barely differed from the previous models. Only the smaller design of the wheel rims with a central crown denote the presence of brake discs on the four wheels. These brakes were produced by ATE under licence from Dunlop.

The road-handling ability of the car is enhanced by an anti-roll bar with increased diameter.

The C models are fitted with Boge shock absorbers, whilst the SC models are equipped with adjustable Koni shock absorbers. The steering box and column are no longer connected by a Flector Havelly connector but by a dial.

The 1600, 1600S and S90 engines are no longer constructed and have been replaced by 1600C (75 hp) and SC (95 hp) engines. The pistons, the inlet and exhaust valves as well as the ventilation of the engine block have all been redesigned. The Fichtel and Sachs clutch has been replaced by a Haüssermann clutch and the synchroniser rings on the gearbox have been strengthened.

Finally, it is important to note that no roadsters were produced in the C series; however, a SC convertible was manufactured for three years, from 1963 to 1965 (3 165 cars). The car for sale is from California; it is fitted with a 95 hp engine (616/16) with no signs of corrosion. The seller has informed us that the car runs well and that four new tyres will be fitted before the sale. The carpets will be replaced by original ones. This is a supremely successful version of the Porsche 356, and the most powerful model, fitted with four brake discs; it is also the most pleasant model to drive.





**Collection belge
d'un passionné de Maserati**

***Belgium collection
from a Maserati enthusiast***

Lots 279 à 284



279

1928 Benova type B3 biplace sport

Titre de circulation belge
Belgium title
Châssis n° 60300

€ 30 000 / 40 000

Créée en 1921 par Maurice Jeanson, la firme Benjamin (nom choisis en rapport avec le prénom de son neveu) ne cessa de se développer grâce à la production de cyclecars et voiturettes. 1926 restera comme l'année de référence pour cette firme que rien ne semblait arrêter et qui assurait son développement grâce au crédit qui offre aux plus modestes la possibilité d'acquiescer la sacro sainte automobile en 12 mensualités pour 200 fr de plus. La faillite fut déclarée la même année et une des raisons de cette chute fut principalement une mauvaise gestion des risques concernant les crédits, ainsi qu'une erreur de stratégie lorsque l'entreprise se porta garant auprès du banquier du bon remboursement de sa clientèle pour les crédits qui leur étaient accordés ! La liquidation ne fut pas prononcée car, d'un commun accord, les créanciers laissèrent un sursis à Jeanson qui put reprendre son activité sous le contrôle étroit d'un conseil de surveillance où siégeait son principal créancier bancaire. Cette perte d'indépendance entraîna le changement de raison sociale au profit de "Benova". Celle-ci se démarqua de l'esprit originel en proposant notamment une luxueuse 1500 cm³ à 8 cylindres en ligne, motorisée par Scap ainsi qu'une évolution pour le millésime 1929 portant la cylindrée à 2 litres. En parallèle, Benova offrait quatre modèles 4 cylindres de 945 cm³ à 2,1 litres. Cette marque disparut en 1931.

Le véhicule présentée est une Benova type B3 de 5cv fiscaux, modèle produit en 1928 et 1929, dans un parfait esprit "cyclecar" qui caractérisait la production des Benjamin. Equipée d'un moteur Chapuis Dornier à soupapes latérales de 945 cm³ et d'une boîte de vitesse à 3 rapports, elle porte le numéro de série 60300, ce qui correspond donc au 300^e exemplaire construit de type B3. Sa carrosserie biplace sport se présente dans une livrée bleu marine, avec un capot en aluminium poli sanglé de cuir et des jantes bleu ciel. Cette sympathique voiture récemment restaurée et équipée de tous ses accessoires fera le bonheur des amateurs de randonnées bucoliques, dans l'esprit cyclecariste.

Created in 1921 by Maurice Jeanson, the company Benjamin (name chosen in reference to the first name of his nephew) did not cease to grow thanks to the production of cyclecars and small cars. 1926 remains the year of reference for this company which nothing seemed to stop and which ensured its growth thanks to the credit which offered those with the most modest means the possibility of purchasing a quality car in 12 monthly instalments for 200 francs more. Bankruptcy was declared the same year and one of the key reasons for this collapse was poor risk management with regard to the loans as well as a strategic error when the company stood as guarantor to the bank for the reimbursement of its clientele for the credits they had been granted ! Liquidation was not announced because by mutual agreement the creditors allowed Jeanson to recommence activity under the close control of a supervisory board on which its main bank creditor sat. This loss of independence led to the change of corporate name to "Benova". This company distinguished itself with original thinking by offering a luxurious straight-8 cylinder 1500 cm³ S.C.A.P. engine, as well as a development for the 1929 year of manufacture increasing the displacement to 2 litres. In parallel, Benova offered four 4-cylinder models at 945 cm³ with 2.1 litres. This brand disappeared in 1931.

The vehicle exhibited is a Benova B3 5cv, a model produced in 1928 and 1929, in the perfect cyclecar spirit which characterised Benjamin production. Equipped with a Chapuis Dornier side valve engine of 945 cm³ and a gearbox with 3 gears, it has the series number 60300, which corresponds to the 300th B3 model built. Its two-seater sports body is navy blue with a polished aluminium bonnet strapped with leather and sky blue rims. This likeable car that has recently been restored and equipped with all its accessories will bring joy to lovers of country jaunts in cyclecar spirit.

- ✓ Cyclecar peu courant
- ✓ Restauration complète récente
- ✓ L'archétype de la voiture de sport des années 20
- ✓ Rare cyclecar
- ✓ Full recent restoration
- ✓ The archetype of the 20s sports car



280

1961 Lancia Flaminia Coupé Pininfarina

Titre de circulation belge
Belgium title
Châssis n° 823003138

€ 15 000 / 20 000



Conçue par Antonio Fessia, la Flaminia, destinée à remplacer l'Aurelia, reprenait les éléments mécaniques de sa devancière, quoique la suspension indépendante à colonnes télescopiques, traditionnelle chez Lancia depuis la fameuse Lambda, eût fait place à un moderne système à deux triangles superposés et ressorts hélicoïdaux. Les éléments conservés de l'Aurelia concernaient le moteur V6 à 60 degrés à soupapes en tête, revu cependant par Fessia et offrant ainsi une puissance bien supérieure à l'ancien groupe du à Vittorio Jano ; ainsi que l'essieu arrière De Dion à boîte-pont (avec freins suspendus). La Flaminia Coupé à empattement court apparut en 1958, suivie par les coupés GT et GTL (2+2) dessinés par Touring, et par le Cabriolet. Ce trio bénéficia d'une nouvelle réduction de l'empattement pour donner les modèles Sport et Super Sport qui se caractérisèrent par leurs freins à disques et leur puissance supérieure. Ce coupé Flaminia est équipé du moteur de 2458 cm³ et d'une carrosserie "usine". Cette voiture a fait l'objet d'une ancienne restauration et se présente dans une livrée blanche, avec un intérieur en cuir rouge. Utilisée de façon régulière et entretenue, elle est accompagnée de sa carte grise belge.

The Lancia Flaminia, designed by Pininfarina, was born, beginning its career at the Turin motor show in 1956. Designed by Antonio Fessia, the Flaminia, intended to replace the Aurelia, used the mechanical parts of its predecessor, although the independent telescopic column suspension, traditional with the Lancia since the famous Lambda, gave way to a modern system with two overlaid triangles and spiral springs. The parts retained from the Aurelia were the 60-degree V6 overhead valve engine, revised by Fessia nevertheless and offering much higher power than the previous group by Vittorio Jano ; just like the De Dion rear axle with transaxle (with suspended brakes). The Flaminia Coupé with short wheelbase came out in 1958, followed by the GT and GTL coupés (2+2) designed by Touring, and by the Cabriolet. This trio benefited from a new reduction in wheelbase to give way to the Sport and Super Sport models which are marked out by their disc brakes and their higher power. This Flaminia coupé is equipped with a 2458 cm³ engine and a "factory" body. This car has had an old restoration and is exhibited in white racing colours with a red leather interior. Used regularly and kept well, it comes with its Belgian carte grise (vehicle registration document).

- ✓ Très élégant coupé
- ✓ Belle d'origine
- ✓ Superbe routière

- ✓ Elegant coupe model
- ✓ Very nice original condition
- ✓ Superb GT



281

1962 Maserati 3500 GT Spyder Vignale avec son Hard Top

Titre de circulation belge
Belgium title

Châssis n° AM 101 / 1023
Moteur n° AM 101 / 1023

€ 220 000 / 260 000

Construite de 1957 à 1964, on peut dire que la 3500 GT sauva Maserati financièrement. En effet, les précédentes et extraordinaires A6G 2000 furent construites beaucoup trop confidentiellement. Les dépenses du département course étaient très élevées, et malgré le championnat du monde 1957 enlevé par la marque au trident, celle-ci se trouvait en mauvaise posture lorsqu'enfin, pour la première fois, une Maserati de série fut un succès commercial.

Le prototype, un coupé Touring, fut présenté à Genève le 20 mars 1957 et les commandes affluèrent à partir du Salon de Turin de la même année. Le superbe moteur descendait en droite ligne des machines de course. La voiture tenait bien la route. Seuls les freins à tambours des premiers modèles étaient un peu justes. Le carrossier Allemano construisit quatre coupés en 1958-59. Cette dernière année, Bertone fit un coupé et Pietro Frua, un spider. À part ces exceptions, la production totale des coupés était donc construite par Touring.

Des freins à disques équipèrent ces voitures en option en 1959 et en série en 1960. L'usine produisit sept coupés par semaine en 1960, plus quatre-vingt huit châssis courts que Vignale carrossa en spiders. Si presque deux mille coupés furent construits, seulement un peu moins de deux cent cinquante spiders virent le jour.

Made between 1957 and 1964, it has been said that the 3500 GT saved Maserati from financial ruin. In fact, its predecessor, the extraordinary A6G 2000, was built at an exorbitant price. Costs for the racing department were very high, and despite the 1957 World Championship, which saw victory for the brand, it was in a very bad position until finally, for the first time ever, a Maserati model became a commercial success.

The prototype, a Touring coupé, was first unveiled in Geneva on 20 March 1957 and orders began to fly in following the Turin Motor Show held during the same year. The superb engine was a direct descendant of the racing cars and the car demonstrated excellent road holding. It was only the drum brakes seen in the very first models which were a little tight. Bodywork specialist Allemano built four coupés from 1958 to 1959. In 1959, Bertone made a coupé and Pietro Frua made a spyder. Apart from these few exceptions, the rest of the coupés were manufactured by Touring.

Brake discs were introduced into these cars as an optional extra in 1959 and were featured in all models in 1960. The factory produced seven coupés a week in 1960, along with 88 short chassis cars such as the Vignale Spyder. Although almost 2,000 coupés were built, fewer than 250 spiders entered the market.

- ✓ Un des 242 exemplaires construits
- ✓ Une des plus beaux Spyder Maserati, empattement court
- ✓ Livrée avec son Hard-Top d'origine

- ✓ One of only 242 examples built
- ✓ One of the most beautiful Maserati, SWB (250 mm)
- ✓ Coming with its Hardtop





Le modèle présenté a été acquis par notre collectionneur il y a une vingtaine d'année auprès d'un collectionneur anglais. Il entreprend alors la restauration complète de la carrosserie qui reçoit une peinture dans sa teinte d'origine grise. Ses cinq pneus Avon Racing, sa ligne d'échappement en inox a été récemment changée. L'intérieur de cette sublime automobile est exceptionnel : il a effectivement conservé toute sa fraîcheur d'origine, son tableau de bord est sensationnel, il est rare de trouver un spyder dans un tel état intérieur. Cette Maserati est accompagnée de son hard top (de la couleur de la caisse) et totalise 42526 km au compteur, certainement son kilométrage d'origine au vue de l'état d'origine superbe de son cuir noir.

The model presented here was acquired by our collector around 20 years ago and was bought from an English collector. Its bodywork has been entirely renovated and its original grey paintwork was restored. Its five Avon Racing tyres and its stainless steel exhaust pipe have recently been changed. The interior of this magnificent car is in exceptional condition and feels as new and its dashboard is sensational. It is rare to find a spyder with an interior in such good condition. This Maserati comes complete with its hard top (which is the same colour as the bodywork) and has 42,526 km on the clock. We can verify that this is the original mileage, given the fact that its original black leather is as new.





282

1972 Maserati Mexico 4,7L

Titre de circulation belge
Belgium title
Châssis n° AM112/1-1030

€ 45 000 / 55 000



Jusqu'au milieu des années 1950, que ce soit sous la direction des frères Maserati ou, à partir de 1937, de la famille Orsi, la société des automobiles Maserati s'était consacrée à la création et à la production limitée de voitures de compétition. En 1957, la 3500 GT/GTI donna une autre dimension à la marque qui, profitant d'une économie mondiale et surtout italienne en expansion, aborda avec succès la production des GT modernes. En 1966, la Mexico prit le relais sous la forme d'un coach 2+2 dont la version de production fut présentée au Salon de Paris, doté du V8 maison en version 4,7 litres. Si la vitesse de pointe frôlait 260 km/h, les reprises fulgurantes étaient un facteur de sécurité. La structure monocoque était complétée à l'avant par un treillis tubulaire supportant la mécanique et le style de la carrosserie - élégance, sobriété, clarté - était signé Vignale. À l'époque, on lui reprocha un certain manque d'exubérance à l'italienne, mais le temps a fait son travail et les belles proportions de la Mexico, son habitacle clair et ses finitions artisanales de qualité en ont fait une classique recherchée.

La voiture présentée, une des dernières Mexico produite en 1972, a été restaurée avec mise à nu de la caisse et remplacement des tôles de plancher et du soubassement. Son moteur à injection électronique Bosch est accouplé à une boîte manuelle à cinq rapports. Les freins ont été refaits, les pneus sont neufs comme l'échappement en inox. De couleur bleu pervenche (sa teinte d'origine) avec intérieur en cuir tabac, cette belle, performante, discrète et rare GT mérite toute l'attention des amateurs de belles italiennes. La voiture est accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine.

Up to the middle of the 1950s, under the management of the Maserati brothers, and, from 1937 onwards, the Orsi family, the automobile company Maserati had devoted itself to creating and producing competition cars in limited numbers. In 1957, the 3500 GT/GTI added a new dimension to the brand which, benefiting from a growing global economy, particularly in Italy, started to successfully produce modern GTs. In 1966, Mexico took up the baton in the form of a 2+2 coach, the production version of which was presented at the Paris Motor Show, equipped with a V8 housing in a 4.7 litre version. If the peak speed came close to 260 km/h, the dazzling engine pick-ups were a safety net. The monocoque structure was rounded off at the front by a tubular lattice work supporting the mechanics, and the style of the body - elegance, sobriety, clarity - bore the mark of Vignale. At the time, he was accused of some lack of Italian exuberance, but the passage of time did its work and the beautiful proportions of the Mexico, its clear passenger space and high-quality craftsman finishes turned it into a sought-after classic.

The car presented, one of the last Mexicos produced in 1972, has been restored. This involved stripping the body and replacing the floor panels and the underbody. Its engine, with electronic Bosch injection, is coupled with a manual gearbox with five gears. The brakes have been redone and the tyres are new, as is the stainless steel exhaust. Periwinkle blue in colour (its original colour) with an interior in tobacco leather, this beautiful, high-performance, discrete and rare GT deserves all the attention of lovers of beautiful Italian cars. The car is accompanied by its original operating manual.

- ✓ Restauration complète
- ✓ Configuration d'origine
- ✓ Coupé exclusif

- ✓ Complete restoration
- ✓ Original spec
- ✓ Exclusive coupe



283

1991 Maserati 222 SR Biturbo

Titre de circulation belge
Belgium title
n° de série :
*ZAM33B00*NB121895

€ 12 000 / 16 000



Après la reprise, en 1975, de Maserati par Alejandro De Tomaso à Citroën, celui-ci lance la marque dans l'aventure Biturbo. L'idée consistait à introduire sur le marché une voiture de luxe dotée d'un prix raisonnable et d'une cylindrée de moins de 2000 cm³, taxes italiennes obligent. La voiture est étudiée chez De Tomaso en 1980. Une première décision radicale : un V6 Biturbo, une première mondiale ! La voiture est présentée à la presse fin 1981. C'est rapidement un succès.

Les déclinaisons du modèle sont nombreuses : tout d'abord en deux portes (coupé), elle se déclina ensuite en 4 portes, en cabriolet (carrossé par Zagato) et même en un élégant petit coupé à deux places nommé "Karif".

La voiture présentée, vendue neuve en Belgique, est une version équipée du V6 2.8L 18 soupapes, produite entre 1991 et 1993. Dans une livrée bleu nuit et avec un intérieur marquant cuir et alcantara beige, elle totalise 75341 km au compteur. Le propriétaire actuel l'a acquise en 2005 auprès du concessionnaire de la marque d'Anvers. Notre collectionneur nous précise que les amortisseurs, les deux turbos, les freins ont été refaits par les ateliers Officina en Belgique. Elle sera livrée avec son manuel d'origine de l'utilisateur.

Il s'agit d'une version construite à environ 340 exemplaires atteignant les 100 km/h en 6,5s. grâce à ses 228 ch. Une voiture efficace qui n'a plus rien à voir avec les premières versions biturbos.

After Alejandro De Tomaso acquired Maserati from Citroën in 1975, he launched the brand into the Biturbo venture. The idea was to bring to the market a luxury car with a reasonable price and an engine of less than 2,000 cm³. Italian taxes were also to apply. The car was designed by De Tomaso in 1980. The first radical decision that he took was to create a V6 Biturbo, the first of its kind in the world. It very quickly became a resounding success.

Various models of this car were produced : firstly, the two-door (coupé), then the four-door cabriolet (bodywork by Zagato) and even a small, elegant two-seater Karif coupé.

The car exhibited here was sold new in Belgium. It is equipped with a V6 2.8L, 18 valve engine manufactured between 1991 and 1993. It was originally delivered in midnight blue with mixed leather interior in alcantara beige and had 75,341 km on the clock. The current owner bought it in 2005 at an Anvers dealership. Our collector has verified that the shock absorbers, two turbos and brakes were restored by the Officina workshop in Belgium. It will be delivered with its original user manual.

Approximately 340 units of this model were made and it was able to reach 100 km/h in 6.5s thanks to the 228hp. This is an efficient car, which is wildly different from the very first Biturbo models.

- ✓ Historique suivi et entretien fait
- ✓ Un futur collector chez les young timer
- ✓ La meilleure des Bi-Turbos

- ✓ Well looked after and known history
- ✓ A future young timer collector
- ✓ The best Bi-Turbos



284

1971 Maserati Ghibli 4,9L SS

Titre de circulation belge
Belgium title

Châssis n° 115/49/1868

€ 80 000 / 100 000

- ✓ Belle restauration
- ✓ Superbes performances
- ✓ Couleurs d'origine

- ✓ Nice restoration
- ✓ High performances
- ✓ Original colours combination

Les années cinquante résonnèrent de la rivalité entre Maserati et Ferrari ; en 1957, si la firme au trident dut laisser le championnat du monde des constructeurs à Ferrari, les 315 S et 335 S prenant de peu le dessus sur les 300 S et 450 S, le championnat des conducteurs revint à Juan Manuel Fangio et à sa Maserati 250 F.

De cette époque bénie où, comme le disait Innes Ireland, les moteurs étaient où ils devaient être, c'est à dire devant, il nous reste heureusement deux automobiles construites selon ces sages principes : la Ferrari Daytona et la Maserati Ghibli. Elles ont toutes deux de robustes châssis tubulaires, des moteurs développés avec l'expérience de la course et des carrosseries sublimes, quoique très différentes : à la ligne très agressive que Pinin Farina a dessinée pour Ferrari, Giorgetto Giugiaro, alors chez Ghia, opposa un dessin très élégant avec un capot surbaissé grâce à l'adoption du carter sec sur le V8 double arbre, qui différait en cela de ceux montés sur la Quattroporte et la Mexico. Tout d'abord livré en version 4,7l, le moteur de la Ghibli adopta une cylindrée de 4930 cm³, à partir de la fin de l'année 1971 : la puissance augmentait peu, 335 ch au lieu de 330, mais le couple passait à 49 m/kg au lieu de 45 m/kg au régime identique de 4000 tr/mn à comparer aux 354 ch à 7500 tr/mn et 44 mkg de couple pour la Daytona. Les deux voitures rivales, opposées sur le papier, n'avaient, en fait, pas la même destination.

Le modèle présenté a été acquise par l'actuel propriétaire auprès d'un collectionneur privé italien en 2004. Elle a été restaurée depuis la quasi-totale mise à nu de la caisse. De plus, elle a reçu un nouveau radiateur, des amortisseurs révisés, une ligne d'échappement en inox, cinq pneus P6000 Pirelli, l'intérieur a été refait dans sa teinte en cuir noir d'origine. La carrosserie a été repeinte dans sa livrée bleu celesta d'origine. Son propriétaire nous précise qu'elle est aussi belle dessus que dessous et qu'il s'agit d'une voiture en état rare dont le futur acquéreur sera des plus satisfaits.

The 1950s saw a period of rivalry between Maserati and Ferrari. Although in 1957, Maserati lost out on the Constructors' World Championship to Ferrari, with the 315 S and 335 S slightly outperforming the 300 S and 450 S, the Drivers' Championship trophy was awarded to Juan Manuel Fangio and his 250 F Maserati.

In this Golden Age, as Innes Ireland once said, engines were where they should be - at the front of the car. Luckily, we still have two motorcars which have been built based on these wise principles : the Ferrari Daytona and the Maserati Ghibli. They both have robust tubular chassis, engines that have been developed from racing cars and stunning bodywork, although they are very different. To counteract the very aggressive line that Pininfarina designed for Ferrari, Giorgetto Giugiaro at Ghia designed a very elegant car with a lowered bonnet owing to the addition of dry sump to the V8 double-camshaft engine, which was different to features on the Quattroporte and the Mexico. First released as a 4.7L, the Ghibli was fitted with a 4,930 cm³ engine from the end of 1971. Power increased only ever so slightly (335 hp as opposed to 330 hp), but the torque went from 45 m/kg to 49 m/kg at the same engine speed of 4,000 rpm. We can compare this with the Daytona, which did 354 hp at 7.500 rpm with 44 m/kg of torque. The two rival cars, the exact opposites on paper, had two entirely different destinations.

The model exhibited here was acquired by the current owner from a private collector in Italy in 2004. It has almost entirely been restored with the exception of the bodywork. In addition, it has been equipped with a new radiator, updated shock absorbers, a stainless steel exhaust pipe and five P6000 Pirelli tyres. The interior has been restored to its original black leather. The bodywork has been repainted in its original colour - celestial blue. Its previous owner assures us that it is as beautiful on the inside as it is on the outside. This is a car in a rare condition, which will delight its future owner.





285

Rare version à empattement court / Rare SWB

1962 Lancia Appia Zagato Sport type 812.05

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n° 1094

Moteur n° 81400 5731

€ 50 000 / 60 000

- ✓ Une grande marque et un grand carrossier
- ✓ Rare version passo corto
- ✓ Bonne préparation générale

- ✓ A great brand and a great bodywork specialist
- ✓ Rare "passo corto" version
- ✓ Good general condition

Apparue au Salon de Turin 1953, la nouvelle petite Appia de Lancia était à l'Aurelia ce que l'Ardea avait été en 1939 à l'Aprilia, la petite sœur d'entrée de gamme destinée à rendre la Lancia accessible à un plus grand nombre en concurrençant - tâche difficile - les Fiat moyennes. Petite berline de luxe proche de l'Aurelia par son style, courte et bien finie comme d'habitude chez Lancia avec des matériaux de qualité, l'Appia série 1 développa finalement 38 ch de son moteur porté à 1 090 cm³ avec un rapport volumétrique de 7,4 : 1 imposé par le carburant de l'époque. Malgré son prix supérieur à celui de la Fiat correspondante, la brillante et agile Appia fut un succès et la série 2 de 1956, rallongée sur empattement, redessinée et dotée d'un moteur de 43 ch frôlait les 130 km/h avec une tenue de route insolente. Une berline Appia série 3 vit le jour en 1959 à Genève et la carrière du modèle qui coïncida avec le miracle économique italien, s'acheva en 1963.

Intelligemment conçu, son châssis plate-forme favorisa quelques créations spéciales de Pininfarina, de Vignale et de Zagato. En 1957, Lancia proposa aux carrossiers des châssis fuoriserie sous forme de plates-formes renforcées référencés de 812.01 à .05. Le moteur standard alimenté par un carburateur Weber de 36 développait 53 ch par augmentation du rapport volumétrique. L'Appia spéciale la plus rapide, le coupé de Zagato, naturellement plus léger et mieux profilé, atteignait 150 km/h pour le modèle de base et 170 préparé compétition (selon le rapport final choisi). La production des châssis fuoriserie s'éleva à 3 884 exemplaires.

La voiture présentée est un coupé Appia Zagato Sport "passo corto" de la dernière série (812.05), produit en 1962 à moins de 200 exemplaires et, bien entendu, habillé d'aluminium. De couleur rouge avec intérieur noir, ce coupé préparé pour les rallyes est dépourvu de ses pare-chocs. La structure est en très bon état (planchers refaits) et la mécanique préparée : moteur Facetti, sièges Zagato sport, roues Borrani d'époque, beau volant Nardi et arceau. Prête pour les rallyes historiques, cette rare et exclusive Appia Zagato Sport est une séduisante alternative à l'Alfa Giulietta SZ, sa rivale milanaise dont elle partage les formes fluides et rondes typiques des années 1960 et porteuses d'une griffe prestigieuse. Elle est accompagnée de son titre de circulation italien annulé pour l'exportation.

Released at the 1953 Turin Motor Show, the new little Appia by Lancia was to the Aurelia what the Ardea had been in 1939 to the Aprilia, the little sister at the bottom of the range aimed at making the Lancia accessible to more people while competing - not an easy task - with the average Fiats. A small luxury saloon similar to the Aurelia in style, short and well finished with quality materials as usual with Lancia, the Appia Series 1 finally developed 38 hp with its engine enlarged to 1,090 cm³ with a volumetric ratio of 7.4:1 imposed by the fuel at the time. Despite its price that was higher than that of the corresponding Fiat, the brilliant and nimble Appia was a success and the Series 2 of 1956, lengthened on the wheelbase, redesigned and equipped with a 43 hp engine grazed 130 km/h with assertive road holding. An Appia saloon Series 3 was developed in 1959 in Geneva and the career of the model, which coincided with the Italian economic miracle, ended in 1963. Intelligently designed, its platform chassis facilitated some special creations by Pininfarina, Vignale and Zagato. In 1957, Lancia offered body builders chassis fuoriserie (custom built/speciality) in the form of reinforced platforms referenced from 812.01 to .05. The standard engine fed by a 36 Weber carburettor developed 53 hp by increasing the volumetric ratio. The fastest special Appia, Zagato's coupé, naturally lighter and better streamlined, reached 150 km/h for the basic model and 170 when prepared for competition (according to the final ratio chosen). The production of the fuoriserie chassis reached 3,884 models.

The car exhibited is a "passo corto" Appia Sports Zagato coupé of the last series (812.05), produced in 1962 in at least 200 models and, of course, coated in aluminium. Red, with black interior, this coupé prepared for rallies is lacking its bumpers. The structure is in very good condition (with its flooring redone) and the mechanics prepared: Facetti engine, sports Zagato seats, vintage Borrani wheels, beautiful Nardi steering wheel and arch. Ready for historic rallies, this rare and exclusive Appia Sports Zagato is an appealing alternative to the Alfa Giulietta SZ, its Milanese rival with fluid, rounded forms that are typical of the 1960's and a prestigious label. It comes with its Italian vehicle registration document which has been cancelled for export.





286

1960 Osa 1600 GT Zagato

Titre de circulation allemand
German title

Châssis n° 029

Moteur n° 006

€ 140 000 / 180 000

- ✓ Un grand carrossier, une marque sportive mythique
- ✓ Eligible et performante pour de nombreux événements
- ✓ Une façon de courir avec élégance

- ✓ A great designer, a legendary sports car brand
- ✓ Suitability and speed for numerous events
- ✓ How to race with elegance

Les frères Maserati (Bindo, Ettore et Ernesto) qui avaient vendu leur entreprise de construction de voitures de course et de sport à la famille Orsi en 1937 avaient accepté par contrat de ne pas redevenir constructeurs pendant dix ans. En 1947, cette interdiction étant devenue caduque, les frères Maserati fondèrent OSCA (Officine Specializzate Costruzioni Automobili) et, fidèles à leur vocation, ils présentèrent leur premier projet d'après guerre, un type de sport biplace, la MT4. Cette voiture à châssis tubulaire, légère et dotée d'un moteur quatre cylindres de 1 092 cm³ à deux arbres à cames en tête bien dans la tradition Maserati, qui fut commercialisée à partir de 1948, domina dans sa catégorie pendant près de dix ans. Durant cette période, OSCA produisit des barquettes sport en 1 100 et 750 cm³ qui accumulèrent les succès en compétition, notamment des victoires à l'indice de performance.

En 1956, OSCA présenta un moteur quatre cylindres à 2 ACT de 1 500 cm³ à distribution desmodromique dont FIAT acheta en 1959 les droits de fabrication, mais en l'équipant d'une distribution moins complexe afin de produire en série un joli cabriolet de tourisme à tendance sportive, la 1500 Cabriolet puis la 1600 S, qui, outre son moteur OSCA de 90 ch, devait ses lignes à Pininfarina. Parallèlement, les frères Maserati commercialisèrent sous la marque OSCA une voiture de grand tourisme de cylindrée moyenne, l'OSCA 1600 GT, dotée d'un châssis tubulaire à quatre roues indépendantes et de leur moteur à 2 ACT délivrant selon préparation de 95 ch sur la GT (190 km/h), à 125 sur la GTV et à 140 ch sur la GTS à moteur spécial à double allumage qui dépassait 200 km/h. Les meilleurs carrossiers italiens habillèrent ce superbe petit châssis, mais le coupé proposé par Zagato reste le plus léger, le plus pur et le plus élégant. Performante et vive, la 1600 GT Zagato construite à 98 exemplaires seulement, brilla en compétition aux mains d'amateurs passionnés.

The Maserati brothers (Bindo, Ettore and Ernesto), who sold their racing and sports car production business to the Orsi family in 1937, contractually agreed not to produce cars again for the next ten years. In 1947, after this restriction had expired, the Maserati brothers founded OSCA (Officine Specializzate Costruzioni Automobili) and, true to their vocation, they unveiled their first post-war project, a two-seater sports model called the MT4. This car, with its light tubular chassis equipped with a four-cylinder 1092 cc engine with two overhead camshafts entirely in keeping with the Maserati tradition, went on sale in 1948 and dominated its category for almost ten years. Throughout this period, OSCA produced small sports models with 1100 and 750 cc that enjoyed considerable success in competition, including performance-car victories in particular.

In 1956, OSCA unveiled a 1500 cc four-cylinder engine with two overhead cams and desmodromic distribution, to which FIAT bought the production rights in 1959. FIAT equipped it with less complex distribution in order to enable series production of a pretty, sporty touring cabriolet, the 1500 Cabriolet, and then the 1600 S, which boasted a 90 hp OSCA engine and was designed by Pininfarina. At the same time, under the OSCA badge, the Maserati brothers marketed a GT with a medium-sized engine, the OSCA 1600 GT, featuring a tubular chassis with four independent wheels and their engine with 2 overhead cams that, depending on the configuration, delivered 95 hp in the GT (190 km/h), 125 in the GTV and 140 hp in the GTS with a special double-ignition engine that was capable of more than 200 km/h. The best Italian designers styled this superb little chassis, but the coupé designed by Zagato remains the lightest, purest and most elegant. Quick and lively, the 1600 GT Zagato, of which only 98 were made, shone in competition in the hands of real enthusiasts.





La voiture présentée, une 1600 GT à carrosserie Zagato, en aluminium comme il se doit, est préparée pour la compétition avec un moteur de 1 598 cm³ alimenté par deux carburateurs Weber double corps de 45 et équipé d'une chaîne de distribution "compétition". Disposant de 160 ch pour un poids à sec de 815 kg, la voiture est équipée d'un arceau-cage, de sièges compétition et de harnais, d'un réservoir souple de sécurité "Continental" de 68 litres, de quatre roues en magnésium 5.5 x 15 chaussées de pneus Dunlop Racing et d'un radiateur aluminium de grande capacité. Elle a participé à la Ronde du Ventoux 2001, aux Goodwood Revivals 2003 et 2006, aux Six Heures de Spa-Francorchamps 2003, aux 24 Heures Le Mans Classic 2004, 2006 et 2008. Elle est accompagnée de ses quatre roues en acier d'origine (5.00 x 15) chaussées de pneus Avon et de sa fiche d'homologation FIA n° H217/84 pour la catégorie E/1960.

De couleur rouge avec intérieur noir, cette rare GT italienne à la mécanique raffinée se présente en excellent état général et prête à courir les plus prestigieuses épreuves historiques où, dans sa classe de cylindrée, elle possède les meilleures chances de s'imposer.

The car being exhibited, a 1600 GT with Zagato bodywork, in aluminium just as it should be, is prepared for competition with a 1598 cc engine powered by two Weber double-body 45 carburetors and fitted with a "competition" timing chain. Capable of 160 hp for a curb weight of 815 kg, the car is fitted with a roll bar cage, competition seats and seatbelts, a 68-litre "Continental" safety tank, four 5.5 x 15 magnesium wheels equipped with Dunlop Racing tyres and a large-capacity aluminium radiator. It took part in the 2001 Ronde du Ventoux, the 2003 and 2006 Goodwood Revivals, the 2003 Six Hours at Spa-Francorchamps and the 2004, 2006 and 2008 24-hour Le Mans Classic. It comes with its four original steel wheels (5.00 x 15) fitted with Avon tyres and its FIA homologation certificate no. H217/84 for category E/1960.

Red with a black interior, this rare Italian GT with sophisticated engineering is in excellent general condition and ready to take part in the most prestigious historical races where, in its size class, it stands the best chance of doing well.





287

Carte grise française
French title
Châssis n° 4609574

€ 160 000 / 200 000

- ✓ Attesté par Citroën
- ✓ Complètement restauré avec des pièces d'origine
- ✓ Ligne époustouflante

- ✓ Citroën attested
- ✓ Superbly restored with original spare parts
- ✓ Amazing shape

Superbe exemplaire / Superb example

1968 Citroën DS 21 Cabriolet

Depuis 1922, tous les modèles de la marque eurent leur version découvrable, et la DS ne dérogea pas à la règle. Le cabriolet DS fut présenté au Salon 1960, il était fabriqué par Chapron à partir d'un dessin d'usine. Ces cabriolets "usine" furent construits jusqu'à l'été 1971. Au total, 1 365 cabriolets d'usine furent fabriqués avec le moteur DS 19 ou DS 21 entre 1960 et 1971.

Le modèle présenté est un cabriolet usine, commercialisé le 18 décembre 1967. Il s'agit d'une version équipée du moteur de 2175 cm³. Elle est équipée de la nouvelle proue redessinée, avec de nouveaux blocs optiques intégrant 4 phares carénés dont les longues portées sont directionnelles. Grise avec un intérieur en cuir rouge refait à neuf et les planchers moquetés de rouge, cette superbe voiture a été achetée en "sortie de grange" par son actuel propriétaire qui décide de la restaurer entièrement depuis la coque à nue. Tout a été revu, dans le souci de l'origine, même les autocollants d'époque ont été retrouvés. Elle est équipée de jantes à rayons Robergel à l'allure indiscutable, d'une capote neuve, d'un couvre capote neuf, les chromes ont été refait, l'électricité bref, un superbe travail de passionné. Un dossier photo du suivi de la restauration sera remis au futur acquéreur, ainsi que les photos de la sortie de grange. Depuis la fin de la restauration voici deux ans, elle a passé son temps sous le soleil de la Côte d'Azur, abritée dans un garage protégé. Il s'agit ici d'une très belle opportunité d'acquérir une automobile de grande classe qui a marqué son époque et dont la ligne des plus futuristes reste mythique aujourd'hui. Tout grand collectionneur doit posséder une DS cabriolet au sein de son parc automobile.

From 1922 onwards, all the models in the brand had their convertible version, and the DS was no exception. The cabriolet DS was presented at the 1960 Motor Show and was manufactured by Chapron on the basis of a factory drawing. These "factory" cabriolets continued being manufactured up to the summer of 1971. A total of 1,365 factory cabriolets were manufactured with the DS 19 or DS 21 engine between 1960 and 1971.

The model presented here is a factory cabriolet, and was launched on the market on 18 December 1967. It is a version equipped with a 2,175 cm³ engine. It is equipped with the new redesigned prow, with new optical blocks integrating 4 streamlined headlights, whose long reaches are directional. Grey with a remade interior in red leather and panels covered in red carpet, this superb car was purchased as a "barn find" by its current owner, who decided to restore it entirely, starting from the stripped down body structure. Everything was overhauled in order to return it to its original state ; even the stickers from the time were found. It is equipped with Robergel spoked rims with an undeniable allure, a new top, a new cover for the top, the chromes were redone, the electricity brief; all in all, a superb job ! A photo folder covering the restoration process will be given to the future purchaser, as well as photos of the barn find. Since the restoration work ended two years ago, the car has spent its time soaking up the sun on the Côte d'Azur, housed in a protected garage. This is an excellent opportunity to acquire a top-class automobile which left its mark on its time and whose most futuristic line remains legendary today. Any major collector must possess a DS cabriolet in the heart of his automobile park. It comes with its French vehicle registration document.





288

1960 Rolls Royce Phantom V Park Ward

Carte grise française
French title
Châssis n° 5 AT96

€ 70 000 / 90 000

- ✓ Superbe état d'origine
- ✓ Provenance intéressante
- ✓ Le vaisseau amiral de Rolls Royce à un prix accessible

- ✓ Superb overall condition
- ✓ Interesting provenance
- ✓ The Rolls Royce flagship at a realistic price

La Rolls-Royce Phantom V fut présentée à l'automne 1959. La surprise n'était pas la motorisation avec le V8 de plus de 6 litres de cylindrée mais venait du nom de la voiture qui n'a rien à voir avec la Phantom IV ni avec les précédentes Phantom d'avant guerre. Le châssis développé par l'équipe de Havry Gryll était très proche de celui de la Cloud II mais avec un empattement encore plus respectable. La Phantom partageait avec la Cloud II sa motorisation et la boîte de vitesses. La Cloud II tirait plus long que la Phantom dont la destination était de traverser les villes dans un grand silence et en toute dignité.

La carrosserie la plus désirable était la Limousine Park Ward dont la fluidité des lignes ne faisait pas apparaître la voiture aussi importante qu'elle ne l'était en réalité, la Phantom était et reste très bien proportionnée. Neuf "Landaulets" furent construites (dont une pour la Reine Mère) sur ce châssis qui fut habillé par Park Ward, James Young et dans une moindre mesure H.J Mulliner. C'était la voiture la plus belle d'Angleterre. La Limousine Park Ward fut construite, à peu près inchangée pendant 25 ans (Phantom V et VI). Hooper avait proposé son interprétation de la Phantom V à Earls Court fin 1959 mais il cessa ses activités peu après.

La voiture présentée #5AT96 est une berline 4 portes avec séparation chauffeur. Le compartiment arrière est traité avec un luxe inouï : face aux passagers on trouve un coffre en marqueterie portant les armes de la République du Nigeria. A gauche de ce coffre on trouve la cave à porto et à droite la cave à whisky. Les armoiries du Nigeria se retrouvent sur les portières. Nous avons la confirmation par Bernard King et Barbara Westlake du Rolls Royce club anglais que notre Phantom V a été livrée neuve à la République du Nigeria en 1960 pour être mise à la disposition du Premier Ministre Alhaji Sir Abubakar Tatawa Balewa. Apparemment c'était un homme d'une grande détermination qui prit une part importante dans les conférences sur le Commonwealth. Il connut une fin tragique lors d'un coup d'état en 1966.

La voiture est en France depuis 1994. Elle affiche maintenant 29.000 miles au compteur. Elle est peinte en bleu nuit, les cuirs sont beiges et magnifiques, elle est équipée de la climatisation et d'un régulateur de vitesse.

The Rolls-Royce Phantom V was presented in autumn 1959. The surprise was not the V8 engine with more than 6 litres of cylinder capacity, but rather the car which was completely visually unrelated to the Phantom IV or the previous Phantoms from before the war. The chassis developed by Harry Grylls' team was very close to that of the Cloud II but with an even more respectable wheelbase. The Phantom had the same engine type and gearbox as the Cloud II. The Cloud II was longer than the Phantom, whose purpose was to pass through towns very silently and with a high degree of dignity. The most desirable body was the Limousine Park-Ward, the fluidity of whose lines did not make the car appear as important as it was in reality. The Phantom was and still is very well proportioned. Nine landaulets were constructed (including one for the Queen Mother) on this chassis which was coated by Park Ward, James Young and, to a lesser extent, H. J. Mulliner. It was the most beautiful car in England. The Limousine Park-Ward was constructed in more or less the same way for 25 years (Phantom V and VI). Hooper had offered his interpretation of the Phantom V to Earls Court in late 1959 but he stopped working shortly afterwards.

The car presented, #5AT96, is a 4-door saloon with a separate chauffeur section. The rear compartment offers unheard-of luxury. Opposite the passengers is inlaid wood bearing the arms of the Republic of Nigeria. To the left of this case is a port cabinet and to the right the wine cabinet. The coat of arms of Nigeria can be found on the doors. We have confirmation from Bernard King and Barbara Westlake from the English Rolls-Royce club that our Phantom V was delivered new to the Republic of Nigeria in 1960 to be made available to the Prime Minister Alhaji Sir Abubakar Tafawa Balewa. Apparently, he was an extremely determined man who played a major role in the conferences on the Commonwealth. He came to a tragic end in a coup d'état in 1966. The car has been in France since 1994. It now has 29,000 miles on the clock. It is painted in night blue, the leather is beige and magnificent and the vehicle is equipped with an air conditioner and a speed regulator. It comes with a French vehicle registration document.





289

1953 Delahaye Type 235 Cabriolet Chapron

Titre de circulation suisse
dédouané en Europe
Swiss title, EU custom paid
Châssis n° 818082

€ 200 000 / 250 000

- ✓ Sans doute l'avant dernière Delahaye construite
- ✓ Un des 5 cabriolets Chapron 235
- ✓ Une des dernières grandes classiques françaises

- ✓ Without doubt, the second-to-last Delahaye to be constructed
- ✓ One of the 5 Chapron 235 cabriolets
- ✓ One of the last great French classics

La Delahaye type 235 fut l'ultime avatar d'une excellente grande routière apparue en 1935, la type 135, elle-même évolution de la Delahaye 138 Superluxe lancée au Salon de Paris 1933. Ce type de tourisme moderne à tendance sportive rompa alors avec les fabrications traditionnelles de la marque pionnière (née en 1896) en proposant un nouveau châssis à roues avant indépendantes et un moteur six cylindres à soupapes en tête de conception moderne, sans solutions compliquées, mais d'un rendement intéressant et susceptible d'être développé. Ces deux éléments nouveaux en 1933, dus à l'ingénieur en chef de la firme, Jean François, assurèrent la survie des fabrications du département tourisme de Delahaye pendant vingt ans. La Delahaye type 135 vécut son âge d'or de 1935 à 1939, aussi brillante sur les routes dans ses différentes versions et variantes que sur les circuits de compétition en formule sport, en endurance (avec une victoire absolue aux 24 Heures du Mans 1938) ou en rallye (1^{er} au Monte Carlo 1937 et 1939). Le châssis 135, moderne, surbaissé, bien proportionné, mit en valeur le talent des carrossiers français qui produisirent sur cette base leurs plus belles créations marquées par l'élégance des lignes, la justesse des proportions et l'intégration de solutions aérodynamiques mesurées privilégiant, à défaut d'une réelle efficacité, une esthétique dans le goût du temps qui allait s'imposer comme le style classique par excellence.

En 1946, la Delahaye 135 était loin d'être dépassée du point de vue technique, mais deux ans plus tard, en matière de style, les écoles italiennes et américaines prirent le dessus avec des formes plus intégrées et des silhouettes surbaissées tandis que les techniques de fabrication traditionnelles des carrossiers français, tôle sur bois, lourdes, coûteuses et fragiles, atteignaient leur limite. Les ventes des Delahaye 135, trop souvent lourdement carrossées dans un style américanisant mal adapté à leur centrage, à leur hauteur et à leurs grandes roues, s'effondrèrent à la fin des années 1940 principalement en raison de leur prix. L'ambitieux type 175 présenté en 1946 fut rapidement condamné à l'échec. La marque qui vivait principalement de ses camions et de ses véhicules d'incendie

The type 235 Delahaye was the last avatar of an excellent long-distance vehicle in 1935, type 135, which itself had evolved from the Delahaye 138 superluxe launched at the 1933 Paris Motor Show. This type of modern tourer with its sporty nature thus broke with the traditional manufacturing of the pioneer brand (born in 1896) by offering a new chassis with independent front wheels and a six-cylinder engine with valves at the head in a modern design, without complicated solutions, but with interesting efficiency and likely to be developed. These two new elements from 1933, for which the company's chief engineer, Jean François, can be thanked, ensured the survival of the manufacturing work of the Delahaye tourism department for twenty years. The Delahaye type 135 had its golden age from 1935 to 1939, and was as brilliant on the road in its different versions and variants as on the track in formula sport, in endurance runs (with an absolute victory at the 24 Hours of Le Mans in 1938) or in rallies (1st at Monte Carlo in 1937 and 1939). The 135 chassis - modern, low-framed, well proportioned - brought out the talent of the French body manufacturers who produced, on this basis, their most beautiful creations. These creations were characterised by the elegance of the lines, the accuracy of the proportions and the integration of customised aerodynamic solutions which favoured, in the absence of real efficiency, an aesthetic in keeping with the tastes of the time which would come to be the classical style par excellence. In 1946, the Delahaye 135 was far from being surpassed from a technical point of view. However, two years later, the Italian and American schools got the upper hand with better integrated shapes and low-framed silhouettes, while the traditional manufacturing techniques used by French body manufacturers (sheet iron on wood - heavy, expensive and fragile) were beginning to reach their limit. The sales of the Delahaye 135, too frequently featuring a heavy body in an American style poorly adapted to their centring, height and large wheels, collapsed at the end of the 1940s, mainly due to their price. The ambitious type 175 presented in 1946 was quickly condemned to failure. The brand, which lived mainly





fut dans l'incapacité de remplacer la "135" et connut un répit en produisant un véhicule militaire léger type, le VLR, comparable à la Jeep américaine, mais trop complexe du point de vue mécanique. C'est alors qu'en 1950, un agent Delahaye, Fernand Lacour, ancien mécanicien de course et excellent metteur au point, proposa de rajeunir la "135" sur la base de son châssis rigidifié par une traverse tubulaire à l'avant, pourvu d'amortisseurs hydrauliques Messier et motorisé par un moteur six cylindres type 103 analogue à celui des "135 Spécial course" d'avant guerre, équipé d'une culasse en alliage léger et d'un nouvel arbre à cames. Ce groupe réglé à 152 ch à 4 200 tr/min avec le médiocre carburant de l'époque, qui a longuement fait la preuve de sa robustesse, est tout à fait dans la norme en 1950 en production. Pour moderniser la silhouette, définie par le styliste Philippe Charbonneaux, la direction et le pédalier ont été avancés. La production de la "235" est freinée par le retard des livraisons de pièces commandées à l'extérieur et la clientèle s'impatiente car ses performances sont très satisfaisantes : 182 km/h en pointe et les 1 000 m départ arrêté en 35 secondes. Seuls la consommation, avec 22 litres aux 100 km sur route, et le prix sont préoccupants ! Si la 235 se présente le plus souvent sous la forme d'un coach 2+2 traité par les carrossiers traditionnels comme Saoutchik, Letourneur et Marchand, Chapron, Fioni, Antem, quelques cabriolets furent réalisés par ces mêmes maisons, toujours sur commande et équipés "sur mesures".

La voiture présentée, n° 818 082, serait donc l'avant-dernier châssis produit par Delahaye fin 1953 ou début 1954 peu avant la fusion avec Hotchkiss-Brandt, et l'un des cinq carrossés en cabriolet par Chapron. De couleur bleu avec intérieur en cuir rouge, ce rare cabriolet Delahaye 235 est bien entendu équipé d'une boîte de vitesses électro-magnétique Cotal. Elle fut restaurée il y a une quinzaine d'années alors qu'elle faisait partie d'une importante collection Suisse. Elle fut achetée il y a 10 ans par un important collectionneur espagnol puis elle passa récemment dans une collection belge. Elle se présente en bel état général, agréablement patinée après avoir peu roulé depuis sa restauration. Le Club Delahaye nous a confirmé que la voiture avait été construite en 1954 et qu'il s'agit de l'avant dernier modèle construit. Elle est accompagnée de son ancien titre de circulation suisse et de ses documents douaniers belges (UE).

on its lorries and fire-fighting vehicles, was unable to replace the 135 and experienced a downturn in producing a light military vehicle, the VLR, comparable to the American Jeep, but too complex from a mechanical perspective. It was then, in 1950, that a Delahaye agent, Fernand Lacour, a former race mechanic and an excellent adjuster, offered to rejuvenate the 135 on the basis of its chassis stiffened by a tubular cross-piece at the front, equipped with Messier hydraulic dampers and powered by a six-cylinder, type 103 engine similar to the one in the "135 Spécial course" from before the war, equipped with a light alloy cylinder head and a new camshaft. The group regulated at 152 hp with 4,200 rpm with the mediocre fuel of the time, which demonstrated its robustness over a long period of time, is completely in keeping with the standard in production in 1950. In order to modernise the silhouette, defined by the stylist Philippe Charbonneaux, the steering and the pedals were moved forward. Production of the 235 was slowed down by the delay in delivery of the items ordered from external sources and clients became impatient because its performance was very satisfying: 182 km/h at a peak and 1,000 m from a standing start in 35 seconds. Only the consumption, with 22 litres to 100 km on the road, and the price are a source of worry! Whereas the 235 appears most often in the form of a 2+2 coach treated by traditional body manufacturers such as Saoutchik, Letourneur and Marchand, Chapron, Fioni, Antem, some cabriolets were created by these very companies, always in response to an order and equipped on a client-specific basis.

The car presented, no. 818 082, would therefore be the penultimate chassis produced by Delahaye in late 1953 or early 1954 shortly before the merger with Hotchkiss-Brandt, and one of the five fitted with a cabriolet body by Chapron. Blue in colour and with an interior in red leather; this rare cabriolet Delahaye 235 is naturally equipped with an electro-magnetic Cotal gearbox. It was restored around fifteen years ago while it formed part of a major Swiss collection. It was purchased 10 years ago by a major Spanish collector, and recently joined a Belgian collection. It is in decent condition, having been driven little since its restoration. The Club Delahaye has confirmed it has been built in 1954 and it is the before last one model built. It is accompanied by its former Swiss vehicle registration document and its Belgian customs documents (EU).





Carrosserie Meulemeester

1936 Peugeot 601 D Torpédo Grand Sport TM

290

Carte grise française

French title

Châssis n° 712 006

€ 75 000 / 95 000

- ✓ Carrosserie unique
- ✓ Restauration de qualité
- ✓ Historique suivi

- ✓ One off body
- ✓ Well restored
- ✓ Continuous history

La nouvelle 601 offre un moteur six cylindres de 2,2 litres qui, malgré ses soupapes latérales, développe 60 ch réels en souplesse et en silence, c'est à dire autant que les "six" de la concurrence tout en n'étant taxé que pour 12 CV. Les premières 601 du printemps 1934 ont le tort de ressembler trop aux 301 et d'être trop étroites pour un modèle qui se veut luxueux. De fait, la production ne dépassera pas 4 000 exemplaires en tout jusqu'au Salon 1935 où la 402 "fuseau Sochaux" frappa les visiteurs par sa vraie ligne aérodynamique et son moteur moderne. Entre-temps, la 601 avait un peu évolué en suivant le style maison marqué par un profilage encore timide, sinon primitif et caractérisé par quelques détails sans efficacité réelle comme l'abaissement des phares, les ailes à jupe ou l'allongement de l'arrière avec intégration du coffre. Si la 601 souffre de sa ressemblance avec ses sœurs plus modestes, elle recevra en bénéficiant de la longueur de son capot de jolies carrosseries sport (roadster, coach profilé ou aérodynamique, berlines profilées, coupé décapotable) qui, traitées luxueusement, lui seront propres. Et les carrossiers indépendants sauront jouer de son beau et long profil, sans oublier le modèle Eclipse de Georges Paulin construit par Marcel Pourtout, avec son toit électrique qui rentre dans le coffre du premier coupé-cabriolet de l'histoire.

La voiture présentée peinte en blanc avec intérieur en cuir beige, ici est encore plus rare, sinon unique. Elle est due à la Carrosserie des frères Meulemeester, Alsaciens établis à Clichy (Paris) qui iront s'installer à St-Affrique dans l'Aveyron en 1936. C'est là que le châssis 601 D de 307 cm d'empattement n° 712 006 est livré en février de la même année pour son premier propriétaire, Louis Aussel de Roquefort, qui commande une torpédo de style britannique, un vrai tourer quatre places à portes échanquées et pare-brise rabattable. Proposée par annonce presse en 1996, la voiture est achetée en 1997 par un amoureux du modèle marqué dans son enfance par les 601 familiales. La 601 Torpédo Sport bénéficiera d'une restauration totale et scrupuleuse qui s'achèvera en 2005. En 2008, elle est acquise en vente publique. C'est une voiture originale à l'histoire intéressante dans un très bel état.

The new 601 offered a 2.2 litre six-cylinder engine which, despite its side valves, developed 60 real hp in flexibility and in silence; that is to say, as much as the competition six while being taxed only for 12 CV. The first 601s of spring 1934 had the error of looking too much like the 301s and of being too narrow for a model which sees itself as luxurious. In fact, production did not exceed 4000 models in total until the Motor Show in 1935, where the 402 "Sochaux rocket" struck visitors with its real aerodynamic lines and its modern engine. In the meantime, the 601 had slightly changed according to the in-house style marked by shy, if not primitive streamlining, characterised by some details without any real effectiveness such as the lowering of the headlights, the fender skirts or the lengthening of the rear while incorporating the boot. Though the 601 suffers from its similarity to its more modest sisters, it receives, while benefiting from its long body, pretty sports bodies (roadster, streamlined or aerodynamic coach, streamlined saloons, convertible coupé) which, lavishly treated, are unique to it. And independent body builders know how to make the most of its beautiful, long profile, not forgetting the Eclipse model by Georges Paulin built by Marcel Pourtout, with its electric roof which disappears into the boot of the first coupé-cabriolet in history.

The car being exhibited, painted white with an interior in beige leather, is even rarer here, if not unique. This car came about thanks to the Body Workshop of the brothers Meulemeester, Alsacians based in Clichy (Paris), and who later went to settle at St-Affrique in the departement of Aveyron in 1936. It was there that the chassis 601 D with a 307 cm wheelbase no. 712 006 was delivered in February of the same year for its first owner, Louis Aussel de Roquefort, who ordered a British style torpédo, a real four-seater tourer with low-cut doors and a folding windscreen. Announced in an advertisement in the press, the car was bought in 1997 by a lover of the model who had been impressed by the family 601s in his childhood. The 601 Sports Torpédo benefited from a meticulous restoration which ended in 2005. In 2008, it was bought at auction. It is an original car with an interesting history and is in very good condition.





**Collection du Musée des voitures
de Chefs d'État**

Lots 291 à 305

L'HISTOIRE D'UNE PASSION

Tout petit, Olivier Delafon dit "Olaf", dessine des voitures, collectionne les Dinky Toys et s'endort en rêvant qu'il conduit une Facel Vega.

Dessinateur de voitures, on l'en dissuade, alors il quitte l'école sans diplômes, à l'âge de 18 ans pour faire son service militaire. Avec son premier chèque de fin de mois, il s'achète d'occasion pour 80 Francs (12 Euros), une Dauphine Renault toute cabossée de couleur jaune. Employé de bureau 3^e échelon, assistant photographe puis steward à Air France sur les Boeings 707 longs courriers, il cherche sa voie, mais toujours au volant d'une "ancienne".

Le 12 mai 1974 à un feu rouge dans Paris, on lui parle, il parle, communique et rentre à la Bourse de Paris le lundi matin suivant à 8 heures. Il continue de collectionner au gré de ses voyages, de ses humeurs, de ses passions et de ses moyens, toute voiture, pourvu qu'elle soit de "collection" sans thème particulier. Il roule, tombe en panne, galère, fait des rencontres, on lui parle, il parle, communique. En 1980 il s'installe à Los Angeles pendant 6 ans et gravit tous les échelons de la Finance Américaine. En 1986 il achète le Château de Montjalin, fait construire son hangar à voitures. La Lincoln de Kennedy le trouve en Floride en 1987, il la ramène en France après de nombreuses péripéties. La collection augmente d'année en année et le collectionneur pense toujours à communiquer.

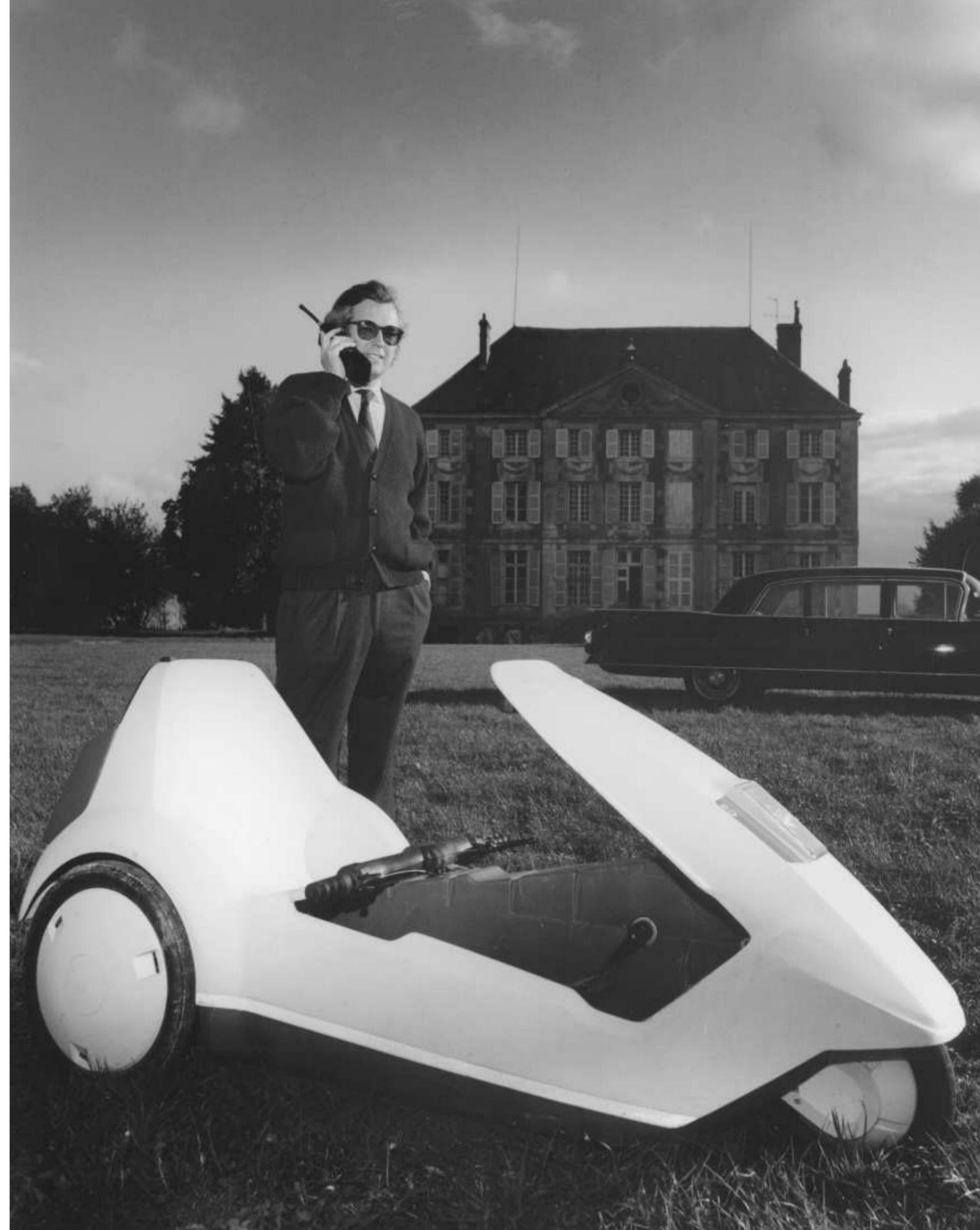
Les journées du Patrimoine de 1993 vont être décisives. Ce jour-là, 2450 visiteurs se pressent de toutes régions pour visiter le Château de Montjalin restauré, le parc et aussi la collection de véhicules historiques. Le lendemain matin, soit le 16 septembre 1993, la décision est prise, la collection privée deviendra un Musée.

Seul et unique Musée consacré au transport et à la communication des Présidents avec leurs automobiles. Ainsi, les années passent et les voitures historiques finissent tranquillement leur vie sous le regard de plus de 10 000 visiteurs chaque année.

Le collectionneur vous remercie pour votre intérêt et pour votre visite.

NOTE IMPORTANTE

Il est à noter que les voitures de cette collection étaient exposées dans le musée. Malgré le fait que certaines roulaient de manière plus régulière que d'autres, il est conseillé aux futurs acquéreurs de procéder à une révision complète des véhicules avant de prendre la route. Ces automobiles sont mises en vente sans contrôle technique.





Ex Présidence de la République
1974 Citroën DS 23 i.e. Pallas

291

Carte grise française
 French title
 Châssis n° FG 02 3864
 Moteur DX5 n° 0683017939

€ 20 000 / 40 000

SANS RÉSERVE
 NO RESERVE

- ✓ Provenance exceptionnelle
- ✓ Modèle emblématique
- ✓ Nombreuses options d'époque

- ✓ Exceptional history
- ✓ The DS23, the best model
- ✓ Many period accessories

Lorsqu'elle est dévoilée au Grand Palais en octobre 1955, la nouvelle et très attendue Citroën DS 19 arrache au public présent une clameur de surprise et d'étonnement. Par son style et sa technologie, elle ne ressemble à rien de ce qui l'a précédée, ni aux modèles contemporains, même les plus luxueux. Ses suspensions, sa direction, son freinage et sa boîte de vitesses semi automatique, qui fonctionnent à partir d'une centrale hydraulique à très haute pression, sont sans précédent. Elle obtient auprès du public un succès phénoménal, concrétisé par des milliers de commandes passées dès le premier jour. Pourtant son moteur déçoit. Il découle d'un bloc conçu en 1934 pour la célèbre Traction et malgré l'adoption d'une culasse hémisphérique en alliage léger, ses 75 ch peinent à emmener la DS à 140 km/h. Elle doit pourtant à son aérodynamisme des consommations très raisonnables et ses niveaux de confort et de comportement dynamique deviennent instantanément une référence.

Malgré de nombreux problèmes dus à des solutions techniques d'avant-garde encore perfectibles, la DS aura très tôt ses fanatiques auxquels Citroën va offrir une voiture sans cesse améliorée tout au long de ses vingt ans de carrière.

En 1960, le moteur est porté à 83 ch, mais il s'agit toujours du bon vieux deux litres 78 x 100 mm qui atteint ses limites. En 1965, un nouveau bloc à course courte (86 x 85,5) permet d'augmenter le régime maximal et d'obtenir 90 ch, puis en 1966, le "21" (90 x 85,5 mm) métamorphose la DS avec ses 109 puis ses 115 ch avant que la version à injection de 139 ch apparue en 1970 ne range officiellement la DS 21 parmi les "plus de 200 km/h", vitesse qu'elle peut atteindre dans certaines circonstances. En 1972, la DS 23 à moteur 2,3 litres (93,5 x 85,5 mm) délivrant 141 ch avec l'injection électronique Bosch (réf. DX5) se classe parmi les routières les plus rapides, les plus confortables et les plus sûres du monde. C'est avec cette mécanique éprouvée que la DS achève sa carrière en 1975 en versions carburateur ou injection.

When unveiled at the Grand Palais in October 1955, the new and long awaited Citroën DS19 drew a gasp of surprise and awe from the public who attended. There was nothing in its style and technology that resembled anything that had gone before, even the most luxurious contemporary models. Its suspension, steering, brakes and semi-automatic gearbox, which operated using a very high pressure hydraulic system, were unprecedented. It was a phenomenal success with the public, consolidated by thousands of orders made from the first day onwards.

However, its engine was disappointing. It was developed from a block designed in 1934 for the celebrated Traction and despite the adoption of a hemispherical light alloy cylinder head, its 75bhp struggled to propel the DS to 140km/h. However, due to its aerodynamics it had very reasonable fuel consumption and its levels of comfort and dynamic handling instantly became the standard.

Despite numerous problems due to the cutting edge techniques used that had still to be perfected, the DS had its devotees from the very beginning to whom Citroën offered cars that were continuously developed over the whole of its twenty year career.

In 1960, the engine was uprated to 83bhp, but it was still the same story with a 2 litre engine (78 x 100mm) which had its limits. In 1965, a new short stroke block (86 x 85.5mm) increased the maximum running speed and put out 90bhp. Then, in 1966, the "21" (90 x 85.5mm) metamorphosed the DS with 109bhp then 115bhp before the injection version with 139bhp appeared in 1970 which officially put the DS21 into the "over 200km/h speed" club, a speed that it could reach in certain conditions. In 1972, the DS23 with a 2.3 litre (93.5x85.5mm) engine outputting 141bhp with Bosch electronic injection (ref. DX5) was classed as one of the fastest, most comfortable and safest tourers in the world.

With these proven mechanicals, the DS ended its career in 1975 with carburetor or injection versions. In September

VALÉRY GISCARD D'ESTAING

Paris, le 9 Octobre 2001

Cher Monsieur,

Je vous remercie, avec un retard dont je m'excuse, de la lettre que vous m'avez envoyée, accompagnée de la photo de mon ancienne DS présidentielle devant votre Musée.

Elle est, en effet, dans l'état même où je l'ai connue, et suis heureux qu'elle soit présentée dans votre Musée.

Clémence et Henri de Bodinat étant vos proches voisins, peut-être aurai-je le plaisir de vous rendre visite, et serai heureux de vous retrouver à cette occasion.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'expression de mes très amicales pensées.

Monsieur Olivier DELAFON
 Le Musée Automobile des Voitures
 des Chefs d'Etat
 Château de Montjalin
 89200 - SAUVIGNY-le-BOIS



Depuis septembre 1970, la DS 21 "mécanique" était équipée d'une boîte à cinq rapports et en novembre 1972, une boîte entièrement automatique Borg-Warner à trois rapports fut proposée en option. Ces types de transmission seront repris sur la DS 23.

En 1958, Citroën avait proposé la DS version Prestige, limousine construite sur commande et carrossée par Henri Chapron, avec une séparation chauffeur et une foule d'équipements optionnels. La Prestige fut offerte jusqu'en septembre 1974. Lorsqu'en 1964, Citroën introduisit la version optionnelle Pallas de la DS 19, qui offrait des finitions extérieures et intérieures plus luxueuses ou plus élégantes, la Prestige en bénéficia également. Extérieurement, outre de nombreux autres détails de finition et d'équipement, une Pallas est identifiable instantanément par sa bande protectrice latérale en acier inoxydable avec insert caoutchouc qui court sur le pli des portes en rejoignant le réflecteur arrière. Ce niveau de finition fut ensuite proposé sur les DS 20, 21 et 23 jusqu'à l'arrêt de la production.

La voiture proposée est une DS 23 i.e. série FG de 1974 avec moteur DX5, boîte automatique et finition Pallas dont la carrosserie noire a été repeinte il y a une dizaine d'années. L'intérieur est noir avec sellerie en cuir noir en bon état d'origine comme les moquettes. Les vitres sont manuelles. Elle possède naturellement les phares intérieurs directionnels introduits fin 1967 en option sur les DS, mais standard sur les Pallas.

Comme l'attestent les documents qui l'accompagnent, et notamment l'ancienne carte grise et une lettre du Président Valéry Giscard d'Estaing adressée à l'actuel propriétaire, elle a appartenu au parc de l'Élysée. Elle a ensuite figuré dans la Collection Philippe Charbonneaux avant son acquisition il y a environ 25 ans par l'actuel propriétaire qui l'a régulièrement utilisée. Affichant actuellement 88 024 km au compteur, elle a bénéficié en 1992 à 86 373 km de divers travaux d'entretien attestés par la facture figurant au dossier. Les quatre pneus (en bon état) datent de 2001 et les roues comportent des enjoliveurs Robergel à rayons. Les sphères et le ciel de toit viennent d'être remplacés en 2010.

Carte grise normale au nom du précédent propriétaire.

1970, the DS21 "mechanic" was fitted with a five speed gearbox and in November 1972 a fully automatic Borg-Warner three speed gearbox was offered as an option. These types of transmission were carried over to the DS23.

In 1958, Citroën offered the DS Prestige version, a limousine built to order and with coachwork by Henri Chapron, with separate driver's cabin and a host of optional equipment. The Prestige was offered up to September 1974. When in 1964 Citroën introduced the optional Pallas version of the DS19, which offered more luxurious or more elegant interior and exterior fittings, the Prestige also received them. Externally, apart from numerous other detailed fittings and equipment, a Pallas is instantly recognisable from its side protective strip in stainless steel with rubber insert which runs over the door lines right to the rear reflector. This level of finish was then offered on the DS20, DS21 and DS23 up until the end of production.

The car offered for sale is a DS 23 i.e. FG 1974 Series with DX5 engine, automatic gearbox and Pallas finish whose black coachwork was repainted about twelve years ago. The interior is black with black leather upholstery in good original condition, like the carpets. The windows are manual. Naturally, it possesses the interior directional headlamps introduced at the end of 1967 as an option of the DS, but as standard on the Pallas.

As shown by the accompanying documents and in particular by the old vehicle registration document [the carte grise] and a letter from President Valéry Giscard d'Estaing sent to the current owner, it belonged to the fleet of the Elysée Palace. It then appeared in the Philippe Charbonneaux Collection before it was bought about 25 years ago by the current owner who has used it regularly.

Currently indicating 88,024 km on the odometer, in 1992 when at 86,373 km various maintenance works were carried out as shown on the invoice included in the file. The four tyres (in good condition) date from 2001 and the wheels include Robergel spoke hubcaps. The interior lights and the ceiling were replaced in 2010.

Normal vehicle registration document [carte grise] in the name of the previous owner.





292

Vendue sans carte grise
No title
Châssis n°
VF7 MANP0001NP9123
Version C

€ 25 000 / 45 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

✓ Rarissime limousine CX Tissier
✓ La meilleure motorisation
✓ Modèle exclusif et vrai collector

✓ So rare CX Limo by Tissier
✓ The best CX engine
✓ Exclusive model
and real collector

Carrosserie spéciale rallongée / Special elongated body

1989 Citroën CX 25 GTI Prestige Turbo 2 Carrosserie spéciale Tissier

Remplaçante très attendue de la fabuleuse DS, la CX présentée en octobre 1974 a aussi la lourde charge d'élargir le marché de la grande berline Citroën dotée de toute la technologie maison sous une forme raffinée en fonction des préoccupations aérodynamiques du moment. Doublement pénalisée lors de son lancement par la crise pétrolière déclenchée par la guerre israélo-arabe de 1973 et par des motorisations peu puissantes eu égard aux capacités du châssis, la CX va bénéficier d'améliorations successives qui vont lui permettre d'exprimer pleinement ses qualités de grande routière capable de signer des moyennes aujourd'hui politiquement incorrectes quelles que soient les conditions de route.

En 1984, la CX 25 GTI Turbo offrait 168 ch DIN, mais surtout un couple de 30 m/kg à 3 250 tr/min contre 21,5 m/kg pour la GTI atmosphérique. Capable de dépasser 220 km/h, la 25 GTI Turbo pouvait croiser à 160 km/h pendant des heures. C'était il y a 25 ans.

En juillet 1985, Citroën en propose une version dite série 2 essentiellement retouchée au niveau des styles extérieur (boucliers avant et arrière) et intérieur (planche de bord) et l'ABS est désormais proposé en option.

Comme la DS, la CX en berline ou break fait l'objet de variantes rallongées ou blindées, notamment selon le système Tissier qui consiste principalement à doter l'arrière des plateaux ou des caisses fourgon rallongés de plusieurs essieux tous bien entendu à suspension hydraulique.

La berline présentée, rallongée sur empattement et à simple essieu arrière, a été réalisée par la carrosserie Tissier suite à une commande de Citroën pour le compte du dirigeant de la RDA de 1971 à 1989, Erich Honecker. Jamais livrée à son illustre client en raison de la chute du mur de Berlin fin 1989, cette CX 25 GTI Prestige Turbo 2 a été achetée par l'actuel propriétaire auprès d'un particulier en 1995.

The long-awaited replacement of the fabulous DS, the CX, which was introduced in October 1974, had the heavy burden of expanding the market of the large saloon Citroën equipped with all the technology of the company in a refined shape, in keeping with the aerodynamic concerns of the time. It encountered two setbacks when it was launched, both the oil crisis which was triggered by the Israeli-Arab war of 1973 and by low-powered motorisation given the chassis capacity, the CX benefitted from successive improvements which allowed it to express its highway capabilities in full, reaching average speeds that are today politically incorrect no matter what the road conditions.

In 1984, the CX 25 GTI Turbo offered 168 hp DIN, but above all torque of 30 m/kg at 3 250 rpm compared with 21.5 m/kg for the GTI injection engine. Capable of exceeding 220 km/h, the 25 GTI Turbo could cruise at 160 km/h for hours. This was 25 years ago.

In July 1985, Citroën brought out a version of it called series 2, mainly with alterations to the external style (bumpers front and rear), internal style (dashboard) and ABS is henceforth offered as an option.

Like the DS, the CX saloon or station wagon has elongated or armoured variations, in particular using the Tissier system which mainly consisted of equipping the rear of the decks or the van body shells elongated by several axle systems, all of course with hydraulic suspension.

This saloon on display, on an elongated wheelbase and with a single back axle, was made from the Tissier body as a result of an order by Citroën on behalf of the leader of the GDR from 1971 to 1989, Erich Honecker. Never delivered to its illustrious client because of the fall of the Berlin wall at the end of 1989, this CX 25 Prestige Turbo 2 was bought by the current owner from an individual in 1995.





Elle n'a fait l'objet d'aucune transformation depuis cette acquisition. Elle est équipée d'origine de l'ABS, d'une boîte manuelle, de la climatisation, de vitres électriques avant et arrière et de quatre lampes liseuses à l'arrière. Avec 42 587 km au compteur, elle est en bon état général, carrosserie gris anthracite (peinture récente) avec toit et montants habillés de vinyle noir, sellerie, moquettes et garnitures gris. Le ciel de toit est détendu et la serrure de boîte à gants est à revoir. Le système d'échappement a été refait en novembre 2004 (facture jointe).

La voiture est accompagnée de la facture de Citroën adressée au service commercial de Berlin chargé de la réception en date du 2 novembre 1989 et de la feuille d'homologation des Mines. Elle sera livrée avec 2 pneus cloutés.

It has not been subject to any conversion since this purchase. It was originally fitted with ABS, a manual gearbox, air conditioning, front and back electric windows and four rear reading lights. With 42,587 km on the clock, it is in good general condition, grey anthracite bodywork (recent paintwork) with roof and struts in black vinyl, trim, carpet and upholstery in grey. The roof lining is loose and the glovebox fastener needs checking. The exhaust system was replaced in November 2004 (invoice attached).

The car is accompanied by the Citroën invoice addressed to the Berlin marketing department responsible for receipt on 2 November 1989 and the approval slip from the vehicle certification agency (Mines). It will be delivered with 2 studded tyres.

Vehicle sold without vehicle registration documents.





293

1953 Chrysler Crown Imperial Limousine C-59

Titre américain dédouané
US title custom cleared

Châssis n° 7816131
Moteur n° C53-8-70501

€ 10 000 / 20 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

- ✓ Une patine incroyable
- ✓ Une des deux construite
- ✓ Equipement spécial

- ✓ Great patina
- ✓ One of only built
- ✓ Special equipment

La rarissime Crown Imperial 1953, ornée cette année-là de l'aigle de capot, est donc la version longue de l'Imperial construite sur un empattement de 370 cm, équipée d'origine de la boîte automatique Chrysler Fluid-Torque Drive et des freins à disque Ausco-Lambert auto serrés à chemins de billes et destinée à des usages de représentation. C'est ainsi qu'en 1954, sous la présidence de Dwight Eisenhower, deux Crown Imperial Limousine 1953 sont louées à la Maison-Blanche ainsi qu'il ressort des documents figurant au dossier de la voiture. On notera que le montant du loyer s'élève à 1 dollar symbolique par an !

La voiture présentée est une de ces deux voitures comme le prouve une lettre de septembre 1991 du responsable des ventes aux administrations de Chrysler Corporation adressée au précédent propriétaire. Il y est précisé que la voiture a été modifiée par la carrosserie Derham Body Company avec installation d'un blindage du compartiment arrière, de vitrages à l'épreuve des balles et de feux clignotants rouges spécifiques aux voitures officielles montés sur le pare-chocs avant. Les aménagements intérieurs et les finitions (climatisation, séparation chauffeur, porte-fusil dans la porte conducteur, strapontins, garnitures en drap, vitrages latéraux totalement éclipables, etc.) ont été définis en accord avec Ike et Mamie Eisenhower qui expriment dans un courrier dont copie est jointe leur satisfaction au "boss" de la division Fargo de Chrysler. Cette Crown Imperial noire avec intérieur en drap brun est à revoir en carrosserie (corrosion au niveau des portes arrière, choc à l'aile arrière gauche, siège conducteur et garnitures de la planche de bord déchirés, moquettes tachées). Le compteur indique 52 332 km. Les pneus sont en très bon état et le moteur a été refait en 1992.

Une révision des freins est cependant nécessaire avant d'envisager son retour à la route.

The very rare Crown Imperial 1953, which that year was embellished with the bonnet eagle, is therefore the long version of the Imperial constructed on a wheelbase of 370cm, originally fitted with the automatic Chrysler Fluid-Torque Drive gearbox and Ausco-Lambert self-servo disk brakes with friction surface contact balls and intended for display.

In 1954, when Dwight Eisenhower was President, two Crown Imperial 1953 Limousines were leased to the White House as shown in the documents included in the car's file. It will be seen that the amount of the rental came to 1 symbolic dollar a year !

The car presented is one of those two cars as proven by a letter of September 1991 from the head of sales at Chrysler Corporation sent to the previous owner. It states that the car was modified by the coachbuilder Derham Body Company with the installation of armour plating in the rear cabin, and bulletproof glass and red indicators that were specific to official cars mounted on the front bumpers. The internal fixtures and fittings (air conditioning, separation of driver's cabin, rifle carrier in the driver's door, jump seats, fabric upholstery, completely darkened side windows, etc.) were defined in agreement with Ike and Mamie Eisenhower who in a letter a copy of which is attached, expressed their satisfaction to the "boss" of Chrysler's Fargo division.

The bodywork of this black Crown Imperial with brown fabric interior must be seen (rust in the rear doors, dent in left rear wing, torn driver's seat and dashboard fittings, stained carpets).

The odometer indicates 52,332 km. The tyres are in very good condition and the engine was rebuilt in 1992.

American road traffic permit and customs clearance certificate.





294

1962 Cadillac Série 6700 Fleetwood 75

Carte grise de collection

French title

Châssis n° 62 S 06 2866

€ 10 000 / 30 000

SANS RÉSERVE

NO RESERVE

- ✓ Toute une époque !
- ✓ Le confort à l'Américaine
- ✓ Très charismatique

- ✓ Such an amazing period!
- ✓ The american comfort
- ✓ So charismatic

A la fin des flamboyantes années 1950, marquées par les délires du style automobile américain, les Cadillac se font remarquer par leur abondante ornementation chromée et les emprunts à l'aéronautique triomphante jusqu'à ce qu'une nécessaire prise de conscience ne calme le jeu. La décrue s'amorce en 1960 et le millésime 1961 apporte des lignes plus tendues et des volumes épurés, tandis que le chrome apprend la discrétion. Les Cadillac redeviennent fréquentables par la meilleure société. La motorisation apparue en 1959 sous la forme du V8 culbuté de 390 p.c. (6,4 litres) et 325 ch est reconduite, associée à l'excellente boîte automatique Hydramatic Dual-Range donnant quatre rapports. Le succès du millésime 1962 qui accentue cette évolution tout en conservant les ailerons, marques de fabrique encore inévitables de Cadillac, sera sanctionné par une nette hausse des ventes.

Cette Cadillac Fleetwood série 75, carrossée en limousine neuf places sur empattement long de 156 pouces a été acquise en Californie. Ce modèle n'a été produit qu'à 904 exemplaires. De couleur noire (jamais totalement repeinte) avec sellerie avant en cuir noir et arrière en drap gris, conservée dans son état d'origine, la voiture possède une séparation chauffeur et deux circuits de climatisation indépendants intégrés au toit. En bon état extérieur (quelques rayures et défauts de peinture mineurs et légère corrosion du pare-chocs avant droit signalés) et intérieur, elle est équipée de pneus en bon état et de vitres avant et arrière électriques, ainsi que d'une installation radio intégrée. Elle a bénéficié en 1987-1988 après son acquisition de travaux divers concernant les projecteurs, le système de chauffage, le remplacement de l'échappement complet, de la pompe à eau, des pneus avec réglage du train avant et de la réparation des freins avant. Le radiateur a été réparé en 2007 et les croisillons des joints de transmission changés en 2008. Le contacteur d'éclairage des phares est à revoir et la batterie est neuve.

Sa carte grise de collection date de 1987. Elle est vendue avec sa housse faite sur mesure, son cric et sa roue de secours.

By the end of the 1950s, marked by the excesses of American automobile style, Cadillacs were notable by their abundant chrome ornamentation and borrowing from triumphant aircrafts until the waters were calmed by a necessary change in awareness. The decline began in 1960 and the vintage year 1961 had softer lines and refined sizes, whilst the chrome learned discretion. Cadillacs once again became used by the best society. The engine which appeared in 1959 in the form of the overwhelming 390 cubic inch (6 litre) V8 engine with 325 bhp was renewed and linked to the excellent Hydramatic Dual Range 4 speed gearbox. Success in 1962, enhanced by this development whilst retaining the wings which were still the inevitable trade mark of Cadillacs, was consolidated with a net rise in sales.

This Cadillac Fleetwood 75 series, with limousine bodywork and a nine seater on a long wheelbase of 156 inches was bought in California. Only 904 examples of this model were produced. Finished in black (never totally repainted) with the front upholstery in black leather and the rear in grey fabric preserved in its original condition, the car has driver separation and two independent air conditioning units integrated into the roof. In good external (several scratches and minor paint defects and slight corrosion of the front right bumper indicated), and internal condition, it is fitted with tyres in good condition and front and rear electric windows, and an integrated radio.

After its acquisition in 1987-1988, various works were carried out on the headlamps, the complete replacement of the exhaust, the water pump, tyres with front tracking and replacement of the front brakes. The radiator was repaired in 2007 and the crossbars of the transmission joints were changed in 2008. The light switch should be overhauled and the battery is new.

Its carte grise [vehicle registration document] on collection is dated 1987. It is being sold with its custom made cover, its jack and its spare tyre.



Le Président JFK dans un modèle similaire
President JFK in a similar model





295

Carte française
French title

Châssis n°
YH43 K 8 C-271245

€ 5 000 / 10 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

- ✓ Dans un beau "jus"
- ✓ Intérieur superbe d'origine
- ✓ Parfaite pour un voyage dans le passé

- ✓ Barn find condition
- ✓ With preserved interior
- ✓ Perfect to travel into the past

Ex Ambassade du Gabon / Ex Embassy of Gabon

1968 Imperial Le Baron Type DY3

Imperial, désignation de la série haut de gamme de Chrysler destinée à concurrencer Lincoln, Packard et Cadillac, devient fin 1954 une marque à part entière au sein du groupe. Sous la direction de Virgil Exner, le style pour le style explose avec des ailerons qui rivalisent avec ceux de Cadillac. Imperial ne les abandonne qu'en 1964 en faveur d'un style moins ostentatoire, épuré, plus linéaire et plus proche de celui de la Lincoln Continental.

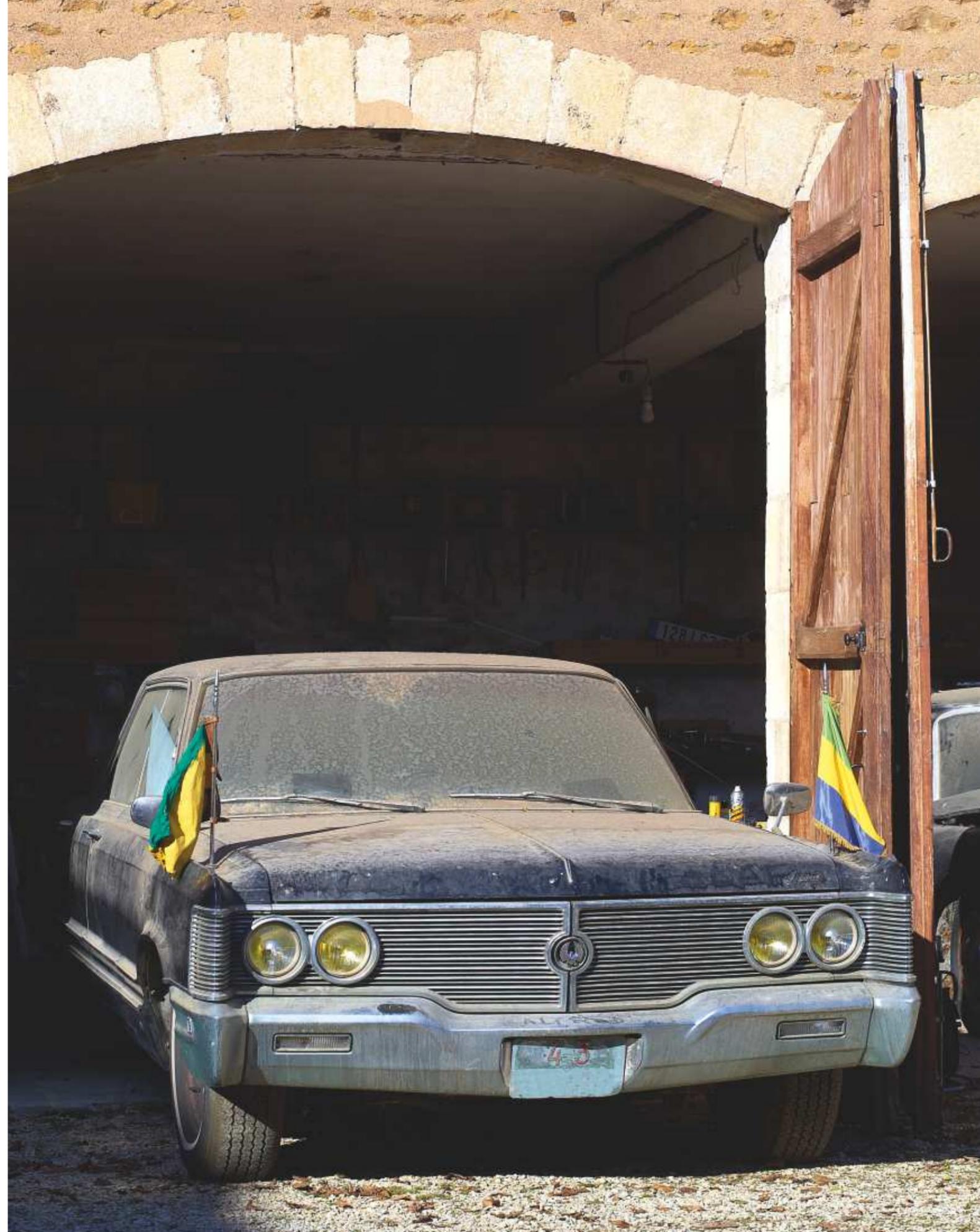
L'abandon du châssis séparé pour le millésime 1967 entraîne l'unification des caisses Chrysler et Imperial et la réduction de l'empattement. Les modèles 1968 apportent peu de changements, le plus visible extérieurement étant la grille de calandre revenant latéralement en formant aux extrémités une double étrave. Le moteur est le très sûr V8 440 (7,2 litres) donnant 360 ch, complété d'une boîte automatique TorqueFlite à trois rapports. Sur ce type de base, Imperial propose la berline hard top quatre portes LeBaron (code YH43) mieux équipée, qui sera produite au total à 1 852 exemplaires.

La voiture, présentée non roulante, est une berline LeBaron de couleur noire avec intérieur en cuir noir en bon état, séparation chauffeur et air conditionné. La caisse est en état d'origine très sain et complète sauf les sigles d'identification de custode et un feu de recul cassé. Mise en circulation en octobre 1968, elle affiche 53 302 km au compteur. La carte grise d'origine est toujours au nom de l'Ambassade de la République Gabonaise. Cette voiture qui aurait véhiculé les présidents M'Ba et Bongo est équipée à l'intérieur d'une cocarde éclairée.

Imperial, the designation given to the top of the range Chrysler intended to compete with Lincoln, Packard and Cadillac, became a separate marque within the group at the end of 1954. Under the management of Virgil Exner, there was an explosion of style for the sake of style with wings that rivaled those of Cadillac. Imperial only abandoned them in 1964 in favour of a less ostentatious, more refined style that was more linear and nearer to that of the Lincoln Continental.

The abandonment of the separate chassis for the 1967 model led to the unification of the Chrysler and Imperial bodywork and a reduction in the wheelbase. The 1968 models had few changes, the most visible externally being the radiator grille set laterally and forming a double stem at the edges. The engine is the very reliable V8 440 (7.2 litre) putting out 360hp, with the addition of 3 speed TorqueFlite automatic gearbox. Using this type of base, Imperial offered the better equipped LeBaron 4 door hard top saloon (code YH43). A total of 1,852 examples were produced.

The car offered is a LeBaron saloon in black with interior in black leather in good condition, separate driver cabin and air conditioning. The bodywork is in very good and complete original condition except for the quarter panel identification letters and a broken reversing light. Put into circulation in October 1968, it has 53,302 km on the odometer. The original vehicle registration document is still in the name of the Embassy of the Republic of Gabon. This car which was supposed to be President M'Ba's and Bongo's car, has a clear official sticker.





296

1959 Mercedes-Benz 300d cabriolet W189 Carrosserie spéciale

Carte grise de collection
French title
 Châssis n° 189010. 10001808
 Moteur type M 188 V
 n° 18094 -10014968

€ 40 000 / 80 000

SANS RÉSERVE
 NO RESERVE

- ✓ Rarissime modèle
- ✓ Entièrement d'origine
- ✓ Livrée avec son Hard-Top à toit ouvrant

- ✓ So rare model
- ✓ Original spec
- ✓ Delivered with its Hardtop fitted with sunroof

Présentée au marché en 1951 comme la 220, première six cylindres moderne de la marque, la Mercedes 300 devient aussitôt, par son style majestueux et la qualité de sa conception mécanique le haut de gamme absolu du constructeur. Construite sur un robuste châssis en tubes ovales formant un X, dont le concept remonte au début des années 1930 comme les suspensions à quatre roues indépendantes (avec correcteurs d'assiette par barres de torsion à commande électrique), la 300 (avec 115 ch initialement) incarne le retour de Mercedes sur le segment du très grand luxe. Son moteur six cylindres à simple arbre à cames en tête est un frère jumeau du type 220 de la même année, mais d'une cylindrée supérieure et avec une course relativement longue. Il servira de base aux groupes des célèbres modèles dérivés 300 S/Sc et SL.

Destinée aux services officiels et aux grands acteurs économiques, la 300 réussit également à l'exportation où elle concurrence Rolls-Royce. Sur le plan mécanique, elle évolue en 300b (125 ch et freins agrandis en fonction de sa masse) et 300c (nouvelle suspension arrière monopivot) jusqu'à la 300d de 1957, construite sur le châssis allongé de 10 cm de la version dite "Adenauer", et son style est légèrement modernisé avec des vitrages agrandis et un nouveau dessin des ailes arrière tandis que sa puissance passe de 125 à 160 ch grâce à une injection mécanique Bosch. La boîte manuelle à quatre rapports a fait place à une boîte automatique à trois rapports depuis la 300c de septembre 1955. Apparue initialement sous la forme d'une limousine quatre portes de type hard-top (sans montants centraux de pavillon et avec toit fixe en tôle) la 300 est également proposée en cabriolet D (quatre portes et cinq places sous capote), la variante la plus rare de la famille construite en fin de carrière sur demande expresse et à un prix pratiquement dissuasif par rapport à celui déjà copieux de la 300 de base. Toutes versions confondues, la Mercedes 300 n'a été produite qu'à 11 430 exemplaires de 1951 à 1962.

La voiture proposée est une variante rarissime de la limousine hard-top en ce sens que son toit amovible en fait un cabriolet

Presented to the market in 1951 like the 220, as the first modern six cylinder engine by the make, because of its majestic style and the quality of its mechanical conception, the Mercedes 300 soon became the builder's absolute top of the range car. Built on a robust chassis of oval tubes forming an X shape for which the design went back to the start of the 1930s, like the four wheel independent suspension (with automatic leveling system using electrically operated torsion bars), the 300 (initially with 115hp) incarnated the return of Mercedes to the luxury segment. Its six cylinder engine with single overhead camshaft is the twin of the Type 220 of the same year but with more cylinders and with a relatively long stroke. It was used as the basis for the groups of celebrated derived models such as the 300S/SC and SL.

Intended for official use and use by captains of industry, the 300 was also an export success and rivalled Rolls Royce. Mechanically, it developed into the 300b (125hp and brakes uprated according to its mass) and the 300c (with new monopivot rear suspension) and the 300d in 1957, built on the chassis extended by 10cm of the so called "Adenauer" version. Its style is slightly modernised with wider windows and a new design for the rear wings whilst its power was uprated from 125hp to 160hp using Bosch mechanical fuel injection. The four speed manual gearbox was replaced by a three speed automatic gearbox from the 300c in September 1955. Appearing initially in the form of a four door hard top limousine (without central body roof mounts and with fixed sheet metal roof), the 300 is also offered in D cabriolet form (four doors and five passenger seats under cover), the rarest variant in the family built at the end of its career by special order and at a price that had a deterrent effect compared to the already copious price of the base 300. Only 11,430 examples of all versions of the Mercedes 300 were produced between 1951 and 1962.

The car offered is a very rare variant of the hard top limousine in that its removable roof made it a cabriolet



Le Président turc et JFK dans un modèle similaire



semblable au "D", mais sans capote. En revanche, elle peut conserver son hard-top en place et être ouverte par enroulement d'une capote qui remplace le panneau central du toit. Ce type de carrosserie généralement réservé aux chefs d'état n'a été exécuté que sur commande spéciale à un très petit nombre d'exemplaires.

Son caractère de voiture officielle semble attesté par sa couleur noire à l'origine et la présence d'un arceau de maintien au niveau de la séparation. Elle aurait été offerte au gouvernement turc par l'Ambassade d'Allemagne. Repeinte en blanc avec intérieur en velours blanc cassé, non d'origine et en état moyen, elle affiche 48287 km au compteur. Moteur tournant, elle nécessite néanmoins pour circuler une réparation de l'embrayage et des freins.

La planche de bord est incomplète (montre centrale et autoradio manquants).

Carte grise de collection de 1990.

similar to the "D" but without a cover. Conversely, it can keep its hard top in place and be open by rolling back a cover which replaces the central panel of the roof. This type of bodywork generally reserved for heads of State was only produced to special order in very small numbers.

Its character as an official car is attested to by its original black colour and the presence of a hand strap attached to the driver separating wall. It was offered to the Turkish government by the German Embassy. Repainted in white with interior in cracked white velvet, not original and in average condition, it shows 48,287 km on the odometer. It has a running engine, but the clutch and brakes need to be replaced for it to move.

The dashboard is incomplete with the central clock and radio missing.

Collection vehicle registration document of 1990.





297

Carte grise française
French title

Châssis n°
VF3604A66G 666 5033

€ 10 000 / 15 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

✓ Belle provenance
✓ Peu kilométrée
✓ Manuels d'origine

✓ Nice provenance
✓ Low mileage
✓ Original manuals

Connue pour avoir été utilisée par François Mitterand
1985 Peugeot 604 GTI

À la fin des années 1960, après le lancement réussi de la Peugeot 504, le constructeur de Sochaux envisage de proposer ce qui manque de façon évidente dans la production française face aux autres gammes européennes : une berline de prestige à moteur six ou huit cylindres. Le projet lancé en 1970 avec le concours de Pininfarina mènera à la 604 dévoilée à Genève en 1975, peu après la crise pétrolière de 1973-74. Dotée du premier et insuffisamment développé moteur V6 PRV dérivé d'un V8 abandonné pour des raisons de coût et de consommation, la 604 séduit par son style extérieur et déçoit par ses performances et ses finitions intérieures. Lentement, trop lentement, la 604 est améliorée au fil des ans avec de nouvelles motorisations (à injection, diesel et turbo-diesel, nouveau moteur PRV mieux équilibré et porté à 2,8 litres en 1984) et des options d'équipements plus luxueuses, mais le retard pris au départ et aggravé par une conjoncture très défavorable ne sera jamais compensé. La plus brillante des 604 sera la dernière, la version A66 ou GTI à boîte à cinq rapports de 1985.

Dès sa première année d'existence, la 604 retint l'attention des hauts responsables politiques qui décidèrent d'en doter la Présidence de la République, le Premier Ministre, les préfetures et la haute administration. Comme le général de Gaulle fut associé à la DS, Jacques Chirac, Valéry Giscard d'Estaing, François Mitterand et bien d'autres personnalités utilisèrent largement la 604 sous diverses formes : berline standard spécialement équipée, berline allongée, limousine plus ou moins blindée proposées par Chapron, Heuliez, Scaglietti, Labbé, etc.

La voiture présentée est une 604 GTI (A66) moteur PRV 2,8 litres et boîte à cinq rapports de couleur gris bleu avec intérieur en cuir noir bleu foncé, ciel de toit gris clair et moquettes bleues. Elle est équipée de vitres teintées, d'un toit ouvrant électrique, d'une radio Grundig et de l'air conditionné. La voiture est livrée avec ses deux portes fanions qui se vissent aux extrémités du parechoc avant. Affichant 73 041 km au compteur, elle se présente en bon état général avec ses manuels et carnets d'entretien en pochette d'origine. L'échappement a été changé en 2000 (facture) et elle a bénéficié de petits travaux de remise en état. Carte grise française normale de 2007.

At the end of the 1960s, after the successful launch of the Peugeot 504, the Sochaux builder planned to offer what was clearly missing in French production compared with other European ranges: a prestigious saloon with six or eight cylinders. The project was launched in 1970 with the help of Pininfarina and led to the 604 unveiled in Geneva in 1975, shortly after the oil crisis of 1973-74.

Endowed with the initial and insufficiently developed PRV V6 engine derived from a V8 abandoned for reasons of cost and fuel consumption, the 604 seduced with its exterior style and disappointed with its performance and interior fittings.

Slowly, too slowly, the 604 was improved over the years with new engines (injection, diesel and turbo-diesel, new PRV engine better equipped and uprated to 2.8 litres in 1984) and more luxurious equipment options, but the delay at the start aggravated by very unfavourable economic conditions was never overcome. The most brilliant of the 604s was the last, the A66 version or the 1985 GTI with five speed gearbox.

From the first year of its existence, the 604 attracted the attention of important politicians who decided to give them to the President of the Republic, the Prime Minister, the Prefectures and Local Government. In the same way as General de Gaulle was associated with the DS, Jacques Chirac, Valéry Giscard d'Estaing, François Mitterand and many other personalities made wide use of the 604 in various forms: specially equipped standard saloon, lengthened saloon, limousine with various levels of armour offered by Chapron, Heuliez, Scaglietti, Labbé, etc.

The car offered is a 604 GTI (A66) with PRV 2.8 litre engine and five speed gearbox, in blue grey with dark blue interior, light gray headliner and blue carpets.

It has tinted glass windows, an electrically operated roof, a Grundig radio and air conditioning. The car comes with two doors flags that are screwed to the extremities of the front bumpers. Showing 73,041 km on the odometer, it is offered in good overall condition with its manuals and maintenance booklets in the original folder. The exhaust was changed in 2000 (invoice) and some repair work has been carried out.





Carrosserie spéciale Simca - Garnissage et sellerie par Henri Chapron / Special Simca bodywork - Upholstery and trim by Henri Chapron
1960 Simca Cabriolet Présidence quatre portes

298

Carte grise de collection

French title

Châssis n° 3 260 75

€ 120 000 / 220 000

- ✓ Voiture historique
- ✓ Un des deux modèle construit par Simca
- ✓ Intérieur aménagé par Chapron
- ✓ Historic car
- ✓ One of two examples built by Simca
- ✓ Interior done by Chapron

Seules voitures de fabrication française à moteur V8, les Simca Vedette ex Ford France ont, aux yeux du patron de Poissy, vocation à véhiculer les personnels de la haute administration. Mais leur empattement et leur habitacle courts rendent difficile la réalisation de berlines ou de limousines à séparation et il faut attendre le lancement de la deuxième génération, les Beaulieu et Chambord de 1957, dont le grand avantage se situe dans leur nouvelle coque plus basse et munie de deux longerons de renfort qui en améliorent la rigidité et, partant, leur comportement routier, pour qu'une version de prestige voit le jour en 1958. Il s'agit de la variante Présidence qui vient s'ajouter aux modèles de production du catalogue Simca. Ces modèles identiques en empattement, mais plus longs de 25 cm que les précédentes Versailles et Régence, sont assemblés chez Chausson et finis chez Simca à Poissy. L'habitabilité de la Présidence reste minimale à l'avant, surtout dans la version Classique à séparation. À partir de ce modèle de série, Simca réalise deux cabriolets deux portes destinées à des représentants de la France outre mer. C'est précisément à l'époque de la décolonisation qui va les priver d'un marché escompté.

Mais la présidence de la République (lisez le général de Gaulle) finit par accepter l'idée d'un modèle décapotable quatre portes sur base Simca Vedette, carrosserie non envisageable sur la base de la DS 19 standard. Deux voitures sont étudiées et réalisées par l'atelier des prototypes et celui des commandes spéciales de l'ancienne usine Simca de Nanterre. Il faut d'abord renforcer toute la plate-forme pour compenser d'enlèvement du toit et le rallongement de 18 cm sans perte de rigidité. Cet allongement qui dégageait de la longueur aux jambes est imposé par les cotes personnelles de l'illustre client qui appréciait sur ce point le confort des places arrière de la DS. La capote est bien entendu à commande électrique, ce qui donnera lieu à quelques incidents de fonctionnement du fait de la défaillance de la batterie. (Les voitures présidentielles seront ensuite équipées de deux batteries avec un interrupteur général). La séparation équipée d'une glace à commande électrique est surmontée d'une barre

The only French manufactured cars with a V8 engine, the Simca Vedette ex Ford France, in the eyes the owner of Poissy, were intended to transport top governmental staff. However their wheelbase and their short cab interior make it difficult to create saloons or limousines with a separate cab and only with the launch of the second generation, the Beaulieu and Chambord of 1957, did a prestigious version see the light of day in 1958, the great advantage of which was in their new lower cab, equipped with two reinforcing rails which improved rigidity and, therefore, their road holding. This was the Présidence version which was added to the production models in the Simca catalogue. These models had identical wheelbases, but were 25 cm longer than the preceding Versailles and Régence, and were assembled at Chausson and finished at Simca in Poissy. The spaciousness of the Présidence remains minimal in front, especially in the Classique version with separate cab compartment. After this series model, Simca made two two-door cabriolets intended for overseas representatives of France. This coincided with decolonisation which was to deprive them of the anticipated market.

However the President of the Republic (i.e. General de Gaulle) finally agreed to the idea of a four-door convertible model on the Simca Vedette base, bodywork that was not possible on the DS 19 standard base. Two cars were planned and made by the prototype workshop and the special order workshop of the former Simca factory in Nanterre. First of all the platform had to be reinforced in order to compensate for the removal of the roof and the lengthening by 18 cm without loss of rigidity. This elongation which made more leg room was imposed by the personal dimensions of the illustrious client who appreciated the comfort of the rear seats in the DS. The roof is, of course, electrically operated, which gave rise to a few operational incidents as a result of battery failure. (Presidential cars were subsequently fitted with two batteries with a battery and cab isolation switch). The separate cab is equipped with an electrically operated window, surmounted by a handrail for the user during parades in town when





de maintien pour l'utilisateur lors des défilés en ville en station debout. Elle comporte un allume-cigare, une montre, le bouton de commande de la glace et deux poignées de maintien. Deux strapontins repliables s'y logent. Les roues reçoivent des enjoliveurs de Facel Véga.

Par ailleurs, la carrosserie est en partie blindée et la roue de secours de la Présidence de série montée verticalement sur le pare-chocs arrière façon "Continental kit" a été supprimée. La sellerie en cuir beige a été confiée à Henri Chapron dont les selliers sont réputés. (Lui-même qui avait débuté sa carrière professionnelle comme sellier était particulièrement qualifié pour définir et juger la qualité d'un garnissage.) Une cocarde lumineuse orne l'avant du capot. La partie mécanique est celle du modèle Présidence de production : moteur V8 version 84 ch à refroidissement amélioré et boîte manuelle à trois rapports. La souplesse du V8 convient très bien aux défilés officiels pour lesquels il est spécialement réglé. La première voiture achevée en mars 1960 est immatriculée 4 PR 75, le seconde en mai 5 PR 75. Leur prix est de 5,7 millions d'anciens francs alors qu'une Présidence de série coûte 1 624 000 francs. Ces deux cabriolets quatre portes présidentiels serviront beaucoup aux nombreux voyages en France du Président (qui recherche le contact direct avec la foule) et aux déplacements officiels notamment lors des visites de chefs d'état étrangers. Ainsi "4 PR 75" visita, entre autres sorties, la Normandie, le Languedoc et la Bretagne en 1960, tandis que "5 PR 75" allait célébrer le débarquement de Provence en août 1964, remontait les Champs-Élysées avec Georges Pompidou en 1965 et parcourait aussi les routes de la Normandie et de la Bretagne. Parmi les personnalités transportées par les deux voitures, citons notamment Nikita Khrouchtchev, J. F. Kennedy, Conrad Adenauer, etc.

La voiture présentée est "4 PR 75" reprise par Simca en 1974 et revendue par la suite. Elle fut rachetée par son actuel propriétaire, en 1990, auprès d'un marchand d'Île de France. Elle a bénéficié d'une restauration totale en 1990, peinture et chromes. La pompe à eau changée en 2004, comme en attestent les factures qui seront jointes au véhicule. Cette voiture a fait l'objet de prêts répétés à l'Élysée, dans le cadre des journées du Patrimoine. Il s'agit ici d'une automobile historique au plus haut point, d'origine.

La France...

Bibliographie : "Simca spéciales : Cabriolets Chambord et Présidence" par Dominique Pagneux, La Vie de l'Auto n°788 du 17 mars 1997.

standing. It contains a cigar lighter, a clock, the window control button and two handles. Two fold-away jump seats are housed in it. The wheels are fitted with Facel Véga wheel covers.

Furthermore, the bodywork is partly armoured and the spare wheel in the Présidence series mounted vertically on the rear bumper as in the "Continental kit" has been removed. The beige leather trim was delegated to Henri Chapron whose leather workers are renowned. (He himself started his professional career as a leather worker and was highly qualified to define and judge the quality of upholstery.) A luminous official badge decorates the front of the bonnet. The mechanics are from the Présidence production model : V8 engine 84 hp version with improved cooling and manual gearbox with three ratios. The driveability of the V8 suits official parades for which it is specially designed.

The first car completed in March 1960 had the registration 4 PR 75, the second in May was 5 PR 75. Their price was 5.7 million old francs whereas a Présidence series costs 1,624,000 francs. These two four-door presidential cabriolets were used for several trips by the President in France (who sought direct contact with the crowds) and for official journeys in particular during visits by foreign heads of State. Thus "4 PR 75", among other trips, visited Normandy, Languedoc and Brittany in 1960, whereas "5 PR 75" went to celebrate the Provence landing in August 1964, travelled along the Champs-Élysées with Georges Pompidou in 1965 also covered the roads of Normandy and Brittany. Among the personalities transported were Nikita Khrouchtchev, J. F. Kennedy, Conrad Adenauer, etc.

This car on display is "4 PR 75", taken over by Simca in 1974 and subsequently resold. It was purchased by its current owner in 1990 from a dealer in the Île de France. It was repainted black in 1990 and the water pump was changed in 2004, as shown by the invoices that will be attached to the vehicle. This car has been borrowed several times by the Élysée Palace, for the Heritage days. French collector's vehicle registration documents.

Bibliography: "Simca Special : Convertibles Chambord and the Presidency" by Dominique Pagneux, La Vie de l'Auto No. 788 of March 17th, 1997.







299

Carte grise française
French title
 Châssis n°
 VF7 MANH 0000NH4935

€ 8 000 / 14 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

- ✓ Belle condition générale
- ✓ Encore sous cotée
- ✓ Superbe combinaison de couleur

- ✓ Good overall condition
- ✓ Still under estimated
- ✓ Good colour combination

Ex Assemblée Nationale

1986 Citroën CX 25 Prestige Série 2

En 1974, la Citroën CX hérite de la lourde tâche qui consiste à remplacer la révolutionnaire DS lancée fin 1955 dont le style, l'avance technique et les évolutions mécaniques ont assuré à cette machine hors du commun vingt ans de succès commercial. Si les premières motorisations de la CX sont jugées insuffisantes, l'arrivée du 2,4 litres de 115 ch (ex DS 23), d'abord sur la version Prestige, puis sur les séries Super et Pallas, améliore nettement les performances. La berline Prestige apparaît en février 1976 sur un empattement allongé par les soins du carrossier Heuliez de 25 cm gain de longueur dont bénéficient les portes et les places arrière. Cet important gain d'espace permet de proposer un habitacle très confortable avec, en option, une séparation intérieure à glace mobile, des finitions de qualité supérieure telle qu'une meilleure isolation phonique, un chauffage plus puissant, une direction à rappel asservi héritée de la SM, des glaces électriques, etc, ainsi que des équipements et des finitions "à la carte". La CX série 1 fait place à la série 2 en juillet 1985. Celle-ci se caractérise essentiellement par de nouveaux boucliers avant et arrière couleur caisse, une découpe horizontale de l'aile arrière, un becquet aérodynamique arrière différent de celui de la version Turbo et une nouvelle planche de bord dont le tableau reçoit des instruments circulaires.

La voiture présentée est une CX 25 GTI version Prestige série 2 sans séparation, équipée de la boîte automatique optionnelle C-Matic à convertisseur hydraulique et trois rapports à commande manuelle. Elle fut livrée aux services de l'Assemblée nationale en février 1986 comme l'atteste un document interne relatant le suivi technique de la voiture de 1986 à 1988. De couleur gris anthracite (peinture récente) et intérieur beige (en bon état sauf le siège conducteur légèrement craquelé), elle est équipée de quatre vitres et de rétroviseurs électriques, de la climatisation, de repose-pieds à l'arrière et d'une cocarde éclairée fixée sur le dessus de la planche de bord. Elle affiche 125 752 km au compteur et les pneus sont à changer. Son entretien suivi est attesté par ses carnets et de nombreuses factures émises dans les années 1990. Selon le propriétaire précédent, cette voiture aurait été affectée aux déplacements du président de l'Assemblée nationale, Jacques Chaban-Delmas, d'avril 1986 à juin 1988.

In 1974, the Citroën CX inherited the difficult task of replacing the revolutionary DS, launched in late 1955, whose style, advanced technology and mechanical evolution guaranteed this extraordinary car twenty years of commercial success. Although the first CX engines were considered to be substandard, the arrival of the 2.4 litre, 115 hp engine (ex DS 23), initially in the Prestige and later in the Super and Pallas models, considerably improved performance. The Prestige saloon appeared in February 1976 on an extended wheelbase from bodywork specialist Heuliez, increasing the length of the car by 25 cm to provide more room for the doors and rear seats. This significant increase in space allowed Citroën to create a very comfortable passenger compartment with optional extras such as an interior removable glass partition, superior equipment including better acoustic insulation, more powerful heating, speed-adjustable DIRAVI power steering inherited from the SM, electric windows, etc., as well as top quality fittings and finishings. The CX Series 1 gave way to the Series 2 in July 1985. The Series 2 was essentially characterised by new front and rear bumpers with coloured bodyshell, a horizontal cut-out on the rear wing, a different aerodynamic rear spoiler to the Turbo model and a new dashboard with circular instrumentation.

The car presented is a CX 25 GTI Prestige Series 2 model without the partition, equipped with the optional C-Matic automatic 3 speed gearbox with hydraulic converter and manual gearshift. It was handed over for use by the Assemblée Nationale in February 1986, as attested by an internal document regarding the car's maintenance history from 1986 to 1988. In an anthracite grey colour (recently painted) with beige interior (in good condition apart from the driver's seat which is slightly cracked), it is equipped with four windows and electric driving mirrors, air conditioning, rear footrests and a highlighted badge attached to the top of the dashboard. It has 125,752 km on the clock and needs a new set of tyres. All maintenance work can be verified by consulting the servicing booklets and various invoices issued in the 1990s. According to the previous owner, this car is reported to have been used by the President of the National Assembly, Jacques Chaban-Delmas, from April 1986 to June 1988.





Ex Emirats Arabes Unis

1957 Cadillac Série 75 Fleetwood Limousine blindée

300

A immatriculer en collection

To register

Châssis n° 57 7533

€ 10 000 / 20 000

SANS RÉSERVE

NO RESERVE

- ✓ Voiture unique
- ✓ Entre l'avion et la berline
- ✓ Bel intérieur

- ✓ One off example/
- ✓ Between a plane and a saloon
- ✓ Nice original interior

Au milieu des années 1950, Cadillac était devenue la marque de luxe la plus dynamique et la plus diffusée aux Etats-Unis malgré ses outrances stylistiques dont les fameux ailerons qui ne faisaient que croître et embellir chaque année. Packard était à l'agonie malgré une technologie de pointe trop tardivement introduite et Lincoln à la recherche d'un style à la hauteur de ses ambitions d'élégance et d'exclusivité. Cadillac offrait aussi des solutions mécaniques éprouvées, notamment son excellent V8 culbuté de 365 p.c. (6 litres) réglé à 300 ch (ou 325 sur les Eldorado), une boîte automatique Hydra-Matic à quatre rapports, une direction et des freins assistés, outre les équipements de confort standard ou optionnels les plus modernes. En 1957, l'adoption d'un nouveau châssis en éléments tubulaires en forme de X sans longerons latéraux permit de surbaissier les caisses tout en améliorant la rigidité et le comportement dynamique. À ses traditionnelles séries 62 et Sixty Special, Cadillac ajoutait ses châssis longs série 75 Fleetwood destinés à recevoir des carrosseries neuf places avec strapontins.

La voiture proposée est une 75 Fleetwood de 1957 provenant des émirats Arabes Unis, importée en France en 1987.

Elle est blindée et pourvue d'un pare-brise spécial blindé en trois parties d'origine aéronautique. Selon le propriétaire, les ornements chromés ont été peints en noir mat pour des raisons de discrétion lors des trajets entre la ville et l'aéroport d'Abu Dhabi. Elle possède une séparation chauffeur, un système d'air conditionné bi-zone installé dans le toit et des vitres électriques avant et arrière. Affichant 663 km au compteur, elle est de couleur noire avec un intérieur en cuir noir à l'avant et en drap gris à l'arrière, en bon état d'origine mais avec des traces d'humidité et des strapontins mités. Le ciel de toit est endommagé à l'avant. La carrosserie, à revoir, se présente en état d'usage avec des traces de corrosion.

La mécanique est tournante mais la voiture nécessite une révision complète avant de reprendre la route. La pompe à eau ainsi que la batterie sont neuves, les freins sont à revoir. Dédouanée, cette Cadillac est accompagnée d'une attestation de l'ambassade de France à Abu Dhabi au nom de l'ancien propriétaire, en vue de son immatriculation en France.

By the mid-1950s, Cadillac had become the most dynamic and widespread luxury make in the United States despite its stylistic excesses whose famous rear wings only got larger and more decorative every year.

Packard was in agony because, despite having cutting edge technology, it was introduced too late and Lincoln was searching for a style to fit its ambitions for elegance and exclusivity. Cadillac also offered tried and tested mechanicals, in particular its excellent and overwhelming V8 engine of 365 cubic inches (6 litres), restricted to 300 bhp (or 325 on the Eldorado), a 4-speed automatic Hydramatic gearbox, assisted brakes and power steering, in addition to the most up to date standard and optional fittings.

In 1957, the adoption of a tubular chassis in the shape of an X without lateral side frames allowed the bodywork to be lowered whilst improving rigidity and dynamic behaviour. To its traditional 62 and Sixty Special series, Cadillac added its Fleetwood 75 series long chassis able to receive nine seater bodies with jump seats.

The car offered is a 1957 Fleetwood 75 from the United Arab Emirates, imported into France in 1987. It is armoured and has a special windscreen toughened in three positions originally used in aeronautics. According to the owner, the chromed ornamentation was painted in matt black for reasons of discretion for journeys between the city and airport in Abu Dhabi. It has a separate driver cabin, a bi-zone air conditioning system installed in the roof and front and rear electric windows. With 663 km on the odometer, it is black in colour with an interior in black leather in front and grey fabric in the rear. It is in good original condition but with traces of humidity and moth eaten jump seats. The ceiling is damaged at the front. To view, the bodywork is in used condition with traces of rust. The water pump and battery are new; the brakes should be overhauled.

Cleared through customs, this Cadillac has a declaration by the French Embassy in Abu Dhabi in the name of the former owner, with a view to its registration in France.





301

Carte grise française
French title
Châssis n° 4008896

€ 2 000 / 4 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

- ✓ Sortie de grange
- ✓ "La vraie fausse voiture de l'attentat du Petit Clamart"
- ✓ Très bel intérieur d'origine

- ✓ Barn find
- ✓ Very nice original interior

Reproduction de la voiture de l'attentat du Petit Clamart
1960 Citroën DS 19

Aucune automobile européenne ne fut en mesure pendant des années d'égaliser le comportement dynamique de la DS. L'efficacité fondamentale de la suspension hydropneumatique d'avant-garde proposée par Citroën se trouve encore démontrée par sa survivance sur les modèles haut de gamme de la marque. Elle fut encore prouvée pour l'Histoire lors de l'attentat perpétré contre le général de Gaulle le 22 août 1962.

À 19 h 45, le Président de la République quitta l'Élysée pour se rendre à l'aérodrome de Villacoublay dans une DS 19 conduite par un sous-officier de gendarmerie, François Marroux. Le Général était assis à l'arrière gauche, M^{me} de Gaulle à sa droite, son gendre, le colonel de Boissieu à l'avant-droit. Une autre DS l'escortait occupée par un chauffeur, un médecin et deux gardes du corps. Deux motards seulement complétaient le cortège qui s'intégra dans la circulation. À 20 h 20, le convoi approcha du carrefour dégagé du Petit-Clamart à 90 km/h. Alors que la voiture présidentielle arrivait à la hauteur d'une Estafette Renault, des tireurs embusqués dans la camionnette ouvrirent le feu au fusil-mitrailleur sur la DS. Plusieurs projectiles percèrent la carrosserie et crevèrent deux pneus. Avec sang-froid, Marroux accéléra. Cent mètres plus loin, nouveau tir venu d'une Citroën ID 19 bleue qui prit en chasse la voiture présidentielle, se plaçant entre celle-ci et la voiture d'escorte. Les occupants ouvrirent le feu à plusieurs reprises, puis abandonnèrent à hauteur du carrefour du Petit-Clamart. Malgré les pneus avant crevés, Marroux put contrôler la voiture grâce à la direction assistée, aux roues bien guidées et aux suspensions indépendantes très souples de la DS qui limitaient les risques de dérapage. Tout autre véhicule aurait été ralenti et vraisemblablement immobilisée sous les tirs. La voiture encaissa six projectiles dont un traversa l'intérieur du véhicule dans la largeur au-dessus du siège occupé par le Général et sa femme qui, instinctivement, s'étaient baissés...

La voiture évoquant cet événement est noire et intérieur bleu en bon état d'origine. Accidentée à l'avant elle présente des impacts de balles dans la custode droite et au niveau de la trappe à essence, reproduisant l'aspect extérieur de "la vraie DS du petit Clamart". Voiture non tournante mais complète.

No European car managed to equal the handling properties of the DS for many years. The fundamental soundness of Citroën's pioneering hydro-pneumatic suspension is demonstrated by its ongoing use in the company's top-of-the-range models. It took another place in the history books following the assassination attempt on General de Gaulle on 22 August 1962.

At 7.45pm, the French President left the Elysée Palace to travel to Villacoublay airport in a DS 19 driven by a non-commissioned police officer, François Marroux. The General was in the left rear seat with Mrs de Gaulle to his right, whilst his son-in-law, Colonel de Boissieu, was in the front passenger seat. They were escorted by another DS containing a driver, a doctor and two bodyguards. Just two motorcycles made up the motorcade that made its way onto the road. At 8.20pm, the convoy approached the clear crossroads at Petit-Clamart at 90 kph. When the presidential car drew level with a Renault Estafette, gunmen lying in wait in the van opened fire on the DS with a machine-gun. Several bullets pierced the bodywork and burst two tyres. Marroux bravely accelerated. A hundred metres further on, another shot was fired from a Citroën ID 19 that pursued the presidential car, separating it from the escort vehicle. The occupants opened fire several times and then turned off at the Petit-Clamart junction.

Despite the burst front tyres, Marroux managed to control the car thanks to the power steering, well-guided wheels and highly responsive independent suspension of the DS, which reduced the risks of skidding. Any other car would have been slowed down and probably brought to a halt by the gunfire. The car was hit by six bullets, one of which passed straight through the vehicle interior above the seat occupied by the General and his wife, who instinctively ducked.

The car involved in this event is black with a blue interior, and in good condition. There is damage at the front end, and there are bullet holes in the right rear end and around the fuel cap.





302

1960 Zil Type 111 Cabriolet de parade

Sans papier
No title
Châssis n° 603

€ 60 000 / 120 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

✓ Certainement le dernier
exemplaire survivant
✓ Exclusivité du modèle
✓ Voiture de parade

✓ Certainly the last example
surviving
✓ Exclusive model
✓ Parade car

Après la disparition de Staline en 1953, son successeur à la tête de l'Union Soviétique entreprit en 1956 une brutale opération de "déstalinisation" qui secoua les fondements du régime tout en apportant davantage de liberté aux citoyens soviétiques et de nouvelles perspectives de progrès dans le domaine économique. La ZIL 111 est un produit de cette époque troublée durant laquelle le stalinisme et ses symboles furent peu à peu éliminés du paysage comme la ZIS ou ZIL 110 qu'elle remplaça. C'est ainsi que l'usine automobile Staline (ZIS) de Moscou devint ZIL d'après le nom de son directeur I. A. Likhatchev. La ZIL 111 dont la genèse présente un certain intérêt du point de vue historique devait être une preuve bien visible de la modernisation d'un pays meurtri par un conflit inhumain et bloqué par un système politique sclérosant.

Pendant la "Grande Guerre Patriotique", l'Union Soviétique reçut des gouvernements américain et britannique en 1943 et 1944 une aide matérielle considérable notamment sous la forme de véhicules de combat et de transport et d'avions de guerre modernes. Outre ces livraisons, on sait maintenant que l'URSS reçut les plans, les outillages et les droits de fabrication des Packard Super Eight 160/180 de 1939. Cette livraison a été parfois présentée comme un cadeau personnel de Roosevelt à Staline destiné à faire patienter ce dernier obsédé par le désir de voir s'ouvrir un second front en Europe de l'ouest.

Il semblerait que Packard, par ailleurs bénéficiaire de copieuses commandes de matériel militaire, ne se soit pas opposé à ce transfert de technologie, sachant son modèle condamné par le futur marché automobile du temps de paix. Quoi qu'il en soit, cinq premières ZIS 110 furent assemblées dès août 1945 très probablement à partir de pièces existantes, tandis que les outillages récupérés et complétés localement étaient mis en place. Ces voitures de grand luxe n'étaient évidemment pas vendues à des particuliers et leur production qui aurait duré jusqu'en 1961 ne répondit qu'à des commandes des services de l'état.

After the death of Stalin in 1953, his successor (Khrushchev) as head of the Soviet Union in 1956 began a brutal process of "de-Stalinisation" which shook the foundations of the system while providing more freedom for Soviet citizens and new prospects for progress in the economic field. The ZIL 111 is a product of this troubled period during which Stalinism and its symbols such as the ZIL or the ZIS 110 which replaced it were gradually eliminated from the landscape. Thus the Stalin automobile factory (ZIS) in Moscow ZIL came to be named after its director, I. A. Likhachev. The ZIL 111, whose creation is of some interest from a historical standpoint, was supposed to be visible evidence of the modernisation of a country ravaged by terrible conflict and blocked by a crippling political system.

During the "Great Patriotic War", the Soviet Union received from the American and British governments in 1943 and 1944 considerable material assistance such as combat and transport vehicles and modern war aircraft. In addition to these shipments, we now know that the USSR received the plans, tools and manufacturing rights for the 1939 Packard Super Eight 160/180. This delivery has been presented on occasion as a personal gift from Roosevelt to Stalin, meant to compensate for his wait for the opening of a second front in Western Europe. Apparently, Packard, also the recipient of sizeable orders for military equipment, did not object to the transfer of technology, knowing that its model would have been condemned by the future car market during peacetime. In any case, the first five ZIS 110 were assembled in August 1945, most likely from existing parts, while the tools were recovered and completed locally. These luxury cars were obviously not sold to individuals and their production, which lasted until 1961, only corresponds to state-issued orders.

In 1955, the Packard group started to suffer despite the introduction of the Caribbean V8 with US production's most modern rocker arms and advanced mechanical solutions for chassis, suspension and transmission together with a refined





En 1955, le groupe Packard entra en agonie malgré l'introduction sur la Caribbean du V8 à culbuteurs le plus moderne de la production américaine et des solutions mécaniques de pointe en matière de châssis, de suspension et de transmission outre un style et des finitions raffinés. C'est l'époque où les Soviétiques se rendirent compte que la ZIL 110 avait vieilli. Satisfaits de la ZIL 110 née Packard, les techniciens soviétiques chargés par les autorités de renouveler le parc officiel choisirent de nouveau comme modèle le haut de gamme américain le plus élaboré pour produire la ZIL 111 dont les similitudes avec la Packard 1955 sont suffisamment nombreuses pour qu'on puisse imaginer un autre transfert de technologie, sinon des livraisons concrètes de plans et d'outillages de production. La ZIL 111 fut en effet présentée dès novembre 1956 à l'Exposition Industrielle de Moscou, mais lancée en production en 1959 seulement. La limousine russe diffère cependant de son modèle américain par son empattement et par son moteur à chemises humides en acier dont les cotes millimétriques sont voisines de celles du V8 Packard. Certains détails de finition furent revus dans le sens d'une plus grande sobriété.

Réservée bien entendu aux grands dignitaires du régime, la ZIL 111 ne fut fabriquée (manuellement) qu'à une vingtaine d'exemplaires par an. Le moteur de 5 980 cm³ (100 x 95 mm) qui développe 233 ch à 4 400 tr/min est associé à une boîte automatique à commandes par touches. Les freins sont à tambours sur les quatre roues. La version décapotable qui apparut peu après la limousine n'aurait été produite qu'à deux exemplaires et principalement utilisée par Brejnev. La voiture de la vente fut cédée à la Pologne pour le premier ministre Gomulka puis acquise par un journaliste américain à l'époque de la chute du mur de Berlin. Achetée à Genève par l'actuel propriétaire, cette ZIL 111 est venue en France par la route en 1992. De couleur blanche avec intérieur en cuir gris (sec et à traiter), elle affiche 86 566 km au compteur. Elle est équipée de quatre vitres électriques et de strapontins, d'une barre de maintien pour les défilés, d'un autoradio d'origine et d'une séparation chauffeur. La carrosserie est saine sauf au niveau du pied de caisse arrière droit et la jante du volant en plastique est à refaire. La pompe à essence, ainsi que la batterie sont neuves. Il manque un enjoliveur de roue. Cette voiture nécessite une révision complète avant de reprendre la route.

style and finish. This was when the Soviets realised that the ZIL 110 had aged. Satisfied with the Packard-born ZIL 110, Soviet technicians entrusted by the authorities to renew the official fleet again chose America's foremost upscale model to produce the ZIL 111, whose similarities with the 1955 Packard are sufficiently numerous to conclude that there was another transfer of technology, if not literal delivery of production plans and tools. The ZIL 111 was indeed made in November 1956 at the Industrial Exhibition in Moscow, but launched into production only in 1959. The Russian limousine, however, differs from its American model by its wheelbase and steel wet sleeve engine with millimetre dimensions which are similar to those of the Packard V8. Some finishing details were reviewed in a bid for greater simplicity.

No doubt reserved for dignitaries of the regime, the ZIL 111 was constructed (by hand) at the rate of only twenty units per year. The 5980 cm³ engine (100 x 95 mm) that develops 233 hp at 4400 rpm is associated with an automatic gearbox. The brakes are drum types on all four wheels. Supposedly, only two examples of the convertible version, which appeared shortly after the limousine, were produced and were mainly used by Brezhnev. The car was ceded to Poland for Prime Minister Gomulka then acquired by an American journalist at the time of the fall of the Berlin Wall. Purchased in Geneva by the current owner, the ZIL 111 arrived in France by road in 1992.

White with grey leather interior (dry and in need of treatment), it has 86,566 km on the clock. It is equipped with four electric windows and folding seats, a handrail for parades, the original car radio and driver separation. The bodyshell is healthy except at the bottom of the right rear part and the plastic on the steering wheel has to be replaced.

The car needs a complete overhaul before returning to the road.



Le Président Brejnev dans cette voiture ou un modèle similaire.



303

1979 Citroën CX Prestige Série 1

Carte grise française
French title
Châssis n° 1347875
(d'après carte grise)

€ 5 000 / 15 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

✓ Futur collector
✓ Pare-balle !
✓ Modèle préféré de Jacques Chirac

✓ Future collector
✓ Bullet proof
✓ The Jacques Chirac's preferred model

En 1974, la Citroën CX hérite la lourde tâche qui consiste à remplacer la révolutionnaire DS lancée fin 1955 dont le style, l'avance technique et les évolutions mécaniques ont assuré à cette machine hors du commun vingt ans de succès commercial. Si les premières motorisations de la CX sont jugées insuffisantes, l'arrivée du 2,4 litres de 115 ch (ex DS 23), d'abord sur la version Prestige, puis sur les séries Super et Pallas, améliore nettement les performances. La berline Prestige apparaît en février 1976 sur un empattement allongé par les soins du carrossier Heuliez de 25 cm dont bénéficient les portes et les places arrière. Cet important gain d'espace permet de proposer un habitacle très confortable avec, en option, une séparation intérieure à glace mobile, des finitions de qualité supérieure telle qu'une meilleure isolation phonique, un chauffage plus puissant, une direction à rappel asservi héritée de la SM, des glaces électriques, etc, ainsi que des équipements et des finitions "à la carte". La mise au point en 1977 du moteur de la 2400 GTI (à injection) de 128 ch associé à une boîte à 5 rapports permet d'équiper aussi la Prestige au toit légèrement surélevé qui devient ainsi une formidable routière aussi sûre que confortable. La CX série 1 fait place à la série 2 en 1985.

Cette CX Prestige série 1 sortie d'usine en 1979 probablement blindée pour un dignitaire de la République, selon l'actuel propriétaire. Équipée d'un moteur 2,4 litres et de la boîte à 5 rapports qui en fait une 13 CV, elle affiche 48 042 km au compteur. De couleur gris métallisé (peinture neuve) avec intérieur en cuir brun clair en bon état (sauf siège et moquette côté conducteur), elle a été blindée jusqu'à la ceinture de caisse par l'entreprise SIBS au niveau 2 (résistance aux balles 9 mm Parabellum et 357 Magnum) avec vitrages fixes en verre feuilleté Triplex VTX de 28 mm d'épaisseur. Elle est équipée de la climatisation et de la radio avec haut-parleurs intégrés. Lors de la révision effectuée à la demande de l'actuel propriétaire en décembre 2010, une légère fuite hydraulique a été constatée, nécessitant le remplacement des sphères de suspension.

Carte grise française normale au nom du précédent propriétaire.

In 1974, the Citroën CX had the difficult task of replacing the revolutionary DS launched at the end of 1955 whose style, advanced technical ability and mechanical developments ensured that this unusual machine had twenty years of commercial success. Although the first engines of the CX were considered insufficient, the arrival of the 2.4 litre engine with 115 hp (e.g. DS 23), first on the Prestige version and then on the Super and Pallas series, improved performance substantially. The Prestige saloon appeared in February 1976 on a wheelbase extended by 25cm by the coachbuilder Heuliez to widen the rear doors and passenger compartment. This substantial increase in space offered a very comfortable passenger cell with as an option an internal separating wall with moving window, superior quality fittings such as better sound insulation, more effective heating, assisted steering taken over from the SM, electric windows, as well as customised equipment and fittings. In 1977, the engine from the 2400 GTI (with fuel injection) was upgrade with 128 hp married to a 5 speed gearbox and was also fitted to the Prestige with the slightly raised roof which became a wonderful tourer that was safe and comfortable. The Series 1 CX gave way to the Series 2 in 1985.

According to its owner, this Series 1 CX Prestige which left the factory in 1979, was extended and armoured for a dignitary of the Republic. Fitted with a 2.4 litre engine with 5 speed gearbox which added 13bhp, it has 48,042 on the clock. In grey metallic paint (newly painted) with interior in light brown leather in good condition (except for driver's seat and carpet), it was armoured up to the shouldertline of the body by the company SIBS to Level 2 (resistance to 9mm Parabellum and 347 Magnum bullets) with fixed windows in 28mm thick Triplex VTX laminated glass. It is fitted with air conditioning and has a radio with integrated speakers. At the overhaul conducted at the request of the current owner in December 2010, a slight hydraulic leak was detected, requiring the replacement of suspension spheres. Normal French vehicle registration document [carte grise] in the name of the previous owner.





304

1979 Daimler DS 420 Limousine blindée

A immatriculer en collection
Châssis n° DWATL3 AXL10113

€ 5 000 / 10 000

SANS RÉSERVE
NO RESERVE

- ✓ Prestige de la marque
- ✓ Pare-balle !
- ✓ "Sortie de grange"

- ✓ Prestigious mark
- ✓ Bullet proof!
- ✓ Barn find

Marque pionnière de l'industrie automobile britannique, la firme anglaise Daimler naquit en 1893 en vue de produire outre Manche le moteur bicylindre de l'ingénieur allemand Gottlieb Daimler comme Panhard et Levassor le faisait en France. Daimler qui déclina dans les années 1950 fut rachetée par Jaguar en 1960. Les Daimler devinrent des Jaguar haut de gamme, notamment sur la base de la grande Mark X jusqu'à ce que le constructeur estime qu'il existait toujours outre Manche et à l'étranger un marché pour les grandes limousines classiques utilisées par la haute administration et les personnalités officielles. Jaguar, désormais intégrée au groupe British Leyland proposa donc en 1968 une vaste et haute limousine, la 420 DS, bâtie sur la plate-forme de la Mark X, mais habillée d'une carrosserie rappelant les formes de la très digne Daimler Majestic et les angles vifs du style razor edge. La 420 DS, qui utilisait toute la mécanique de la Jaguar 420 G à quatre roues indépendantes, pouvait être produite à des coûts raisonnables malgré un assemblage manuel et des finitions à la carte. Sa production s'étendit de 1968 à 1992, à destination des services gouvernementaux et des loueurs. Il s'agit des dernières représentantes du fameux style razor edge typiquement britannique apparu vers 1950.

La voiture présentée, achetée chez Sotheby's en 1991 par son actuel propriétaire, est "dans son jus". La carrosserie, entièrement blindée, est saine, de couleur grise, mais la peinture d'origine est à refaire. L'intérieur est gris, les moquettes gris clair. La banquette avant est en bon état mais les moquettes sont à rénover. Les strapontins et moquettes arrière sont en bon état. Les vitres latérales de custode et la lunette arrière sont opacifiées (dégradation liée à l'effet du temps, la couche de plastique entre les verres a jauni et est craquelée). Le moteur est bloqué. La voiture affiche 53 600 miles (85 760 km) au compteur.

Dédouanée, elle est accompagnée d'une attestation pour l'obtention d'une carte de collection délivrée par la FFVE.

A pioneering make from the British car industry, the English firm Daimler was born in 1893 with a view to producing the twin engine by the German engineer Gottlieb Daimler in Britain, as did Panhard and Levassor in France. Daimler declined in the 1950s and was bought out by Jaguar in 1960. Daimlers became top of the range Jaguars, in particular on the base of the great Mark X until the manufacturer considered that there was still a market in France and abroad for large classic limousines used by top government and official personalities. Subsequently Jaguar was incorporated into the British Leyland group and it offered an enormous and top-of-the-range limousine in 1968, the 420 DS, built on the platform of the Mark X, but with bodywork reminiscent of the shape of the very dignified Daimler Majestic with the sharp angles of the razor edge style. The 420 DS, which used all the mechanics of the Jaguar 420 G with 4 independent wheels, could be produced at a reasonable cost despite manual assembly and tailor made finishing. Its production continued from 1968 until 1992, intended for governmental departments and car rental agencies. These were the last representatives of the famous and typically British razor edge style which appeared in the 1950s.

This car on display, bought at Sotheby's in 1991 by its current owner, is in original condition. The fully armoured bodywork is sound, grey in colour, but the original paintwork needs respraying. The interior is grey, the carpets are light grey. The front bench seat is in good condition but the carpets need renewing. The jump seats and rear carpets are in good condition. The side quarter glasses and the rear window are opaque (deterioration associated with age, the plastic layer between the glass has turned yellow and is cracked). The engine has seized. The car displays 53,600 miles (85,760 km) on the clock.

It has cleared customs and is accompanied by a certificate to obtain the collector's vehicle registration documents issued by FFVE.





Deux inspecteurs du FBI contrôlant la véritable voiture de JFK

305

Carte grise de collection

French title

Châssis n° 3Y82 N 420576

€ 150 000 / 250 000

✓ Impressionnante automobile
✓ Certainement un des trois modèles réalisés

✓ Impressive parade car
✓ Certainly one of the three models built

1963 Lincoln Continental Limousine présidentielle X100 Replica

Face au délire stylistique entretenu par Cadillac et Chrysler à la fin des années 1950, Lincoln, division de luxe du groupe Ford, choisit au contraire la sobriété et la pureté des lignes pour ses modèles 1961, dont l'étude fut confiée à l'élite des stylistes de Dearborn. Le résultat, magnifique et sanctionné par un trophée de l'Industrial Design Institute rarement attribué à une création automobile, allait devenir une référence en la matière. Ce dessin dont l'élégance naissait de la simplicité des lignes et de l'équilibre des proportions ne devait pratiquement pas s'écarter de ces principes pendant toute la décennie et la courbe des ventes traduisit la justesse des choix techniques et stylistiques des responsables de Ford.

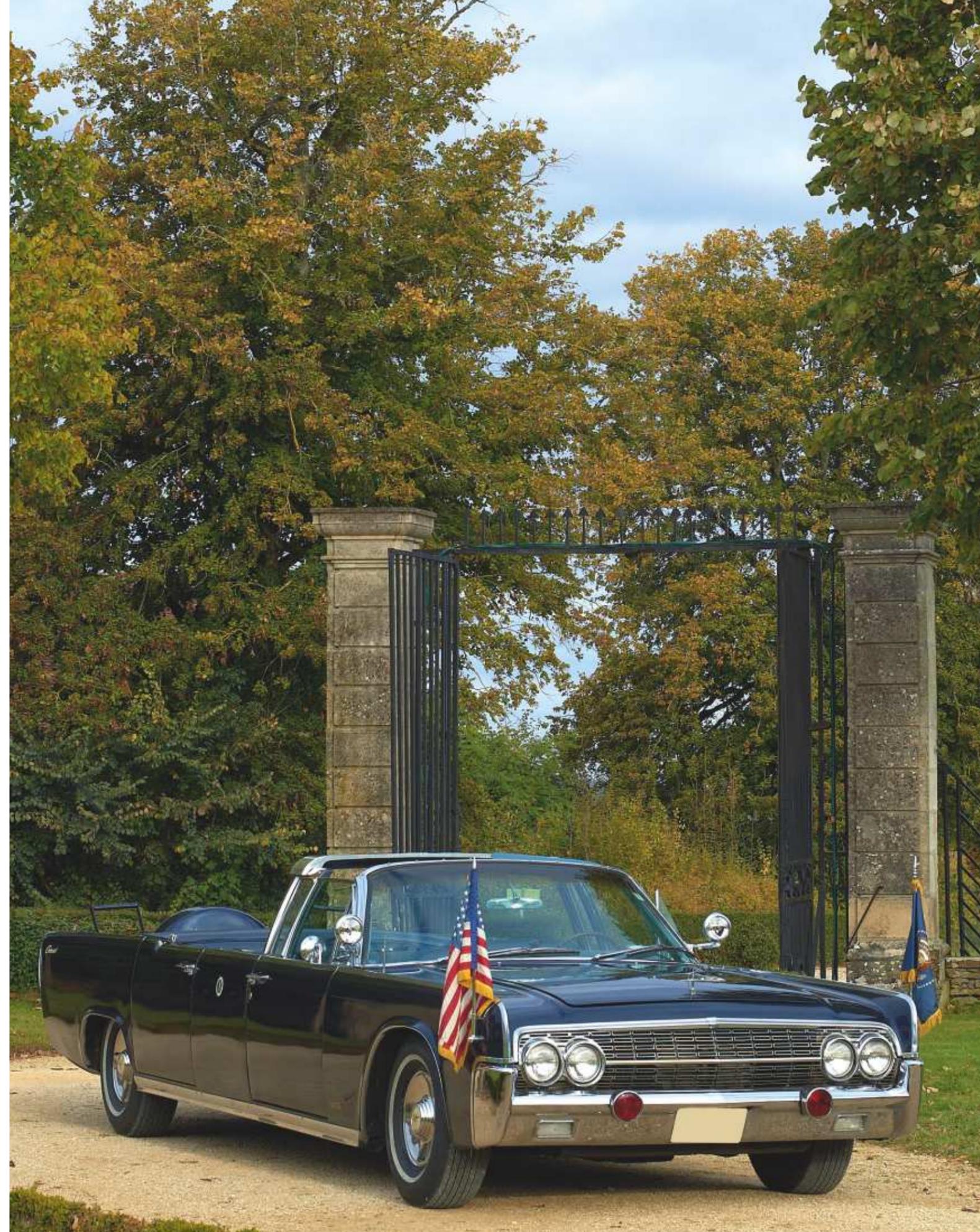
À cette réussite esthétique s'ajoutait une rigueur technique rare outre Atlantique privilégiant la rigidité du châssis, la qualité de fabrication des organes mécaniques, la définition des suspensions, l'isolation phonique, la protection contre la corrosion, les assemblages manuels et les multiples contrôles effectués à chaque stade. Le moteur retenu était l'indestructible V8 Ford 430 p.c. (7 litres) apparu en 1958 chez Lincoln, mais abaissé de 350 à 320 ch au bénéfice de la longévité et du silence. Il était associé à une boîte automatique Turbo-Drive à trois rapports. La limousine Continental qui pesait environ 2 500 kg atteignait 182 km/h et accélérât de 0 à 100 km/h en 11 secondes. Lincoln catalogua en même temps une version décapotable électriquement dont les glaces latérales disparaissaient totalement à la vue qui fut un des derniers cabriolets quatre portes de série.

La Lincoln X100 de la Maison Blanche dans laquelle le président John Fitzgerald Kennedy fut assassiné à Dallas en novembre 1963 avait été construite en 1961 sur la base d'une Continental décapotable Modèle 74A coupée en deux et rallongée de 84 cm sur empattement et de plus d'un mètre au total. La Lincoln était à l'époque le seul cabriolet quatre portes produit par l'industrie américaine. Cette transformation avait été effectuée par la firme Hess and Eisenhardt de Cincinnati (Ohio) pour un coût de plus de 200 000 dollars supporté par

In the face of the stylistic extravagance perpetuated by Cadillac and Chrysler at the end of the 1950s, Lincoln, the luxury division of the Ford Group, on the contrary chose sobriety and purity of line for its 1961 models, whose design was entrusted to the stylists at Dearborn. The result was magnificent and was awarded the Industrial Design Institute Trophy rarely awarded to an automobile. It was to become a pace setter. The design, whose elegance sprang from the simplicity of the lines and the balance of the proportions, practically never deviated from these principles throughout the whole decade and the sales curve showed the rightness of the technical and aesthetic choices made by the heads at Ford.

To this aesthetic success was added technical rigour that was rare across the Atlantic giving preference to the rigidity of the chassis, manufacturing quality for the mechanical parts, the definition of the suspension, the sound insulation, anti-rust protection, manual assembly and multiple inspections carried out at each stage. The engine used was the indestructible 430 cubic inch (7 litre) Ford V8 which first appeared in 1958 with Lincoln but lowered from 350hp to 320hp in the interests of longevity and quietness. It was connected to a Turbo-Drive 3 speed automatic gearbox. The Continental limousine, which weighed about 2,500kg, could reach speeds of 182km/h and accelerated from 0 to 100km/h in 11 seconds. At the same time, Lincoln offered an open top version with electrical opening mechanism in which the side windows completely disappeared from sight and which was one of the last standard four door cabriolets.

The White House Lincoln X100 in which President John Fitzgerald Kennedy was assassinated in Dallas in November 1963 was built in 1961 on the base of a Model 74A convertible Continental cut in two and extended by 84cm on the wheelbase and by more than one metre in total. At the time, the Lincoln was the only four door cabriolet produced by the American automobile industry. This conversion was carried out by the firm Hess and Eisenhardt in Cincinnati (Ohio) at



HESS AND EISENHARDT CINCINNATI - OHIO



Ford. Une partie de ce coût était due à la complexité du système de fermeture de la voiture qui permettait diverses configurations depuis la limousine totalement fermée jusqu'au cabriolet totalement découvert, grâce à un ensemble comprenant un toit en métal couvrant le compartiment arrière, un toit en Plexiglas intégral en six parties et un capotage en toile en trois parties. Ces deux derniers systèmes étaient rangés dans le coffre. Les éléments de toit en métal qui accompagnaient la voiture étaient expédiés séparément. La banquette arrière pouvait être relevée et, bien entendu, la voiture était équipée d'une séparation, d'une barre de maintien en acier inoxydable et de deux strapontins repliables, entre autres équipements de confort plus courants. Cette voiture louée à la présidence pour 500 dollars par an devait affirmer l'excellence et le prestige des Lincoln en particulier et celle du groupe Ford en général. C'était en fait un excellent moyen promotionnel pour le constructeur et son coût ne représentait qu'une goutte d'eau dans l'océan de ses investissements publicitaires. Équipée au début de la calandre Continental 1961, la X100 fut modernisée en 1962 en recevant l'avant du millésime de l'année avec des projecteurs doubles positionnés plus hauts. Le dessin de l'ensemble frontal, plus simple, s'accordait mieux au style général de la carrosserie. Après l'attentat, la voiture fut modifiée de façon à offrir un niveau de protection très supérieur et utilisée, semble-t-il, par les présidents Johnson et Nixon.

La voiture présentée est une réplique de la voiture présidentielle de 1962 réalisée à partir d'un cabriolet Lincoln standard, bien que son numéro d'identification - Y82 - corresponde à celui d'une limousine. Comme le montrent ses portes jointives, elle est plus courte que la X100 dont les portes étaient séparées par un panneau fixe en partie vitré à la hauteur de la séparation. Elle est aussi plus basse que la vraie X100, dont la garde au sol avait été relevée de 52 mm.

De couleur bleu nuit, très proche du bleu marine de la X100, cette Continental a un intérieur en skaï en deux tons de bleu (clair et foncé) partiellement décousu ou déchiré. Les chromes sont en bon état, mais l'alignement des portes côté gauche est à revoir. L'équipement intérieur comprend deux strapontins fixes, un climatiseur, un autoradio à l'avant et un à l'arrière, des vitres latérales arrière électriques et un système CB. Deux projecteurs orientables sont attachés au bas des montants de pare-brise. Des feux à éclats sont logés dans les butoirs du pare-chocs avant et elle porte deux drapeaux. L'arrière est équipé de poignées de maintien pour les gardes du corps. Le pare choc arrière a été refait sur mesure, comme à l'origine, à grands frais, en 2010 (voir facture). La partie arrière du coffre au niveau du "continental kit" a également été restaurée par les Etablissements Lecoq. Le moteur a été entièrement refait en 2010 et se trouve en parfait état de fonctionnement (voir facture).

Acquise par l'actuel propriétaire en 1989 auprès d'un général américain en retraite via un négociant de Floride et dédouanée en France, cette Lincoln a été très utilisée. Elle est accompagnée de sa carte grise de collection et de sa housse sur mesure. Un ouvrage sur l'assassinat de JFK écrit par le propriétaire sera fourni avec la voiture.

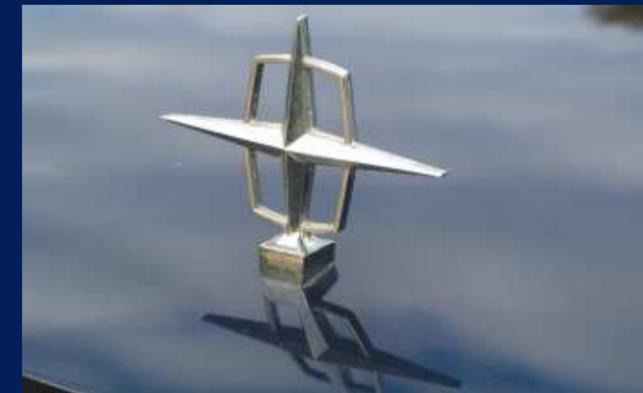
a cost of more than \$200,000 paid by Ford. Part of this cost was due to the complexity of the enclosure system of the car which allowed various configurations from a completely closed limousine to a completely open convertible, using a system comprising a metal roof covering the rear compartment, an integral six-part Plexiglass roof and a three part fabric cover. These two latter systems were stored in the boot. The metal roof parts that accompanied the car were sent separately. The rear bench seat could be lifted up and the car was equipped with a driver separating wall, a stainless steel safety bar and two foldable jump seats, as well as other more standard fittings. This car, leased to the President for \$500 a year affirmed the excellence and prestige of the Lincolns in particular and that of the Ford Group in general. In fact, it was an excellent means of promotion for the builder and its cost was only a drop in the ocean of its advertising expenditure. Equipped from the beginning with the radiator grille from the Continental 1961, the X100 was modernised in 1962 receiving the front for the year with double headlamps positioned higher up. After the assassination, the car was modified to offer a much higher level of protection and it seems that it was used by Presidents Johnson and Nixon.

The car offered is a replica of the Presidential car of 1962 produced using a standard Lincoln cabriolet, although its identification number, Y82, corresponds to that of a limousine. As its butt jointed doors show, it is shorter than the X100 whose doors were separated by a fixed panel that was fixed in the glass part up to the height of the separator. It is also lower than the real X100 whose ground clearance was raised by 52mm.

In midnight blue, very close to the sea blue of the X100, this Continental has an interior in two tones of Leatherette (light and dark) that is partially unstitched or torn. The chrome work is in good condition but the alignment of the left side doors needs some work. The interior fittings include two fixed jump seats, an air conditioning unit, an automatic radio forward and one to the rear, electric rear side windows and a Citizens Band radio. Two directional headlamps are attached to the base of the windscreen mounts. Flashlights are set in the buffers of the front bumpers and it has two flags. The rear is fitted with hand holds for the bodyguards. Bought by the current owner in 1989 from a retired American general through a Florida dealer and cleared through French customs, this Lincoln has been used a lot.

The rear bumper has been reconstructed to measure, as originally, at high cost, in 2010 (see invoice). The rear part of the trunk at the "Continental kit" was also renovated by Etablissements Lecoq. The engine was completely overhauled in 2010 and is in perfect condition (see invoice).

It is accompanied by its collection vehicle registration document and its custom made cover. A book on the assassination of JFK written by the owner will be supplied with the car.







INDEX

MODÈLE	LOT	ANNÉE			
Alfa Romeo 1600 Giulia Spider	205	1964	Lancia Appia Zagato Sport type 812.05	285	1962
Aston Martin DB MKIII	242	1958	Lancia Aurelia GT B 20 S 4ème série	218	1954
Aston Martin DB MKIII Competition Saloon	246	1958	Lancia Flaminia Coupé Pininfarina	280	1961
Aston Martin DB4 Serie 3	241	1961	Lancia Fulvia Coupé Rallye HF 1.6	229	1960
Aston Martin DB4 Serie 3	248	1961	Lancia Rallye 037	253	1983
Aston Martin DB6 Vantage	244	1969	Lincoln Continental Limousine présidentielle X100 Replica	305	1963
Aston Martin DBS Vantage	243	1970	Lotus Elan 2+2	277	1968
Aston Martin Lagonda ex Bongo	239	1985	Maserati 222SR Bi-Turbo	283	1991
Aston Martin V8 Vantage	240	1978	Maserati 3500 GT Spyder Vignale	281	1962
Aston Martin V8 Vantage 550ch	247	1996	Maserati Ghibli 4,9L SS	284	1971
Aston Martin Virage Volante Convertible	245	1996	Maserati Mexico	282	1972
Austin Healey 100-Six Jamaican	250	1959	Mercedes 280 SL Type W107	226	1982
Austin Healey 3000 MK III	212	1966	Mercedes 300 SEL 6,3L	227	1972
Benova type B3 biplace sport	279	1928	Mercedes Benz 190 SL	265	1957
Bentley 3,5L Tourer	237	1935	Mercedes Benz 220 S Berline	261	1957
Bentley Coupé Continental R	228	1993	Mercedes Benz 220 S Cabriolet	270	1956
BMW 328 Roadster	232	1937	Mercedes Benz 220 S Coupé	264	1959
BMW M1	275	1979	Mercedes Benz 280 CE	274	1979
BMW Z8 Roadster	231	2001	Mercedes Benz 280 SE 3,5 L Cabriolet	263	1971
Bugatti Type 57 C Atalante	215	1937	Mercedes Benz 280 SE 3,5 L Coupé	272	1971
Cadillac Série 75 Fleetwood 6700	294	1962	Mercedes Benz 280 SE Coupé	269	1972
Cadillac Série 75 Fleetwood Limousine	300	1957	Mercedes Benz 280 SL Pagode	260	1968
Chrysler Crown Imperial Limousine C-59	293	1953	Mercedes Benz 300 Adenauer	266	1958
Chrysler Imperial Le Baron Type DY3	295	1968	Mercedes Benz 300 SL	267	1958
Cisitalia 202 série C Cabriolet	254	1952	Mercedes Benz 300d Cabriolet B	296	1959
Citroën 2CV	202	1953	Mercedes Benz 450 SL 5L	262	1979
Citroën 2CV	251	1958	Mercedes Benz 500 blindé	273	1984
Citroën CX Prestige	299	1985	Mercedes Benz 500 SL	268	1987
Citroën CX prestige blindée	303	1979	Mercedes Benz 600 Pullmann	271	1965
Citroën CX prestige turbo 2 rallongée	292	1988	MG TF 1250	217	1954
Citroën DS 19 Reconstitution	301	1965	MG B Cabriolet	216	1967
Citroën DS 23 Pallas	201	1974	Osca 1600 GT Zagato	286	1960
Citroën DS19	222	1956	Panhard Type X81 /140 Dynamic Limousine	207	1939
Citroën DS19 Chapron Cabriolet	223	1962	Peugeot 402 Dard'Mat Roadster type Le Mans	211	1938
Citroën DS21 Cabriolet	287	1968	Peugeot 601 D Torpedo Grand Sport TM	290	1936
Citroën DS23 i.e. Pallas	291	1974	Peugeot 604 GTI	297	1985
Daimler DS 420	304	1979	Porsche 356 A coupé	236	1956
Darmont STR	258	1937	Porsche 356 SC Coupé	278	1964
De Dion Bouton Type K1 Cabriolet	206	1902	Porsche 911 S Targa	235	1970
Delahaye Type 235 Cabriolet Chapron	289	1953	Porsche 911 Type 993 GT2 Club Sport	276	1996
Dino 246 GT	214	1972	Porsche 912	203	1967
Ferrari 250 GTE 2+2 Coupé	234	1962	Renault Type ACN 1 Nervasport Roadster	204	1935
Ferrari 275 GTB	230	1965	Renault Type DM	257	1913
Ferrari 308 GTB	219	1981	Riva Tritone Motor Launch	255	1959
Ferrari 365 GT 2+2	252	1969	Rolls Royce Phantom II Continental Cabriolet	225	1930
Hispano Suiza K6 Berline Vanvooren	221	1934	Rolls Royce Phantom V Park Ward	288	1960
Invicta Type LS 4.5Litre Low Chassis Coupé	256	1931	Rolls Royce Silver Cloud II Cabriolet	224	1961
Jaguar Sport Saloon MK1 2.4 Litre	208	1957	Rolls Royce Silver Cloud III	233	1963
Jaguar SS 2,5L Drop Head Coupé Cabriolet	213	1938	Simca Présidence cabriolet	288	1960
Jaguar Type D Replica by Lynx	238	1974	Singer Le Mans	210	1935
Jaguar XJS Cabriolet 4L Celebration	249	1996	Talbot Lago Type T23 Major Cabriolet	259	1938
Lamborghini 400 GT Espada	220	1973	Voisin Biscooter Type C31	209	1952
			ZIL 111 Cabriolet	302	1960

○ Les droits et taxes à l'importation s'appliquent dans le pays de destination.

○ Import duties and taxes will apply in the country of destination



AUTOMOBILES SUR LES CHAMPS 2

AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA AUX ENCHÈRES SUR LES CHAMPS-ÉLYSÉES

VENTE EN PRÉPARATION • JUIN 2011

HÔTEL MARCEL DASSAULT • 7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES • PARIS VIII*

ARTCURIAL
MOTORCARS

Contacts:
Mathieu Lamour,
Pierre Navikoff,
Frédéric Stoussier,
Iris Hummel
+33 (0)1 42 00 20 56
motorcars@artcurial.com

Maison de Vente aux enchères
agrément n° 2001-003



VINTAGE ET COLLECTIONS

DEUX VENTES EN PRÉPARATION AU PROCHAIN SEMESTRE

UNE HISTOIRE D'HOMME IV
Mules, maroquineries,
bagages (Valises, bagages),
jeux et montres, stylos,
caves à cigares, affiches,
jeux, objets sur le sport...

Clôture du catalogue
14 janvier
Vente le mardi 1^{er}
mars 2011

HERMÈS VINTAGE
Bacs, maroquinerie,
mules, portefeuilles, bijoux
et montres, sacs, prêt-à-
porter homme et femme, art
de la table, sellerie, lampes...

Clôture du catalogue
15 mars
Vente le mercredi 11
et le jeudi 12 mai 2011

Renseignements :
Cyril Flaut
+33 (0)1 42 99 11 24
epign@artcurial.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

Maison de Vente aux enchères
agencement n° 2001-095



ALAIN FIGARET

WWW.FIGARET.COM

PARTENAIRE OFFICIEL DU



REGENT'S PARK

GUILT-FREE SNACKS
FOR A HAPPY SNACKING



www.regentspark.fr

Distribué par Fresh Food Village. www.freshfoodvillage.com

Profitez des
bienfaits de la
nature.



En portion de 25g
pour du plaisir
sans culpabilité

En vente chez Daily Monop', dans les sandwicheries. Liste des points de vente disponible sur www.regentspark.fr

Pour votre santé, pratiquez une activité physique régulière. www.mangerbouger.com

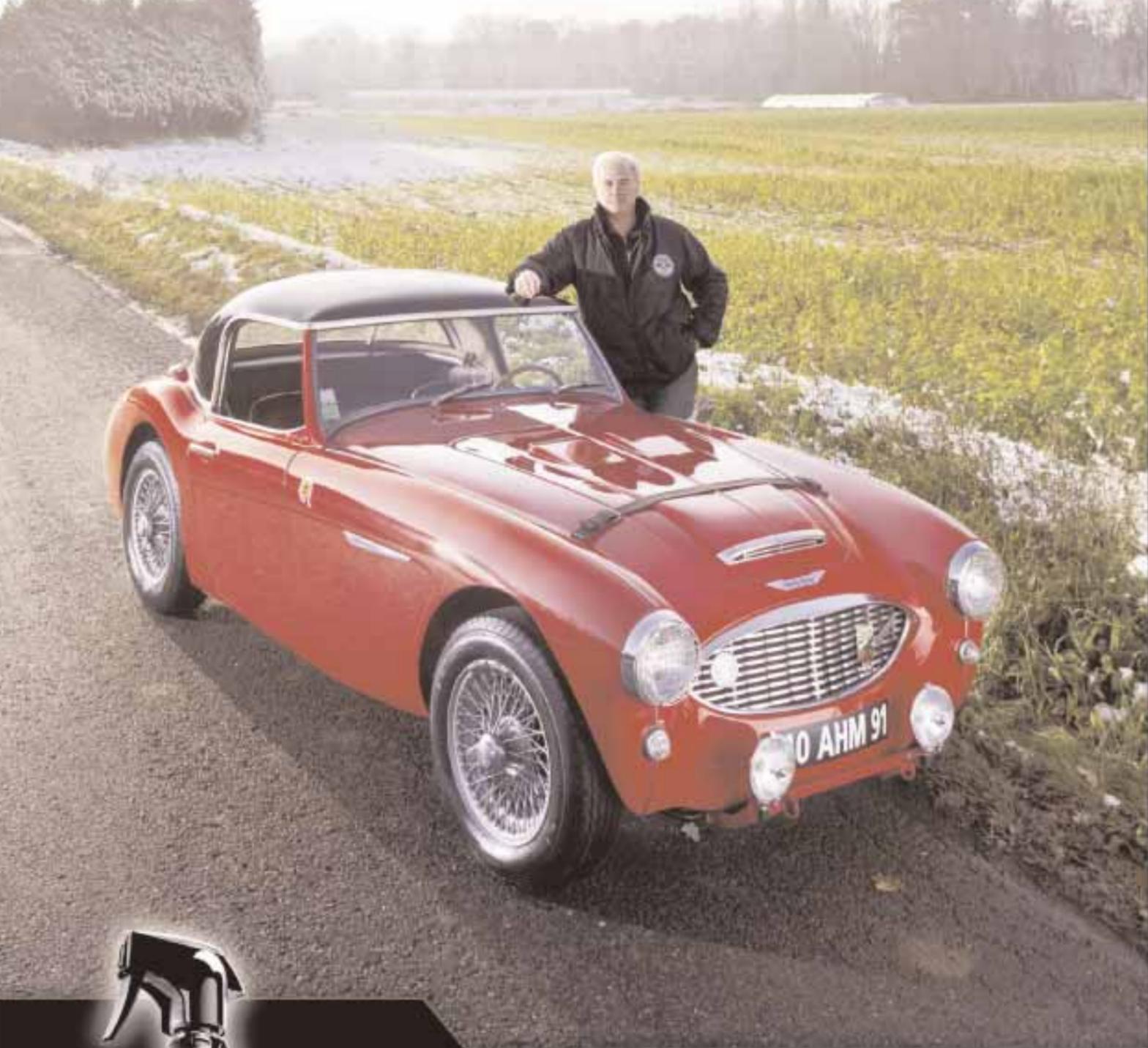


FASHION ON WHEELS



ESCUDERIA[®]
MONTJUICH

www.escuderia-montjuich.com



CIRCUIT
de l'**EURE**

NOUVEAU

LE CIRCUIT AUTOMOBILE DE L'EURE VOUS OUVRE SA PISTE

Location du circuit* aux particuliers à partir de 100 €

*Des sessions sont spécialement organisées pour les particuliers :
Vous pourrez piloter votre propre véhicule et découvrir tout son potentiel sur un circuit très technique.*

à 40 mn de PARIS
Autoroute A13
sortie 16



*6 voitures maximum par session pour une piste qui peut en accueillir 24



- Des stages de pilotage
- Des baptêmes sportifs
- Des voitures d'exception
- Des moniteurs professionnels
- 2,5 km de pur asphalte !

RÉSERVATION
02 32 64 68 68 WWW.CIRCUITDELEURE.COM
contact@circuitdeleure.com



« Meguiar's,
offre une brillance éternelle à ma Healey. »

Hervé Chevalier, Club Healey France.

Meguiar's
since 1901

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

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits en cours qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

1 – Le bien mis en vente

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pourant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les opérations. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

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

c) Les indications données par Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut posant, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

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

2 – La vente

a) en vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles.

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

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

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.

A toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sans contestation.

d) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra accepter graduellement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui aient été transmis avant la vente et que Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan aura acceptés.

Si Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche le vendeur ne sera pas admis à porter lui-même des enchères directement ou par mandataire.

Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dirigera la vente de façon discrétionnaire tout en respectant les usages établis.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer

certaines lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

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

3 – L'exécution de la vente

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

Automobile
Les commissions que l'acheteur devra acquitter en sus des enchères par lot et par tranche dégressive seront les suivantes :

- De 1 à 150 000 euros : 15 % + TVA au taux en vigueur**
- Au-delà de 150 000 euros : 10 % + TVA au taux en vigueur**

Automobilia

• **23 % + TVA au taux en vigueur**

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

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

c) - Pour des raisons administratives, les délégations des véhicules s'opèrent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

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

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

f) - Les véhicules précédés d'un astérisque (*) nous ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter une TVA de 5,5 % en sus 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, à défaut de quoi cette TVA ne pourra être remboursée.

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

h) - Enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 7 février 2011 après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

i) - Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 7 février 2010 seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € HT par véhicule, 30 € HT par moto et 30 € HT par voiture enfant. Les frais de stockage sont maxima jusqu'au dimanche 13 février 2011 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour pour les véhicules et 10 € HT pour les motos. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois aux frais de stockage payés.

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

4 – Indépendance des dispositions

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

5 – Compétences législative et juridictionnelle

La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

1) Lots en provenance hors CEE : (indiqués par un ◆)
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il conviend d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % du prix d'adjudication).

2) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être réescédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE. Un adjudicataire CEE justifiant d'un as de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.

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

- en espèces (jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité, - par chèque ou virement bancaire, - par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

b) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan sera autorisé à reproduire sur le procès verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fraude intention engagera la responsabilité de l'adjudicataire.

Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès d'Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

c) Il appartient à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan serait inférieure insuffisante.

d) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.

Dans l'intervalle Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra facturer à l'acquéreur des frais de dépôt du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est placée de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant.

En outre, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :
- des intérêts au taux légal majoré de cinq points,

- le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,

- le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve les présentes conditions générales d'achat, en l'absence de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté

e) Les achats qui n'aurent pas été retirés dans les sept jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot,

en sus du prix, des frais et des taxes.
f) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

6 – Les incidents de la vente

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

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra utiliser des moyens vidéo. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

c) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises.

Néanmoins les enchères ne pourront être portées en devises, et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité de Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.

7 – Prémemption de l'État français

L'État français dispose d'un droit de prémemption des œuvres vendues conformément aux lettres en vintaux. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'État manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la prémemption dans les 15 jours. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la prémemption par l'État français.

8 – Propriété intellectuelle - reproduction des œuvres

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.

En outre Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan dispose d'une dérogation légale lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

Toute reproduction de catalogue de Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre.

La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

Banque partenaire
Code Banque : 14978
Code Guichet : 00189
Nom de Compte : 012247004
Clé RID : 34

Identifiant international de compte bancaire IBAN/International Bank Account Number FR76 1497 8981 0001 2294 7000 434

Banque partenaire:



CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is a company of voluntary auction sales regulated by the law of the 10 July 2000.

In such capacity Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.

The relationships between Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by asterisk notices or oral indications given at the time of the sale, which will be recorded in the official sale record.

1 – Goods for auction

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

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

c) The statements by made Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan about any restoration, mishap or harm action concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever.

The estimations can be provided in several currencies; the conversions may, in this case or, be rounded off differently than the legal rounding

2 – The sale

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

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due.

Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephones. For variety of purposes, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan which have been deemed acceptable.

Should Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan receive several instructions to bid for the same amounts, it is the last reaction to bid first received which will be given preference. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in.

f) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will conduct auction sales at their discretion, in accordance with established practices. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course

of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale.

In case of challenge or dispute, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated.

The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration.

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

3 – The performance of the sale

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay the following costs and fees/taxes

Classic cars

In addition to the lot's hammer price, the buyer will have to pay the following costs per lot and by degressive brackets:

- From 1 to 150 000 euros: 13% + current VAT
- Over 150 000 euros: 10% + current VAT

Automobilia

- 23% + current VAT

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

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

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

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

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

f) The vehicles preceded by an asterisk (*) have been assigned by owners from outside the EEC. The buyers will have to pay a VAT of 5.5% in addition to the hammer price, for which buyers from outside the EEC will be able to be reimbursed on presentation of export documentation within a time limit of one month after the sale, failing which it will not be possible to obtain reimbursement of such VAT.

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

h) The removal of vehicles must absolutely take place by Monday 7th February 2011, at the latest.

i) Cars that have not been collected on Monday 7th February 2011 will be shipped to a secured storage place near to Paris at the cost of € 250 + VAT per car, € 90 + VAT per motorcycle and € 30 + VAT per toy car at the risks of their owner. The storage cost is lifted until Sunday 13th February 2011 and will then be revised € 30 + VAT per day for cars and € 10 + VAT per day for motorcycles. Cars will not be released until storage charges have been paid.

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

4 – Severability

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

5 – Law and Jurisdiction

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

1) Lots from outside the EEC: (identified by an ●) in addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5.5% of the hammer price, 19.6% for jewelry).

2) The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EEC.

An EEC purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions. The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export license is required.

The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- in cash, up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 euros, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers.
- by cheque or bank transfer.
- by credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1.85% additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

b) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given.

Should the buyer have indicated to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place.

Any person having been recorded by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan has a right of access and of rectification to the normative data provided to Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

e) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan would prove insufficient.

d) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. In the meantime Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport.

Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within a month from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.

In addition, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to claim against the defaulting buyer at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,

8 – Intellectual Property Right - Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.

Any reproduction of Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan's catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright in the work.

The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

Rangue bancaire

Code Banque : 14978
Code Guichet : 00100
Numéro de Compte : 012247604
Clé RIB : 34

Identifiant international de compte bancaire IBAN/International Bank Account Number

FR78 1407 8001 0001 3294 7000 434

- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan also reserves the right to set off any amount Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

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

6 – The incidents of the sale

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

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

e) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan as guidance.

Nevertheless, the bidding cannot be made in foreign currency and Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will not be liable for errors of conversion.

7 – Pre-emption of the French state

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force.

The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days.

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

Bank :



HÔTEL MARCEL DASSAULT
7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

T. +33 1 42 99 20 20
F. +33 1 42 99 20 21
E. contact@artcurial.com

www.artcurial.com

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

ASSOCIÉS

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

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

ADMINISTRATION ET GESTION

Direction : Nicolas Orłowski

Secrétaire général :

Axelle Ghaudan

Relations clients :

Marie Sanna-Legrand, 20 33
Karine Castagna, 20 28

Marketing, Communication et Activités Culturelles :

Emmanuel Bérard, direction
Morgane Delmas

Comptabilité et administration :

Joséphine Dubois, direction
Sandrine Abdeh, Marion Bégat,
Virginie Boisseau, Marion Cartelrac,
Isabelle Chénais, Nicole Prerejean,
Mouna Sekour

Logistique et gestion des stocks :

Denis Chevalier, Philippe Da Silva,
Erwan Bassouin, Joël Laviolette,
Vincent Mauriol, Claud Pereira,
Lal Sellhanadi

Transport et douane :

Marianne Balse, 16 57

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Anne-Sophie Masson, 20 51
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES

Géraldine de Mortemart, 20 43

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS

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

ARTCURIAL TOULOUSE JACQUES RIVET

Commissaire-priseur :

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

ARTCURIAL DEAUVILLE

Commissaire-priseur :

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

ARTCURIAL LYON MICHEL RAMBERT

Commissaire-priseur :

Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin,
69008 Lyon
t. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général :

Nicolas Orłowski

Vice-Président :

Francis Briest

Conseil d'Administration :

Nicole Dassault, Michel Pastor,
Francis Briest, Nicolas Orłowski,
Hervé Poulain, Daniel Janicot

Comité de développement

Président :

Laurent Dassault

Membres :

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

DÉPARTEMENTS D'ART

ART MODERNE

Directeur associé :

Violaine de La Brosse-Ferrand

Spécialiste :

Bruno Jaubert
Consultant pour les œuvres
de l'École de Paris, 1905-1939 :
Nadine Nieszawer
Catalogueur :
Priscilla Spitzer, 20 65
Contacts : Florent Wanecq, 20 63
Tatiana Ruiz Sanz, 20 34
Jessica Cavaleiro, 20 08

ART CONTEMPORAIN

Directeur associé :

Martin Guesnet

Spécialistes :

Hugues Schilleau
Arnaud Oliveux
Spécialiste Italie :
Giòia Sardagna Ferrari
Catalogueur :
Florence Latleule, 20 38
Contact : Sophie Cariguel, 20 04

ORIENTALISME

Spécialiste :

Olivier Berman, 20 67

Contact : Line David, 16 21

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES

Expert :

Isabelle Milsztajn

Contact : Marie Megglé, 20 25

ART DÉCO

Expert :

Félix Marcilhac

Spécialiste junior :

Sabrina Dolla, 16 40

Recherche et documentation :

Cécile Tajan

DESIGN

Directeur associé :

Fabien Naudan

Spécialiste junior :

Barold Wilmotte

Contact : Alma Barthélémy, 20 48

BANDES DESSINÉES

Expert :

Éric Leroy, 20 17

Contact : Lucas Bureau, 20 11

HISTORIENNE DE L'ART

Marie-Caroline Sainsaulieu

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII^e ET XIX^e S.

Spécialiste :

Isabelle Bresset
Céramiques, expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
Cabinet Déchaud-Stetten
Contact : Sophie Peyrache, 20 41

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX^e S.

Spécialiste :

Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts :
Bruno et Patrick de Baysen
Estampes anciennes, expert :
Antoine Cahen
Sculptures, expert :
Alexandre Laeroix
Tableaux anciens, experts :
Gérard Auguier, Cabinet Turquin
Contact : Elisabeth Bastier, 20 53

ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIX^e S.

Spécialiste :

Olivier Berman

Contact : Tatiana Ruiz Sanz, 20 34

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Expert :

Robert Montagut

Contact :

Isabelle Boudot de La Motte, 20 12

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

Expert :

Bernard Bruel

Contact : Sophie Peyrache, 20 41

LIVRES ET MANUSCRITS

Expert :

Olivier Devers

Spécialiste junior :

Benoît Puttemans, 16 49

ART TRIBAL

Expert :

Bernard de Grunne

Contact : Florence Latleule, 20 38

ART D'ASIE

Expert :

Thierry Portier

Contact : Sophie Peyrache, 20 41

ARCHÉOLOGIE

Expert :

Daniel Lebeurier

Contact : Sophie Peyrache, 20 41

BIJOUX

Spécialiste :

Julie Valade

Consultant international :

Ardavan Ghavami

Expert :

Thierry Stetten

Contact : Alexandra Cozon, 20 52

MONTRES

Expert :

Romain Réa

Contact : Julie Valade, 16 41

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES de COLLECTION

Directeur :

Matthieu Lamoure

Spécialiste :

Pierre Novikoff

Consultant :

Frédéric Stoesser

Contact : Iris Hummel, 20 56

AUTOMOBILIA

Expert :

Estelle Prévot-Perry

Contact : Iris Hummel, 20 56

VINS ET SPIRITUEUX

Experts :

Laurie Matheson, 16 33

Luc Dabadie, 16 34

Contact : Marie Calzada

vins@artcurial.com

HERMÈS VINTAGE

Spécialiste :

Cyril Pigot, 16 56

Contact : Eva-Yoko Gault, 20 15

VENTES GÉNÉRALISTES

Spécialiste :

Isabelle Boudot de La Motte

Contacts : Juliette Leroy, 20 16

Élisabeth Telbez, 16 59

INVENTAIRES

Spécialiste :

Stéphane Aubert

Consultant : Jean Chevallier

Contact : Inès Sonnevile, 16 55

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

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

AFFILIÉ
À INTERNATIONAL
AUCTIONEERS



PAPIER A EN-TÊTE DE LA BANQUE

Artecurial Motorcars

7, Rond-Point des Champs Elysées
75008 Paris, France
Tél : +33(0)1 42 99 20 56
Fax : +33(0)1 42 99 16 39

Objet : _____
(nom de l'acheteur)

Messieurs,

Nous vous informons par la présente que _____
(nom de l'acheteur) honorera et garantira de manière irrévocable le
paiement de tout chèque remis par notre client _____
(nom du client) à hauteur de _____
(montant garanti)
sur le compte numéro _____
(numéro du compte du client)

Il ne sera fait opposition à aucun chèque.

La présente lettre de garantie nous engage à ce que les chèques émis à l'ordre d'Artecurial pour des achats effectués à la vente aux enchères
"Artecurial Motorcars à Rétromobile" du 4 février 2011.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

(Signature, fonction et numéro de téléphone du représentant de la banque)

(Signature du client)

BANK LETTERHEAD

Artecurial Motorcars

7, Rond-Point des Champs Elysées
75008 Paris, France
Tél : +33(0)1 42 99 20 56
Fax : +33(0)1 42 99 16 39

Re : _____
(bidder's name)

Dear Sirs:

This letter serves as your notification that _____
(bank name) will irrevocably honor and guarantee payment of any
cheque written by our customer _____
(customer's name) up to the amount of _____
(customer's account number)
and drawn on account number _____
(amount guaranteed)

No stop payments will be issued.

This Letter of Guarantee will apply only to cheques made payable to Artecurial for purchases made at the Retromobile auction on
February 4th 2011.

Your sincerely,

(Bank Officer's Signature, Title and Phone Number)

(Customer's Signature)

LIVRAISON ET STOCKAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé avant le lundi 7 Février 2011 au soir
après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 7 février 2011
seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme
de 150 € HT par voiture, 90 € HT par moto et 30 € HT par voiture enfant.
Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au 13 Février 2011 et s'élèvent ensuite
par jour à 20 € HT pour les voitures et 10 € HT pour les motos.

DELIVERY AND STORAGE

*The removal of vehicles must take place by Monday 7th of February 2011.
Cars that have not been collected at that date will be shipped to a secured storage
place next to Paris at the cost of € 150 + VAT per car, € 90 + VAT per motorbike
and € 30 by child's car at the risks of their owner.*

*Storage cost is offered until Sunday 13th of February 2011
and will then be invoiced € 20 + VAT per day for cars and € 10 + Vat for motorbikes.*

TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS RECOMMENDED SHIPPERS

TRANSPORT PREVOST
16, Chemin des Carrouges
93140 Bondy
Tel : +33 (0)1 48 12 29 99
Fax : +33 (0)1 49 35 19 59
contact@prevost-transports.com

POLYGON TRANSPORT
Unit 2H, Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hants SO40 3 PB
Tel : +44 2380 871 555
gill@polygon-transport.com

ARTCURIAL
MOTORCARS