

AUTOMOBILES  
SUR LES CHAMPS 4

DIMANCHE 11 NOVEMBRE 2012  
PARIS - 7, ROND POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES  
17 HEURES







**ARTCURIAL  
BRIEST – POULAIN – F.TAJAN**

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

**ASSOCIÉS**

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

**DIRECTEURS ASSOCIÉS**

**Martin Guesnet  
Fabien Naudan  
Isabelle Bresset  
Bruno Jaubert  
Stéphane Aubert  
Olivier Berman  
Matthieu Fournier  
Matthieu Lamoure**

**AUTOMOBILES  
SUR LES CHAMPS 4**

**VENTE N° 2264**

**Contact pendant l'exposition /  
Contact during viewing**  
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56  
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39

**Commissaire-Preneur / 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

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

Antoine Mahe,  
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62  
amahe@artcurial.com

**Comptabilité des ventes / accounting**  
Marion Carteirac,  
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 44  
Fax : +33 (0)1 42 99 20 22  
mcarteirac@artcurial.com

**Ordres d'achat / Bids office**  
Élodie Landais,  
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51  
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60  
bids@artcurial.com

**Catalogue Online :**  
[www.artcurial.com/gp2012](http://www.artcurial.com/gp2012)

**VENTE  
ARTCURIAL**

7, Rond-Point des Champs-Élysées  
75008 Paris

**DIMANCHE 11 NOVEMBRE 2012  
17h : Automobilia  
18h30 : Voitures de collection**

**AUCTION  
SUNDAY 11 NOVEMBER 2012  
5PM Automobilia  
6.30PM Motorcars**

**EXPOSITIONS PUBLIQUES**  
Garage privé de l'Hôtel Dassault,  
entrée par le 59 av. Montaigne

**Samedi 10 novembre 2012  
11h – 20h  
Dimanche 11 novembre 2012  
10h – 18h**

**PUBLIC VIEWING**  
Artcurial's private garage,  
entrance at 59 av. Montaigne

**Saturday 10 November 2012  
11am – 8pm  
Sunday 11 November 2012  
10am – 6pm**

**MASCOTTES : COLLECTION DE MONSIEUR X, 1<sup>ÈRE</sup> PARTIE, LOTS 1 À 18**  
**MASCOTS : COLLECTION OF MISTER X, 1<sup>ST</sup> PART, LOTS 1 – 18**

---

**1**  
«**HOMME À LA FLÈCHE**»

Signée Darel. Bronze argenté.  
Exclusivité du garage Mondan & Wilson,  
concessionnaire Bugatti et Talbot.  
H : 12,5 cm, L : 21 cm  
*Signed Darel. Silvered bronze.*  
*Exclusive to the Mondan & Wilson*  
*garage, Bugatti and Talbot dealer.*  
*H : 12,5 cm, L : 21 cm*

**400 – 600 €** Sans réserve

---

**2**  
«**DOGUE AU PIQUET**»

Signée G. Bailly. Bronze argenté. H : 12,5 cm  
*Signed G. Bailly. Silvered bronze. H : 12,5 cm*

**600 – 800 €** Sans réserve

---

**3**  
«**CARICATURE TIRANT**  
**UNE AUTOMOBILE**»

Signée Sasportas (Signature inversée).  
Bronze argenté. H : 14 cm  
*Signed Sasportas (Signature reversed).*  
*Silvered bronze. H : 14 cm*

**650 – 900 €** Sans réserve

---

**4**  
«**BOXEUR**»

Publicitaire des Etablissement Soulé,  
concessionnaire Darracq à Toulouse.  
Attribuée à Guiraud Rivière. Bronze.  
H : 15 cm  
*Promotional mascot for the*  
*Etablissement Soulé, Darracq dealer*  
*in Toulouse. Attributed to Guiraud*  
*Rivière. Bronze. H : 15 cm*

**600 – 900 €** Sans réserve

---

**5**  
«**CHAT**»

Signée E. Brégeon. Montée sur un  
bouchon à barrettes ancien. Bronze  
argenté. H : 11 cm  
*Signed E. Brégeon. Mounted on a*  
*radiator cap with old clasps. Silvered*  
*bronze. H : 11 cm*

**400 – 600 €** Sans réserve

---

**6**  
«**AÏDA**»

Signée Guiraud-Rivière. Trompette  
fondue à part et vissée. Bronze argenté.  
H : 15 cm  
*Signed Guiraud-Rivière. Trumpet cast*  
*separately and screwed on. Silvered*  
*bronze. H : 15 cm*

**500 – 800 €** Sans réserve

---

**7**  
«**HOMME VOLANT**»

Signée Ch.Paillet, éditions A.E.L.  
Utilisée sur les premières automobiles  
Voisin. Bronze argenté. H : 7 cm,  
envergure des ailes 17 cm  
*Signed Ch.Paillet, produced by A.E.L.*  
*Used on the first Voisin cars. Silvered*  
*bronze. H : 7 cm, wingspan 17 cm*

**500 – 900 €** Sans réserve

---

**8**  
«**LION PEUGEOT**»

Signé M.Marx. Bronze argenté.  
Estampille du fondeur « Comptoir d'Art  
Français », H : 13 cm  
*Signed M.Marx. Silvered bronze.*  
*Foundry stamp « Comptoir d'Art*  
*Français », H : 13 cm*

**250 – 400 €** Sans réserve

---

**9**  
«**MOUETTE EN VOL**»

Signée G. Poitvin, estampillée du  
fondeur Contenot-Lelièvre. Porte les  
N° 28 et 4367. Figurant au catalogue  
des mascottes de la maison HERMES  
de Noël 1925. Médaille d'argent du  
concours de « L'Auto 1922 ». Bronze  
argenté. H : 9 cm  
*Signed G. Poitvin, stamped by the*  
*Contenot Lelièvre foundry. Bearing*  
*nos. 28 and 4367. Appearing in the*  
*HERMES catalogue of mascots for*  
*Christmas 1925. Silver medal for the*  
*« L'Auto 1922 » concours. Silvered*  
*bronze. H : 9 cm*

**800 – 1 500 €** Sans réserve

---

**10**  
«**DANSEUSE EGYPTIENNE**»

Signée D. Alonzo. Bronze argenté.  
H : 15 cm  
*Signed D. Alonzo. Silvered bronze.*  
*H : 15 cm*

**500 – 800 €** Sans réserve

---

**11**  
«**SAINT CHRISTOPHE**»

Editions H. Briand à Paris. Inscription :  
« *Saint Christophe, Guidez nous* ».  
Métal nickelé. H : 15 cm  
*Produced by H. Briand in Paris.*  
*Inscription : « Saint Christophe, Guidez*  
*nous ». Nickel-plated metal H : 15 cm*

**200 – 350 €** Sans réserve

---

**12**  
«**COQ GAULOIS**»

Signée Ch. Paillet. Bronze argenté.  
Petit modèle. H : 10 cm  
*Signed Ch. Paillet. Silvered bronze.*  
*Small model. H : 10 cm*

**200 – 300 €** Sans réserve

---

**13**  
«**LES GUEULES CASSÉES**»

Signée P. Le Franc. Bronze argenté.  
H : 11 cm  
*Signed P. Le Franc. Silvered bronze.*  
*H : 11 cm*

**500 – 800 €** Sans réserve

---

**14**  
«**GOLFEUR**»

Editée par Desmo. Bronze chromé.  
H : 15 cm  
*Produced by Desmo. Chromed bronze.*  
*H : 15 cm*

**250 – 400 €** Sans réserve

---

**15**  
«**GUIGNOL & GNAFRON**»

Signée Whinn. Bronze chromé. Sujets  
mobiles sur la base, un thermomètre  
servant d'axe. H : 8 cm.  
*Signed Whinn. Chromed bronze.*  
*Moving objects on the base with a*  
*thermometer as an axis. H : 8 cm*

**400 – 700 €** Sans réserve

---

**16**  
«**ETOILE FILANTE**»

Signée Garnier. Bronze argenté.  
L : 23 cm  
*Signed Garnier. Silvered bronze.*  
*L : 23 cm*

**500 – 800 €** Sans réserve

---

**17**  
«**CHEF INDIEN**»

Signée Ruffony. Métal nickelé.  
Thermomètre incorporé d'origine.  
H : 12 cm  
*Signed Ruffony. Nickel-plated metal.*  
*Original thermometer incorporated.*  
*H : 12 cm*

**250 – 400 €** Sans réserve



3



16

---

**18**

«**CHIMPANZÉ**»

Signée Guiraud Rivière. Bronze argenté. H: 13 cm  
*Signed Guiraud Rivière. Silvered bronze. H: 13 cm*

**600 – 900 €** Sans réserve

---

**19**

«**AIGLE CHENARD & WALCKER**»

Symbole des Automobiles Chenard & Walcker pour les modèles Aigle 8 de 1936-1940. Aigle style Art Déco en aluminium. On joint deux petits aigles de la marque signés par Hingre. H: 8 cm  
*Chenard & Walcker Automobiles sign, for the Aigle 8 models between 1936-1940. Art Deco-style eagle in aluminium. Also included, two small eagles of the marque signed by Hingre. H: 8 cm*

**100 – 200 €** Sans réserve

---

**20**

«**LIBELLULE**»

Signée H.Payen. Bronze. H: 11 cm.  
*Signed H.Payen. Bronze. H: 11 cm.*

**500 – 700 €** Sans réserve

---

**21**

«**OURAGAN**»

Signée G. Poitvin, Contenot-Lelièvre éditeurs. Porte l'estampille du Syndicat des fondeurs unis et les n°22 et 2113. Distribuée par la maison HERMES et figurant à son catalogue de 1925. Bronze argenté. H: 12 cm  
*Signed G. Poitvin, Contenot-Lelièvre manufacturers. Bears the stamp of the union of foundry workers and nos. 22 and 2113. Distributed by HERMES and appearing in their 1925 catalogue. Silvered bronze. H: 12 cm*

**3 800 – 5 500 €**

---



**18**



**21**

**22**

«**OURS POLAIRE**»

Non signée, sur un dessin de Géo Ham. Fonte d'aluminium. On joint une plaque en métal et une carte de visite du Garage Martin. H: 10 cm  
*Unsigned, from a drawing by Géo Ham. Cast aluminium. Also included, a metal plaque and a visiting card from the Garage Martin. H: 10 cm*

**450 – 800 €** Sans réserve

---

**23**

«**AUTOMOBILES VOISIN**»

Dernière évolution de la mascotte de la marque, corps monobloc en acier chromé et ailes en feuilles de métal chromées. H: 24 cm  
*The last evolution of the marque mascot, one-piece body in chromed steel, with chromed sheet-metal wings. H: 24 cm.*

**500 – 800 €** Sans réserve

---

**MASCOTTES LALIQUE  
LALIQUE MASCOTS**

---

**24**

«**FAUCON**»

Signée R. Lalique en relief dans la masse et « France » à la roue en intaille. Porte le n° de modèle Lalique 1124 sous la base. Verre blanc moulé pressé, avec monture chromée. Modèle créé en 1925, non repris après 1947. H: 15 cm  
*Signed R. Lalique in relief on the body and « France » engraved on the wheel. Bearing the Lalique model number 1124 on the base. Mould-pressed white glass, with chrome mounting. Model made in 1925, not produced after 1947. H: 15 cm.*

**4 000 – 6 000 €**

---

**25**

«**SAINT-CHRISTOPHE**»

Signée R. Lalique France en relief moulé en creux. Verre blanc moulé pressé. Modèle créé en 1928, non repris après 1947. H: 13 cm  
*Signed R. Lalique France in moulded counter-relief. Mould-pressed white glass. Model produced in 1928, not made after 1947. H: 13 cm*

**1 500 – 2 500 €**

---

**26**

«**SIRÈNE**»

Dite également « *Sirène Petite* ». Signée R. Lalique France à la molette, suivi du n° de modèle : 831 (signature utilisée seulement de 1928 à 1932). Verre blanc moulé pressé, patiné et opalescent. Modèle créé en 1928, non repris après 1947. H: 13 cm  
*Also known as « Sirène Petite » (Little Mermaid). Signed R. Lalique France followed by no.: 831 (signature used only between 1928 and 1932). Mould-pressed white glass, patinated and opalescent. Model produced in 1928, not made after 1947. H: 13 cm*

**3 500 – 4 500 €**

---



**24**



**25**



**26**



**27**



**28**

---

**27**

«**SANGLIER**»

Signée R. Lalique France à la molette et R. Lalique en relief entre les pattes. Verre blanc moulé pressé et couleur (fumé). Modèle créé en 1929. H: 9 cm  
*Signed R. Lalique France on the base and R. Lalique in relief between the feet. Mould-pressed white glass with colour (smoked). Model produced in 1929. H: 9 cm.*

**1 700 – 2 300 €**

---

**28**

«**CHRYSIS**»

Signée R. Lalique France au cache sablé. Verre blanc moulé pressé, patiné mat, avec monture d'origine. Modèle créé en 1931. L: 14,5 cm  
*Signed R. Lalique France. Mould-pressed white glass, frosted, with original mounting. Model produced in 1931. L: 14,5 cm*

**3 000 – 5 000 €**

---

**LITHOGRAPHIES & ESTAMPES DE «GEO HAM» (GEORGES HAMEL 1900 – 1972)  
GEO HAM LITHOGRAPHS AND PRINTS**

**29**

«**RALLYE MONTE-CARLO 1951**»

“*Epreuve de démarrage-freinage, la Delahaye de Trevoux Crovetto*”. Estampe signée, légendée et datée 51 en bas à droite, portrait des pilotes en marge. Encadrée 45 × 61 cm  
*Signed print, captioned and dated 51 bottom right, portrait of the drivers in the margin. Framed 45 × 61 cm*

**400 – 600 €** **Sans réserve**

**30**

«**PILOTE AU CASQUE BLEU**»

Lithographie signée en bas à droite. Représente le pilote Robert Benoist sur Bugatti. 45 × 65 cm  
*Lithograph signed bottom right. Showing the driver Robert Benoist in a Bugatti. 45 × 65 cm*

**500 – 700 €** **Sans réserve**

**31**

«**MOTARD À ARPAJON**»

Lithographie signée en bas à gauche. 45 × 65 cm  
*Lithograph signed bottom left. 45 × 65 cm*

**300 – 500 €** **Sans réserve**

**32**

«**COUPLE À MOTO**»

Lithographie signée en bas à droite. 45 × 65 cm  
*Lithograph signed bottom right. 45 × 65 cm*

**300 – 500 €** **Sans réserve**

**33**

«**PILOTE AU CASQUE ROUGE**»

Lithographie signée en bas à gauche. Manque important n'atteignant pas l'image dans l'angle bas à droite. 45 × 65 cm.  
*Lithograph signed bottom left. Missing a section to the bottom right hand corner that doesn't affect the image. 45 × 65 cm.*

**150 – 300 €** **Sans réserve**

**29**



**34**

«**LES 24 HEURES DU MANS 1954, FERRARI DOUBLANT UNE DB, LA NUIT DEVANT LES STANDS**».

Estampe signée et datée en bas à gauche. Portraits des pilotes en marge. Encadrée 54 × 65 cm  
*Print signed and dated bottom left. Portraits of the drivers in the margin. Framed 54 × 65 cm*

**450 – 700 €** **Sans réserve**

**35**

«**HIER ET AUJOURD'HUI**»

Estampe signée et datée 1948 en bas à droite. 53 × 75 cm  
*Print signed and dated 1948 bottom right. 53 × 75 cm*

**200 – 400 €** **Sans réserve**

**SCULPTURES ET OBJETS  
SCULPTURES AND OBJECTS**

**36**

«**HERMÈS PARIS**»

Carré en soie imprimée au cadre plat à la Lyonnaise, roulotté à la main. Titré « Les Parures du vent » (Mascottes de radiateur), dessiné par Joachim Metz. 90 × 90 cm  
*Printed silk square, hemmed by hand. Titled « Les Parures du vent » (radiator mascots), designed by Joachim Metz. 90 × 90 cm*

**250 – 500 €** **Sans réserve**

**37**

**EMMANUEL ZURINI (NÉ EN 1942)**

Bronze doré sur socle en marbre. Signé et daté 1997. Longueur 26 cm  
*Gilt-bronze on marble base. Signed and dated 1997. Length 26 cm*

**800 – 1 500 €**

**38**

**COMPTEUR KILOMÉTRIQUE**

Compteur kilométrique à complications attribué à Jaeger. Gradué jusqu'à 100 km/h, avec deux horloges : une donnant le temps de marche, l'autre le temps moyen. Pièce unique d'exposition présentée en concours vers 1905  
*Kilometric speedometer attributed to Jaeger. Calibrated to 100 km/h, with two dials: one giving running speed and the other average speed. Unique exhibition piece displayed around 1905*

**400 – 700 €**

**39**

**EMMANUEL ZURINI (NÉ EN 1942)**

Bronze doré sur socle en marbre. Signé et daté 2003. Longueur 25 cm  
*Gilt-bronze on marble base. Signed and dated 2003. Length 25 cm*

**800 – 1 500 €**

**40**

**POMPE À ESSENCE BOUTILLON**

Volucmpteur de marque Boutillon pour les pétrolier Gulf. Restauré, origine France 1950. Bien complet de son globe de forme ronde. Système d'éclairage en 220 volts pour le globe et les façades. Base, angles et dôme en fonte, côtés en tôle d'acier laqué. H : 200 cm  
*Boutillon petrol pump for Gulf. Restored, from France 1950. Complete with round globe. 220 volt lighting for the globe and sides. Cast iron base, corners and dome, sides in painted sheet metal. H: 200 cm*

**3 000 – 4 500 €**

**41**

**EMMANUEL ZURINI (NÉ EN 1942)**

Bronze doré sur socle en marbre. Signé et daté 1998. Longueur 25 cm  
*Gilt-bronze on marble base. Signed and dated 1998. Length 25 cm*

**800 – 1 500 €**



**41**

**42**

**FEUX DE CIRCULATION, WALK – DON'T WALK**

Modèle à deux feux, restauré. Edité par « Crouse-Hinds Co, New York ». USA vers 1950. Réf. 162 R. Laqué jaune, H : 250 cm  
*Model with two lights, restored. Made by « Crouse-Hinds Co, New York ». USA c.1950. Ref. 162 R. Yellow gloss, H: 250 cm*

**2 200 – 3 500 €**

**43**

**FEUX DE CIRCULATION TRICOLEURE**

Modèle à trois feux. Edité par « ecololite », USA vers 1950. Laqué jaune, réf.13434. H : 220 cm  
*Model with three lights. Made by « ecololite », USA c.1950. Yellow gloss, ref. 13434. H: 220 cm*

**1 700 – 2 500 €**

## DOCUMENTATION

### 44 «LES 24 HEURES DU MANS» ILLUSTRÉ PAR GÉO HAM

Texte de Roger Labric, édité par l'A.C.O, Le Mans 1949.  
*Text by Roger Labric, published by the A.C.O, Le Mans 1949.*

**500 – 800 €** **Sans réserve**

### 45 «BUGATTI MAGNUM»

Par H.Conway et M.Sauzay, presse audiovisuel éditeur, 1989. En français, complet de son emboîtage et sa plaque de châssis, numérotée 3173.  
*By H.Conway and M.Sauzay, audiovisual media publisher, 1989. In French, complete with its case and chassis plate, numbered 3173.*

**500 – 900 €**

### 46 «AUTOMOBILES VOISIN 1919 1958»

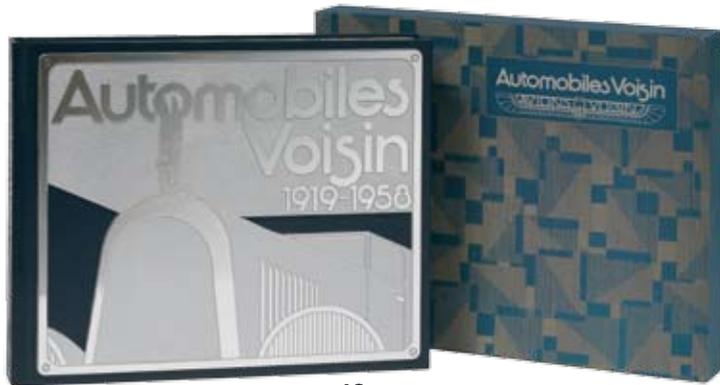
Par P.Courteault, édité par E.P.A, 1991. En français, numéroté 2411, dans son emboîtage.  
*By P.Courteault, published by E.P.A, 1991. In French, numbered 2411, in its case.*

**500 – 800 €**

### 47 «REVUE OMNIA»

Reliées avec couvertures et publicités : 1929, 1930, 1931, 1932, 1933 et 1935, avec quelques manques, voir liste détaillée sur le catalogue en ligne  
*Bound with covers and advertisements : 1929, 1930, 1931, 1932, 1933 and 1935, some missing editions, see detailed list on our online catalogue*

**300 – 600 €** **Sans réserve**



46

### 48 «LOT LIVRES BUGATTI»

Ensemble de trois ouvrages : « Bugatti doubles arbres » par R. Jarraud – « Bugatti automobiles et autorails » par Amaury Lot – « Bugatti le pur sang des automobiles » par H. Conway.  
*A total of three books dedicated to Bugatti, listed above.*

**400 – 600 €**

## ACCESSOIRES AUTOMOBILES

### 49 «PHARES MARCHAL»

Paire de phares Marchal, tour aluminium, cuvelage cuivre, D : 20 cm. Années 20/30  
*Pair of Marchal headlamps, aluminium with copper casing, D : 20 cm. 1920s/30s*

**150 – 300 €**  
**Sans réserve**

### 50 «TABLEAUX DE BORD»

Lot de deux combinés années 1920 (dont un Delahaye) et un compteur kilométrique Jaeger années 1930 (liste détaillée sur le catalogue en ligne)  
*Lot of two dashboards 1920s (one Delahaye) and a Jaeger kilometric speedometer 1930s (detailed list on our online catalogue)*

**300 – 500 €**  
**Sans réserve**

### 51 «LOT D'INSTRUMENTS DE BORD»

6 compteurs kilométriques, vérificateur de prise Jaeger, manomètre Jaeger, tachygraphe Jaeger, « L'Autographique » Jaeger, ampèremètre et deux turbines en bronze. (liste détaillée sur le catalogue en ligne)  
*6 kilometric speedometers, plug checker Jaeger, gauge Jaeger, tachograph Jaeger, « L'Autographique » Jaeger, ammeter and two bronze turbines. (detailed list on our online catalogue)*

**300 – 500 €** **Sans réserve**

### 52 «INSTRUMENTS DE BORD DELAGE»

Un compteur Jaeger, une montre AT, un compte tour 4200 Jaeger, deux jauges Nivex, deux manos d'huile et un Boyce avec le logo de la marque. (liste détaillée sur le catalogue en ligne)  
*Jaeger speedometer, AT clock, Jaeger 4200 tachometer, two Nivex gauges, two oil pressure gauges and one Boyce. With the marque logo. (detailed list on our online catalogue)*

**350 – 550 €** **Sans réserve**

### 53 «COMPTE TOUR JAEGER»

Un grand compte tour Jaeger gradué à 6 200 tours, D : 15 cm  
*A large Jaeger tachometer calibrated to 6,200 rpm, D : 15 cm*

**250 – 400 €** **Sans réserve**

### 54 «ENSEMBLE JAEGER»

Une montre Jaeger 4 jours à remontoir en façade et un compte tours gradué à 7 000 tours. Diamètre d'encastrement 80 mm  
*A front-winding Jaeger 4-day clock and a tachometer calibrated to 7,000 rpm. Outer diameter 80 mm.*

**300 – 500 €** **Sans réserve**

### 55 «PHARES BRC»

Paire de phares BRC électriques piriformes à fourche, une douille manquante, l'autre non d'origine, diamètre extérieur 26 cm, avec leurs deux lanternes latérales à gaz assorties.  
*A pair of electric BRC headlamps, fork-mounted, one socket missing, the other not original, exterior diameter 26 cm, with their matching pair of side gas lamps.*

**200 – 300 €** **Sans réserve**



### 56 «LOT BUGATTI»

Volant d'origine Bugatti, diamètre extérieur 42,5 cm. On joint une reproduction de la calandre Bugatti agrémentée d'un badge et d'un bouchon authentiques, le bouchon étant surmonté d'un thermomètre New Make d'origine au sigle de la marque.  
*Original Bugatti steering wheel, exterior diameter 42.5 cm. Also included a reproduction of the Bugatti radiator grille adorned with genuine badge and radiator cap, the cap has an original New Make thermometer mounted on it, bearing the brand logo.*

**300 – 500 €**

57

**VOITURE POUR ENFANT À MOTEUR THERMIQUE**

Conçue et réalisée en 1952 et 1953 par Roger Narbonne, agent Rosengart et constructeur de side-car pour sa fille, qui la présenta sur les circuits et concours d'élégance dès l'âge de trois ans. Belle reproduction d'une monoplace genre Maserati, en tôle d'inox entièrement formée à la main, peinte en bleu de France. Moteur deux temps ABC de 50 cc. Suspension avant par triangles superposés, essieu arrière rigide sans différentiel.

Vitesse : environ 30 km/h. L : 2 m. En état de marche. L'historique et le palmarès complets seront remis à l'acquéreur.

*Child's car with combustion engine.*

*Designed and built in 1952 – 53 by Roger Narbonne, Rosengart dealer, who also built a side-car for his daughter, who appeared at circuits and concours d'élégance events from the age of three.*

*A beautiful reproduction of a Maserati type single-seater, built by hand in steel and painted French blue. Two-speed 50cc ABC engine. Wishbone front suspension, rear axle without differential. Speed:*

*approximately 30 km/h. L: 2m. In working order. The car's history and complete record of results will be passed on to the buyer.*

6 000 – 10 000 €



57

58

**1980 CYCLOMOTEUR ITALJET TYPE PACKAWAY PACK 2**

Original cyclomoteur pliant équipé d'un moteur Ciao 50cc. Un exemplaire identique est exposé au MoMA de New York. Sans titre de circulation

*Original folding moped with a Ciao 50cc engine. An identical one is exposed in the MoMA, New York. Sold without title*

400 – 600 €



58



**PRÉSENTÉE EN PREMIER LOT DE LA VENTE AUTOMOBILE À 18H30**

100  
HEUER

**Autavia n°1163 vers 1970  
Montre personnelle de Jo Siffert  
offerte à Fernand Masoero**

Chronographe bracelet en acier, boîtier tonneau. Lunette tournante noire avec échelle tachymétrique. Cadre noir avec trois compteurs. Mouvement automatique calibre 12. Bracelet en cuir noir et boucle acier. Boîtier n°395823. Diam.: 42 mm  
Ce chronographe a été offert par le pilote automobile Jo Siffert en 1971 au concessionnaire Alfa Romeo et pilote Fernand Masoero. Ce cadeau faisait suite à un pari entre les deux champions dans les stands du Nürburgring, ainsi que l'indique le boîtier gravé « Jo Siffert – Pour Fernand Masoero – 71 » et un courrier signé de la main de Fernand Masoero.



Fernand Masoero



Jo Siffert

*Chronograph with steel bracelet, barrel shape. Black rotating bezel with tachymeter. Black face with three dials. Calibre 12 automatic movement. Black leather strap with steel buckle. Box n°395823. Diam.: 42 mm*

*This chronograph was given by racing driver Jo Siffert to Alfa Romeo dealer and driver Fernand Masoero in 1971. This gift was the result of a bet between the two champions in the stands at the Nürburgring, as indicated on the box engraved « Jo Siffert – Pour Fernand Masoero – 71 » and a signed letter from Fernand Masoero.*

2500 – 3500 €



## **AUTOMOBILES**

**LOTS 101 ► 174**

**Carte grise française**  
**French title**  
 Châssis n° 11680

- ✓ Voiture brillante et séduisante
- ✓ Entretien très suivi
- ✓ Facile à utiliser
- ✓ Française d'origine

- ✓ *Impressive and good-looking car*
- ✓ *Regularly maintained*
- ✓ *Easy to drive*
- ✓ *French origin*

€ 25.000 / 35.000  
**SANS RÉSERVE /**  
**NO RESERVE**

## 1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

Giulietta : la Juliette de Roméo. Le nom, à lui seul, évoque la douceur de l'Italie, l'insouciance des années 1960 et le soleil de la Méditerranée. Dans son genre, l'Alfa Romeo Giulietta est un petit chef-d'œuvre, qui marie une mécanique brillante et nerveuse à une carrosserie légère, élégante et sportive.

D'origine française comme en atteste sa plaque de châssis, le cabriolet Giulietta que nous présentons a été acheté en 2003 par son actuel propriétaire. Il sortait alors d'une restauration complète, carrosserie, capote et mécanique, chez Auto Sportiva, atelier géré par le spécialiste Bernard Lagier. Il avait été équipé d'un moteur à la spécification Veloce 90 ch, et le compteur affichait 31 054 km. Depuis, son propriétaire a parcouru environ 25 000 km avec beaucoup de plaisir, participant à plusieurs reprises au Rallye du Cœur organisé par Mécénat Chirurgie Cardiaque. Il a particulièrement surveillé l'entretien de la voiture, dont un dossier de factures confirme le suivi régulier et attentif chez des spécialistes tels que Quadrifoglio. Chaque fois qu'un élément accusait usure ou faiblesse, il était remplacé. La voiture se présente aujourd'hui dans un bel état d'usage. Brillante et facilement utilisable, elle permet de profiter pleinement du brio du fameux moteur Alfa Romeo: la dolce vita à un prix raisonnable car elle est proposée sans prix de réserve.

*Giulietta : Romeo's Juliet. The name evokes the romance of Italy, the carefree feel of the 1960s and mediterranean sun. The Alfa Romeo Giulietta was a masterpiece of its type, with an outstanding, excitable engine housed in a light, elegant and sporty body.*

*The chassis plate confirms that this car originally went to France, and it was bought by the current owner in 2003. It was fully restored, including the bodywork, hood and mechanical components, by Auto Sportiva, the workshop run by specialist Bernard Lagier. It was fitted with a Veloce 90 bhp specification engine, and the odometer read 31,054 km. Since then, the owner has enjoyed driving 25,000 km, and has taken part several times in the 'Rallye du Cœur' organised by Mécénat Chirurgie Cardiaque. He has scrupulously documented the maintenance of the car, and the file of invoices details regular attention from specialists such as Quadrifoglio. Every time a part showed signs of wear or weakness, it was replaced. The car is offered today in a nicely used condition. Outstanding and usable, it is possible to enjoy the brilliance of the celebrated Alfa Romeo engine : the dolce vita for a reasonable sum, being offered at no reserve.*



**Carte grise française  
French title**

Châssis n°  
11304210018645

- ✓ Un seul propriétaire depuis 1968
- ✓ Entretien méticuleux depuis l'origine
- ✓ État d'origine splendide et rare

- ✓ *One owner since 1968*
- ✓ *Maintained fastidiously from new*
- ✓ *Wonderful, rare, original condition*

€ 25.000 / 35.000

## 1966 MERCEDES 230 SL "PAGODE" AVEC HARD-TOP

Vendue neuve à Paris, cette Mercedes 230 SL n'a connu que deux propriétaires, le second possédant la voiture depuis 1968. Elle affiche aujourd'hui 121000 km d'origine et a toujours connu un entretien soigné et attentif ! Elle a bénéficié d'un moteur en échange standard en 1989 (à 105000 km), la boîte de vitesses a été refaite peu de temps après à 110000 km et, en 2011, un échappement neuf a été posé. La carrosserie a bénéficié de toutes les attentions, avec une peinture neuve il y a une quinzaine d'années. Dotée du six cylindres 2,3 litres à injection de 150 ch et d'une boîte de vitesses manuelle quatre rapports, c'est une voiture confortable, performante et bien équipée: l'intérieur en simili cuir noir est en parfait état, de même que les moquettes grises qui ont toujours été protégées. Elle comporte à l'arrière le petit siège d'appoint caractéristique de ce modèle et, de teinte or, elle est équipée de son hard-top noir. Cette Mercedes 230 SL se présente dans un état d'origine étonnant: toujours garée au sec, elle est exempte de corrosion et fonctionne parfaitement. Elle est accompagnée de ses carnets, d'un dossier de factures et de sa trousse à outils. Il est particulièrement rare de rencontrer ce modèle avec un historique aussi limpide et une attention aussi soutenue tout au long de sa vie. Les amateurs sauront l'apprécier.



*Sold new in Paris, this Mercedes 230 SL has only had two owners, the second owning the car since 1968. It has covered 121,000 km from new and has been maintained throughout its life with the utmost care and attention. In 1989 it benefitted from a replacement engine at 105,000 km, the gearbox was rebuilt shortly afterwards at 110,000km, and in 2011, the exhaust was replaced. The bodywork has also been carefully maintained, and the car was resprayed some fifteen years ago. Fitted with a fuel-injected six-cylinder 2.3-litre, producing 150 bhp, and a four-speed manual gearbox, this is a comfortable car, powerful and well-equipped. The black simili leather interior is in perfect condition, as are the grey carpets which have always been protected. It has the small rear seat characteristic of this model and, presented in gold, it comes with black hard top. This Mercedes 230 SL is in astonishingly original condition : always stored under cover, it is rust-free and runs beautifully. It comes with service books, a file of invoices and its tool kit. It is extremely rare to find an example of this model with such a clear history, that has been so carefully maintained throughout its life. Enthusiasts will appreciate this.*



103

**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° 8449043  
Moteur n° 145 1332-1

- ✓ Restauration dans le respect de l'origine
- ✓ Version rare et des plus élégantes
- ✓ Belle présentation

- ✓ *Restoration in keeping with original*
- ✓ *Rare, the most elegant version*
- ✓ *Superb presentation*

€ 25.000 / 35.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1947 CADILLAC SERIES 62 CLUB COUPÉ SEDANET

Immatriculée en Pennsylvanie, la voiture que nous présentons a été importée en France dans les années 1980 par la société bien connu Rigoli, à Chappe. En 1992, elle a été achetée par un collectionneur qui l'a cédée en 1997 à l'actuel propriétaire. Celui-ci, fort de cinq restaurations réussies sur d'autres voitures de collection, avec un réseau d'artisans qu'il connaissait bien, a entrepris de la remettre en état avec un souci permanent de ne rien enlever à l'authenticité de la voiture (dossier disponible). Ainsi, la carrosserie a été refaite avec grand soin par la carrosserie Peltret, à Daix, de sa teinte d'origine "Beldon Blue". Les joints ont été remplacés et les garnitures qui le nécessitaient ont été refaites, comme l'habillage de coffre. Chromes et freins ont également bénéficié d'une remise en état, respectivement chez CDG, à Oullins, et les établissements Etient. Les jantes sont chaussées de pneus Michelin X qui n'ont que 3 000 km, celui de la roue de secours étant neuf.

Conforme à son état d'origine, avec ses options boîte automatique et antibrouillards, elle comporte simplement un petit tuner moderne discrètement dissimulé derrière la façade du poste de radio ancien et une pompe à essence électrique, invisible, vient doubler la pompe mécanique toujours en place. Rare dans cette carrosserie, cette voiture allie élégance, confort, puissance et opulence américaine.



*First registered in Pennsylvania, the car on offer was imported into France during the 1980s by the well known company Rigoli, in Chappe. In 1992 it was acquired by a collector who sold it to the current owner in 1997. Having already restored five other collectors' cars and thus having a network of craftsmen, the current owner undertook a sympathetic restoration that retained the car's authenticity (file available). The bodywork was restored by coachbuilder Peltret, in Daix, to the original « Beldon Blue ». Seals were replaced along with any trim that needed renewing, such as the boot lining. The chrome work was restored by CDG, in Oullins, and the brakes overhauled by the Etient enterprise. The wheels are fitted with Michelin X tyres which have covered just 3,000 km, and the tyre on the spare wheel is new. In keeping with its original specification, with automatic gearbox and fog lights, it is fitted with a modern tuner discreetly placed behind the old radio face, and an invisible electric petrol pump which backs up the mechanical pump still in place. Rare in this body, this car combines elegance, comfort, power and American splendor.*



**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° 1E31363  
Moteur n° 7 E 4848 - 8

✓ État d'origine  
exceptionnel  
✓ Désirable coupé Série  
1, matching numbers  
✓ 63 000 km d'origine, 2  
propriétaires

✓ *In exceptionally  
original condition*  
✓ *Desirable Series  
1 Coupe, matching  
numbers*  
✓ *63,000km from new,  
just 2 owners*

€ 35.000 / 55.000

Dans les mains de la même famille depuis l'origine / *In the hands of the same family since the beginning*  
**1965 JAGUAR TYPE E 4,2 L COUPÉ**

Cette Jaguar Type E offre deux caractéristiques particulièrement attrayantes. D'abord, il s'agit d'un coupé Série 1, considéré comme la plus belle carrosserie sur ce modèle, avec son pavillon effilé et avant les modifications esthétiques imposée par la réglementation américaine. Ensuite, elle est restée depuis l'origine dans la même famille, ne connaissant que deux propriétaires, le premier puis son fils. Livrée neuve par le garage Delecroix, elle change d'adresse en 1967 et, à partir de ce moment, l'entretien va être assuré par le garage Roger Loyer comme l'attestent les factures. L'actuel propriétaire, fils du premier, se souvient que la voiture servait notamment pour le voyage entre Paris et la maison familiale de Biarritz. Ses sœurs et lui se disputaient la place enlevée dans le coffre arrière, lorsqu'il fallait se rendre en ville. En 1996, la voiture passe entre les mains de son propriétaire actuel qui conserve l'ancienne immatriculation parisienne. Il entretient la voiture avec beaucoup de soin, lui faisant bénéficier d'une peinture neuve mais roulant assez peu puisqu'il n'a parcouru que 10 000 km. Aujourd'hui, le compteur affiche 62 800 km correspondant au kilométrage d'origine et, récemment, divers travaux mécaniques ont été effectués par Americo Automobile, à Argenteuil. Cette Jaguar Type E est exceptionnellement bien conservée et présente un état d'origine rare, ce que les amateurs valorisent aujourd'hui plus encore qu'une voiture restaurée.



*This Jaguar E-Type has two particularly attractive features. First, this is a Series 1 coupe, considered the most beautiful body style on this model, with its delicate details and before the cosmetic changes that happened thanks to American regulations. What's more this car has remained in the same family since new, knowing only two owners, father and then the son. Delivered new by the garage Delecroix, the car changed address in 1967, and from that moment on, maintenance has been provided by the garage Roger Loyer, as can be seen from the invoices. The current owner, the son, remembers that the car was used more specifically for travelling between Paris and the family home in Biarritz. And his sisters fought for the enviable seats at the rear, when they had to go into town. In 1996, the car passed into the hands of its current owner who retains the original Parisian registration. He has maintained the car very carefully, with the car receiving a new coat of paint, and since then the car has covered barely another 10,000km. The counter shows 62,800km corresponding to the mileage of origin and, recently, various mechanical details have been executed by Americo Automotive, from Argenteuil, a suburb of Paris. This Jaguar E Type is exceptionally well preserved and is in an original state that is very rare, something that fans will value even more than a car that has been completely restored.*



Le propriétaire actuel de la voiture en 1972  
*The current owner in front of the car in 1972*

105

**Titre de circulation  
italien**

**Italian title**

Châssis n°

VA56546197VA

- ✓ Modèle très original
- ✓ Présentation correcte
- ✓ Intérieur d'origine  
bien préservé

- ✓ *Very original model*
- ✓ *Reasonable condition*
- ✓ *Well preserved  
original interior*

€ 14.000 / 16.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1972 CITROËN SM

Lors de son lancement, la Citroën SM révolutionne le monde des voitures de sport, avec plusieurs innovations qui lui procurent un comportement très sûr : suspension et freinage hydropneumatique, direction à assistance variable, moteur V6 de 170 ch conçu par Maserati et, pour annoncer son arrivée, une batterie de six projecteurs à l'avant. La SM que nous présentons semble n'avoir jamais été restaurée et son intérieur bien entretenu offre une séduisante patine, avec ses tapis en bon état, son cuir noir à peine craquelé et son autoradio d'époque. Le compteur affiche 43 696 km. Sa teinte extérieure noire ne correspond pas au nuancier d'origine, mais se marie parfaitement avec les lignes aérodynamiques de ce coupé Citroën. Le moteur Maserati est encore alimenté par carburateurs et la voiture est dotée d'un système de climatisation. L'état de la carrosserie est tout à fait honorable et l'on note un feu arrière ébréché. Dotée de ses petites plaques d'origine noires de Milan, cette Citroën est prête à trouver un nouvel amateur qui saura en apprécier les qualités dynamiques et l'irréprochable confort.



*When it was launched, the Citroën SM revolutionised the world of sports cars, with innovations that gave it safe and sure handling : hydropneumatic suspension and brakes, power-assisted steering, a V6 170 bhp engine designed by Maserati and, to announce its arrival, a bank of six front headlights. The SM on offer appears never to have been restored and its well cared for interior displays an attractive patina, with good condition carpet, lightly used black leather upholstery and period radio. The odometer reads 43,696 km. The black paintwork is not an original colour, but suits the aerodynamic styling of this Citroën coupé. The Maserati engine is still fed by carburetors and the car has air conditioning. The condition of the bodywork is quite decent, and a damaged rear light has been noted. Complete with original black Milan plates, this Citroën is waiting to find a new enthusiast who appreciates the wonderful qualities and supreme luxury that these cars provide.*



Le fondateur de la marque de mode enfants de 0 à 12 ans est un grand passionné de voitures. Quelle automobile plus emblématique que la Fiat 500 et de ses dérivés pouvait mieux correspondre aux jouets si convoités des enfants ? La collection Catimini tourne donc autour de la petite italienne, dont les cinq modèles présentés en sont issus. Elles ont été totalement restaurées il y a une quinzaine d'années pour participer aux ouvertures des nouvelles boutiques, représentant l'image de la marque de mode. Depuis, elles étaient stockées dans un bâtiment chauffé et climatisé mais devront tout de même être redémarrées puisqu'elles n'ont pas tournées depuis une dizaine d'années. Elles seront donc vendues sans contrôle technique. Ces petites merveilles vous attendent pour rouler de manière originale dans Paris ou ailleurs!

*The founder of the fashion brand Catimini, targeted at children from age 0 to 12 years, has been a big fan of cars. And what could be the most iconic car than the Fiat 500 and its derivatives to better match the toys coveted by children? Thus the Catimini collection revolves around the little Italian, with five models on offer are derivative of. These cars were fully restored some 15 years ago and were used for the opening of new boutiques, representing the image of the fashion brand. Since then they have been stored in a heated building, but will need to be restarted because they have not been driven for about ten years now and will be sold without technical inspection.*

*These little wonders are waiting to be driven around in Paris or elsewhere!*

## PROVENANT DE LA COLLECTION CATIMINI



**Carte grise  
française  
French title**

Chassis n° 009227

Engine n°

110F004201626

✓ Présentation  
impeccable  
✓ L'un des plus  
désirables des dérivés  
Fiat 500  
✓ Un délicieux cabriolet  
dans un mouchoir de  
poche

✓ *Impeccable  
presentation*  
✓ *One of the most  
sought-after Fiat 500  
derivatives*  
✓ *An exquisite and  
compact little cabriolet*

€ 12.000 / 18.000  
SANS RÉSERVE  
/ NO RESERVE

## 1969 AUTOBIANCHI EDEN ROC CABRIOLET

Sous le nom de Bianchina, Autobianchi lance en 1957 son premier dérivé de Fiat 500, version plus élégante et luxueuse. Après un coupé découvrable et un break, Autobianchi présente en 1963 un séduisant cabriolet vendu en France sous le nom Eden Roc. Il devra son succès en grande partie au dynamisme d'André Chardonnet, l'importateur Autobianchi, qui réussira à en vendre un exemplaire à Brigitte Bardot. On la verra au volant de sa petite auto en photo dans les pages de Jours de France.

Provenant de la collection Catimini, ce cabriolet Eden Roc n'a parcouru depuis 1998 que 13 km, et son compteur affiche aujourd'hui 89 254 km. Dans un rapport d'expertise datant de 1998, Jean-Michel Cérède décrit un état "impeccable" faisant suite à une restauration et, depuis, la voiture n'a pas souffert. De teinte vert amande avec baguette latérale blanche, capote beige et intérieur beurre frais, elle nécessite une remise en route mais sa présentation est sans reproche. Cette voiture offre le charme combiné de la Fiat 500 et d'un cabriolet: l'Eden Roc est aujourd'hui un modèle particulièrement recherché.



*In 1957 Autobianchi introduced the Bianchina, its first car to be based on the Fiat 500, but a more elegant and luxurious version. Following a convertible and an estate version, Autobianchi launched a highly attractive cabriolet, sold in France under the name Eden Roc. Its success was largely due to the dynamic Autobianchi importer, André Chardonnet, who succeeded in selling one to Brigitte Bardot. There were photographs of her in the Jours de France at the wheel of her little car.*

*Part of the Catimini Collection, this Eden Roc cabriolet has only covered 13 km since 1998, and the odometer reads 89,254 km today. In an inspection report dated 1998, its condition is described by Jean-Michel Cérède as « impeccable » following a restoration, and it hasn't changed since then. In almond green with white stripe, beige hood and cream (beurre frais) coloured interior, the car requires recommissioning before use, but it is in beautiful condition. This car offers the charm of a Fiat 500 and cabriolet combined, and the Eden Roc is particularly sought-after today.*



**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° 1898816  
Moteur n° 110F2010339

- ✓ Un des dérivés Fiat 500 les plus originaux
- ✓ Présentation sans reproches
- ✓ Carrosserie spéciale, modèle rare

- ✓ One of the most original Fiat 500 derivatives
- ✓ Flawless presentation
- ✓ Special body, rare model

€ 10.000 / 15.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1969 FIAT 500 MORETTI COUPÉ

La Fiat 500 a servi de base à quantité de dérivés, parfois de grande diffusion, parfois très artisanaux. Le coupé réalisé par le carrossier Giovanni Moretti fait plutôt partie des seconds. Produité sous deux formes successives, sa production est estimée entre 400 et 500 exemplaires selon les sources. Le coupé que nous présentons appartient à la deuxième série et bénéficie d'une forme sportive inspirée de la Fiat 850. Il s'appuie sur la mécanique de la Fiat 500 F et a été acheté en 1993 pour la Collection Catimini à son précédent propriétaire qui la détenait depuis 1990. Il a bénéficié en 1995 de travaux de remise en état comportant une révision de la mécanique, une réfection peinture et une remise à neuf de la sellerie. D'après une expertise de Jean-Michel Cérède, le kilométrage s'élevait en 1995 à 47 344 km. Aujourd'hui, le compteur affiche 47 394 km, soit 50 km parcourus depuis, si bien que la présentation de la voiture est restée impeccable.

Bicolore rouge à toit ivoire, ce joli coupé offre un habitacle beaucoup plus sportif que celui de la Fiat 500, avec un tableau de bord à trois compteurs ronds et des sièges en skaï noir à liserés rouges. Il constitue une opportunité intéressante d'acquérir un des plus rares dérivés de Fiat 500, de forme originale et particulièrement bien conservé.

*The Fiat 500 has served as the base for many derivatives, from mass-market to small-scale productions. The coupé built by coachbuilder Giovanni Moretti belongs to the latter. Produced in two successive forms, it is thought that between 400 and 500 examples were built. The coupé on offer is one of the second series with a sporty styling inspired by the Fiat 850. Mechanically it is based on the Fiat 500 F, and was bought for the Catimini Collection in 1993 from its previous owner who had owned the car since 1990. Restoration work was carried out in 1995 to mechanical components. The paintwork was also refurbished and the upholstery restored. According to an inspection report by Jean-Michel Cérède, the mileage in 1995 was 47,344 km. Today the odometer reads 47,944 km, just 50km more, and understandably, the car remains in impeccable condition. Presented in two-tone red with ivory roof, this pretty coupé boasts a much more sporty interior than the Fiat 500, with a dashboard displaying three round dials, and black leatherette seats with red piping. Here is an interesting opportunity to purchase one of the rarest Fiat 500 derivatives, with unusual styling and very well conserved.*



**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° 103795

Moteur n° 110F2020387

- ✓ Une Fiat 500,  
le chic en plus
- ✓ Présentation sans  
reproche
- ✓ Kilométrage limité

- ✓ A Fiat 500,  
with extra chic
- ✓ Flawless presentation
- ✓ Low mileage

€ 6.000 / 12.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1968 AUTOBIANCHI LUTÈCE

Filiale de Fiat, Autobianchi lance en 1957 une première Bianchina, un petit coupé découvrable deux places dérivé de la Fiat 500. La gamme s'élargit et en 1960 apparaît un coach dit "Berlina quattro posti" qui offre quatre places, comme son nom l'indique. Le bouillant André Chardonnet, qui importe à partir de 1962 la marque en France, décide d'attribuer à cette petite auto un nom qui réponde mieux à son charme urbain et la nomme Lutèce.

Dans un rapport d'expertise datant de 1998 Jean-Michel Céréde précise que "le précédent propriétaire détenait cette voiture depuis avril 1987". Une restauration avait été effectuée en 1994/1995 et l'état était alors jugé "impeccable", avec des pneus quasiment neufs. Elle avait déjà été examinée en 1995 et affichait un kilométrage de 59 881 km. Aujourd'hui, ce chiffre est passé à 59 893 km, soit 12 km parcourus en 18 ans ! Une révision est nécessaire avant remise en route mais, avec sa couleur deux tons bleu légèrement turquoise avec pavillon ivoire, intérieur blanc et moquettes bleu marine, ce ravissant petit coach ne manque pas de chic. Il est doté d'un moteur légèrement plus puissant que celui de la Fiat 500 et offre tous les avantages de cette dernière, sous une carrosserie plus exclusive et originale.

*Affiliated to Fiat, Autobianchi launched the first Bianchina in 1957, a small two seater convertible coupé based on the Fiat 500. The range expanded and in 1960 a coach version appeared called "Berlina quattro posti", with room for four, as the name suggests. The ebullient André Chardonnet, who imported the marque into France from 1962, decided to give this little car a name better suited to its urban charm, hence Lutèce.*

*In an inspection report dated 1998, Jean-Michel Céréde stated that « the car had belonged to the previous owner from April 1987. » It was restored between 1994/1995 and the condition was judged to be « impeccable », with nearly new tyres. At the time of an earlier inspection in 1995 the mileage was recorded as 59,881 km. Today, the odometer reads 59,893 km – a total of 12 km in 18 years! The car requires recommissioning before being put back on the road, but with its lightly turquoise two-tone blue livery with ivory roof, white interior and marine blue carpets, this stunning little car is not short on style. It boasts an engine that is a little more powerful than the Fiat 500, and offers all the benefits of the latter in a more exclusive and unusual body.*



**Carte grise  
française  
French title**  
Chassis n° 870788

✓ Voiture ludique  
et originale  
✓ Présentation  
de qualité, intérieur  
en bel état  
✓ Mécanique Fiat  
éprouvée et facile  
d'entretien

✓ *Fun and unusual car*  
✓ *Well presented,  
interior in superb  
condition*  
✓ *Proven Fiat  
engineering, easy  
maintenance*

€ 8.000 / 14.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1968 SIATA SPRING CABRIOLET

A partir des années 1960, certains petits constructeurs se lancent dans la production de voitures au style "rétro". En Italie, Siata n'hésite pas à se lancer en 1967 dans une telle aventure, sous l'impulsion de Renato Ambrosini et André Chardonnet. Ils vont donner naissance à la Spring, sur base Fiat 850 à moteur arrière, avec calandre factice et forme démodée. La production se limitera à quelques milliers d'exemplaires, ce qui en fait aujourd'hui une voiture rare.

Comme les autres voitures de la collection Catimini, cette Siata Spring n'a quasiment pas roulé depuis presque vingt ans. Achetée en Corse en 1993, son compteur affichait 54 250 km en 1995 et il en montre aujourd'hui 54 320, soit 70 de plus. Des travaux de restauration ont été effectués au début des années 1990 en mécanique, tôlerie, peinture et sellerie, si bien que l'état de la voiture est très satisfaisant. De couleur bleu-mauve, ce joli roadster est doté d'une capote noire en bon état, d'une sellerie en skaï gris gansé bleu avec moquette bleu marine et d'un tableau de bord en bois vernis, option d'époque. Voiture ludique et originale, la Spring permet de profiter d'une conduite cheveux au vent, les portes échancrées apportant l'indispensable support du coude à la portière !



*In the 1960s, certain smaller manufacturers started to produce retro-style cars. In Italy, Renato Ambrosini and André Chardonnet were behind the move by Siata to join in the adventure in 1967. The « Spring » was born, based on the rear-engined Fiat 850, with false grille and old-fashioned styling. Production was limited to a few thousand examples, making this a rare car today. Like the other cars in the Catimini Collection, this Siata Spring has hardly turned a wheel in nearly twenty years. Bought in Corsica in 1993, the odometer read 54,250 km in 1995, a figure which has gone up to 54,320 today. Restoration work was carried out at the start of the 1990s, to the engine, bodywork, paintwork and upholstery, so the condition of the car is very good. Presented in blue-mauve, this pretty roadster has a black hood in good condition, grey braided leatherette upholstery, a marine blue carpet and avarnished wood dashboard, a period option. An unusual, fun car, the Spring provides enjoyable open-top driving, with shaped doors allowing the indispensable support for an elbow!*



**Carte grise  
française  
French title**

Châssis  
n° 244744  
Moteur  
n° 110D279360

✓ Inégalable en ville,  
grosse cote d'amour  
✓ Belle présentation  
✓ Désirable version  
«portes suicide»

✓ *Unrivalled in town,  
large following*  
✓ *Superb presentation*  
✓ *Desirable «suicide  
doors» version*

€ 10.000 / 15.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1962 FIAT 500 D COACH DÉCOUVRABLE

Quinze ans de carrière et 3,6 millions d'exemplaires produits: la Fiat 500 est un gigantesque succès, grâce à ses aptitudes urbaines sans égal. Achetée pour la collection Catimini en mars 1993, la Fiat 500 que nous présentons était depuis 1992 immatriculée dans le département de la Loire. Lors d'une expertise en 1995, le kilométrage affichait 70 694 km et, aujourd'hui, il s'élève à 70 760 km. En 13 ans, la voiture n'a parcouru que 66 km ! Une expertise de 1998 de Jean-Michel Cérède précise que cette Fiat 500 a fait l'objet d'une révision complète et que toutes les pièces le nécessitant ont été changées entre mars et septembre 1993. La sellerie - sièges, garniture, moquettes et capote - a été entièrement refaite à la même époque. La présentation est donc sans reproche et la voiture est chaussée de pneus quasiment neufs. Il s'agit d'une version 500 D (Tipo 110D) 22 ch, "portes suicide", particulièrement appréciée des amateurs. Avec son toit découvrable, la Fiat 500 offre un agrément inégalé en ville où son gabarit réduit fait merveille, aujourd'hui encore. D'autant qu'elle bénéficie d'une cote d'amour particulièrement élevée, tant auprès des utilisateurs que de ceux qui la croisent dans la rue!



*With a fifteen year career and a production run of 3.6-million examples, the Fiat 500 was an enormous success, due to its unrivalled urban suitability. Bought for the Catimini collection in March 1993, the Fiat 500 on offer has been registered in the Loire region since 1992. When inspected for a valuation in 1995, the odometer read 70,694 km and today, that has risen to 70,760 km. In 13 years the car has covered just 66 km ! A report by Jean-Michel Cérède in 1998 states that this Fiat 500 was comprehensively overhauled between March and September 1993, with all necessary parts changed. The upholstery – seats, fittings, carpets and hood – were renewed at the same time. It is flawlessly presented with nearly new tyres. This is a 500 D (Tipo 110D) 22 bhp version with suicide doors that is particularly desirable. With its fold down hood, the Fiat 500 is perfect for town-driving where its small size is still an advantage today. So much so that it has an enormous following, by drivers and onlookers alike!*



**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n°  
ZFFWA20B00072113

- ✓ Bel intérieur d'origine
- ✓ Une vraie Ferrari pour un prix modéré
- ✓ Performances brillantes

- ✓ *Superb original interior*
- ✓ *A true Ferrari for a reasonable price*
- ✓ *Brilliant performance*

€ 35.000 / 45.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1989 FERRARI 328 GTS

D'origine française et dotée d'une plaque de châssis des Etablissements Pozzi, cette Ferrari 328 GTS a été achetée en 2012 par un mécanicien pour son usage personnel. Il a ainsi procédé lui-même à sa remise à niveau mécanique. Equipée d'un ABS, elle affichait alors 33 000 km. De nombreuses pièces ont été remplacées (factures des pièces au dossier), dont : courroies de distribution, galets, pompes à eau, accumulateur de pression d'essence, filtre à essence, filtre à huile, filtre à air, pneumatiques. Un réglage de l'injection a été effectué et, sur le plan carrosserie, le toit a été refait pour permettre à la voiture d'être parfaitement opérationnelle et utilisable en toutes circonstances. Ces travaux ont permis à l'actuel propriétaire de profiter pleinement des qualités de cette voiture, avec laquelle il a couvert 7 000 km en moins d'un an. Ainsi, elle totalise aujourd'hui 39 500 km au compteur. Cette voiture affiche une présentation attrayante, dans l'habitacle les moquettes rouges et les sièges noirs d'origine sont bien conservés et témoignent du soin dont cette voiture a bénéficié. Elle est livrée avec son crick dans sa housse d'origine. Sous la ligne signée Pininfarina, elle cache un V8 de 3,2 litres développant 270 ch. Avec un poids relativement limité, cette puissance lui permet des performances peu communes, avec la sonorité et le tempérament que l'on peut attendre d'une vraie Ferrari.



*Originally from France and bearing a chassis plate from the Etablissements Pozzi, this Ferrari 328 GTS was bought by a mechanic in 2012 for his personal use, when it had covered 33,000 km. He undertook a full mechanical overhaul of the car, which is fitted with ABS. Numerous parts were replaced (bills for the parts in the file), including: timing belts and tensioners, water pump, fuel pump parts, fuel, oil and air filters and tyres. The injection system was adjusted, and the roof was overhauled so that it was fully operational and usable. This work allowed the current owner to enjoy this car to the full, and he covered 7,000 km in less than a year. Today the odometer reads 39,500 km. This car is well presented and the original black seats and red carpets have been well preserved, testimony to the careful attention the car has received. It comes with its jack in the original case. The Pininfarina-styled body houses a 3.2-litre V8 engine producing 270 bhp. With a relatively low weight, this power allows the car to perform brilliantly, with the resonance and temperament expected of a true Ferrari.*



**Carte grise française  
French title**

 Châssis  
n° ZFFZR49B000119560

- ✓ Très belle présentation
- ✓ 485 ch dans la sonorité inégalée du V12
- ✓ Ligne racée, finition haut de gamme
- ✓ valises et carnets d'origine

- ✓ *Beautifully presented*
- ✓ *485 bhp with inimitable V12 tone*
- ✓ *Sleek styling, top of the range finishing*
- ✓ *Original suitcases and manuals*

€ 40.000 / 50.000

**2000 FERRARI 550 MARANELLO**

Dans la foulée de la 456 GT, la 550 Maranello reprenait la formule du V12 placé à l'avant, sous la robe d'une berlinette aussi racée qu'élégante, signée Pininfarina. Son nom reprenait celui de la petite ville accueillant l'usine Ferrari.

Vendue neuve par les établissements Charles Pozzi, le 9 mai 2000, la Ferrari 550 Maranello que nous présentons a été achetée par son actuel propriétaire à l'occasion d'une vente Artcurial, en 2011. Elle affichait alors 52 000 km et avait bénéficié d'un entretien régulier chez Charles Pozzi et RS Garage à Fontenay-aux-Roses. Depuis, elle n'a été que peu utilisée et le compteur indique aujourd'hui 57 300 km. Elle a continué à recevoir un entretien soigné et ses courroies ont été remplacées en avril 2012, à 55 900 km, au garage Duriez, spécialiste des marques Porsche et Ferrari. Son carnet d'entretien est tamponné et la voiture est accompagnée de sa trousse à outils d'origine et des manuels d'utilisation. De couleur gris Nürburgring avec intérieur en cuir bleu foncé, elle fonctionne à merveille, son moteur V12 de 485 ch prodiguant sa puissance et son onctuosité dans une sonorité à faire pâlir de jalousie tous les autres automobilistes. La carrosserie est sans reproche et la voiture est prête à prendre la route, pour le plaisir de ses occupants.



*Following on from the 456 GT, the 550 Maranello repeated the V12 front-engined format, under the skin of a sporty and elegant berlinetta body designed by Pininfarina. Its name came from the small town where the Ferrari factory is based.*

*Sold new by the Charles Pozzi dealership on 9 May 2000, the Ferrari 550 Maranello on offer was bought by the current owner at an Artcurial sale in 2011. It had then covered 52,000 km and had been regularly maintained by Charles Pozzi and RS Garage in Fontenay-aux-Roses. Since that time, it has scarcely been used and the odometer reads 57,300 km. It has continued to be well maintained, and the belts were replaced in April 2012, at 55,900 km, by the Duriez garage, Porsche and Ferrari specialists. Its service book has been stamped and the car comes with original toolkit and owner manuals. In Nürburgring grey with dark blue leather interior, it drives beautifully, and its 485 bhp V12 engine provides an abundance of power and smoothness, with an engine note that causes envy in other drivers. The bodywork is flawless and the car is ready to take to the road, to provide pleasure for all who sit in it.*



**PROVENANT  
D'UNE IMPORTANTE COLLECTION  
GRECQUE**



113

**Titre de circulation grec**  
**Greek title**

Châssis n° 1493\*03793  
Tipo 750  
Moteur n° 1315\*03496

- ✓ Dessin sportif, pur et élégant
- ✓ Mécanique d'origine brillante
- ✓ Très peu roulé depuis sa restauration

- ✓ Sporty design, pure and elegant
- ✓ First-class engineering
- ✓ Driven very little since restoration

€ 24.000 / 30.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

Rare version Tipo 750

## 1957 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT COUPÉ

La Giulietta Sprint n'était pas supposée connaître une si longue carrière. Dévoilé en 1954 au Salon de Turin, ce séduisant coupé signé Bertone rencontre pourtant un succès immédiat. Il ne manque pas d'arguments: moteur 1300 double arbre inspiré de celui de la 1900, poids limité à 850 kg et puissance lui permettant de dépasser 160 km/h. Sportive et élégante, la brillante Giulietta Sprint va marquer de son empreinte l'histoire de la marque.

Ce coupé Giulietta Sprint est un vrai Tipo 750, la version la plus prisée des collectionneurs, encore équipé de son moteur d'origine. Alors immatriculé PA 44722, il a été restauré il y a une dizaine d'années en Italie, avec beaucoup de soin et de respect pour sa configuration d'origine. Il a ensuite été vendu à un important collectionneur grec et, depuis 2005, il a très peu roulé, tout en bénéficiant de l'entretien attentif prodigué par le mécanicien personnel du collectionneur. Il est accompagné de son "Manuale d'Uso e Manutenzione" d'origine. Dotée de la première version de calandre, des ravissants petits feux arrière, de l'ancien tableau de bord, d'un volant spécial et d'un levier de vitesses au plancher, cette Giulietta Sprint symbolise le renouveau d'Alfa Romeo et concentre tous les ingrédients qui font la forte personnalité de la marque et qui procurent au volant un plaisir difficile à égaler.



*The Giulietta Sprint was not expected to have such a long career. Unveiled at the Turin Motor Show in 1954, this attractive coupé designed by Bertone, met with immediate success. It is easy to see why: a twin-cam 1300cc engine inspired by the larger 1900cc engine, a weight of just 850 kg and enough power to allow speeds of more than 160 km/h. Sporty and elegant, the outstanding Giulietta Sprint played an important part in the history of the marque.*

*This Giulietta Sprint coupé is a genuine Tipo 750, the most highly-prized version amongst collectors, and it is still equipped with its original engine. Originally registered PA 44722, the car was restored some ten years ago in Italy, to a high standard in keeping with original specification. It was subsequently sold to a noted Greek collector, and has been driven very little since 2005, while being maintained fastidiously by the collector's personal mechanic. It comes with the original "Manuale d'Uso e Manutenzione". Complete with the first version radiator grille, delightful tiny rear lights, the old dashboard, special steering wheel and floor-mounted gear lever, this Giulietta Sprint symbolises Alfa Romeo's revival, encapsulating all the ingredients that sum up the personality of the marque, and providing a driving experience that is hard to beat.*



114

**Titre de circulation  
anglais**

**English title**

Châssis n°  
FC20A1DHC30287  
Moteur n°  
JD910830320738

- ✓ État d'origine rare,  
faible kilométrage
- ✓ Entretien soigné
- ✓ Ligne incisive signée  
Giugiaro

- ✓ *Rare original  
condition, low mileage*
- ✓ *Carefully maintained*
- ✓ *Distinctive styling by  
Giugiaro*

€ 18.000 / 24.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1983 LOTUS ESPRIT TURBO

Pour remplacer l'Elan et l'Europa, au début des années 1970, Colin Chapman s'adresse pour la carrosserie à Giugiaro: c'est à lui que l'on doit cette ligne basse et acérée, aux angles vifs et incisifs. Lotus fournit la mécanique, en position centrale: un quatre cylindres seize soupapes, une rareté à l'époque pour une voiture de route. Et comme les 160 ch du 2 litres ne suffisent pas aux conducteurs les plus exigeants, une version 2,2 litres turbo est présentée en 1980. Avec ses 210 ch pour les versions européennes et la (relative) légèreté propre à toute Lotus, l'Esprit Turbo offre célérité et vivacité, le compresseur fournissant en plus de la souplesse à bas régime.

La Lotus Esprit Turbo que nous présentons a été livrée neuve aux USA. Elle a passé des années, de 1995 à 2004, chez un M. Agranoff, de New York, qui a assuré un entretien suivi, comme en témoigne un important dossier de factures. Le carnet de révision est validé par Rennsport Automotive inc à New York de 1990 à 2003. Cette voiture a visiblement toujours été entre des mains attentionnées, et les 25 000 miles

*At the start of the 1970s, Colin Chapman turned to Giugiaro to style the replacement for the Elan and the Europa. The distinctive styling, low and angular, was the designer's. Lotus provided the mechanical input, the mid-mounted, four-cylinder, sixteen valve engine being very rare at the time in a road-going car. And with the 2-litre 160 bhp version a little low on power for the most demanding drivers, a 2.2-litre turbo version was introduced in 1980. With 210 bhp in the European versions, combined with the relatively low weight common to all Lotus cars, the Esprit was fast and lively, with the compressor providing more flexibility at low revs.*

*The Lotus Esprit Turbo on offer was delivered new to the US. Between 1995 and 2004, it belonged to a Mr Agranoff, from New York, who maintained the car regularly, as documented in the comprehensive file of invoices. The service book has been stamped by Rennsport Automotive Inc, in New York, between 1990 and 2003. It is clear that this car has always been looked after well, and the 25,000 miles*



(40 230 km) qu'affiche le compteur correspondent selon toute apparence au kilométrage d'origine. La voiture est accompagnée de tous ses manuels d'entretien et d'utilisation, ainsi que de son double de clés. De couleur blanche avec intérieur noir, elle se présente dans un très bel état d'origine, ce qui est particulièrement rare pour ce modèle.

*recorded on the odometer appears to be the original mileage. The car comes with all the service and owner's manuals, and spare set of keys. Presented in white with black interior, it is superb original condition, which is rare for this model.*



**Carte grise  
française  
French title**  
Châssis n° 1568

✓ Ligne Pininfarina,  
moteur V6 Dino  
✓ Modèle rare  
✓ Deuxième main,  
entretien régulier  
✓ Excellente  
présentation

✓ Pininfarina styling,  
V6 Dino engine  
✓ Rare model  
✓ Two owners, regularly  
maintained  
✓ Excellent  
presentation

€ 40.000 / 60.000

Deux propriétaires depuis l'origine / 2 Owners from new

## 1972 FIAT DINO 2400 SPIDER AVEC HARDTOP

L'actuel propriétaire cette Fiat Dino 2400 en a fait l'acquisition au début de l'année 1975 auprès de son premier propriétaire. Elle affichait alors 42 000 km et, aujourd'hui, ce chiffre s'élève à 119 500 km. Bien entretenue, elle a bénéficié en 1990 d'une réfection de carrosserie et, malgré quelques timides traces de corrosion, elle offre une très belle présentation d'origine. L'intérieur a été préservé en bel état avec ses sièges en skaï noir, ses moquettes rouges et son autoradio Voxon huit pistes. Le volant est un accessoire, mais la pièce d'origine est livrée avec la voiture. La capote est bien conservée également et la voiture est accompagnée d'un rare hard-top d'origine, de sa trousse à outils et d'un porte-bagage chromé. Des travaux mécaniques ont été effectués récemment, avec remplacement du radiateur, de la pompe à eau, et traitement intérieur et extérieur du réservoir d'essence. Un ensemble de factures témoigne du soin apporté à l'entretien de ce beau Spider Dino. Cette enviable version 2,4 litres, plus puissante que la 2 litres,



*The current owner of this Fiat Dino 2400 bought it in early 1975 from the original owner, when the odometer read 42,000 km. Today the mileage is 119,500km. Well maintained, the bodywork was refurbished in 1990, and apart from some small signs of corrosion, it is presented in excellent original condition. The interior has been very well preserved with seats in black leatherette, red carpets and Voxson eight-track radio. The steering wheel has been replaced, but the original is included with the car. The hood is also in good condition and the car comes with rare original hard top, tool kit and chromed luggage rack. The radiator and the water pump have been replaced recently, and the fuel tank has been treated inside and out. A dossier of bills reflects the high level of maintenance this charming Spider Dino has received. This is the desirable, more powerful 2.4-litre version, which is also more rare: 420 examples were built of which just 23, including the one on offer, were imported into France in*

est également plus rare : 420 exemplaires furent construits et seuls 23 exemplaires, dont celui que nous présentons, auraient été importés en France à l'époque. Cette voiture élégante représente donc une opportunité peu courante de faire l'acquisition d'un cabriolet pouvant accueillir quatre personnes tout en bénéficiant d'un moteur conçu chez Ferrari.

*period. This elegant car offers a rare opportunity to acquire a four-seater convertible with an engine designed by Ferrari.*



**Titre de circulation  
italien**  
**Italian title**  
Châssis n° 05394

✓ Un seul propriétaire  
de 1973 à 2011  
✓ Une ligne qui fait  
référence  
✓ Modèle performant  
et très couru

✓ One owner between  
1973 and 2011  
✓ Benchmark style  
✓ High-performance  
and popular model

€ 130.000 / 160.000

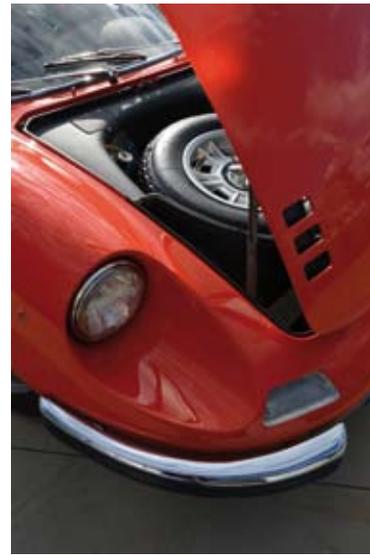
## 1973 DINO 246 GT BERLINETTA

Cette Dino 246 GT a été vendue neuve à Rome au Signor Cassiero Corrado, et immatriculée le 8 mars 1973. Cassiero Corrado avait tout juste 20 ans et il s'agissait de sa première voiture ! Elle est restée entre ses mains jusqu'en 2011, date à laquelle il l'a cédée à l'actuelle propriétaire, basée elle aussi à Rome. Aujourd'hui, elle doit s'en séparer pour des raisons personnelles et le fait, on s'en doute, à contrecœur. Peu après son acquisition, cette jolie berlinette a été repeinte en orange, couleur de la Dino du père de l'actuelle propriétaire. Entretien jusqu'en 2011 par S.A.M.O.C.A.R., le célèbre concessionnaire Ferrari de Rome, elle se trouve dans un bel état et, fait rarissime, porte encore ses plaques noires "ROMA" d'origine ! Le dossier qui l'accompagne témoigne d'un entretien très régulier, ainsi que de



*This Dino 246 GT was sold new in Rome to Signor Cassiero Corrado, and was registered on 8 March 1973. Cassiero Corrado was just 20 years old and this was his first car ! He kept it until 2011 when it was sold to the current owner, also based in Rome. Today, she is reluctantly selling the car for personal reasons. Shortly after it was acquired by the current owner, the car was re-sprayed orange, to match her father's Dino. Maintained until 2011 by S.A.M.O.C.A.R., the famous Ferrari dealership in Rome, it is in good condition and, a rare detail, still has the original black « ROMA » plates ! It is evident from the file that comes with the car, that it has been regularly maintained, and there are details of the work carried out. The interior has been re-upholstered in black leatherette, and the carpets,*





travaux divers. L'intérieur a été refait en simili cuir noir et les moquettes, semble-t-il d'origine, sont en bon état. Elle démarre immédiatement, tourne bien et son compteur indique 84 459 km, ce qui pourrait correspondre à un kilométrage d'origine. Modèle dont la cote d'amour est très élevée, cette 246 GT est prête à rouler. Équipée du V6 central de 195 ch à 7 600 tr/min pour un poids de 1 100 kg, elle est très agile et offre le plaisir et la personnalité que l'on peut attendre d'une Ferrari. Avec sa ligne Pininfarina aussi élégante qu'indémontable, elle associe magnifiquement sport, style et performances.

*which appear to be original, are in good condition. The car starts straight away, turns over well, and the odometer reading of 84,459 km could well be correct. A model that is extremely popular, this 246 GT is ready to drive. Fitted with a V6 mid-engine, producing 195 bhp at 7,600 rpm, the car weighs 1,100 kg and is very agile, offering the pleasure and personality expected of a Ferrari. With its elegant and timeless Pininfarina styling, it embodies the perfect combination of sport, style and performance.*

117

Carte grise  
française  
French title

Châssis n°  
WPOZZZ91ZFS150373

✓ Seulement 36 850 km  
depuis l'origine  
✓ « Presque neuve »,  
historique suivi  
✓ Séduisante version 3,2  
litres cabriolet  
✓ Modèle encore  
sous-estimé

✓ Just 36,850 km  
from new  
✓ « Almost new », full  
history  
✓ Desirable 3.2-litre  
cabriolet version  
Still undervalued model

€ 30.000 / 50.000

Seulement 36 850 km d'origine / Only 36 850 km from new

## 1985 PORSCHE 911 3,2 L CABRIOLET

Comme l'indique l'attestation délivrée par Porsche France, cette 911 cabriolet est une année-modèle 1985, sortie des chaînes le 19 décembre 1984. Elle est livrée neuve en Suisse au premier propriétaire, un Canadien qui la conserve dans sa propriété en Espagne. Alors qu'elle n'a couvert que 20 000 km, il la cède en 2008 au second propriétaire, grand collectionneur parisien. La voiture est envoyée chez Porsche à Antibes pour une révision complète, dont la facture est incluse au dossier de la voiture. Son propriétaire la conserve quatre ans dans sa propriété d'Antibes et ne l'utilise que pour de petits trajets, pendant ses vacances. L'an dernier, il s'en sépare au profit d'un de ses amis, grand amateur de la marque.

Il s'agit d'un exemplaire en état exceptionnel puisque cette voiture n'a parcouru que 36 850 km depuis sa sortie d'usine et sa présentation impeccable s'en ressent: les sièges ne présentent pas d'usure, les moquettes sont superbes et le tableau de bord remarquable avec son autoradio-cassette Blaupunkt. Elle est livrée avec son carnet d'entretien tamponné par Porsche Amag à Genève, et Porsche Antibes. Équipée de l'enviable six cylindres 3,2 litres de 230 ch, c'est un modèle sous-estimé parmi les Porsche 911, qui offre des performances peu communes pour une robustesse qui a fait la réputation de la marque.



*As the certificate issued by Porsche France states, this 911 cabriolet is a 1985 model, which left the production line on 19 December 1984. It was delivered new to its first owner in Switzerland, a Canadian who kept it at his property in Spain. After covering just 20,000 km, it was sold to its second owner, a notable collector from Paris. The car was sent to Porsche in Antibes for a thorough overhaul, details of which are included in the file. The owner kept it for four years in Antibes, only using it for short outings during his holidays. Last year, he parted with the car, and it passed to one of his friends, a great enthusiast of the marque.*

*This example is in exceptional condition, having covered just 36,850 km from new. The impeccable presentation is evident in the seats, which show no signs of wear, the superb carpets and wonderful dashboard with Blaupunkt radio-cassette. It comes with service book stamped by Porsche Amag in Geneva and Porsche Antibes. Fitted with the desirable six-cylinder 3.2-litre engine producing 230 bhp, this model, which remains undervalued amongst 911s, delivers a remarkable performance and robustness that made the reputation of the marque.*



**Carte grise hors CE, dédouanée**  
**Registered outside EC, customs cleared**  
 Châssis n°  
 ZFFYT53B000137310

✓ Très peu kilométrée  
 Superbe dans sa livrée  
 ✓ jaune Maranello  
 ✓ Facile à utiliser  
 ✓ Checkée par Pozzi

✓ *Very low mileage*  
 ✓ *Superb yellow Maranello livery*  
 ✓ *Easy to use*  
 ✓ *Checked by Pozzi*

€ 50.000 / 70.000

## 2004 FERRARI 360 MODENA SPIDER F1

Ce superbe cabriolet a été livré neuf par Maranello Motors en Angleterre au premier propriétaire, un émir de Riyad en Arabie Saoudite. Cette voiture faisait partie d'une grande flotte de véhicules et a peu servi. En 2008, elle est achetée par un Groupe industriel français spécialisé dans la sidérurgie qui la conserve en voiture d'agrément parmi une belle collection. Ils nous la proposent à la vente aujourd'hui. Elle sort d'un check-up chez Ferrari - Charles Pozzi à Levallois-Perret et aucun défaut n'a été constaté par le constructeur. Son kilométrage est de 19 800 km et présente une carrosserie en état impeccable, un intérieur en cuir noir sans accroc, moquettes comme neuves. La mécanique semble en excellent état, démarrant, après déconnexion de l'anti-démarrage, au premier coup de clef. La boîte séquentielle au volant est merveilleuse et à l'utilisation, très agréable. La capote, noire et en parfait état, est électrique. Il s'agit d'une automobile d'exception aussi facile à rouler qu'une Golf, très bien équilibrée, sûre et dotée d'un bruit de moteur enivrant. Une belle opportunité à un prix plus que raisonnable !



*This superb cabriolet was delivered new by Maranello Motors in England to its first owner, an Emir of Riyadh in Saudi Arabia. It formed part of a large fleet of vehicles and was rarely used. In 2008 it was bought by a French industrial company specializing in steel production, who kept it for special occasions as part of an impressive collection. It is this Group that has asked us to sell the car. It has just been inspected by Ferrari - Charles Pozzi in Levallois-Perret, who found no faults. It has covered 19,800 km and the bodywork is impeccable, with a flawless black leather interior and as-new carpets. It appears to be in excellent mechanical condition, starting on the first turn of the key, after disconnecting the immobilizer. It has an outstanding steering wheel-controlled sequential gearbox which is wonderful to use. The black hood is electrically operated and in perfect condition. Here is an exceptional car that is as easy to drive as a Golf, very well balanced and precise, with an exhilarating engine note. A fantastic opportunity at a very reasonable price!*



**Carte grise  
française  
French title**

Châssis  
n° SAXXNPAZE1D188613

- ✓ Version très rare et recherchée
- ✓ Une des 500 dernières Mini produites
- ✓ Excellent état, faible kilométrage

- ✓ *Rare and sought after model*
- ✓ *One of the last 500 Minis built*
- ✓ *Excellent condition, low mileage*

€ 8.000 / 14.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 2000 ROVER MINI COOPER SPORT «500»

Sortie d'usine en 2000 et mise en circulation en 2001, cette Mini fait partie des 500 dernières produites, du modèle défini plus de 40 ans auparavant par Alec Issigonis. Les Cooper Sport 500 font en effet partie de la série "Classic" proposée en 2000 par Rover pour clore en beauté l'histoire de la plus célèbre des petites anglaises. Les Cooper Sport 500 sont les toutes dernières de cette série et leur nombre a été limité à 500 exemplaires, d'où leur nom. Uniquement commercialisées en conduite à droite, elles présentent de nombreuses particularités: toit couleur platine, jante alu 13 pouces, tableau de bord en alu bouchonné, sellerie cuir deux tons, extensions d'ailes spéciales... Un certificat d'authenticité atteste que cette voiture (la 436e sur 500) correspond à cette série rare et particulièrement recherchée. Notre modèle, de couleur anthracite, n'affiche que 25 000 miles (40 200 km) et comporte tous les documents permettant de retracer son histoire (carnets, factures). Elle est livrée avec le pack de "goodies" qui l'accompagnaient lors de sa livraison neuve, les seuls changements qu'elle a connus sont un poste de radio (l'original accompagne l'auto) et le remplacement des amortisseurs par des modèles plus rigides. En excellent état, ayant peu roulé, il s'agit d'une des versions les plus rares et recherchées de la Mini. Elle permet d'allier plaisir et investissement.



*Leaving the factory in 2000 and on the road in 2001, this example of a model created by Alec Issigonis some 40 years earlier is one of the last 500 Minis to be built. The Cooper Sport 500 was part of the « Classic » series proposed by Rover to encapsulate the beauty and heritage of this celebrated British car. The Cooper Sport 500 was the very last in the series and was limited to 500 examples, hence the name. Only offered in righthand drive, the car sported many special features : platinum silver roof, 13 inch alloy wheels, turned aluminium dashboard, two-tone leather upholstery, special wide arches... An authenticity certificate states that this car is no. 436/500 of this rare and sought-after series. Our example, presented in anthracite, has covered just 25,000 miles, and comes with all the documents needed to trace its history (log books and invoices), and also has the original pack of « goodies ». The only changes from original specification are a new radio (the original comes with the car), and stiffer shock absorbers. One of the rarest and most desirable versions of the Mini, this example is in excellent condition, having been driven sparingly. Here is an opportunity to invest and have fun.*



120

**Carte grise  
française  
French title**

Châssis  
n° 697903  
Moteur n° PR00826

- ✓ Cabriolet 15-Six faisant partie d'une série connue
- ✓ Réalisation de qualité
- ✓ Carte grise modifiée, en règle
- ✓ Le plaisir de la 15 et l'agrément du cabriolet

- ✓ Cabriolet 15-Six – part of a known series
- ✓ High build quality
- ✓ Updated Carte Grise
- ✓ Enjoyment of the 15 with the fun of a cabriolet

€ 40.000 / 60.000

*Provenant de la collection Jean-Paul Guerlain*

## 1950 CITROËN TRACTION 15-SIX, CABRIOLET PAR MARCEL BONHOURE

Marcel Bonhoure, ancien collectionneur et pilier du Club de l'Auto, a un jour souhaité ajouter à sa collection un cabriolet Traction 15-Six. Devant la rareté de ce modèle (les registres d'usine ne font officiellement mention que de deux exemplaires), il a décidé d'en fabriquer une réplique. Celle-ci étant réalisée avec qualité et fidélité, certains de ses amis lui ont passé commande d'une voiture identique. Au total, il a ainsi produit dans les années 1980/1990 sept exemplaires de cette carrosserie découverte, équipés d'un marchepied. Le cabriolet que nous présentons porte le numéro 90/002 et est la propriété du parfumeur Jean-Paul Guerlain, qui l'avait acquis aux enchères en 1997. Très belle réalisation avec son pare-brise rabattable et ses jantes Pilote, de couleur noire avec intérieur en cuir beige et capote bleu nuit, il présente la patine d'une voiture réalisée il y a plus de 20 ans. La voiture fonctionne, mais une petite révision ne sera pas inutile avant de se lancer sur de longues distances. Il est important de noter que la carte grise a été modifiée: elle porte la mention 15 SIX MOD et la carrosserie cabriolet. Étant donc parfaitement en règle, elle permet de profiter sans souci de la puissance et la souplesse du moteur six cylindres de la 15, avec l'incomparable agrément d'une carrosserie ouverte, pour un prix inférieur à celui d'un cabriolet 11 CV.



*Some years ago, Marcel Bonhoure, former collector and pillar of the Club de l'Auto, wanted to add a Traction 15-Six cabriolet to his collection. Given the rarity of this model (official factory records mention just two examples), he decided to build a replica. The result was so faithful to the original that he took orders from some of his friends for identical cars. In total, during the 1980s and 1990s, he produced seven examples of this convertible body, with running board. The cabriolet on offer bears the number 90/002 and is owned by perfumer Jean-Paul Guerlain, who bought the car at auction in 1997. With fold-down windscreen and « Pilote » wheels, the car is presented in black with beige leather interior and midnight blue hood. It is beautifully constructed, and displays the patina of a car built some 20 years ago. It is in running order, but a service is advised before embarking on a long journey. It is important to note that the 'Carte Grise' has been updated: it mentions 15 SIX MOD and the cabriolet bodywork. With everything in order, it is possible to enjoy the power and versatility of the 15's six cylinder engine, combined with the joy of an open top car, and all for a lower price than an 11 CV cabriolet.*



**Titre de circulation  
allemand  
(collection)**

**German title**

Châssis n° 428B

Moteur n° 161080

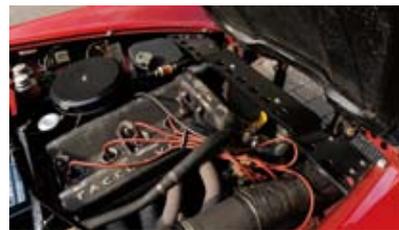
- ✓ Modèle rare et symbolique
- ✓ État d'origine remarquable
- ✓ Deuxième version du moteur Pont-à-Mousson

- ✓ Rare and symbolic model
- ✓ Remarkable original condition
- ✓ Second version of the Pont-à-Mousson engine

€ 25.000 / 35.000

## 1962 FACEL VEGA FACELLIA F2B COUPÉ

Le rare coupé Facellia que nous proposons a été acheté en 2002 par son actuel propriétaire à un collectionneur suisse, tous les deux adhérents depuis de nombreuses années de l'Amicale Facel. Cette version F2B est dotée d'une version améliorée du fameux moteur Pont-à-Mousson 1,6 litre double arbre, qui montrait sur les premiers modèles FA des problèmes de fiabilité. Ils ont été ensuite résolus et ce moteur de 115 ch permet donc aujourd'hui une utilisation sans souci, d'autant plus qu'il a bénéficié d'une réfection complète dans un atelier suisse et que, depuis, la voiture a parcouru 10 000 km, son compteur en totalisant aujourd'hui 114 000 km. La ligne d'échappement est en acier inoxydable et, pour le reste, cette voiture présente un état d'origine particulièrement remarquable. Sa peinture a été refaite il y a plusieurs années et l'intérieur sans défaut présente une agréable patine, ce qui permet de profiter pleinement du raffinement qui lui est propre, avec son tableau de bord imitation bois et ses confortables sièges en cuir noir. Le ciel de toit a été refait. Rare témoin de la dernière marque de luxe française dans sa tentative d'imposer une petite sportive confortable et équipée d'une mécanique française, cette Facel F2B offre le plaisir d'être au volant d'une voiture exclusive et peu commune. Son intérêt ne saurait échapper à l'amateur.



*The rare Facellia coupé that we are offering was bought in 2002 by the current owner from a Swiss collector, both long-time members of the Amicale Facel. This F2B example is equipped with an improved version of the renowned Pont-à-Mousson 1.6-litre twin cam engine, which had experienced problems of reliability in the first FA models. These problems were resolved and today this 115 bhp engine runs like clockwork, no less because it was completely rebuilt by a workshop in Switzerland and has covered just 10,000 km since. The odometer reads 114,000 km today. The car has a stainless steel exhaust, and in every other respect is in remarkably original condition. It was resprayed several years ago, and the flawless interior displays a pleasing patina. It is possible, therefore, to take full advantage of the car's individual sophistication, with imitation wood dashboard and comfortable black leather seats. The roofliner has been renewed. Here is a rare example of the last luxury French marque's attempt to introduce a small, comfortable sports car equipped with a French engine. This Facel F2B offers an opportunity to enjoy being at the wheel of an exclusive and unusual car, and will not fail to attract enthusiasts.*



Lots 122 et 123 provenant d'une collection du Sud de la France

122

**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° AR 155993  
Moteur n° 0106\*00156

- ✓ Authentique Giulietta Veloce
- ✓ Matching Numbers
- ✓ Une classique du sport automobile
- ✓ Restauration italienne de qualité

- ✓ *Genuine Giulietta Veloce*
- ✓ *Matching Numbers*
- ✓ *A sportscar classic*
- ✓ *High quality Italian restoration*

€ 35.000 / 50.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE COUPÉ

Livrée neuve en Italie, cette Giulietta Sprint est une authentique Tipo 10106 Veloce, encore équipée de son moteur d'origine, ce qui est assez exceptionnel. Elle est donc, selon la formule consacrée, "matching numbers". Son précédent propriétaire, Giovanni de Paoli, l'a faite restaurer au début des années 2000 par deux anciens mécaniciens Alfa Romeo. Certaines pièces (Durites, rotule train avant, mâchoires de freins, cylindres de roues arrière) ont été remplacées chez Giglio Racing, à Toulon. La voiture était alors immatriculée à Genève, GE-1762651. Alors que M. de Paoli l'avait confiée à l'atelier Tissier, près de Nemours, pour une mise au point moteur, celui qui allait devenir son prochain propriétaire est tombé en arrêt devant la voiture, séduit par son état. Aujourd'hui, la qualité de la restauration est encore perceptible et la voiture se présente de façon impeccable. Elle est équipée de l'élégant tableau de bord en tôle peinte recevant trois gros compteurs ronds disposés en demi-cercle, ainsi que de sièges et contreportes habillés avec tous le raffinement italien. Et surtout elle bénéficie du moteur 1300 à deux carburateurs Weber, dont les 90 ch permettent à cette sportive séduisante et légère d'atteindre 180 km/h. Il est rare de trouver une Giulietta Sprint Veloce aussi originale et soignée. Les amateurs d'Alfa Romeo ne peuvent pas s'y tromper.



*Delivered new in Italy, this Giulietta Sprint is a genuine Tipo 10106 Veloce, and exceptionally, is still fitted with the original engine, therefore having 'matching numbers'. The previous owner, Giovanni de Paoli, had the car restored at the start of the 2000s by two former Alfa Romeo mechanics. Certain parts (hoses, front axle ball joints, brake shoes, rear wheel cylinders) were replaced by Giglio racing in Toulon. It was then registered in Geneva, GE-1762651. Mr de Paoli sent the car to the Tissier workshop, near Nemours, to have the engine tuned, and while it was there, the man who would become next owner spotted the car and was bowled over by the condition it was in. The high quality of that restoration is still evident today and the car is offered in superb condition. It is fitted with a charming painted metal dashboard, boasting three round dials in a semicircle, and seats and door linings upholstered with plenty of Italian style. Above all, the car has a Weber twin-carburettor 1300cc engine, whose 90 bhp produces enough power to propel this stunning, light sportscar to 180 km/h. It is rare to find a Giulietta Sprint Veloce as original and well presented as this one. Alfa Romeo enthusiasts cannot go wrong.*



123

**Carte grise française**  
**French title**  
Châssis n° 14815

- ✓ Performances élevées
- ✓ Voiture rare, confortable et bien équipée
- ✓ Modèle peu connu, donc sous-estimé
- ✓ Très belle présentation d'origine

- ✓ *High performance*
- ✓ *Rare car, well-equipped and comfortable*
- ✓ *Less well known, undervalued model*
- ✓ *Superb original presentation*

€ 80.000 / 110.000  
**SANS RÉSERVE /**  
**NO RESERVE**

## 1972 FERRARI 365 GTC/4

Après avoir été achetée en 1989 par son précédent propriétaire lors d'une vente monégasque pour l'équivalent de 250 000 Euros, cette Ferrari 365 GTC/4 est passée en 2005 entre les mains de son actuel propriétaire lors d'une vente aux enchères Artcurial. Juste après, elle a bénéficié d'une révision importante comportant un contrôle du jeu aux soupapes, une vérification de l'alimentation avec dépose des carburateurs et remplacement des joints, une révision des freins arrière et une réfection du commodo de commande de phares. Depuis, la voiture a peu roulé, tout en bénéficiant de l'entretien régulier d'un ancien mécanicien Ferrari de Marseille. Cette année, pour que son état soit sans reproche, le toit ouvrant, la climatisation et le démarreur ont été révisés, la voiture recevant également une peinture neuve. D'une élégante teinte noir avec intérieur en cuir noir en très bel état, elle est équipée d'un échappement "Ansa" et d'un toit ouvrant, ce qui permet de profiter pleinement de l'agrément de ce coupé très rapide, doté du V12 de 4,4 litres de la Daytona développant ici 340 ch. Voiture rare (la production s'élève à 500 exemplaires environ) et largement sous-estimée, son confort et son raffinement permettent d'entreprendre de longs voyages en toute sérénité. L'état de cet exemplaire constitue un argument supplémentaire pour convaincre l'amateur.



*Having been bought at a Monaco auction in 1989 by its previous owner for some 250,000 Euros, this Ferrari 365 GTC/4 passed into the current owner's hands at an Artcurial sale in 2005. Shortly afterwards, the car benefitted from major work, including valve clearance, overhaul of the fuel system, including removing the carburetors and replacing gaskets, overhaul of the rear brakes and repair to the light control stalk. Since that time the car has been driven very little, while being regularly maintained by a former Ferrari mechanic in Marseille. This year, to retain the highest standards of presentation, work was carried out on the sunroof, air-conditioning and starter motor, and the car was re-sprayed. Elegantly liveried in black with beautifully preserved black leather interior, the car is fitted with an « Ansa » exhaust. A sunroof allows full enjoyment of this very fast coupé, equipped with a 4.4-litre V12 engine, similar to that in the Daytona, producing 340 bhp. Here is a rare car (approximately 500 examples built) that is widely undervalued, Long journeys can be confidently undertaken in comfort in this sophisticated and luxurious machine. The exemplary condition of this example is an extra factor to tempt an enthusiast.*



**PROVENANT  
DE LA COLLECTION  
D'UN AMATEUR D'ART**



**Carte grise  
Française  
French title**  
Châssis : 15017

✓ Historique connu et  
'matching numbers'  
✓ Restauration poussée  
à Modène il y a quelques  
années  
✓ Modèle emblématique  
de la marque

✓ *Continuous history  
and matching numbers*  
✓ *Recent meticulous  
restoration in Modena*  
✓ *Iconic model*

€ 240.000 / 280.000

## 1972 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA

On peut s'étonner qu'Enzo Ferrari, amateur de compétition et toujours à la recherche des meilleures performances, n'ait pas suivi la voie ouverte en 1967 par la Lamborghini Miura: la nouvelle Ferrari de 1968 n'adopte pas encore de moteur central et reste fidèle au V12 placé à l'avant. Présentée au Salon de Paris, elle est surnommée officiellement Daytona en l'honneur du triplé Ferrari sur ce même circuit, en 1967. Assez haute et imposante, la ligne signée Fioravanti pour Pininfarina est très impressionnante, avec son long capot et son habitacle ramassé sur l'arrière. A l'avant, une batterie de quatre phares s'abrite derrière une large "vitrine" qui laisse place en 1970 à des phares escamotables. Son merveilleux V12 4,4 litres, doté de quatre arbres à cames en tête et d'une lubrification par carter sec, offre un caractère hors pair, à la fois souple et puissant, onctueux et rageur. Son harmonieuse musique délivre 352 ch à 7 500 tours, propulsant ce gros coupé à 270 km/h avec une stabilité exceptionnelle. Cette belle Daytona, matching numbers, a été livrée neuve aux Etats-Unis et est arrivée en France fin des années 80. Les changements aux normes européennes ont été réalisés par un collectionneur suisse qui a entrepris la restauration complète chez les meilleurs artisans italiens autour de Modène. En 1996, elle est acquise par le Docteur Jean Alain Aquarone, en 1997 par Pierre Coquet puis Jean Guikas par la suite. En 1999, ce dernier la vend à un collectionneur marseillais et en 2004, elle entre dans une collection bien connue à Biarritz. L'actuel propriétaire en fait l'acquisition auprès d'un collectionneur

*It was, perhaps surprising that Enzo Ferrari, a racing enthusiast and always looking for ways to improve performances, didn't follow the path taken by the Lamborghini Miura in 1967: in 1968 the new Ferrari didn't adopt the mid-engine set-up and remained faithful to the front-engined V12. Launched at the Paris Motor Show, it was given the name Daytona to commemorate Ferrari's 1-2-3 finish at that circuit in 1967. Rather high and imposing, the styling by Fioravanti for Pininfarina was impressive, with its long bonnet and compact cockpit positioned at the rear. At the front, a line of four lights nestled behind a wide « display window » which gave way in 1970 to retractable lights. The fabulous V12 4.4-litre engine, with four overhead cams and dry sump lubrication, gave it a character second to none. It was adaptable and powerful, smooth and ferocious. It delivered, with a wonderful sound, 352 bhp at 7,500 rpm, propelling this large coupé to 270 km/h with exceptional stability. This superb Daytona, with matching numbers, was delivered new to the US, and came to France in the late 1980s. Modifications for European use were carried out by a Swiss collector who commissioned a thorough restoration by renowned craftsmen in Modena. In 1996, it was acquired by Dr Jean Alain Aquarone, in 1997 by Pierre Coquet and later by Jean Guikas. In 1999, the latter sold the car to a collector from Marseille, and in 2004 it became part of a well known collection in Biarritz. The current owner acquired it from a collector in the Angoulême area. Since then, it has only been driven*





de la région d'Angoulême. Depuis, elle est utilisée uniquement par beau temps et est garée dans un garage à température constante. Il s'agit d'un modèle qui nous a donné pleine satisfaction, démarrant au premier tour de clef, son moteur 12 cylindres de 4,4L tourne merveilleusement et la ligne d'échappement en inox lui donne une sonorité lyrique et virile. L'intérieur est très soigné, moquettes rouges en excellent état, ses typiques sièges Daytona sont recouverts de cuir noir. La peinture est de belle facture, les chromes irréprochables, et le compartiment moteur vraiment soigné. Il s'agit d'une Daytona très soignée, une restauration poussée et attentive avait été réalisée il y a quelques années par de véritables spécialistes. Si vous cherchez une Daytona, celle-ci vous donnera pleine satisfaction. La ligne tellement désirable représente toute une époque, celle où les limitations de vitesse étaient inexistantes et où on pouvait pleinement profiter des 350 chevaux !

*in fine weather and is stored in a garage maintained at a constant temperature. It is a car that we like very much. Starting at the first turn of the key, its 4.4-litre 12 cylinder engine turns over beautifully and the stainless steel exhaust gives it a virile, musical sound. The interior has been carefully maintained, with red carpets in excellent condition and Daytona seats re-upholstered in black leather. The paintwork is beautiful, the chrome spotless and the engine clean and well presented, following the meticulous restoration a few years ago by renowned specialists. If you are searching for a Daytona, you need look no further. The iconic design represents an era, and a time before speed limits when it was possible to make full use of the 350 horse power !*

125

**Titre de circulation luxembourgeois**  
**Luxembourg title**  
Châssis n°  
WPOEB0914KS173023

✓ Bel état d'origine  
✓ Finition d'un grand raffinement  
✓ Modèle puissant et confortable

✓ In good original condition  
✓ Fit and finish of great refinement  
✓ A powerful model that's comfortable

€ 80.000 / 120.000

Seulement 23 177 miles d'origine, 2<sup>e</sup> main / *Just 23,177 miles from new, two owners*

## 1989 PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK

En 1981, un cabriolet de la célèbre 911 est présentée au public à Genève. Elle est très appréciée par la clientèle et s'offre un succès assez important. Au Salon de Frankfurt 1987, Porsche présente un prototype avec des saute-vent remplaçant le pare-brise et avec un arceau. Elle était plutôt destinée à l'utilisation sur circuit. L'idée fut bonne puisque l'année d'après, la firme de Stuttgart décide de sortir le modèle 911 Speedster – nom mythique utilisé par les 356 venant du mot « speed » et « roadster ». La voiture est basée sur un cabriolet 911 Carrera. Les deux places arrières sont ôtées au profit d'un couvre-capote en polyester de la couleur de la caisse, le pare-brise est remplacé par un modèle plus étroit et incliné et les vitres latérales deviennent plus dessinées et courtes en hauteur.

*In 1981, a cabriolet version of the famous 911 was presented to the public in Geneva. It was an important success and a hit with the clientèle. At the Frankfurt Motor Show in 1987 Porsche displayed a prototype with roll hoops and tiny screen in place of the windscreen, geared more towards use on the circuit. The idea was good, and the following year, the Stuttgart firm launched the 911 Speedster model, the legendary name coming from 'speed' and 'roadster' that had been used for the 356s. The car was based on a 911 Carrera cabriolet. The two rear seats were sacrificed to allow room for a fabric hood the colour of the body, and the windscreen became shallower and more inclined, with the side windows styled lower.*





Ce splendide Speedster, édition très limitée, a été livré neuf à un certain Warren B. Eads à Rolling Hills en Californie le 9 juillet 1989 et a été entretenu par le réseau Porsche américain au vue du carnet d'entretien. Le bolide a été importé en 2008 par un intermédiaire et le deuxième propriétaire, un homme d'affaires luxembourgeois, en fait l'acquisition pour s'en servir dans sa maison de campagne en Limousin. Très peu utilisée et sortie de son garage uniquement par beau temps, cette Porsche n'a que 23 177 miles (environ 35 000 km) et se présente dans un état proche du neuf. Le compartiment moteur démontre un entretien poussé. Ses sièges en cuir noir n'ont subi aucune rayure et ne marquent aucune trace d'usure, tout comme la capote. Son démarrage est immédiat et ses accélérations saines. Elle sera livrée avec ses carnets, manuels d'origine et sa trousse à outils complète.

Cette 911 au look ravageur est un véritable plaisir pour les yeux et la conduite, tout en rappelant qu'il s'agit d'un modèle à la fiabilité légendaire. Très recherchée, elle est l'automobile parfaite pour les escapades en week-end ou les longs voyages à deux.

*This splendid Speedster, from a very limited edition, was delivered new to a certain Warren B. Eads from Rolling Hills in California on 9 July 1989. It was maintained by the Porsche network in the US as evident in the service book. The car was imported into Europe via an intermediary and the second owner, a businessman from Luxembourg acquired it for use at his country house in Limousin. Rarely used and only driven in fine weather, this Porsche has covered just 23,177 miles and is in almost-new condition. The engine has clearly been thoroughly maintained. The black leather seats and the hood are unmarked and show no signs of wear. The car starts immediately and accelerates freely. It comes with service books, original owner's manual and complete toolkit.*

*A model offering renowned reliability, this ravishing 911 is an absolute pleasure to look at and to drive. Highly sought-after, it is the perfect car for weekend getaways or longer trips for two.*

126

**Voiture jamais immatriculée, vendue avec sa facture d'origine et son certificat de cession de Jaguar**

***Car has never been registered, sold with original invoice and certificate of sale from Jaguar***  
Châssis n°  
SAJJNADW4DM174364

- ✓ Voiture proche du neuf
- ✓ Seulement 3 000 km parcourus
- ✓ Première main
- ✓ Confort et moteur exceptionnels

- ✓ *Almost new car*
- ✓ *Just 3 000 km*
- ✓ *One owner*
- ✓ *Exceptional luxury and engine*

€ 25.000 / 45.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

3000 km depuis l'origine, jamais immatriculée / 3000 km from new, never registered

## 1990 JAGUAR XJ-S V12 CABRIOLET

Cette Jaguar XJ-S V12 présente une caractéristique hors du commun: elle n'a jamais été immatriculée. Achetée neuve en 1990 à Peter Green, concessionnaire Jaguar de Bordeaux, par un passionné de voitures anglaises et amateur d'art, elle n'a quasiment pas roulé et son compteur n'affiche aujourd'hui qu'à peine plus de 3 000 km. Le propriétaire a cependant veillé à ce qu'elle tourne régulièrement et lui faisait parcourir une dizaine de km par mois dans sa propriété. Le dossier comporte tous les documents de vente attestant de cette situation peu commune, ainsi que le certificat de révision des 1 500 km, en 1991. Il s'agit d'une version cabriolet strictement deux places, le propriétaire souhaitant la version la plus sportive. Cette voiture est équipée du fameux V12 Jaguar 5,3 litres "High Efficiency" dont l'onctuosité permet une conduite dans un confort et un délassement parfaits. Il est accolé à une boîte de vitesses automatique, qui participe aussi à faire des voyages un moment de pur bonheur, agréablement installé dans les sièges en cuir beige clair. La teinte "Solent Blue" souligne tout le chic de la carrosserie, alors que le capot dissimule un compartiment moteur d'une exceptionnelle propreté. Les amateurs de voitures en état d'origine proches du neuf ne seront pas insensibles à cette occasion exceptionnelle, qui ne risque pas de se représenter!



*This Jaguar XJ-S V12 offers an unusual feature: it has never been registered.*

*Bought new in 1990 through Peter Green, a Jaguar dealer from Bordeaux, by an enthusiast of British cars and art lover, it has hardly been driven and the odometer reads just over 3,000 km today. The owner has always made sure that it runs smoothly, however, and the car has been driven on his property for a few kilometres every month. The file contains all the sales documents verifying this highly unusual circumstance, as well as the service report at 1,500 km in 1991. This is strictly a two-seater cabriolet – the owner wanted to have the most sporting version. The car is fitted with the celebrated 5.3-litre V12 Jaguar « High Efficiency » engine which gives total comfort and relaxation with its smooth drive. The automatic gearbox complements this, making journeys cosseted in the light beige leather seats an absolute joy. The « Solent Blue » livery accentuates the elegant styling, and the bonnet houses an immaculate engine compartment. Anyone who appreciates 'almost new' originality in a car cannot fail to be moved by this unbelievable opportunity!*



**Titre de circulation  
Allemand****German title**

Châssis n°

829AR0001849

Coque n° 391

- ✓ Authentique Stratos  
Groupe 4 compétition  
client
- ✓ Historique de courses  
en Italie entre 1978  
et 1980
- ✓ Une gagnante  
potentielle en historique

✓ *Authentic Stratos  
Group 4 competition  
client*

✓ *Racing history in  
Italy from 1978 and  
1980*

✓ *A potential winner  
in historical racing*

€ 350.000 / 400.000

**1974 LANCIA STRATOS GROUPE 4**

La Lancia Stratos est une des voitures de rallye les plus extraordinaires jamais produites. Elle est également l'une des plus titrées, puisqu'elle a remporté à trois reprises le Championnat du Monde des Rallyes (1974-1975-1976, entre les mains de Sandro Munari) et aurait sans doute pu continuer si, pour des raisons de politique interne au groupe Fiat, elle n'avait été remplacée par la Fiat 131 Abarth. Elle est pourtant née un peu par hasard: le premier prototype Stratos est un projet dessiné par Marcello Gandini pour Bertone et exposé au Salon de Turin 1970. Il s'agit pour commencer d'un exercice de style très impressionnant, la voiture ne dépassant pas 95 cm de haut ! Cet étrange prototype à la forme en coin va attirer l'attention de Cesare Fiorio, alors aux commandes du service compétition de Lancia, qui a besoin de remplacer ses Fulvia vieillissantes et dépassées en puissance et en maniabilité. Gandini modifie donc son dessin pour en faire une voiture utilisable, donc légèrement plus haute mais qui reste encore très radicale par rapport à la production de l'époque. L'absence de porte-à-faux, le grand capot plat, la silhouette ramassée et l'immense pare-brise très arrondi forment un ensemble qui ne ressemble à rien de connu ! La voiture est exposée au Salon de Turin 1971 et impressionne les visiteurs. Par chance, pour cette fois en tout cas, Ferrari et Lancia ont récemment intégré le groupe Fiat, si bien que la mécanique de la Stratos va tout naturellement être fournie par la marque au cheval cabré. Ce sera le V6 Dino en cylindrée 2,4 litres, moteur éprouvé, compact et puissant, qui équipe déjà la 246 GT et les dernières versions des coupés et cabriolets Fiat-Dino. Il reste encore du travail de mise au point, auquel va participer un autre ingénieur talentueux, Gianpaolo Dallara. Après quelques exemplaires de présérie en 1973, la Stratos est fabriquée en 1974 en nombre suffisant pour permettre l'homologation en Groupe 4 et la production totale atteindra environ 495 unités. Parmi

*The Lancia Stratos is unquestionably the most extraordinary rally car ever produced. It is also one of the most successful, having won three times the World Rally Championship (1974-1975-1976 in the hands of Sandro Munari) and probably would have continued to so if allowed to do so. For reasons of internal politics within the Fiat Group, the Stratos was replaced by the Fiat 131 Abarth. Yet it was born by chance: the first prototype Stratos was a project designed by Marcello Gandini for Bertone and exhibited at Turin in 1970. It was essentially an exercise in extreme style and very impressive, with the overall height at just 95cm high! This strange wedge shaped prototype attracted the attention of Cesare Fiorio, the legendary boss of the competition department of Lancia, who needed to replace the carmaker's aging and outdated Fulvia coupe. Gandini reinvented the design into a relatively more usable car, slightly taller, but still very radical compared to production cars of the period. The lack of overhangs, the long flat hood, the compact silhouette and the huge wraparound windshield all combined to a shape that like nothing else known till then!*

*The car was exhibited at the Turin motor show of 1971 and it really impressed visitors. Lucky for Lancia, Ferrari had recently become a part of the Fiat Group too, so the mechanicals of the Stratos came from the Prancing Horse brand. The 2.4-litre V6 engine from the Dino became the natural choice as it was a well tested, compact and powerful unit, which already proven itself in the Dino 246 GT and the latest versions of the coupes and convertibles from Fiat, the Dino. The car still needed to be developed and for that another talented engineer – Gianpaolo Dallara – was involved. After a few pre-production cars in 1973, the Stratos was made in sufficient numbers in 1974 to allow homologation into Group 4. The total production was eventually*



Photo: Thomas Popper



eux, une dizaine d'exemplaires seront utilisés par Lancia pour en faire des Groupe 4 officielles usine, les autres étant des exemplaires "stradale" dont certains ont été préparés par des pilotes privés pour les rallyes, dans le cadre de l'homologation Groupe 4 et de son règlement. Contrairement à de nombreuses voitures de rallyes, la Stratos n'est pas dérivée d'un modèle de tourisme, mais elle a été conçue à partir d'une feuille blanche pour la compétition. Sa conception radicale lui procure une maniabilité diabolique qui, alliée à un moteur souple et puissant, lui a permis de survoler les rallyes pendant plusieurs années, devant des voitures qui n'avaient pas les arguments permettant de lutter contre un tel ovni... qui en avait d'ailleurs l'apparence !

Fabriquée par Bertone le 31 octobre 1974, et portant le numéro de coque 391, la Lancia Stratos que nous présentons a eu comme premier propriétaire Lancia Spa. Elle était alors de couleur Blue Azzuro et a été ensuite préparée dans un atelier italien pour courir en rallye, en tant que compétition client en respectant la configuration Groupe 4. Ainsi, grâce aux recherches de M. Thomas Popper nous savons qu'entre 1978 et 1980, elle participe au moins à dix rallyes, entre les mains du pilote Domenico Busoni: Rally Alto Appenino Bolognese (1978 et 1979), Coppa Citta Prato, Rallye Citta di Modena, Rally Ascoli Piceno, Rally Fagioni, Rallye dell' Umbria, Rallye Salto lo Spino, Cronoscalta Caprino-Spiazzi, Rally Trento Bordone. Comme nous l'apprend la copie de ses papiers italiens de l'époque, la voiture est alors immatriculée BO 732456. Cette Lancia Stratos a ensuite intégré la collection de Luciano Giuliano qui, par l'intermédiaire d'un grand marchand monégasque, l'a cédée à Frédéric Puren au milieu des années 1990. La voiture est alors de couleur jaune et son nouveau propriétaire participe deux fois au Tour Auto, en 1998 où elle porte le numéro 203, puis en 1999 avec le numéro 242. Alors qu'elle est immatriculée 0848 HZD 75, celui-ci la cède en 2001 à un collectionneur allemand, qui court habituellement sur Ford historique et qui l'immatricule dans les Alpes-Maritimes, puis en Allemagne. Il participera en tout et pour tout à deux épreuves au volant de cette voiture qu'il conservera dans sa collection personnelle.

Cette Lancia Stratos Groupe 4 compétition client à l'historique passionnant se présente aujourd'hui dans une livrée Alitalia spectaculaire, avec toute sa préparation compétition concernant aussi bien l'aménagement intérieur (arceau de sécurité,

*about 495 cars. Of these, ten were used by Lancia to make official factory Group 4 cars, the others being sold as "stradales" or street cars, some of which were prepared by private rallyists for rallying, following the approved Group 4 regulations.*

*Unlike many rally cars, the Stratos was not derived from a regular production car, but was a clean-sheet design specifically for competition purposes. Its radical design gave it diabolical handling, and combined with a very flexible and powerful engine, the Stratos remained a very competitive car for years after, intimidating all competition, what with its spaceship looks!*

*Manufactured by Bertone on the 31st of October, 1974, and bearing chassis number 391, the Lancia Stratos on offer had as its first owner, Lancia Spa. Painted a Blue Azzuro, the car was prepared in a workshop to compete in the Italian rally championship keeping in mind the client configuration of Group 4. Thanks to the research of Thomas Popper we know that between 1978 and 1980, this particular participated at least ten rallies, in the hands of rallyist Domenico Busoni: Rally Alto Appenino Bolognese (1978 and 1979), Coppa Citta Prato, Rally Citta di Modena, Ascoli Piceno Rally, Rally Fagioni, Rally dell' Umbria Rally Salto lo Spino, Cronoscalta Caprino-Spiazzi and Rally Trento Bordone. We can see from the copy of the original papers then that the car was registered BO 732456.*

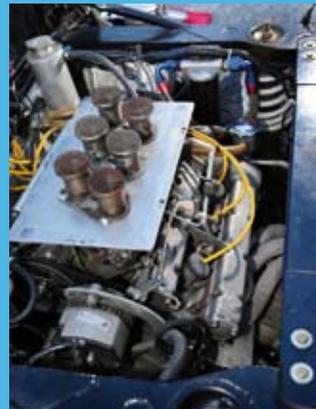
*Then this Stratos was integrated into the collection of Luciano Giuliano who, through an important dealer from Monaco, sold the car to Frederic Puren in the mid-1990s. The car was yellow then and the new owner participated twice in the Tour Auto, in 1998 (where it had the number 203), and then in 1999, with the number 242. At that point it was registered 0848 HZD 75. In 2001 the car was sold to a German collector, who usually ran on historic Ford events, registered the car in the Alpes-Maritimes, and then later in Germany. He used the car only two times in events and kept it in his personal collection.*

*This Lancia Stratos Group 4 customer car has a fascinating history and looks very exciting in its spectacular Alitalia livery, and has all the necessary preparation for competition for the interiors (roll-cage, bucket seats, harnesses, stripped interior, steering wheel and dashboard, special extinguisher, etc) and the mechanicals (engine, suspension, brakes). The car is equipped with dual tanks and will be delivered with four additional original rims. It is a rare opportunity to acquire one*



Photos: Thomas Popper





Photos: Thomas Popper

1980, Rally Trento Bordone

sièges-baquets, harnais, habitacle dépouillé, volant et tableau de bord spéciaux, extincteur...) que la mécanique (moteur, suspensions, freins). La voiture est équipée d'un double réservoir et sera livrée avec quatre jantes supplémentaires d'origine. Elle constitue une rare occasion de faire l'acquisition d'une des plus brillantes voiture de rallye jamais produite, dans sa version compétition, la plus radicale et la plus efficace. Elle est évidemment éligible dans de nombreuses épreuves historiques dans lequel le public l'accueillera avec toute la ferveur des légendes de la route.

*of the most brilliant rally cars ever produced, in its racing version, the most radical and the most effective of all. It is obviously eligible in many historic events in which the spectators are bound to greet the car with all the fervor for a real legend of the motorsport.*



Photo: Didier Griffonliere

**Titre de circulation anglais**  
**English title**  
 Châssis n°S674200

✓Restauration de grande qualité  
 ✓Jaguar légendaire  
 ✓Facilement utilisable

✓ *Restoration of a very high quality*  
 ✓ *A legendary Jaguar*  
 ✓ *Easy to use*

€ 80.000 / 100.000

## 1953 JAGUAR XK120 ROADSTER

La Jaguar XK120 reste un grand classique des voitures de sport dévoilées au lendemain de la guerre. Dotée d'un splendide six cylindres 3,4 litres double arbre, elle approche 200 km/h et offre une ligne sensuelle, basse et effilée qui tranche avec les carrosseries plus conventionnelles de l'époque. Voiture bien née, elle va briller autant sur route que sur les circuits de course, où elle donnera naissance aux fameuses Type C et Type D qui signeront les plus belles pages Jaguar dans l'histoire du sport automobile. Aujourd'hui, c'est une voiture facile à utiliser, dont les pièces sont abondantes.

De la calandre jusqu'au pare-chocs arrière, ce roadster XK120 a bénéficié d'une restauration de haut niveau. De teinte gris métallisé avec sièges marron, son habitacle a été restauré dans les règles de l'art, sellerie, garnitures, moquette et capote ayant été refaits. La carrosserie a été mise à nu avant peinture et les chromes sont neufs, de même que les joints. La mécanique d'origine ("matching numbers") a bénéficié d'une révision complète et d'un réglage chez un spécialiste anglais.

La voiture sera livrée avec un hard-top en fibre de verre développé aux États-Unis, cerise sur le gâteau d'une restauration supérieure à la moyenne. Son nouveau propriétaire ne devrait pas s'y tromper.

*The Jaguar XK120 was a classic sports car unveiled in the aftermath of the war. With a splendid DOHC 3.4-litre six-cylinder that car was good for a max speed close to 200 km/h, and at the same time featuring a sensual shape, low and flowing, in sharp contrast to other conventional cars of the period. The car did well both on the road and the racetrack, where the XK120 spawned the famous C Type and the D Type, cars that went on to write the most beautiful pages in the history of Jaguar sports car. Today, the XK120 is easy to use as here's a car whose parts are plentiful.*

*From the grille to the rear bumper, this XK120 roadster has received a very high level of restoration. Metallic grey in colour, with brown seats, the interior has been restored according to the rules of the art, upholstery, trim, carpets, the hood, everything has been redone. A body-off restoration, body was scrapped and laid bare before painting and the chrome is new, as well as are the rubbers. The original mechanicals (with 'matching numbers') have received a complete overhaul too from this British specialist garage. The car will be delivered with a fibreglass hardtop developed in the United States – the icing on the cake of a restoration that is well above average. The new owner will not be making a mistake acquiring this beauty.*



129

**Titre de circulation  
anglais**  
**English title**  
Châssis n°680421

✓ Magnifique carrosserie  
coupé  
✓ Restauration de haut  
niveau  
✓ Matching numbers

✓ Beautiful coupe body  
✓ Restoration of a very  
high order  
✓ Matching numbers

€ 70.000 / 90.000

## 1953 JAGUAR XK120 COUPÉ

Sur cette voiture, l'atelier L.T. Classic, à Londres, n'a rien laissé au hasard pour la partie mécanique, si bien qu'elle se présente dans un état d'une rare qualité. Il s'agit d'ailleurs d'une carrosserie coupé, considérée sur la Jaguar XK120 comme d'une grande beauté, sans parler de sa rareté largement supérieure à celle du roadster. Un important dossier de factures traduit le soin apporté à la restauration mécanique. Tous les composants en ont bénéficié : moteur, boîte de vitesses, transmission, suspensions, freins... L'intérieur a eu droit à un traitement tout aussi attentionné, avec réfection des sièges baquets, des tapis, des garnitures, et la carrosserie n'a pas échappé à la rigueur du restaurateur, avec une mise à nu de la carrosserie, accompagnée d'une réfection des chromes et d'un remplacement de tous les joints. La suspension est d'ailleurs améliorée et la voiture est équipée d'un échappement spécial et de pneus Blockley. Cet exceptionnel coupé XK120 est accompagné de factures et d'un certificat du Jaguar Heritage Trust. Pour son prochain acheteur, il présente un double avantage : une carrosserie rare et belle, et un état superbe. Ce genre de situation ne se présente pas souvent.



*On this car, the restoration shop Classic LT of London, left nothing to chance for the mechanical part, so it exists in a state of rare exceptional quality. It is also a coupe, which other being a beautiful body style on the Jaguar XK120, is such a rarity, and that too significantly so, as compared to the roadster. An important aspect is the invoices that reflect the kind of care given to the restoration of the mechanical bits. All components have benefited: the engine, the gearbox, the transmission, suspension, brakes. The interior has also been thoughtful treated, with repairs done to the bucket seats, carpets, upholstery, and nor has the body escaped the rigors of a thorough restoration, with the body scrapped down and then repainted, the chrome all redone and all seals have been replaced. The suspension has also been improved and the car is equipped with a special exhaust, plus the tyres are Blockleys. This stunning XK120 coupe comes with all the invoices and certification of authenticity from the Jaguar Heritage Trust. For the car's next buyer, there is a double advantage: a rare and beautiful body and a superb condition. This kind of an opportunity does not come up all that often.*



130

**Titre de circulation anglais**

**English title**

Châssis n° AM300/31396

Moteur n° DBA 1027

- ✓ Restauration de très haut niveau
- ✓ Modèle rare
- ✓ Frein à disque à l'avant

✓ *Restoration of a very high level*

✓ *Rare model*

✓ *Disc brakes at the front*

€ 130.000 / 160.000

Sortant de restauration en Angleterre / *Superb english restoration*

## 1957 ASTON MARTIN DB MKIII COUPÉ

De teinte gris irisé avec intérieur marron, cette Aston Martin DB MkIII conduite à gauche a bénéficié de travaux de restauration d'une qualité élevée, et se présente aujourd'hui dans un état d'un niveau rare. Équipée de son moteur d'origine ("matching numbers"), il s'agit d'un modèle à deux carburateurs doté de freins à disques à l'avant. Toute la mécanique a été complètement restaurée chez L.T. Classic, à Londres, et les pièces ont été remplacées par des neuves chaque fois que c'était nécessaire. La même rigueur a été appliquée à la carrosserie, mise à nu puis repeinte, tous les chromes ayant été refaits et les joints remplacés. A l'intérieur, la sellerie a été restaurée, les moquettes remplacées par des neuves et les instruments refaits. Aucun détail n'a échappé au restaurateur, qui s'est appliqué à faire de cette DB MkIII un exemplaire sublime. Il faut dire que le modèle le mérite car à l'époque, il s'agissait d'une des voitures les plus chères. Fabriquée à 550 exemplaires environ, elle était équipée d'un beau six cylindres en ligne 2,9 litres double arbre qui développait plus de 160 ch, de quoi approcher 200 km/h. Voiture homogène et portant un peu du parfum des Aston Martin de compétition, elle était considérée à l'époque comme une voiture de connaisseur. Elle le reste encore aujourd'hui.



*Grey in color with iridescent brown interior, this Aston Martin DB MkIII (in LHD form) has benefited from a restoration of very high quality, and is today in a state of an exceptional level. Equipped with its original engine (with 'matching numbers'), it is a model with twin carburetors and with disc brakes at the front. The mechanicals were completely restored by LT Classic in London, and parts were replaced with new ones, wherever it was necessary. The same level of attention was applied to the body, which was completely scrapped down exposed and then repainted, and all the chrome too has been redone and the seals replaced. Inside, the upholstery has been restored, carpets replaced by new ones and the instruments have all been redone. No detail escaped the restorer, making this DB MkIII a really sublime example. It must be said that the model merits so as at the time when it was new, it was one of the most expensive cars around. With just 550 made, the car is exclusive. Powered by a beautiful 2.9-litre six-cylinder DOHC engine that developed over 160bhp, the car was good for 200 km/h. A very homogeneous design, with a little perfume of Aston Martin's competition heritage, this car was regarded at that time as a car for the true connoisseur. And it remains one today too.*



**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° 5F07D121148

- ✓ Désirable version Fastback 1965
- ✓ Préparation très poussée
- ✓ Moteur 460 ch
- ✓ Finition très complète et soignée, sans fausse note

- ✓ Desirable 1965 Fastback version
- ✓ High standard of preparation
- ✓ 460 bhp engine
- ✓ Comprehensive, flawless finishing

€ 20.000 / 30.000

## 1965 FORD MUSTANG COUPÉ FASTBACK, V8 À COMPRESSEUR

Sur cette version 1965 coupé Fastback, une des plus emblématiques de la Ford Mustang, son précédent propriétaire a souhaité une préparation hors du commun, alors qu'il était aux États-Unis. Par son allure extérieure, teinte Wimbledon White à bandes bleues, prise d'air latérale, louvres de montant arrière, jantes à cinq branches, elle évoque la fameuse GT 350. Mais ses performances lui sont supérieures ! En effet, l'expertise d'Alexis Delicourt confirme qu'elle est dotée d'un V8 de 302 ci (5 litres) réalésé à 347 ci (5,7 litres), équipé d'un compresseur volumétrique Vortek, d'une alimentation à injection électronique entièrement programmable, de même que l'allumage. Les pièces mobiles ont toutes été remplacées par des éléments plus performants et, au banc, le moteur affiche la puissance impressionnante de 462 ch à 5 365 tr/mn. Châssis et suspension ont bénéficié de renforts et modifications, avec des trains roulants modernes "Total Control Performance", permettant d'améliorer le comportement. La transmission est assurée par une boîte Tremec à cinq rapports, un embrayage Cobra et un pont arrière Detroit Locker. L'intérieur extrêmement soigné est à l'avenant, avec volant bois trois branches Moto-Lita, autoradio Ford d'époque, compte-tours

*While in the US, the previous owner of this 1965 Fastback coupé, one of the most iconic Ford Mustangs, wanted his car to be prepared distinctively. Presented in Wimbledon white with blue stripes, side air intake, louvres on the rear pillars and five spoke wheels, the car resembles the famous GT 350. With a superior performance ! In fact, the inspection report of Alexis Delicourt states that it has a V8 5-litre 302 ci engine bored to 347 ci (5.7-litre), equipped with Vortech supercharger, programmable electronic fuel injection and ignition. Moving parts have all been replaced with high performance pieces and, on the rolling road, the engine produces an impressive 462 bhp at 5,365 rpm. The chassis and suspension have been strengthened and modified with modern "Total Control Performance" running gear, to improve the handling. Transmission is provided by a five speed Tremec gearbox, Cobra clutch and Detroit Locker rear axle. The well-equipped interior meets the same standards, with three-spoke wooden Moto-Lita steering wheel, period Ford radio, rev counter to 8,000 rpm, digital gauges, Autometer boost gauge, offset Restomod aluminium gearlever... Rarely has a Mustang benefitted from such a high degree of preparation, undertaken with such care and in keeping with the*



8 000 tr/mn, compteurs digitaux, manomètre de pression compresseur Boost Autometer, levier de vitesses déporté Restomod en aluminium... Rarement une Mustang a bénéficié d'un tel degré de préparation, tout en présentant un aspect extrêmement soigné, sans fausse note par rapport à l'allure originale de la voiture. C'est l'occasion de faire l'acquisition d'une Mustang vraiment exceptionnelle, par son aspect et ses performances.

*original appearance of the car. Here is an opportunity to acquire a Mustang that is totally exceptional, in appearance and performance.*



132

Carte grise française  
French title  
Châssis n° 730111580

✓ Voiture personnelle  
d'un des meilleurs  
pilotes français  
✓ Préparation très  
soignée  
✓ Parfaite pour le Tour  
Auto

✓ *The personal car one  
of the best of French  
racers*  
✓ *Very neat preparation*  
✓ *Perfect for events like  
Tour Auto*

€ 25.000 / 45.000

Provenant de la collection d'Eric Helary / *From the collection of Eric Helary*  
**1975 LOTUS EUROPA TWIN CAM**

Lorsque Éric Héлары, pilote émérite et vainqueur des 24 Heures du Mans 1993 à bord d'une 905 Peugeot, a décidé de cesser la compétition automobile moderne et de s'intéresser aux courses de véhicules historiques, il a souhaité préparer une voiture pour son propre usage. Son choix s'est tourné vers une Lotus Europa acquise il y a cinq ans en Suisse, dotée du moteur Lotus double arbre des versions Twin Cam. La voiture a bénéficié d'une préparation approfondie chez Yvan Mahé, pour le Tour de Corse 2008. Les travaux, dont les factures totalisent 15 000 €, comportent notamment la pose d'un arceau spécial. Les sièges baquets d'origine sont conservés et un Tripmaster est installé. Par la suite, Éric Héлары peaufine la préparation de la voiture en vue du Tour Auto 2009 et 2010 auxquels il prend part avec beaucoup de plaisir. La Lotus est démontée et vérifiée entre chaque épreuve. Elle a bénéficié d'une grande révision après son dernier Tour Auto, comportant une réfection moteur par Boespflug, à Magny-Cours. Elle nécessite donc un rodage. Cette Lotus Europa est accompagnée de son PTH définitif et valide, ainsi que d'un lot de pièces détachées (quatre jantes, amortisseurs, moteur en pièces, rotules). Éric Héлары propose même d'assurer l'assistance de cette voiture dont il a apprécié

*When Eric Héлары, skilled driver and winner of the 24 Hours of Le Mans in 1993 aboard a Peugeot 905, decided to stop racing and to look to racing historic cars, he wanted to prepare a car for his own use. His choice turned to a Lotus Europa acquired five years ago in Switzerland, with the Lotus twin cam engined version, the Twin Cam. The car received a thorough preparation by Yvan Mahé for the 2008 edition of the Tour de Corse. The work, with invoices totaling € 15,000, included the installation of a proper roll cage. The bucket seats have been kept original and a Tripmaster has been installed. Subsequently, Eric Héлары refined the preparation of the car for the 2009 and the 2010 editions of the Tour Auto, in which he took part with great pleasure. The Lotus between events has always been disassembled and thoroughly checked. The car has received a major overhaul since the last Tour Auto, with the engine overhauled by Boespflug at Magny-Cours. Thus the car needed a break in its competitive life. This Lotus Europa comes with its PTH final and validated, as well as a lot of parts (four wheels, shock absorbers, engine parts, etcl). Eric Héлары even offers to provide assistance for this car for the next edition of the Tour Auto, as he appreciates the qualities of this*



D.R.

les qualités et qu'il connaît par cœur lors du prochain Tour Auto ! Cette Lotus Europa représente une opportunité exceptionnelle d'acquérir une voiture originale, performante, préparée par un pilote pour son plaisir et éligible dans certaines des plus belles épreuves historiques internationales.

*car, plus the fact that he knows the Tour by heart! This Lotus Europa is a rare opportunity to acquire an original car, very efficient, prepared by a driver for his pleasure and eligible in some of the finest international historic events.*



133

**Titre de circulation  
italien  
Italian title**  
Châssis n° 2022662

✓ Aménagements  
Groupe N  
✓ Historique de course  
✓ Voiture polyvalente  
✓ Belle présentation et  
plaisir assuré

✓ *Groupe N  
specification*  
✓ *Racing history*  
✓ *Versatile car*  
✓ *Good condition and  
guaranteed enjoyment*

€ 8.000 / 12.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1979 AUTOBIANCHI A112 ABARTH

De couleur rouge, l'Autobianchi Abarth que nous présentons, à l'origine une rare version Golden Ring, a couru en Groupe A et N à la fin des années 1980. Son historique en course est parfaitement connu, grâce à son passeport technique qui fait partie du dossier. Elle a connu deux immatriculations, à Milan et à Pavie. Son habitacle a bénéficié de plusieurs aménagements spéciaux: deux baquets compétition avec harnais OMP, un arceau de sécurité quatre points, un pédalier aluminium OMP, un extincteur et un tripmaster OMP. A l'extérieur, la voiture est équipée de deux projecteurs longue portée Carello Megalux, d'un pot d'échappement neuf d'origine, de quatre pneus neufs alors que, sous la capot, on note la présence d'une robuste barre anti-rapprochement OMP. Elle se présente aujourd'hui dans un bel état général, qui traduit une réfection récente ainsi que le soin apporté à son entretien. Légère et agile, cette Autobianchi Abarth est une petite bombe à deux visages: elle peut aussi bien se faufiler dans un trajet urbain que vous emmener dans une compétition historique, en vous procurant le plaisir et l'efficacité que permettent son châssis équilibré et son moteur 70 ch tout en ayant un vrai historique en course.



*Liveried in red, this Autobianchi Abarth on offer is a rare Golden Ring version, which ran in Groupe A and N at the end of the 1980s. Its racing provenance is well documented in the technical passport that comes with the car. It has been registered twice, in Milan and Pavie. The interior has been race-prepared: two competition bucket seats with OMP harnesses, four-point roll cage, OMP aluminium pedals, fire extinguisher and OMP tripmaster. Externally, the car has been fitted with two Carello Megalux high-beam headlights, a new exhaust to original specification and four new tyres. Under the bonnet there is a robust OMP anti-roll bar. Overall, the car is in excellent condition, which reflects recent work carried out and careful maintenance. Light and agile, this Autobianchi Abarth is a little rocket with two personalities: it is as happy to wind its way through city traffic as to take part in historic competition. With its balanced chassis and 70 bhp engine, this car provides efficiency and enjoyment, along with an impressive racing provenance.*



134

**Carte grise  
française  
French title**

Chassis n°3205  
Moteur n°3205

- ✓ Le mythe de la 250 pour la famille
- ✓ Entretien soigné et superbe intérieur d'origine
- ✓ Combinaison de couleur très désirable

- ✓ *The 250 legend for family use*
- ✓ *Carefully maintained with superb original interior*
- ✓ *Desirable colour combination*

€ 135.000 / 165.000

## 1963 FERRARI 250 GTE SÉRIE II

Rendez-vous était donné dans cette magnifique région de Normandie, si chère au cœur d'Hervé Poulain. Pierre Novikoff et moi-même, doit-on le préciser, aimons nous rendre vers les côtes françaises, synonymes de poissons frais ou autres plateaux de fruits de mer. Nous arrivons donc au point de rencontre dans un de ces typiques villages normands aux maisons à colombages et aux toits de chaume. Sur la place de l'église, nous attendait la propriétaire de la Belle italienne, au volant de sa Mini Cooper Works, une femme de caractère nous l'avons compris immédiatement, grâce à son coup de volant précis, ses accélérations fulgurantes et les passages à la corde pour chaque virage. Au bout d'une petite route bordée de chênes, un grand portail s'ouvre sur un haras magnifique aux paysages vallonnés, plusieurs corps de ferme très fleuris et au fond, sous un des bâtiments, la 250 nous fait front.



*Arrangements were made to meet in the wonderful area of Normandy so dear to Hervé Poulain's heart. And let's be clear, Pierre Novikoff and I love to head to the French coast, synonymous with fresh fish and plates of seafood. We arrived at the meeting point in one of those typical Normandy villages of half-timbered houses with thatched roofs. We waited by the church for the owner of this wonderful Italian machine. She arrived driving her Mini Cooper Works, and the decisive steering, confident acceleration and line through the corners told us instantly she was a woman who knew what she was doing. At the end of a lane lined with oak trees, a large gate opened to reveal a magnificent stud farm in rolling hills, dotted with farm buildings and in the distance, in one of the buildings, the 250 was facing us.*





Gris argent avec un très bel intérieur en cuir noir parfaitement patiné, la Belle ne cherchait qu'à nous faire entendre la musique symphonique de son moteur. Après un tour complet et détaillé de la voiture au cours duquel nous avons pu constater que le châssis et les planchers étaient sains, mais avec une carrosserie qui laisse apparaître quelques bulles de corrosion sous la peinture (au niveau des bas de portes), nous nous installons à son volant pour un essai routier. Démarrage immédiat après trois coups sur la pédale d'accélérateur pour alimenter les carburateurs, prise en main aisée, deux, trois manœuvres souples pour sortir l'automobile de son garage et en avant vers des envolées cabrées. Son comportement est très agréable, sain, le léger jeu dans la direction mériterait d'être rectifié, la suspension est bonne et ferme, le freinage pourrait être plus mordant mais les accélérations sont franches. La pression d'huile est très bonne; la propriétaire nous indique que le moteur a été refait dans un atelier de Magny-Cours au mois de janvier dernier. En 3e et 4e, l'overdrive est très efficace et fort pratique. Le climat de l'habitacle est des plus soignés, l'univers de Ferrari y étant omniprésent et tellement attractif. Cette dame en a fait l'acquisition auprès de Monsieur Collin du Garage Cecil Cars en 2008 qui la connaît depuis les années 90, lorsqu'il l'avait achetée à un de ses clients, un collectionneur parisien. Cette Ferrari est une véritable invitation au voyage, à prendre la route pour un week-end en famille ou pour « attaquer les virages » sur les petites routes de France ou d'ailleurs. Elle fait partie du mythe des 250 Ferrari et participe de près à l'évolution à la hausse des prix puisque la cote de la GTE elle-même ne fait que monter. Une belle opportunité dont il est encore temps de profiter.

*In silver grey with a beautifully patinated black leather interior, the orchestral sound of her engine was crying out to be heard. After a thorough inspection of the car which highlighted that the chassis and floorpan was sound, while the body showed some bubbles of corrosion under the paint at the bottom of the doors, we climbed into the car for a test-drive. Three blips of the throttle to feed the carburetors and it started immediately, and with a light touch to manoeuvre the car out of its garage, we were ready for take off. The car drove very well, the slight play in the steering would merit adjustment, suspension was good and firm, the brakes could be improved, but it accelerates freely. Oil pressure is good ; the owner has told us that the engine was rebuilt by a workshop in Magny-Cours last January. In 3rd and 4th gear, the overdrive is very effective. It has one of the best air-conditioning units, and the magic of Ferrari is evident throughout the car. The owner bought the car from Mr Collin of the Cecil Cars Garage in 2008, who had known the car since the 1990s, when he had bought it from one of his clients, a Parisian collector. This Ferrari is a real invitation to travel, to take to the road for a family weekend, or to attack the corners of country lanes, in France or further afield. It is part of the legend of the Ferrari 250, and closely linked to the upward trend in prices, since the only way for the GTE to go is up. There is still time to grasp this wonderful opportunity.*



**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° 20271  
Moteur n° 00441

✓ Rare version polyester

✓ La plus légère, la plus rapide et la plus désirable des 308

✓ Entretien soigné, suivi - Fiabilisée

✓ Rare fibreglass version

✓ The lightest, fastest and most desirable 308

✓ Thorough, regular maintenance – reliability

€ 45.000 / 55.000

## 1977 FERRARI 308 GTB "VETRORESINA"

Vendue neuve en France par Charles Pozzi et immatriculée pour la première fois le 13 janvier 1977, cette superbe Ferrari 308 polyester n'a connu que des mains soigneuses et rigoureuses. Dès 1990, un rapport d'expertise nous apprend qu'elle a bénéficié d'une restauration complète et qu'elle ne présente aucune déformation ni séquelle de réparation. Elle appartient alors à M. Laurent Philippe demeurant au Domptin, dans l'Aisne. En 2000, le propriétaire actuel, un homme d'affaires franco-suisse, en fait l'acquisition et la confie aux ateliers Pennequin, à Magny-Cours (aujourd'hui Sodemo Vintage) pour une réfection du moteur. Les factures d'avril 2002 fournissent le détail de la remise en état du V8 et de ses accessoires. Ainsi, la voiture a été entièrement reconditionnée, fiabilisée et dotée d'un échappement hautes performances. Le moteur démarre au premier tour de clef et les accélérations sont impressionnantes et très proches de celles d'une 308 Gr. 4. Une sonorité mélodieuse, des montées en régime spectaculaires, une maniabilité hors pair, un habitacle soigné, une ligne élancée, cette 308 GTB polyester offre toutes les qualités d'une "grande" Ferrari.



*Sold new in France by Charles Pozzi, and registered initially on 13 January 1977, this superb fibreglass Ferrari 308 has always been fastidiously maintained. An inspection report from 1990 tells us that it has been comprehensively restored and showed no distortion or signs of repair. At that time it belonged to M. Laurent Philippe, who lived in Domptin, Aisne. In 2000, the current owner, a French-Swiss businessman, bought the car and gave it to the Pennequin workshop in Magny-Cour (Sodemo Vintage today), to re-build the engine. Bills from April 2002 provide details of work carried out on the V8 engine and its accessories. The car has therefore been completely overhauled and has been fitted with a high-performance exhaust. The engine starts with the first turn of the key, and it accelerates like a 308 Gr 4 car. A wonderful sound, spectacular through the gears, unbeatable handling, immaculate interior, svelte styling, this fibreglass 308 GTB has all the ingredients of a 'big' Ferrari.*



136

**Carte grise française  
French title**

Châssis n°  
SCBZBO3D8NCX42154

- ✓ Modèle héritant de l'identité sportive de Bentley
- ✓ Excellent état de présentation et fonctionnement
- ✓ Confort, volupté et puissance

- ✓ Model inheriting Bentley's sporting heritage
- ✓ Excellent condition and working order
- ✓ Luxurious and powerful

€ 40.000 / 60.000

## 1992 BENTLEY CONTINENTAL R

Achetée en 1998 à son premier propriétaire monégasque alors qu'elle avait parcouru 30 000 km, elle en affiche aujourd'hui 74 000 et il s'agit donc d'une deuxième main. De couleur verte, elle présente un intérieur magnifique en cuir brun avec garnitures vert foncé et bois clair, dans un ensemble du meilleur chic. Elle est dotée d'une boîte automatique et d'une sonorisation Hi-Fi complète Alpina à six haut-parleurs et chargeur de six CD, installée par son actuel propriétaire juste après l'achat. Il s'en servait pour ses sorties du week-end et pour se rendre une fois par an dans sa propriété de la Côte d'Azur. Entretien chez Jacques Savoye à Paris, la voiture est accompagnée de ses carnets et se présente en excellent état de présentation et de fonctionnement. Il s'agit d'un modèle puissant, confortable, fiable et d'une exclusivité sans équivalent.



*Bought in 1998 from the first Monégasque owner when it had covered 30,000 km, the odometer reads 74,000 km today and is a two-owner car. Livered in green, the magnificent interior combines brown leather upholstery with pale wood and dark green trim in great style. It is fitted with automatic gearbox and Alpine hi-fi with six speakers and six-CD changer that was fitted by the current owner just after he bought the car. He has used the car for weekend drives and for an annual trip to his property on the Côte d'Azur. Maintained by Jacques Savoye in Paris, the car comes with service books and is offered in excellent condition and working order. Here is a powerful, luxurious and reliable car with unrivalled exclusivity.*



137

**Carte grise  
française  
French title**  
Châssis n° B222HR

✓ Voiture refaite à  
grands frais  
✓ Modèle confortable,  
sûr et raffiné  
✓ Magnifique  
présentation, historique  
suivi

✓ *Car restored at great  
expense*  
✓ *Luxurious, elegant  
and reliable model*  
✓ *Magnificent  
presentation, known  
history*

€ 30.000 / 40.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

Dans les mains du même propriétaire depuis 1978 / *In the hands of the same owner since 1978*

## 1949 BENTLEY MK VI BERLINE

Vendue neuve par Charles Follett à Londres en 1949, cette Bentley Mk VI a été entièrement restaurée et offre aujourd'hui une présentation splendide. Le moteur et l'électricité ont bénéficié d'une remise en état complète, avec des pièces neuves achetées en Angleterre chez les revendeurs Rolls Royce, et un remplacement du vilebrequin. L'embrayage a été changé l'an dernier et les pneus Michelin aux cotes d'origine sont neufs. Côté carrosserie, la peinture a été refaite avec une cellulose polie-lustrée par un homme du métier, qui s'est chargé également des vernis intérieurs. Les pièces en zamak ont été chromées il y a plusieurs années par les ateliers Lecoq et ne présentent aucun vieillissement. La sellerie des sièges arrière, qui était en bon état, a été entretenue alors que les sièges avant ont bénéficié d'une réfection complète en cuir Connolly de la teinte d'origine. Pour parfaire l'ensemble, le ciel de toit a été refait avec de la laine Roy Creech.

Depuis sa restauration, l'entretien de la voiture est assuré par l'atelier réputé de Francis Trichet.

Appartenant depuis 1978 à un collectionneur chirurgien et pointilleux, cette Bentley Mk VI se présente dans un état rare et sa restauration n'a en rien dénaturé sa personnalité. Elle l'a au contraire sublimée.

*Sold new by Charles Follett in London in 1949, this Bentley Mk VI has been completely restored and is offered today in superb condition. The engine and electrics have been completely overhauled, with new parts sourced from Rolls Royce suppliers in England. The crankshaft has been replaced, the clutch was changed last year and the original specification Michelin tyres are new. The bodywork has been repainted with a polished gloss cellulose paint by a specialist who also renewed the interior veneers. Parts in zamak were chromed several years ago at the Lecoq workshops and show no signs of ageing. The rear seats, which were in good condition, were preserved while the front seats were re-upholstered in Connolly leather of the original colour. To round it off, the headlining was retrimmed in wool by Roy Creech. Since being restored, the car has been maintained by the renowned Francis Trichet workshop.*

*This Bentley Mk VI, which has been owned since 1978 by a surgeon and discerning collector, is offered in exceptional condition and its restoration has not taken away its personality. It has, on the contrary, heightened it.*



138

**Titre de circulation  
américain,  
dédouanée en  
France  
US title, US custom  
cleared**  
Châssis n° L.SFU 753

- ✓ Un grand classique  
du luxe absolu
- ✓ Belle présentation
- ✓ Confort sans égal

- ✓ *Ultimate luxury  
classic*
- ✓ *Beautifully presented*
- ✓ *Unrivalled opulence*

€ 40.000 / 60.000

## 1965 ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III BERLINE

Sortie d'usine le 30 juin 1964, la Silver Cloud III que nous présentons a été convoyée aux Etats-Unis sur le paquebot "France" pour être livrée à Edward Marshall, de Trenton aux New Jersey, via l'importateur américain J.S. Inskip Inc, New-York. De couleur deux-tons, elle est équipée de vitres électriques teintées et dispose de son "history book" où tous les modes opératoires sont consignés avec les visas des techniciens et même sa facture d'origine. L'entretien vient d'être effectué (vidange, filtres, allumage, pompe à eau, pompe à essence), pour un montant totalisant 2 600 €, sa boîte automatique ayant bénéficié d'une refecton à l'été 2012. Elle est accompagnée des documents permettant son immatriculation française (attestation FFVE, document douanier 846A). S'agissant de la version Série III la plus désirable, car en conduite à gauche, sa conduite sur route est un réel plaisir. Précédée de sa haute calandre flanquée de quatre phares, mêlant l'absolu confort de son habitacle tendu de cuir épais à l'onctuosité de son V8 de 6,2 litres, cette Rolls répond à l'imagination collective de voiture de monarque ou de souverain exotique. Elle promet des heures de douceur à son volant.



*The Silver Cloud on offer left the factory on 30 June 1964, and headed to the US on the liner « France » to be delivered to Edward Marshall, from Trenton in New Jersey, via the importer J.S. Inskip Inc in New York. With two-tone livery, it is equipped with tinted electric windows, along with the book containing all operating instructions, technicians details and even the original bill of sale. Recent maintenance work totalling £2,600 included an oil change, filters, plugs, water pump and fuel pump, and the automatic gearbox was overhauled during summer 2012. The car comes with the documentation needed for French registration (FFVE certificate, customs document 846A). This is one of the most desirable Series III versions, being lefthand drive and a pleasure to use. With its high radiator grille flanked by four headlights, the total comfort of its plush leather interior and the smoothness of the 6.2-litre V8 engine, this Rolls is the epitome of a car fit for a monarch. It promises hours of pleasure at the wheel.*



139

**Titre de circulation anglais**

**English title**

Châssis n° 86824

Moteur n° 84590

type 616/2

- ✓ Héritière directe du Speedster
- ✓ Modèle très attrayant et collector
- ✓ Restauration de qualité
- ✓ Moteur 1600 Super d'origine

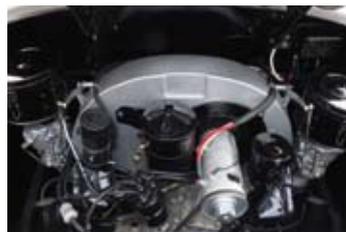
- ✓ *Inspired by the Speedster*
- ✓ *Very attractive for a collector*
- ✓ *Quality restoration*
- ✓ *1600 Super Engine*

€ 100.000 / 140.000

*Superbe exemplaire, matching numbers. Superb matching numbers example*

## 1959 PORSCHE 356 CONVERTIBLE D PAR DRAUZ 1600 SUPER

De teinte gris métallisé avec intérieur et capote rouge foncé, accompagné de son certificat d'authenticité Porsche, ce rare cabriolet Porsche 356 Convertible D a été complètement restauré en Angleterre. La caisse a été entièrement déshabillée, repeinte puis remontée, avec une sellerie complètement refaite. La mécanique - le moteur est du Type 616/2, donc un 1600 Super, la version la plus puissante installée dans cette carrosserie - a bénéficié d'une vérification, d'un rafraîchissement et d'un réglage, avec remplacement de plusieurs accessoires. La suspension a été remise en état, de même que les freins, si bien qu'aujourd'hui la voiture se présente dans un état impeccable. Le modèle vaut bien cela: ce rare Convertible D n'est autre que l'héritier direct du très recherché Speedster. Au lieu d'être produit par Reutter, qui avait du mal à faire face à la demande, il était fabriqué chez Drauz, près de Zuffenhausen. Les différences avec le Speedster se situaient dans un pare-brise un peu plus haut, des glaces descendantes, une capote plus étoffée et des sièges plus confortables. Ainsi aujourd'hui, pour un prix largement moindre, le Convertible D est plus rare que le Speedster (1 331 exemplaires produits) tout en étant plus facile à utiliser. Que demander de plus ?



*Painted a metallic gray with dark red interior and hood, and with a certificate of authenticity from Porsche, this rare Porsche 356 Cabriolet Convertible D was completely restored in England. The body was stripped bare, repainted and reassembled with the leather completely redone. The mechanicals - the engine is the Type 616/2, so a 1600 Super, the most powerful version installed in this body style - has received attention too, with refurbishing and adjustments, other than the replacement of several of the accessories. The suspension has been reconditioned too, as well as the brakes, and so now this car is offered in immaculate condition. The model is special: this rare Convertible D is the direct heir of the much sought-after Speedster. Instead of being produced by Reutter, who was struggling to cope with demand, it was made by Drauz, near Zuffenhausen. The differences are that the windscreen is slightly higher than that of the Speedster; the side windows wind down and the hood is more substantial, plus the seats are more comfortable. So today, for a price that is much lower, the Convertible D happens to be rarer than the Speedster (with just 1,331 cars produced) while being easier to use. What more can one ask for?*



140

**Titre de circulation monégasque**  
**Monégasque title**  
Châssis n° 404 X 3082

✓ Deux propriétaires seulement  
✓ État d'origine enviable, faible kilométrage  
✓ Modèle rare, dessin exceptionnel de Franco Scaglione  
✓ Brillante mécanique Bristol

✓ *Just two owners*  
✓ *Wonderful original condition, low mileage*  
✓ *Rare model, outstanding design by Franco Scaglione*  
✓ *Brilliant Bristol engineering*

€ 140.000 / 180.000

Seulement deux propriétaires depuis l'origine / 2 Owners from new

## 1957 ARNOLT BRISTOL «BOLIDE» 404 ROADSTER

Salon de Turin 1952: au bord de la faillite, Bertone expose deux MG TD qu'il a carrossées. Arrive un Américain coiffé d'un grand chapeau qui, séduit, passe commande de 100 exemplaires ! Celui qui vient de sauver Bertone, c'est le bouillant Stanley Arnolt, dit "Wacky", importateur MG aux États-Unis. Après les MG, Arnolt va se tourner vers AC et demander à Bertone de carrosser un châssis de 404. Baptisée "Bolide", cette voiture dotée du brillant 6 cylindres 2 litres Bristol reçoit une carrosserie sportive et élégante signé Franco Scaglione. A son sujet, Jean Bernardet écrit en 1954 dans L'Automobile : "A la voir, on pourrait croire qu'il s'agit d'un engin de sport nerveux mais bruyant, rapide mais fatigant. Ce n'est heureusement qu'une supposition, car la vérité est que je n'ai jamais eu de voiture aussi douce à manier." Venant de ce journaliste intransigeant, ce n'es pas un mince compliment. L'Arnolt Bristol que nous présentons est exceptionnelle par sa provenance, car elle n'a eu que deux propriétaires. Le premier, Edgar Parser, est un homme d'affaires hollandais ayant vécu un certain temps aux États-Unis, précisément à Westport, où il est voisin de Briggs Cunningham. C'est à cette époque qu'il fait l'acquisition de cette voiture, directement auprès de Stanley Arnolt. La souhaitant de couleur rouge et blanche, il est obligé d'insister pour obtenir cette teinte et Arnolt doit repeindre une voiture de son stock, originalement bleu. On retrouve ce bleu sous la plaque d'identification.

Avec cette voiture, Edgar Parser participe à plusieurs rallyes comme le Rallye de Monte Carlo USA, épreuve de trois jours qui se déroule dans le Connecticut et auquel il s'inscrit à deux reprises, en 1957 et 1958. En 1957, il prend part également à l'"Appalachian National Rallye". Edgar Parser rentre définitivement en Belgique et, au début des années 1970, rapatrie la voiture dans ce pays. Le compteur affiche alors à peine 20 000 miles (32 200 km) et, selon les dires de son ancien

*The Turin Motor Show 1952: on the brink of bankruptcy, Bertone displays two MG TDs that he has bodied. In comes an American donning a large hat. Bowled over by these cars, he puts in an order for 100 examples! The man to come to Bertone's rescue was the irrepressible Stanley Arnolt, known as « Wacky », the US importer of MG cars. After MG, Arnolt turned his attention to AC and asked Bertone to body a 404 chassis. Christened « Bolide », the car was equipped with a splendid six cylinder 2-litre Bristol engine and given a sporting and elegant body designed by Franco Scaglione. Jean Bernardet wrote in L'Automobile in 1954 dans: "To see it, you would think that here is a nerry and noisy sports car, fast but tiring. Happily, this is just a supposition, because the truth is I have never driven a car that handles so sweetly. » This was no small compliment, coming from an uncompromising journalist.*

*The Arnolt Bristol on offer comes with an exceptional provenance, having had just two owners. The first, Edgar Parser, was a Dutch businessman, who lived for a while in Westport, US, where his neighbour was none other than Briggs Cunningham. It was during this period that he bought this car, directly from Stanley Arnolt. He insisted on red and white livery, and Arnolt had to respray a car had in stock. The original blue colour can be found under the chassis plate. Edgar Parser competed in several rallies in the car, such as the Monte Carlo Rally USA, a three day trial which took place in Connecticut, and which he entered in 1957 and 1958. In 1957, he also took part in the Appalachian National Rally. Edgar Parser eventually returned to Belgium and, at the start of the 1970s, the car followed on. At this time the odometer read 20,000 miles and the former owner is reported to have said that « during the whole time that the car was in Belgium, it was hardly driven. ». Having been given some cosmetic attention,*





propriétaire, "pendant toute la période où la voiture a été en Belgique, elle a été à peine employée." Elle bénéficie d'un rafraîchissement cosmétique et passe le plus clair de son temps à l'intérieur d'un musée, celui qui abrite la collection de Charly de Pauw. A la mort de ce dernier, le musée ferme ses portes et la voiture retourne chez son propriétaire. Il choisit de s'en séparer et la confie à Bernard Marreyt, négociant bruxellois connaisseur et réputé. La voiture affiche alors 22 000 miles (35 400 km). M. Marreyt la cède en 2001 à un collectionneur monégasque, qui lui fait bénéficier d'une remise à niveau mécanique et participe deux fois au Grand Prix historique de Monaco, ainsi qu'à quelques autres épreuves touristico-sportives.

La voiture se présente donc dans un rare état d'origine, avec sa teinte d'époque peu commune et un intérieur superbement préservé. Les sièges en simili rouge et les contrepoortes ne présentent aucun accroc et la voiture comporte tout l'équipement des versions luxe: capote et side-screens qui se logent dans le coffre, avec la roue de secours. Compte-tenu de la faible quantité fabriquée, estimée à une centaine d'exemplaires, les Arnolt Bristol sont rares. En trouver une aussi bien conservée tient de l'exception.

*the car spent the majority of the time inside a museum which housed the collection belonging to Charly de Pauw. On M. de Pauw's death, the museum closed and the car returned to its owner. It was at this point that he chose to part with it, and asked the renowned broker from Brussels, Bernard Marreyt, to handle the sale. The odometer showed 22,000 miles when M. Marreyt sold the car in 2001 to a collector from Monaco. Following a mechanical overhaul, the new owner participated twice in the Historic Monaco Grand Prix, as well as other touring and sporting events. The car is offered in rare, original condition, in its unusual period livery and with a wonderfully preserved interior. The red leatherette seats and door linings are intact and the car has all the equipment expected of the luxury model, including hood and side-screens which can be stored in the boot with the spare wheel. It is thought that only about one hundred examples of this model were built, making the Arnolt Bristol a rare car. It is an exception to find one that is so well preserved.*



**PROVENANT  
D'UNE IMPORTANTE COLLECTION  
ITALIENNE**



141

**Titre de circulation  
italien**  
**Italian title**  
Châssis n° 100GC-049882

✓ Voiture très saine  
✓ Très belle préparation  
✓ Prête pour le Rallye  
des Princesses !

✓ *Very sound car*  
✓ *Excellent preparation*  
✓ *Ready to compete*  
*in the Rallye des*  
*Princesses !*

€ 7.000 / 11.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1966 FIAT 850 COUPÉ

Fabriqué de 1965 à 1968, le coupé Fiat 850 donnait une allure sportive au modèle de base de Fiat et reprenait les ingrédients ayant fait le succès de la marque, comme le moteur placé à l'arrière. Avec ses 52 ch, son moteur était de 10 ch plus puissant que la version de base, ce qui convenait bien à ses moins de 700 kg. Son propriétaire désigne avec humour la voiture que nous présentons comme "la plus documentée des Fiat 850" ! Il faut dire qu'elle possède sept certificats, dont ceux de l'ASI, de la FIVA et de l'ACI-CSAI. Elle a bénéficié de modifications qui la rendent mieux adaptée aux compétitions historiques auxquelles elle peut participer sans rougir. La carrosserie est d'origine et très saine. Elle est équipée d'un arceau de sécurité six points, d'un coupe-batterie, de sièges-baquets en vinyle bleu et velours noir en bon état avec harnais Sabelt, de projecteurs longue portée, de jantes Cromodora en aluminium chaussées de pneus neufs Continental, et d'un réservoir de carburant homologué posé par

*Produced between 1965 and 1968, the Fiat 850 coupé added a sporting element to the standard Fiat model, while retaining elements that had contributed to the success of the marque, such as the rear engine. The 52 bhp produced was 10 bhp more powerful than standard, which was effective with a weight of less than 700 kg. The owner refers to the car, with humour, as « the most documented Fiat 850 » ! Indeed, it comes with seven certificates, including ASI, FIVA and ACI-CSAI. It has been modified for use in competitive historic events, and is capable of competing without shame. The bodywork is original and very sound. The car is equipped with six-point roll cage, battery cut-out, good condition blue vinyl and black velours bucket seats with Sabelt harnesses, high beam headlights, Cromodora alloy wheels with new Continental tyres and a homologated fuel tank installed by a specialist. Coming with its original « libretto », this car has participated in the Historic Monte Carlo Rally, and its ASI certificate*



un spécialiste. Dotée de son "libretto" original, cette voiture a participé au Rallye de Monte Carlo Historique et son certificat ASI porte le numéro A3296. Voiture assez peu commune, elle fonctionne très bien et s'intégrera parfaitement dans un rallye de régularité.

*bears the number A3296. Here is an unusual car, which runs very well and will fit perfectly into regularity rallies.*



142

**Titre de circulation  
italien pour l'export  
Italian title for  
export**

Châssis n° 110F\*2870419

✓ Finition spéciale par  
Moretti  
✓ Belle présentation  
✓ La séduction d'une  
Fiat 500, le luxe en plus

✓ *Special finishing by  
Moretti*  
✓ *Well presented*  
✓ *The appeal of a Fiat  
500, with added luxury*

€ 6.000 / 9.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1971 FIAT 500 LUSO MORETTI

Le carrossier Giovanni Moretti a réalisé de multiples carrosseries spéciales sur base Fiat, et lui arrivait aussi d'effectuer des versions luxueuses ("Lusso") de modèles de série. C'est le cas de la voiture que nous présentons ici. Il s'agit à la base d'une Fiat 500 de la série 110F qui bénéficiait de diverses modernisations par rapport à la version précédente. Moretti lui a appliqué une finition particulière avec entre autre, un volant à trois branches ajourées en alu, un toit ouvrant avec lunette transparente et une peinture deux tons noire avec pavillon gris. L'habitacle cosy est équipé de sièges en vinyle rouge à liseré noir, d'une console centrale avec haut-parleur et, à l'extérieur, la voiture arbore des jantes en aluminium plus larges, à déport extérieur. Son compteur kilométrique badgé Moretti indique 63 700 km et la voiture offre une présentation de bon aloi. Sous le capot, à côté de la plaque de châssis se trouve une autre plaque portant la mention : "Moretti-Fiat, omologazione DGM 8570M", ce qui atteste de la transformation par le carrossier. Idéale pour collectionneur citadin, ou pour amateur de Fiat 500 souhaitant se démarquer avec un modèle particulier et attractif.



*The coachbuilder Giovanni Moretti build many special bodies on the base of a Fiat, as well as luxury versions ("Lusso") of standard production models. This is the case with the car on offer. It used the base of a Fiat 500 series 110F which was an updated version of the earlier model. Moretti gave this car an individual finishing with a three spoke aluminium steering wheel, a sunroof and a two-tone livery in black with grey roof. The cosy interior is equipped with red vinyl seats with black piping and a central console with loud speaker. Externally, the car sports wide alloy wheels with spacers. The Moretti odometer reads 63,700 km and the car is offered in a pleasing condition. Under the bonnet, a second plaque next to the chassis plate reads: "Moretti-Fiat, omologazione DGM 8570M", confirming the coachbuilder's transformation. Ideal for a city-based collector, or a Fiat 500 enthusiast looking for something special.*



143

**Titre de circulation italien**  
**Italian title**  
Chassis n°  
124CSA\*0077260

✓ Authentique version Abarth CSA certifié ASI  
✓ Voiture en bel état  
✓ Éligible dans de nombreuses épreuves internationales

✓ Genuine Abarth CSA version certified ASI  
✓ Car in excellent condition  
✓ Eligible for numerous international events

€ 42.000 / 50.000

## 1974 FIAT 124 ABARTH CSA CABRIOLET HARD-TOP

Lors de son lancement, le coupé Fiat 124 frappe par sa sophistication mécanique (elle reçoit un moteur double arbre conçu par Aurelio Lampredi, l'homme du V12 Ferrari) et l'élégance de sa ligne signée Pininfarina. Avec une telle base, la tradition sportive de la marque ne va pas tarder à en extrapoler un dérivé efficace qui se distinguera en rallye. Nous sommes donc heureux de présenter une rare version Abarth CSA 1,8 litres 128 ch de Fiat 124. Rare, car la production totale de ces voitures est estimée à 1 000 exemplaires environ. Ce modèle dispose d'aménagements spécifiques comportant notamment: hard-top d'origine, arceaux de sécurité quatre points, capot avant en polyester, sièges-baquets d'origine en vinyle noir et velours, système de navigation Terratrip, roues à jantes boulonnées, phares longues portée Carello Megalux en plus des longue-portée d'origine. Elle est dotée de son "libretto" d'origine, de sa plaque italienne ancienne et d'un certificat



*When it was launched, the Fiat 124 coupé was striking for its sophisticated engineering (it had a twin cam engine designed by Aurelio Lampredi, the V12 Ferrari man) and the elegant styling by Pininfarina. With such a starting point, it didn't take Fiat long, with its sporting heritage, to develop a version that would be competitive in rallying. We are delighted to offer a rare version, an Abarth CSA 1.8-litre 128 bhp Fiat 124. This is rare as production was limited to approximately 1,000 examples. Special features of this car include: original hard top, four-point roll-cage, fibreglass bonnet, original bucket seats in vinyl and velours, Terratrip navigation system, bolt-on wheels, Carello Megalux high beam headlights, along with the original headlights. It comes with the original "libretto", old Italian number plate and ASI certificate (n°A4910). Sound and in good condition, it has three original spare rims and a spare bonnet. Here is*

de l'ASI (n°A4910). Saine et en bon état, elle est livrée avec trois jantes d'origine et un capot de rechange. C'est une voiture idéale pour se lancer dans les courses historiques, ce modèle étant éligible dans nombre d'entre elles, y compris de grandes épreuves internationales.

*an ideal car for participating in historic competition, as it is highly eligible, including for major international events.*



**Titre de circulation  
italien**  
**Italian title**  
Chassis n° 563028

✓ Une des rarissimes  
premières versions  
de Fiat 600

✓ Intérieur en  
état d'origine,  
incroyablement  
bien préservé

✓ Une vraie collector  
ludique

✓ *One of the rarest early  
versions of the Fiat 600*

✓ *Interior in original  
condition, incredibly  
well preserved*

✓ *A genuine, fun  
collector's item*

€ 8.000 / 12.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1957 FIAT 600 COACH

Les premières versions d'un modèle offrent généralement un charme tout particulier et c'est exactement le cas de la Fiat 600 que nous présentons. Née en 1957, deux ans après son lancement au Salon de Genève 1955, il s'agit d'une version "portes suicides" dont l'intérieur d'origine se présente dans un état d'une très rare qualité de préservation. Les sièges sont habillés d'un tissu genre tweed avec haut de dossier en vinyle blanc et côtés bleu clair, assortis à la teinte de la carrosserie. Les adorables tapis de sol noirs et rouges à croisillons ne sont que légèrement usés et, sous le capot avant, les tapis de caoutchouc d'origine portent les recommandations d'usage concernant notamment le liquide de freins... La voiture est équipée de sa petite trousse de Cric d'origine en toile de jute et son moteur est doté de son rarissime filtre à air d'origine, introuvable en Italie. Longtemps entre les mains d'une Turinoise très soigneuse, elle a bénéficié récemment d'un rafraîchissement de carrosserie, qui se présente en bon état et qui porte les détails qui caractérisent les premiers modèles, comme les rappels de clignotants au sommet des ailes avant. Trouver une voiture dont l'état d'origine est si bien préservé, surtout dans une catégorie modeste, est extrêmement rare d'autant plus que la voiture possède encore son manuel d'utilisation d'origine. C'est ce qui rend cette Fiat 600 particulièrement spéciale et désirable, une restauration étant incapable d'offrir le charme enivrant de l'origine.



*The first versions of a model typically have a special charm and this is exactly the case with the Fiat 600 on offer. Born in 1957, two years after its launch at the 1955 Geneva Motor Show, this is the version with suicide doors, with a remarkably well-preserved original interior. The seats are upholstered in a tweed type fabric with white vinyl seat back, and light blue sides, matching the colour of the bodywork. Charming red and black checked carpets are hardly worn and under the bonnet, the original rubber mats carry brake fluid recommendations...The car is complete with original jack in its hessian bag, and, unusually, the engine still has the original air filter, something that is impossible to find in Italy.*

*In the hands of a meticulous owner from Turin for a long period, the bodywork has recently been refreshed, and is presented in good condition. It has the distinguishing details of the first models, such as indicator lights on top of the front wings. It is extremely rare to find a car in such an original and well preserved condition, particularly for a vehicle in a modest category, and what's more, this car still has its original owner's manual. This is what makes this Fiat 600 so special. A restored example would be unable to deliver the intoxicating charm of originality found here.*



145

**Titre de circulation  
italien  
Italian title**

Châssis n° AR 1495

06301

Moteur n° 00106 – 20780

✓ Authentique Tipo 750F  
Veloce

✓ Préparation moteur  
Gamberini

✓ Prête à s'engager en  
courses historiques

✓ *Genuine Veloce Tipo  
750F*

✓ *Gamberini prepared  
engine*

✓ *Ready to compete in  
historic racing*

€ 33.000 / 45.000

## 1959 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE

D'après la "bible" sur Alfa Romeo signé Luigi Fusi, le numéro de châssis de ce spider Giulietta Veloce atteste qu'il s'agit bien d'un Tipo 750F, un des derniers construits sur la plateforme courte "paso corto", en 1959. Version Veloce, elle aurait participé en 1963 à un rallye de l'Automobile Club de San Remo. Dotée de son hard-top, cette voiture a connu quelques améliorations lui permettant d'être engagée et compétitive en courses historiques: le moteur, alimenté par deux pompes à essence et deux carburateurs Weber 40 reliés à une pipe spéciale, a bénéficié d'une préparation aux ateliers Gamberini, particulièrement réputés en Italie, et développe 122 ch au banc. D'autres aménagements ont amélioré son aptitude à courir: ouvrants allégés, vitres en Perspex avec système d'ouverture rapide, pédalier en aluminium, sortie d'échappement latérale, sièges-baquets en vinyle noir avec harnais, arceau de sécurité six points, compte-tours Veglia avec mouchard à 7 500 tr/mn, extincteur. Entre les mains du pilote Macchia del Sette, cette Giulietta a remporté en 2006 le championnat d'Italie sur circuit, devant deux Lotus Elan et deux 911. Elle porte toujours ses plaques

*According to the Alfa "bible" by Luigi Fusi, the chassis number of this Giulietta Veloce spider confirms that this is a Tipo 750F, one of the last built on a short chassis, "paso corto", in 1959. A Veloce version, it participated in the 1963 Automobile Club de San Remo Rally. Complete with hard top, this car has had various improvements to enable it to be eligible for and competitive in historic racing: the engine, fed by two fuel pumps and two Weber 40 carburetors connected by a special pipe, was prepared by the Gamberini workshops, renowned in Italy, and produces 122 bhp on the rolling road. Other race preparation work has included: lightweight windows in perspex with quick-opening system, aluminium pedals, side-exhaust, black vinyl bucket seats with harnesses, six-point roll-cage, Veglia rev counter with red-line at 7,500 rpm, and fire extinguisher. In 2006, in the hands of racing driver Macchia del Sette, this Giulietta won the Italian circuit championship, ahead of two Lotus Elans and two 911s. It still wears the old, black Italian plates and it is homologated in class FIA GTS4. An ideal car for the*



noires italiennes anciennes et elle est homologuée en catégorie FIA GTS4. Idéale pour gentleman-driver souhaitant pouvoir se rendre au circuit par la route, remporter son épreuve et rentrer chez lui avec le bouquet du vainqueur noué sur le capot de la version la plus désirable des Giulietta...

*gentleman driver who wants to drive to the circuit, win the race and return home with the garland on the bonnet of the most desirable Giulietta version...*



**Titre de circulation  
italien**  
**Italian title**  
Châssis n° 00108-098728

✓ Modifications soignées  
✓ Belle présentation  
✓ La future coqueluche  
des paddocks !

✓ Meticulous  
modifications  
✓ Superb presentation  
✓ Future darling of the  
paddocks!

€ 15.000 / 20.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1962 FIAT MULTIPLA MODIFIÉE

En soi la Fiat Multipla est une voiture originale et intéressante. Mais ici, on a affaire à une véritable curiosité ! Modifiée à l'époque par un concessionnaire pour son assistance course et bénéficié de nombreuses modifications par rapport à la sage version d'origine. La mécanique quatre cylindres 767 cm<sup>3</sup> reçoit un carburateur Solex 32 à double trompette d'admission et pot d'échappement tubulaire Abarth, un carter d'huile Abarth et un vase d'expansion en aluminium façon 1000 TC alors que, comme sur ces dernières, le radiateur d'eau a été déplacé à l'avant. L'intérieur très attrayant répond à son caractère sportif, avec quatre sièges-baquets, une disposition plutôt originale pour les passagers arrière ! Le tableau de bord comporte des compteurs Veglia Abarth. A l'extérieur, la voiture a reçu des extensions d'ailes en métal, des jantes plus larges à déport extérieur "Abarth" chaussées de pneus de 165-55x13 et une déco des plus suggestives, à trois teintes avec les inscriptions "Servizio Corse". Cette Multipla sortant de l'ordinaire a été remise en état par un concessionnaire Fiat lors de la sortie de la nouvelle Fiat 500. Encore dotée de ses plaques noires italiennes anciennes, cette voiture peu banale fera fureur aux abords des circuits tout en procurant quatre vraies places dans un encombrement réduit, avec une mécanique sportive.



*The Fiat Multipla is, on its own, an unusual and interesting car. Here, we are dealing with a genuine curiosity! It was modified in period by a dealer for his racing support and has been improved in numerous ways from the original version. The four cylinder 767 cc engine has a twin-intake Solex 32 carburettor, a tubular Abarth exhaust, Abarth oil sump and, like the 1000 TC, an aluminium expansion tank with the radiator moved to the front. The attractive interior reflects this sporty character, with four bucket seats, a novel feature for rear passengers! The dashboard displays Veglia Abarth dials. On the exterior, the car has wider metal wheel arches and wider wheels with spacers and 165-55x13 tyres, and is decorated flamboyantly in three colours with the inscription "Servizio Corse". This extraordinary Multipla was refurbished at the time of the new Fiat 500 launch. Still wearing its old black Italian plates, it will cause a stir around the paddocks, while providing room for four in a compact size and a sporty set-up.*



**Titre de circulation  
italien**  
**Italian title**  
Chassis n° 103820

✓ Transformation  
originale et bien faite  
✓ Performances  
intéressantes  
✓ Voiture saine

✓ *Original and well  
executed conversion*  
✓ *Pleasing  
performances*  
✓ *Sound car*

€ 12.000 / 16.000  
**SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE**

## 1963 FIAT 500 GIARDINIERA MODIFIÉ ABARTH 695

Sur la base d'une sympathique Giardiniera, qui était vendue à l'époque en France sous le nom de Jardinière, le propriétaire de cette petite automobile a effectué une transformation sportive originale et réussie. Sur le plan mécanique, il a équipé l'auto d'un moteur 700 cm<sup>3</sup> identique à ceux des monoplaces de Formule Monza, doté d'un petit carburateur Dell'Orto vertical avec une trompette d'admission du plus bel effet, et d'un pot Abarth. Pour pouvoir profiter de son esthétique, le moteur est d'ailleurs protégé par un simple couvercle transparent, en plexiglas. Par ailleurs, la voiture bénéficie d'ailes élargies réalisées en tôle d'acier, de jantes larges en alliage léger Cromodora de Fiat 124 Abarth chaussées de Dunlop SP Sport 175-50x13, de sièges-baquets d'époque recouverts de vinyle rouge et délicieusement désuets. Le tableau de bord est équipé d'un coupe-batterie et reçoit un compteur de vitesses et un compte-tours Veglia Abarth derrière un petit volant sport. Bénéficiant d'un toit ouvrant, cette voiture très saine n'a eu qu'un seul propriétaire avant de passer entre les mains d'un collectionneur de Fiat spéciales. Elle représente une occasion unique de s'offrir une Giardiniera ne ressemblant à aucune autre, et qui fera fureur dans les paddocks de circuits ou au démarrage au feu rouge.



*The owner of this petite car carried out an original and successful sporting transformation using the sympathetic base of a Giardiniera, which had been sold in period, in France, under the name Jardinière. Mechanically, it is fitted with a 700cc engine identical to those in Formula Monza single seaters, with a small and effective vertical Dell'Orto carburettor with intake trumpet and Abarth exhaust. To make the most of these aesthetic qualities, the engine is protected with a simple transparent cover, in plexiglass. Moreover, underneath the widened steel wheel arches, the car has Cromodora alloy wide wheels from a Fiat 124 Abarth, fitted with Dunlop SP Sport 175-50x13 tyres. The period bucket seats have been re-upholstered in wonderfully quaint red vinyl. The dashboard features a battery cut-out, with Veglia Abarth rev counter and speedometer nestling behind a small sports steering wheel. Featuring a sun-roof, this very sound car had just one owner before passing into the hands of a Fiat collector. Here is a unique opportunity to acquire a Giardiniera like no other, which will turn heads in the paddocks or at the red light.*



**Vendue sans carte grise  
No title**

Châssis n° 2298430  
Moteur Renault n°  
840/7.25/250024923

- ✓ Transformation séduisante
- ✓ Petite bombe sous l'allure d'une Fiat 500
- ✓ Aménagements bien étudiés

- ✓ *Attractive conversion*
- ✓ *Small rocket in the guise of a Fiat 500*
- ✓ *Well thought out arrangement*

€ 7.000 / 10.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1975 FIAT 500 MOTEUR ALPINE

Comme toutes les voitures bien nées, la Fiat 500 en évoluant a pris de multiples visages. On connaît les dérivés luxueux sous la marque Autobianchi ou la version 4x4 Ferves Ranger, on a une pensée émue pour les versions Abarth qui ont écumé les circuits, mais il arrive que la petite puce italienne se métamorphose en redoutable machine de course de côte. C'est le cas de l'exemplaire que nous présentons ici. Voiture peu banale, strictement destinée à la compétition, elle dissimule sous une allure de Fiat 500 musclée une mécanique beaucoup plus puissante qui serait d'origine Renault 5 Alpine, 1 400 cm<sup>3</sup>. Par rapport à une Fiat 500 normale, les modifications sont nombreuses: siège-baquet avec harnais Sabelt, habitacle dépouillé, arceau de sécurité six points, face avant rallongée en fibre de verre, extensions d'ailes, radiateur déporté à l'avant, boîte de vitesses à cinq rapports, extincteur, pneus slick, freins à disques à l'avant, suspensions modifiées et durcies. Avec une centaine de chevaux sous le capot arrière et un poids limité, cette Fiat 500 s'est transformée en une véritable petite bombe prête à abattre les chronos. Voiture sympathique, originale et probablement très rapide.



*As with all well-conceived cars, the Fiat 500 has taken on many forms throughout its life. We know about the luxury models by Autobianchi and the Ferves Ranger 4x4, we have a soft spot for the Abarth versions that have roared round circuits, but this little Italian treasure can also turn itself into a formidable hillclimb machine. This is the case with the example on offer. A highly unusual car, prepared solely for competition, with a much more powerful engine derived from the 1400 cc Renault 5 Alpine engine, hidden within the guise of a brawny Fiat 500. Compared to a standard Fiat 500, this car has had numerous modifications : bucket seat with Sabelt harness, stripped out interior, six-point roll cage, extended fibreglass front, widened wheel arches, radiator moved to the front, five-speed gearbox, fire extinguisher, slick tyres, front brake discs, hardened suspension. With 100 horses under the rear boot lid and restricted weight, this Fiat 500 has been transformed into a veritable rocket ready to beat the clock. An engaging car, unusual and probably very quick.*



149

**Titre de circulation allemand de Maserati Quattroporte**  
**German title for Maserati Quattroporte**

Châssis n° AM1071280  
Moteur n°AM107084

- ✓ Réalisation soignée
- ✓ Moteur V8 dérivé du «vrai» 450 S
- ✓ Sensations garanties

- ✓ Meticulous build
- ✓ V8 engine comes from genuine 450 S
- ✓ Guaranteed thrills

€ 90.000 / 120.000

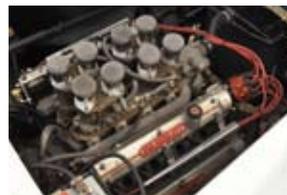
## 1965 MASERATI 450 S RÉPLICA ALUMINIUM

A son époque, la Maserati 450 S était la plus puissante de sa catégorie. Malchanceuse tout au long de sa carrière car manquant de mise au point, cette voiture présentait un potentiel fabuleux, en grande partie grâce à son moteur V8 quatre arbre conçu par Giulio Alfieri, l'ingénieur maison. C'est cette mécanique raffinée qui servira de base à celle de la Maserati 5000 GT, puis de toutes les versions de route à moteur V8, dont la berline Quattroporte.

Comme nous le montre une attestation d'Oreste Daddario datant de 1999, cette réplique s'inspirant de la mythique 450 S a été construite sur la base d'une Maserati Quattroporte tipo 107. Elle avait été commanditée par Natale Gerbo, gentlemen driver de Turin à la fin des années 60. Elle est équipée d'une carrosserie en aluminium réalisée

*In its day, the Maserati 450 S was the most powerful car in its class. Its career was hindered by a lack of development, despite having enormous potential largely due to the four cam V8 designed by in-house engineer Giulio Alfieri. It was this sophisticated engine which formed the basis for that of the Maserati 5000 GT, and all later road-going V8 models, including the Quattroporte saloon.*

*A certificate from Oreste Daddario from 1999 confirms that this replica, inspired by the legendary 450 S, was built on the base of a Maserati Quattroporte tipo 107. It was commissioned by Natale Gerbo, a gentleman driver from Turin, at the end of the 1960s. It has an aluminium body built by the Daddario F.lli workshop in Turin, on a tubular chassis. Equipped with Borrani wheels, the sporty interior*



par les ateliers Daddario F.lli de Turin, sur un châssis tubulaire. Elle est dotée de jantes Borrani et son intérieur très sportif est doté de sièges-baquets en cuir bleu clair et d'une petite planche de bord comportant un compteur de vitesses et un compte-tours Jaeger. Le moteur V8 double arbre arbore quatre carburateurs Dell'Orto 40 dotés de huit trompettes d'admission. Dérivé de celui de la 450 S, il permet à cette voiture légère des performances impressionnantes dans un bruit à donner au plus blasé des frissons de plaisir. C'est la garantie de sensations que sont incapables de fournir des voitures plus conventionnelles, et d'imaginer celles que connaissaient les pilotes au volant de leur bolide de compétition.

*has light blue leather bucket seats and a small dashboard complete with Jaeger rev counter and speedometer. The twin overhead cam V8 engine has four twin choke Dell'Orto 40 carburetors with eight intake trumpets. Derived from a 450 S engine, it gives this lightweight car an impressive performance, with a noise to thrill the most nonchalant observer. This car guarantees excitement that more conventional cars can't provide, and evokes those cars that were raced in earnest.*



150

**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n°  
1G1YY22G1Y5131141

- ✓ Deux propriétaires  
seulement
- ✓ Enviable version  
3,5 litres
- ✓ Même propriétaire  
depuis 1978

- ✓ *Two owners*
- ✓ *Desirable 3.5-litre  
version*
- ✓ *Same owner since  
1978*

€ 20.000 / 30.000

## 1971 MERCEDES BENZ 280 SE COUPÉ 3,5 L

L'élégant coupé Mercedes 280 SE que nous présentons est intéressant à plus d'un titre. D'abord, il s'agit de la version la plus puissante, dotée du V8 3,5 litres développant 200 ch, ce qui permet à cette confortable automobile de dépasser 200 km/h. Par ailleurs, elle n'a connu que deux propriétaires. Le premier, un certain M. Camares, était antiquaire et le second en a fait l'acquisition en 1978. Lors de son achat il a décidé, pour pouvoir l'utiliser en toute tranquillité, de la faire remettre en état comme en attestent les photos présentes dans le dossier. Au début des années 1980, la voiture aurait reçu un moteur neuf qui a, depuis, parcouru 30 000 km. Plus récemment, les freins, avec remplacement des étriers, ont été refaits au garage Ferbec de Mandelieu et l'entretien courant est assuré par un atelier spécialisé dans les automobiles anciennes, à Oppio. Accompagnée de ses manuels d'entretien, c'est une voiture attachante dont l'habitacle avec ses sièges en cuir brun présentent une agréable patine, les moquettes nécessitant de leur côté une réfection. Le propriétaire, mélomane, a fait poser un autoradio Alpine lecteur de CD et MP3, avec des amplificateurs de qualité. La voiture est équipée de deux options intéressantes: un toit ouvrant et des vitres électriques, et permettra à son nouveau propriétaire de goûter sans arrière-pensée le charme, le confort et la puissance de celle qui fut le haut de gamme Mercedes.



*The elegant Mercedes 280 SE on offer is interesting in more ways than one. Firstly, this is the most powerful model, boasting a 3.5-litre V8 engine producing 200 bhp which propels this comfortable car to more than 200 km/h. Secondly, it has had just two owners. The first, a certain M Camares, was an antique dealer. The second owner restored the car when he bought it in 1978, to be able to drive it with complete peace of mind, and there are photos documenting this work in the file. The car received a new engine in the early 1980s, and has covered 30,000 km since then. More recently, the brakes were refurbished and calipers replaced, at the Ferbec de Mandelieu garage, and regular maintenance has been carried out by a workshop specializing in classic cars, in Oppio. Here is a charming car, complete with service books, with an interior whose brown leather seats display a pleasing patina, and carpets that in need of some attention. The owner, a music lover, has installed an Alpine radio, with CD and MP3 player and high quality speakers. The car has two special features: a sun-roof and electric windows, which will allow the new owner to enjoy the comfort and power of what was the top of the range Mercedes, without so much as a backward glance.*



**Titre de circulation anglais****English title**

Châssis n° 89137

Moteur Type 616/1 -  
n° 604804

- ✓ Une des versions de 356 les plus séduisantes
- ✓ Superbe présentation
- ✓ Restauration de très haut niveau

- ✓ *One of the most desirable 356 versions*
- ✓ *Superbly presented*
- ✓ *Superb restoration*

€ 90.000 / 110.000

**1961 PORSCHE 356 B ROADSTER T5**

De 1951 à 1965, la nomenclature Porsche 356 a beaucoup évolué mais, quel que soit le modèle, il hérite de la conception initiale de Ferdinand et Ferry Porsche et d'une qualité de fabrication qui assure à ses modèles une longévité supérieure à la moyenne. Côté carrosserie, la version 356 Roadster, qui correspond à la voiture que nous présentons, succède au très fameux Speedster et retient la pureté propre à sa devancière, avec notamment un pare-brise un peu plus bas que sur le cabriolet. De teinte bleu marine avec intérieur cacao, ce Roadster 356 B a été acheté dans l'Indiana, aux États-Unis, dans un bel état d'origine. Il a été ensuite importé en Angleterre où il a bénéficié d'une restauration complète dirigée par un atelier londonien. La mécanique a été refaite chez PR Services, pour être en excellent état de fonctionnement. Un grand nombre de pièces ont été commandées chez Stoddard Parts et Karmann Konnection. L'intérieur et la capote ont été refaits par un sellier anglais. La voiture, qui est encore équipée de son moteur d'origine ("matching numbers", selon l'expression en vogue), est vendue avec son certificat d'authenticité délivré par Porsche, ainsi qu'un dossier de factures détaillant certains travaux effectués ainsi que l'achat de nombreuses pièces neuves. De sublime présentation, ce Roadster fait partie des plus désirables des Porsche 356, car il permet d'allier le caractère sportif d'un châssis qui a fait à l'époque ses preuves en compétition, avec le plaisir d'une carrosserie ouverte.



*Through each evolution of the Porsche 356 between 1951 and 1965, the original design by Ferdinand and Ferry Porsche was retained, maintaining the build quality that guaranteed an exceptional longevity. The 356 Roadster, the version on offer, succeeded the famous Speedster and had all the purity of its predecessor, with a slightly shallower windscreen than on the cabriolet.*

*In marine blue livery with cocoa interior, this Roadster 356 B was bought in Indiana, US, in a superbly original condition. It was imported into England, where it underwent a comprehensive restoration at a workshop in London. The engine was rebuilt by PR Services, to ensure it ran perfectly. A large number of parts were ordered from Stoddard Parts and Karmann Konnection. The interior and the hood were refurbished by an English upholsterer. The car, which retains the original engine and thus has « matching numbers » is offered with the certificate of authenticity from Porsche, a file of invoices detailing work carried out and the numerous spare parts bought. Superbly presented, this Roadster is one of the most desirable 356 models, with a chassis that had proved a success in competition, giving a sporting edge to the open top body.*



152

**Titre de circulation  
italien  
Italian title**

Châssis n° 7502017

- ✓ Restaurée dans les règles de l'art
- ✓ Combinaison de couleurs idéales
- ✓ La petite 300 SL Roadster

- ✓ Restored to very high standard
- ✓ Ideal colour combination
- ✓ Small version of the 300 SL Roadster

€ 68.000 / 78.000

## 1957 MERCEDES BENZ 190 SL

Grâce à de nombreux points communs avec les modèles 180 et 190, Mercedes-Benz réussit la gageure de commercialiser, à partir de mai 1955, une voiture de sport qui coûtait moins de la moitié du prix de la 300 SL. C'était une voiture extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que réellement par la performance. Très bien construite, comme toujours chez Mercedes, c'est une voiture qui permet un usage quotidien et dont nombre d'exemplaires ont accompli un kilométrage impressionnant. L'exemplaire proposé a été importé des Etats Unis dans les années 90 et restauré totalement et professionnellement. Le vendeur nous indique qu'elle aurait parcouru moins de 10000 km depuis. Un dossier de photos et de factures accompagne la voiture. L'intérieur en cuir rouge et la capote en Alpaga noire sont du plus bel effet. Les tapis



*Due to the many parts it had in common with the 180 and 190 models, Mercedes Benz succeeded in commercialising, from May 1955, a sports car which cost less than half the price of the 300 SL. It was an extremely robust car, aimed at a clientèle more concerned with style than performance. As with all Mercedes, the car was very well built, designed for every day use that has allowed many examples to cover an impressive mileage.*

*The example on offer was imported from the US in the 1990s when it underwent a total, professional restoration. The vendor informs us that the car has covered less than 10,000 km since. A file of photos and invoices comes with the car. The red leather interior with black Alpaca hood complements the livery beautifully. The front light grey rubber mats are new, the optional clock on the dashboard has*

avant en caoutchouc gris clair sont neufs, la montre de bord mécanique optionnelle a été révisée et la radio d'origine fonctionne. Elle est équipée d'antibrouillards Bosch d'époque et de carburateurs Solex d'origine. Les 190 SL sont des valeurs sûres, celle-ci en est un très bel exemplaire dans une des plus désirables combinaisons de couleur.

*been repaired and the original radio works. It is fitted with period Bosch fog lamps and original Solex carburetors. This is a wonderful example of the valued 190 SL in one of the most desirable colour combinations.*



153

Carte grise  
française  
French title

Chassis n°  
WDB 126037\*1A142829

- ✓ Première main, provenance prestigieuse
- ✓ Finition luxueuse, qualité Mercedes
- ✓ Moteur le plus puissant de la gamme
- ✓ Tous carnets et manuels originaux

- ✓ One owner, prestigious provenance
- ✓ Luxury finishing, Mercedes quality
- ✓ Most powerful engine in the range
- ✓ All original books and manuals

€ 8.000 / 14.000

Provenant de la famille Dassault

## 1985 MERCEDES 500 SEL BERLINE

Présentée en 1979, la W126 correspond à la deuxième génération de Mercedes Classe S, le nec plus ultra de la marque de Stuttgart. Elle a reçu plusieurs motorisations et la version 500 SEL que nous présentons, Type 126.037, bénéficie de la plus puissante, un V8 de 5 litres développant près de 250 ch, ce qui permet une vitesse de pointe de 230 km/h environ.

Cette voiture a été achetée neuve le 15 mars 1985 par la Société Centrale Études Marcel Dassault. Elle a toujours été utilisée par la famille Dassault, entre les mains d'un chauffeur, et a bénéficié d'un entretien très suivi, comme en témoignent ses carnets. De teinte gris métallisé avec intérieur en cuir havane, elle est équipée d'une climatisation automatique, de vitres teintées électriques à l'avant et à l'arrière, de deux autoradios, un Becker à l'avant et un Blaupunkt, ainsi que de rideaux latéraux pour le compartiment arrière. Elle a peu roulé comme en témoigne son compteur (115 088 km) et la voiture se présente en excellent état de présentation et de fonctionnement. Tous les livrets d'origine, manuels d'entretien tamponnés par le réseau Mercedes, un grand nombre de factures, guide de l'utilisateur... seront livrés avec cette berline. Cette 500 SEL constitue une occasion d'acquérir un haut de gamme Mercedes de première main, provenant de la flotte d'un des fleurons de l'industrie française et magnifiquement entretenu et préservé.



*Launched in 1979, the W126 is the second generation Mercedes Class S, the very best from the Stuttgart marque. It came in various engine formats and the 500 version SEL on offer, Type 126.037, had the most powerful, a 5-litre V8 producing almost 250 bhp, which gave a top speed of around 230 km/h.*

*This car was bought new on 15 March 1985 by the Société Centrale Études Marcel Dassault. It has always been used by the Dassault family, with a chauffeur, and has benefitted from very regular maintenance, as confirmed by the service books. In metallic grey with havana leather interior, it comes with automatic air conditioning, electric tinted windows front and rear; two radios, a Becker in the front and a Blaupunkt, in addition to side curtains for the rear compartment. It has been driven sparingly, as the odometer reading reflects (115,088 km), and the car is offered in excellent working order and condition. All the original booklets, including service books stamped by Mercedes, a large number of invoices and the owner's manual come with the car. This 500 SEL presents an opportunity to acquire a one-owner top-of-the-range Mercedes from the fleet of one of France's leading industry figures, that has been wonderfully maintained and preserved.*



**Carte grise  
française  
French title**  
Châssis n° 4793

✓ Modèle rare dans  
cette carrosserie  
✓ Belle présentation  
✓ Éligible Tour Auto

✓ *Rare model in this  
body*  
✓ *Beautifully presented*  
✓ *Éligible for Tour Auto*

€ 15.000 / 25.000

## 1963 LANCIA FLAMINIA 3B COUPÉ PININFARINA

Le coupé Flaminia que nous présentons fait partie des rares exemplaires de ce modèle carrossés par Pininfarina. On en estime le nombre à 912, sur un total de plus de 5 000 coupés Flaminia. Haut de gamme de cette marque raffinée, il s'agit d'une deuxième série, dotée du V6 2,5 litres à carburateurs Solex trois corps dont les quelque 128 ch permettent de frôler 180 km/h. Après une vie parisienne, cet élégant coupé a vécu dans le sud-ouest aux mains d'un ancien rallyman, passionné d'automobiles. Il en a profité pour l'améliorer (amortisseurs, freins, équipement spécifique) et s'est engagé au rallye de Monte-Carlo Historique où la voiture a fait merveille. Il l'a ensuite cédée à un journaliste spécialisé, amateur de voitures anciennes. En très bel état de présentation, il offre un intérieur confortable et soigné, en cuir noir avec moquettes rouges. Avec un compteur affichant 22 832 km, ce coupé a bénéficié d'une révision complète (prise de compressions, réglage carburateur, embrayage et freins, bougies neuves) et vient de recevoir quatre pneus Michelin X correspondant à la monte d'origine. Doté d'une carte grise normale, il dispose d'un passeport FIVA qui lui permet de disputer des épreuves historiques, dont le Tour Auto auquel il est éligible. Selon certaines estimations, il en resterait moins d'une douzaine en état en France. Rare, raffiné, sous-évalué, il saura séduire l'amateur et le connaisseur.



*The Flaminia coupé on offer is one of the very rare examples of this model by Pininfarina. It is thought to be one of 912 such examples, out of more than 5,000 Flaminia coupés built. A top-of-the-range model of the stylish marque, this is a series two model, fitted with a 2.5-litre V6 engine with triple Solex carburetors. With 128 bhp, the car can reach speeds of up to 180 km/h. After an early life in Paris, this elegant coupé spent time in SW France, in the hands of a former rally driver and enthusiast. He made considerable improvements to the car (shock absorbers, brakes, special equipment) and took part in the Historic Monte Carlo Rally where the car performed wonderfully. He subsequently sold the car to a journalist and classic car enthusiast. Beautifully presented, it has a comfortable black leather interior with red carpets. The odometer reads 22.832 km. This coupé has benefitted from a full service (pressure checks, carburettor adjustment, clutch and brakes, new plugs) and has just had four new Michelin X tyres, that correspond to original specification. With a standard 'carte grise', it also has a FIVA passport, making the car eligible for historic events such as Tour Auto. It is thought that fewer than a dozen of these models remain, in running condition, in France. Rare, elegant and underestimated, this car will attract the enthusiast and the connaisseur.*



**Carte grise  
française  
French title**

Chassis n° S673075

- ✓ Version «Special Equipment»
- ✓ Matching numbers
- ✓ Mécanique en bon état, entretien soigné

- ✓ Version «Special Equipment»
- ✓ Matching numbers
- ✓ Mechanicals in good condition, carefully maintained

€ 70.000 / 90.000

## 1953 JAGUAR XK120 "SPECIAL EQUIPMENT" ROADSTER

Sorti d'usine en octobre 1952, ce roadster Jaguar XK120 a reçu sa première immatriculation en 1953. Il s'agit d'une désirable version "Special Equipment", qui offre des caractéristiques mécaniques plus sportives. Sa carrosserie est en état d'origine, et sa peinture ancienne présente une inimitable patine. La sellerie a de son côté été refaite, avec un garnissage des sièges en cuir ainsi que des side-screens et une capote neufs. Les instruments de bord comportent notamment une montre mécanique Zenith Huit Jours, et on note la présence d'un lecteur de cartes Lucas. Le moteur, d'origine, a reçu une nouvelle culasse, et la mécanique a bénéficié de travaux récents au niveau de l'embrayage, du circuit de refroidissement, du train avant et des suspensions arrière. La voiture est équipée de jantes à rayons chromées, chaussées de pneus Michelin X "collection". Son entretien a été assuré par l'Atelier des Côteaux, puis par l'atelier de Francis Trichet, deux spécialistes réputés. Ce roadster XK120 est donc prêt à assurer des heures de plaisir à son nouveau propriétaire, mettant à sa disposition son attirante authenticité, sa mécanique puissante et soigneusement entretenue et l'incomparable charme de la première "grande" Jaguar d'après-guerre.



*The car of offer left the factory in October 1952, though it was first registered in 1953. This is a very desirable version, that of "Special Equipment", which offered better mechanical characteristics. The body is in original condition, and old paint has an inimitable patina. The upholstery has been redone though, with leather lined seats as well as side-screens and a new hood. The instrument panel includes a mechanical watch, a Zenith Huit Jours, and we note the presence of a Lucas map reader. The engine, though original, has a new cylinder head and the mechanicals have benefited from recent work including the clutch, the cooling system, the front and rear suspensions. The car features chrome wire wheels, shod with Michelin X "collection" tyres. Maintenance has been by the l'Atelier des Côteaux, followed by the garage of Francis Trichet, both very renowned Jaguar experts. This XK120 roadster is one that is ready to provide hours of enjoyment to its new owner, making available its alluring authenticity, its powerful mechanicals and its carefully maintained and incomparable charm, all so typical of the first great post-war Jaguar.*



156

**Titre de circulation  
américain,  
certificat de  
dédouanement UE  
US title, EU customs  
clearance certificate**  
Chassis n°  
SAJNX274XTC2224032

✓ Originale version  
«Celebration»  
✓ Carrosserie cabriolet  
✓ Belle présentation

✓ *Original*  
*«Celebration» version*  
✓ *Cabriolet body*  
✓ *Beautifully presented*

€ 15.000 / 25.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1996 JAGUAR XJS 4 L CABRIOLET CELEBRATION

Importé des États-Unis, ce cabriolet Jaguar XJS "Celebration" est équipé de nombreuses options. De teinte blanche avec intérieur biscuit et passepoil magnolia impeccable, il est doté de sièges en cuir à commande électrique et chauffants. Les vitres électriques sont teintées et la capote électrique en excellent état est en alpaga beige, l'air conditionné assurant en permanence une température agréable. S'agissant d'une des dernières versions de la valeureuse XJS, elle bénéficie des équipements les plus modernes en matière de sécurité, comme un système ABS antiblocage des freins, ainsi que des airbags. Son moteur est un six cylindres 4 litres type AJ16, à 24 soupapes, allumage et injection électroniques, dont les 235 ch lui permettent d'atteindre 220 km/h, tout en bénéficiant d'une excellente fiabilité et d'une économie de fonctionnement certaine par rapport aux versions précédentes. Ce moteur est accolé à une transmission automatique qui présente deux positions : sport et économie. Le compteur kilométrique affiche 134 000 km et la voiture offre une belle présentation. Les frais de douane et TVA ont été acquittés.



*Imported from the US, this Jaguar XJS "Celebration" cabriolet is equipped with numerous options. Liveried in white, the impeccable interior is in biscuit with magnolia piping. The car has electronically operated and heated leather seats, tinted electric windows, electrically operated beige alpaca hood in excellent condition, and climate control. This is one of the last versions of the gallant XJS, and it comes with the most up-to-date security measures such as ABS and air bags. It has a six cylinder 4-litre type AJ16 24 valve engine, with electronic injection and ignition, producing 235 bhp. The car is capable of speeds of up to 220 km/h, while remaining reliable and more economical than its predecessors. The automatic gearbox has two settings : sport and economy. The odometer reads 134,000 km and the car is in superb condition. Customs clearance and VAT have been paid.*



157

Titre de circulation  
américain,  
dédouanée UE  
US Registration, UE  
customs cleared  
Châssis n° S837651BW

✓ Seulement deux  
propriétaires en 52 ans  
✓ Bel et rare état  
d'origine patiné  
✓ Ultime version de la  
lignée des XK

✓ Only two owners in  
52 years  
✓ Beautiful and rare  
car in original state  
✓ The ultimate version  
of the XK line

€ 55.000 / 65.000

## 1959 JAGUAR XK 150 3,4 L CABRIOLET

Ce cabriolet XK 150 présente l'originalité d'être très... original. Livré neuf en Californie en 1958, il a été vendu à son premier propriétaire l'année suivante. Il l'a conservé jusqu'en 1966, date à laquelle il s'en est séparé au profit de son second propriétaire, qui a gardé la voiture jusqu'en 2011, soit seulement deux propriétaires en 52 ans: une sorte de record. Sa peinture, un rare Cotswolds Blue, serait en état d'origine et son nouveau propriétaire pourra choisir de garder la voiture telle quelle, avec sa patine, ou de lui offrir une peinture neuve. La carrosserie elle-même est impeccable, sans aucune trace de rouille ni de choc, avec encore tous ses points de soudure. Son intérieur est garni d'un cuir rouge qui s'harmonise parfaitement avec le tableau de bord en bois. Équipé d'une boîte automatique et de son moteur 3,4 litres d'origine, ce cabriolet fonctionne très correctement, ayant bénéficié d'un entretien soigné et attentif. Les freins ont été refaits à la fin de l'année 2012. Toutes les taxes ont été payées pour l'Union Européenne et la voiture est prête à être immatriculée. Elle constitue une belle occasion d'acquérir cette grande classique Jaguar, ultime version de la glorieuse lignée des XK, la plus élaborée et la plus puissante.

*This convertible XK150 has the originality of being very ... original. Delivered new in California in 1958, it was sold to its first owner the following year. He owned it until 1966, when he sold the car to its second owner who kept the car until 2011, just two owners in 52 years, a sort of a record. The colour, a rare Cotswolds Blue could be in original condition and the new owner may choose to keep the car as is, with its patina, or give it a new coat. The body itself is spotless, no rust, no dents, even the welds are in perfect state. Its interior is lined with red leather that goes perfectly well with the wooden dashboard. Equipped with an automatic transmission and 3.4-litre engine this very original cabriolet works very well, having received proper care and attention. The brakes were redone towards the end of 2012. All taxes have been paid and the car is ready to be registered. It is a great opportunity to acquire this classic Jaguar; the ultimate version of the glorious line of XKs, the most elaborate and the most powerful.*



158

Titre de circulation grec  
**Greek title**  
Chassis n° 246GT 03698

✓ Modèle racé, ligne mythique  
✓ Matching numbers  
✓ Transformation en version découvrable très bien effectuée

✓ *Elegant model, legendary styling*  
✓ *Matching numbers*  
✓ *High quality conversion to open top version*

€ 120.000 / 140.000

## 1972 DINO 246 GT MODIFIÉE GTS

Portant le nom du fils d'Enzo Ferrari qui en a conçu le moteur V6, la Dino 206 subjugué le public lors de sa présentation en 1966 au Salon de Turin, par sa ligne d'une grande pureté signée Pininfarina. Pour la première fois, une Ferrari commercialisée est équipée d'un moteur central, d'abord en cylindrée 2 litres, puis 2,4 litres sur la 246 à partir de 1969.

Vendue neuve aux États-Unis, cette Dino 246 dotée d'une climatisation était une version GT à toit rigide. Dans les années 1980, le propriétaire souhaitant profiter de l'agrément d'une voiture découvrable a fait modifier la voiture comme une GTS, avec un panneau de toit amovible. Les artisans ont effectué un travail de grande qualité. Dans les années 1990, la voiture a été cédée à un musée grec avant de passer en 2004 entre les mains d'un collectionneur grec important, bien connu d'Artcurial. Il y a trois ans, son moteur - qui est celui d'origine - a été refait par le mécanicien du collectionneur, qui se charge également de l'entretien des voitures de la collection. Depuis, elle n'a parcouru que 2 à 3 000 km environ. Elle est chaussée de pneus XWX en bon état. L'intérieur en cuir noir est de belle présentation et la voiture dans son ensemble est dans un état tout à fait correct. Cette Dino 246 GT permet de faire l'acquisition de l'équivalent d'une GTS, pour un prix moindre.



*Bearing the name of Enzo Ferrari's son, designer of the V6 engine, the Dino 206 wowed the public when it was launched in 1966 at the Turin Motor Show, with its pure and fresh styling by Pininfarina. This was the first time a production Ferrari had been fitted with a mid-mounted engine, first in 2-litre format and then 2.4-litre in the 246, from 1969.*

*Sold new to the US, this Dino 246 with climate control was a GT version with hard top. During the 1980s, the owner had the car modified to have a removable roof panel fitted, like a GTS, in order to enjoy open-top motoring. Craftsmen carried out this task to a very high standard. During the 1990s the car was sold to a Greek museum before passing into the hands of a notable Greek collector well known to Artcurial, in 2004. Three years ago, its original engine was refurbished by the collector's private mechanic, who is responsible for maintaining the cars in the collection. The car has only covered 2 – 3,000 km since then. It is fitted with good condition XWX tyres. The black leather interior is in lovely condition, and overall, the car is in good condition. This Dino 246 GT offers a chance to acquire the equivalent of a GTS, for a much lower price.*



159

**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° J59S109595

- ✓ LA voiture de sport américaine
- ✓ Belle restauration
- ✓ Modèle à boîte mécanique

✓ *THE American sports car*

✓ *Beautifully restored*

✓ *Manual gearbox*

€ 60.000 / 80.000

## 1959 CHEVROLET CORVETTE

Les Chevrolet Corvette vinrent au monde en 1953, propulsées par un six cylindres en ligne, le "Blue Flame". En 1954, la motorisation restait inchangée, alors qu'un V8 apparaissait en 1955, mais peu de voitures en furent équipées. À partir de 1956, toutes les voitures furent équipées de V8 de plus en plus puissants sur un châssis inchangé, tandis que la carrosserie était intensivement remaniée. Les phares ronds entouraient une calandre caractéristique ressemblant à une impressionnante mâchoire. Sur les modèles construits entre 1958 et 1960, apparaissent les célèbres doubles phares.

La Corvette de la vente a fait l'objet d'une belle restauration en Californie par l'atelier spécialisé California Dream. La carrosserie du modèle 59 est plus lisse que le précédent, les baguettes chromées à l'arrière ont disparu ainsi que les faux louvres du capot moteur. La carrosserie est peinte en Snowcrest White et les flammes en Inca Silver tandis que l'intérieur est tendu de vinyl rouge comme à l'origine. Les joints de carrosserie ont été remplacés ainsi que la capote en vinyl blanc et les chromes refait. Elle est équipée d'une boîte de vitesses mécanique à 3 rapports et d'une radio moderne, copie de celle d'origine. Un exemplaire de qualité.

*Chevrolet's Corvette was launched with an in-line six-cylinder – the 'Blue Flame' – in 1953. For 1954, the engine remained unchanged, while a V8 finally appeared as an option in 1955, though very few cars were powered by one. From 1956, all Corvettes got the more powerful V8, with the frame remaining the same, while the body was extensively redesigned. Round headlamps framed the characteristic grille that was surrounded like an impressive jaw. On the models built between 1958 and 1960, the famous twin headlamps appeared for the first time.*

*This Corvette on offer has undergone a superb bit of restoration in California by Corvette specialists California Dream. The body of the model year '59 is smoother than that of the previous one, with both the chrome strips at the rear and the false louvres on the bonnet cleaned out. The body is painted in Snowcrest White and the flames in Inca Silver while the interior is in stretched red vinyl as per the original. The body joints have been replaced and both the white vinyl top and the chrome have been redone. It is equipped with a manual three-speed gearbox and a modern radio, which is a copy of the original. A really high quality example indeed!*



160

**Titre de circulation  
suédois**  
**Swedish title**

Châssis  
n° AM 330 49 3480

✓ Voiture refaite à  
grands frais  
✓ Modèle confortable,  
sûr et raffiné  
✓ Magnifique  
présentation, historique  
suivi

✓ *Highly refined  
comfort*  
✓ *Restoration work by  
renowned specialist*  
✓ *Exclusive and  
original car*

€ 10.000 / 15.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1984 MASERATI QUATTROPORTE III BERLINE

Avec sa Quattroporte, Maserati a lancé un nouveau genre: celui des "supercars" à quatre portes et quatre places confortables. Le moteur V8 dérivé de celui de la 5000 GT était puissant et les aménagements raffinés. La voiture que nous présentons est une version de troisième génération, qui se distingue par une finition encore plus luxueuse que ses devancières, avec des sièges en cuir brun naturel et des garnitures de palissandre. Affichant 109 000 km, elle a bénéficié de nombreux travaux de remise en état. La peinture a été complètement refaite après décapage de la carrosserie, et le siège conducteur a été habillé d'une sellerie neuve. Le moteur a été revu par McGrath Maserati spécialiste anglais reconnu et plusieurs pièces ont été remplacées à cette occasion, comme l'alternateur, le compresseur de climatiseur (dont le circuit de gaz reste à remplir), la partie arrière de l'échappement. La boîte de vitesses automatique et le convertisseur de couple ont eux aussi bénéficié d'une remise en état, et un dossier important de factures permet de constater les travaux effectués et les pièces remplacées. Le manuel d'entretien en cuir rouge accompagne cette luxueuse automobile. De belle présentation, cette Maserati Quattroporte est une promesse de voyages dans un confort voluptueux, accompagné du grondement feutré du V8 dérivé de la compétition. Un mélange rare, à saisir.



*With the Quattroporte, Maserati launched a new genre: four-door "supercars" with room for four people. The V8 engine, derived from the 5000 GT, was powerful and the car was finished to a very high standard. The car on offer is a third generation version distinguished by a higher level of luxury than its predecessors, with natural brown leather seats and rosewood trim. Showing 109,000 km, it has benefitted from extensive restoration work. The bodywork was stripped back and re-sprayed and the driver's seat re-upholstered. The engine was refurbished by renowned British specialist McGrath Maserati and various parts were replaced at this time including the alternator, compressor and air-conditioning unit (the gas needs to be re-charged), and the rear section of the exhaust. The automatic gearbox and torque convertor were also overhauled, and an extensive file of invoices documents the work carried out and the parts replaced. The red leather-bound service manual comes with this luxury vehicle. Superbly presented, this Maserati Quattroporte promises journeys in the utmost comfort, accompanied by the muffled growl of a V8 derived from a competition engine. Here is a chance to seize this heady mix.*



161

**Carte grise française  
French title**

Châssis n°  
SCFDL01S9FTL13419

- ✓ Histoire et provenance exceptionnelles
- ✓ Condition générale superbe
- ✓ Un modèle encore sous-coté

- ✓ exceptional history
- ✓ Superb original condition
- ✓ Still good value for money

€ 30.000 / 40.000

*Ex Omar Bongo*

**1985 ASTON MARTIN LAGONDA**

La Lagonda Série 2 que nous présentons 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. La voiture a été construite en conduite à gauche, aux spécifications françaises. A la demande du président Gabonais la voiture fût réaménagée par le carrossier Tickford, la banquette arrière tendue de cuir beige 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 magnéscope 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



*This Series 2 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. 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. The car belonged to Omar Bongo until 1994, when he sold it on to the Aston Martin dealer British Motors, based in Paris. In 2009, the car*

la voiture au concessionnaire parisien Aston-Martin British Motors. 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. Les cinq pneus Avon sont neufs et la climatisation rechargée. Cette superbe automobile est vendue avec ses manuels du propriétaire et carnet de service Lagonda, ses anciens certificats de cession ainsi que des factures des travaux récents.

*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. Five new Avon Turbo tires were fitted recently and the air conditioning was recharged. 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.*



162

**Carte grise française  
French title**

Châssis n°  
SCFAC23361B500071  
Moteur n° 00123

- ✓ Haut de gamme Aston Martin
- ✓ Fabuleux moteur V12
- ✓ Performances très élevées, plus de 300 km/h
- ✓ 3 060 km d'origine

- ✓ Top of the range Aston Martin
- ✓ Fabulous V12 engine
- ✓ High performance, more than 300 km/h
- ✓ 3,060 km from new

€ 95.000 / 1 05.000

*Ex Prince AlThani, 3060 km d'origine*

## 2002 ASTON MARTIN VANQUISH V12

Véritable porte-drapeau de la marque Aston Martin, la Vanquish présentée en 2000 abandonnait le V8 des modèles précédents au profit d'un remarquable V12 de près de 6 litres développant la puissance confortable de 460 ch. Cette mécanique sophistiquée permettait des performances hors du commun, propulsant la Vanquish au sein du cercle restreint et exclusif des automobiles capables de dépasser 300 km/h. Sa ligne signée Ian Callum évoquait vitesse et puissance, avec un raffinement, un confort et une élégance propres à la signature Aston Martin.

Vendue neuve par Auto Performance Paris à HH le Prince Abdulaziz Althani, dont le nom est gravé dans des plaques posées sur les seuils de portières, cette Aston Martin Vanquish se présente en parfait état. N'affichant que 3 060 km d'origine, elle est équipée d'une boîte

*A real flagship model for the Aston Martin marque, the Vanquish, launched in 2000, abandoned the V8 engine of previous models in favour of a remarkable V12 of nearly 6-litres, that produced 460 bhp comfortably. This sophisticated engineering allowed extraordinary performances, propelling the Vanquish into the exclusive group of cars capable of over 300 km/h. The styling by Ian Callum conjured up speed and power with the refinement, comfort and elegance expected of an Aston Martin.*

*Sold new by Auto Performance Paris to HH the Prince Abdulaziz Althani, whose name is engraved on plaques on the door sills, this Aston Martin Vanquish is presented in perfect condition. It has covered just 3,060 km from new and has a sequential gearbox with controls on the steering wheel. The bodywork is liveried in a stunning*



séquentielle commandée par des palettes au volant. La carrosserie est peinte d'une belle couleur rouge, l'intérieur étant en cuir beige avec moquette et garnitures rouges. La voiture est accompagnée de tous ses accessoires (canif, calepin et lampe de poche dans la boîte à gants), ainsi que d'une housse. En parfait état de présentation et de fonctionnement, elle permettra à son nouveau propriétaire de profiter d'une voiture quasiment neuve, offrant des sensations de conduite rares.

*red, with beige leather upholstery and red mats and trim. The car is complete with all its accessories (knife, notebook and torch in the glovebox) as well as a cover. In immaculate condition and perfect working order, the new owner will be able to enjoy a car that is practically new and offers a remarkable driving experience.*



163

Titre de circulation  
canadien, dédouanée  
UE  
Canadian registration,  
EU customs cleared  
Châssis n° 23111477

✓ Un seul propriétaire  
entre 1975 et 2009  
✓ Faible kilométrage  
✓ Très belle  
présentation  
✓ Voiture originale et  
intéressante

✓ Sole proprietor from  
1975 and 2009  
✓ Low mileage  
✓ Very good condition  
✓ An original and  
interesting car

€ 40.000 / 50.000

*Seulement 13800 miles d'origine / Only 13800 miles from new*

## 1975 JENSEN INTERCEPTOR CABRIOLET

Ce cabriolet Jensen Interceptor vient du Canada, où son premier propriétaire a gardé la voiture de 1975 à 2009. Il est donc resté 33 ans entre les mêmes mains attentionnées, roulant très peu puisque le kilométrage d'origine se limite à 13 800 miles (22 200 km). L'intérieur de cette voiture est resté dans son état d'origine, qu'il s'agisse des sièges en cuir, de la moquette ou des garnitures de portes et de tableau de bord, l'ensemble invitant à y prendre place. La peinture, le vert anglais dans lequel elle a été commandée, est en partie d'origine et la carrosserie ne présente pas de traces de rouille, ayant toujours dormi à l'abri. Côté mécanique, une révision a été effectuée par un atelier spécialisé hollandais avec remplacement de tous les fluides, réparation des freins et réglage moteur. Accompagné de sa trousse à outils et de son manuel du propriétaire, ce cabriolet fonctionne très correctement et ne présente pas de défaut notable. La production de cabriolets s'est limitée entre 1974 et 1976 à moins de 300 exemplaires en conduite à gauche, ce qui en fait une voiture particulièrement rare. Elle permet de profiter du puissant V8 Chrysler 6,3 litres dans une élégante carrosserie signée Touring, tout en offrant quatre places sous capote ou cheveux au vent. Un cocktail rare.



*This Jensen Interceptor convertible comes from Canada, where its first owner kept the car from 1975 to 2009. For 33 years the car remained in the same caring hands, totting up very little mileage, since the odometer reading shows just 13,800 miles (22,200km). The interior of the car has remained in its very original state, whether it is the leather seats, the carpeting or the trim on the doors and dashboard. Still in its original shade of British green, the colour in which it was ordered, this too remains original with no traces of rust on the body, as the car has always been garaged. On the mechanical side, a review was carried out by a Dutch Jensen specialist, who replenished all the fluids, repaired the brakes and tuned the engine. With its original toolkit and its owner's manual, this is a cabriolet that works very well and has no noticeable defects whatsoever. The production of the convertibles was limited to between 1974 and 1976, to less than 300 examples in LHD form, which makes this a particularly rare car. The owner can enjoy the powerful 6.3-litre V8 Chrysler in an elegant body designed by Carrozzeria Touring, while being able to ferry four with the appropriate wind-in-hair experience. A rare cocktail indeed!*



164

**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n°  
1G1YY22G1Y5131141

- ✓ Intéressante version boîte mécanique
- ✓ Le plaisir d'une découvrable
- ✓ Une véritable sportive

- ✓ *Rare manual gearbox version*
- ✓ *The pleasure of a convertible*
- ✓ *A true sports*

€ 12.000 / 16.000

## 2000 CHEVROLET CORVETTE C6 T-TOP

La Corvette est aux États-Unis ce que la Porsche 911 est à l'Allemagne ! Cette lignée de sportive, lancée en 1953 dans le Michigan, est toujours construite aujourd'hui et son succès n'a jamais cessé. Elle fut la première automobile de série construite avec une carrosserie en fibre de verre. De nombreuses versions sportives ont vu le jour et les deux dernières éditions des 24 Heures du Mans ont été remportées, victoire de classe, par une Chevrolet Corvette. La voiture que nous présentons provient d'une succession. Elle a été immatriculée à Paris, rue de Rivoli, le 26 juillet 2007. Elle appartenait déjà à un parisien puisque la date du certificat précédent remonte au 13 janvier 2003. Probablement livrée neuve au Texas (suivant les indications sur la voiture) cette Chevrolet Corvette dispose d'un compteur en miles. Elle se trouve dans un état d'usage et méritera une révision générale afin de bénéficier pleinement des performances de ce superbe modèle, très désirable avec sa boîte mécanique 6 vitesses. La dernière vidange a été faite le 22 janvier 2010 à 47 660 km, la voiture a aujourd'hui 52 619 km. Les sièges en cuir noir sont joliment patinés et s'installer à son volant est un plaisir, surtout après avoir ôté le toit amovible, « T-Top ». Il s'agit d'une opportunité pour rouler différent au quotidien pour un prix très attractif. ...rappelons qu'elle est présentée sans prix de réserve.



*The Corvette is to the United States what the Porsche 911 is to Germany! This sports car with one of the longest lineage was first launched in 1953, in Michigan, and has always built on its success that to date goes from strength to strength. It was the first series production car built with a fiberglass body. And many sporting versions have emerged, and it won't be out of place to remind that the last two editions of the 24 Hours of Le Mans, the Chevrolet Corvette won in its class. The car that we present comes from an estate. It was registered in Paris, on rue de Rivoli, on the 26th of July, 2007. The car already belonged to a Parisian as the date of the previous registration certificate from 13th January, 2003 shows. Probably delivered new in Texas (as shown on the car) this Chevrolet Corvette has its speedometer in miles. The car has been used well and needs an overhaul to take full advantage of the car's superb performance, all the more desirable given that it's the rarer 6-speed manual version. The last oil change was made on the 22nd of January, 2010 at 47,660 km the car now shows 52,619 km. The black leather seats have a nice patina and sitting behind the wheel is a pleasure, especially so when the removable "T-Top" roof is taken off. This car is an opportunity to have a very distinctive daily driver for a very attractive price ... and remember, that it is on offer without any reserve!*



165

**Carte grise  
française  
French title**

Chassis n°  
WDB  
137ZA8337VE175092

✓ Version H1 radicale  
✓ Intérieur luxueux  
✓ Excellent état de  
présentation  
✓ Véhicule rare,  
immatriculation  
française

✓ *Radical H1 version*  
✓ *Luxurious interior*  
✓ *Excellent  
presentation*  
✓ *Rare vehicle,  
registered in France*

€ 55.000 / 65.000

## 1997 HUMMER H1 6.5 TDI TYPE HMC4 PICK-UP DOUBLE-CABINE

Conçu à l'origine à des fins militaires, le "Humvee" s'est rendu célèbre par sa participation à la Guerre du Golfe, au début des années 1990. La marque Hummer appartenant alors à AM General, une version civile est apparue quelques temps plus tard. Équipé d'un puissant moteur V8 de 6,2 litres ou 6,5 litres turbo diesel, ce premier H1 sera suivi d'autres versions moins radicales qui se rapprochent du SUV de luxe. Le H1, qui correspond à la version que nous présentons, reste la configuration la plus proche de l'original et offre des qualités de franchissement exceptionnelles, alliées à un habitacle qui a troqué sa rusticité militaire contre un aménagement luxueux et sophistiqué. Le Hummer est devenu la coqueluche des stars et des acteurs de cinéma, l'un des utilisateurs français les plus célèbres étant "notre" Johnny Hallyday national. Vendu neuf dans les Émirats Arabes, ce Hummer H1 en carrosserie pick-up double-cabine affiche 45 821 km d'origine et se présente en parfait état. Le moteur n'a que 4000 km depuis son échange standard chez l'importateur. De teinte noir mat, il est équipé d'un intérieur en cuir gris de parfaite présentation. Un GPS a été installé et la voiture est dotée d'un système de gonflage et dégonflage des pneumatiques depuis l'intérieur. Ce Hummer est équipé d'un attelage, son propriétaire s'en servant pour tracter un bateau, dans le sud de la France. Cet engin spectaculaire permet une utilisation polyvalente, sous une allure de mauvais garçon.



*Originally designed for military use, the « Humvee » became well known for its participation in the Gulf War in the early 1990s. The Hummer marque was owned by AM General and a civilian version appeared shortly afterwards. Equipped with a powerful 6.2-litre or 6.5-litre turbo diesel V8 engine, this first H1 was followed by other less radical versions, closer to the luxury SUV. The H1, which is the version on offer, remains the closest to the original, with exceptional all-terrain capabilities, with an interior which has exchanged its rustic military simplicity for something more luxurious and sophisticated. The Hummer became the darling of celebrities and film stars, with one of the most famous French owners being Johnny Hallyday.*

*Sold new to the United Arab Emirates, this Hummer H1 in double cabin pick-up body, has covered 45,821 km from new and is offered in perfect condition. The engine has been changed 4000 km ago by the official importer. Presented in matt black, it displays an immaculate grey leather interior. A GPS system has been installed with a system to inflate and deflate the tyres from inside the cabin. This Hummer is fitted with a tow-bar, as its owner has used it to tow his boat in the South of France. This spectacular vehicle is a very versatile machine that masquerades as a 'bad boy'.*



166

**Titre de circulation monégasque**  
**Monégasque title**  
Châssis n° 00SB6830

- ✓ Rare première main
- ✓ Voiture avant-gardiste
- ✓ Belle présentation

- ✓ *Rare one owner from new*
- ✓ *Avant-garde car*
- ✓ *Superb presentation*

€ 25.000 / 35.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1972 CITROËN SM

Chez Citroën, la SM reste un cas à part, dont l'originalité reste fascinante. Alliant une ligne sportive à la technologie d'avant-garde du constructeur, elle offrait un comportement routier qui ne sacrifiait pas le confort. Son V6 de 170 ch, conçu chez Maserati, l'emmenait à 170 km/h en toute sécurité.

Le trait exceptionnel de la SM que nous présentons est le fait qu'il s'agisse d'une première main, vendue par le frère du premier propriétaire. Elle a été achetée neuve chez Citroën, à Valence dans la Drôme, au mois de janvier 1972. Depuis son acquisition, la voiture a peu roulé et totalise aujourd'hui 27 000 km. Pour maintenir la voiture en bon état et pouvoir la conduire en toute sécurité, quelques travaux ont été effectués en 1982: remplacement des plaquettes de freins et des cardans, révision de la climatisation, pose de pneus neufs. Depuis, la voiture n'a quasiment pas roulé.

Pour une remise en route récente, une batterie neuve a été posée, de même que des bougies et un alternateur. La peinture a bénéficié d'un rafraîchissement récent. Dans une belle présentation d'origine, avec sa sellerie en cuir brun et sa peinture gris métallisé, cette SM représente une occasion rare de se glisser dans l'habitacle cosu d'un exemplaire peu utilisé, et toujours par le même propriétaire.



*For Citroën, the SM is special, and its originality remains of great interest. Combining a sporting style with the manufacturer's avant-garde technology, it offered handling that did not sacrifice comfort. With a 170 bhp V6 engine, designed by Maserati, it was capable of travelling safely at speeds of up to 170 km/h.*

*What makes the SM on offer exceptional is that it has had one owner from new, and is being sold by the original owner's brother. It was sold new, by Citroën in Valence, Drôme, in January 1972. It has been driven very little, and has covered just 27,000 km. To maintain the car in good and safe condition, some work was carried out in 1982: the brake pads and universal joints were replaced, the air conditioning was serviced and it was given new tyres. Since then, the car has hardly turned a wheel. Before being put on the road recently, the battery was changed, as well as the plugs and alternator. The paintwork was also refreshed. In superb original condition, with brown leather upholstery and metallic grey paintwork, this SM offers a rare opportunity to slide into the plush interior of a car that has barely been used by its sole owner.*



167

**Carte grise  
française  
French title**

Passeport FFSA  
Châssis n° 1437032  
Moteur n° 1514668

- ✓ Voiture fiable et prête à courir
- ✓ Petit budget pour grandes épreuves
- ✓ Préparation sérieuse

- ✓ *Reliable car, ready to run*
- ✓ *Low budget for big events*
- ✓ *Major preparation*

€ 10.000 / 15.000

## 1972 PEUGEOT 504 TI PRÉPARÉE GR II TERRE

Peugeot avait une excellente réputation sur le continent africain, la 504 s'illustra à l'East African Safari et au Bandama en Côte d'Ivoire, pilotée par une kyrielle de grands pilotes. On peut citer Makinen, Nicolas, Pescarolo et Beltoise. La structure des voitures, devant participer à ce genre de compétition sur mauvaise route, était renforcée, ainsi que les suspensions et le freinage, comme sur la voiture présentée. Allégée, parce qu'entièrement dégarnie, cette 504 est équipée de suspensions renforcées DP, d'un moteur équilibré, monté avec des pistons forgés, d'un radiateur d'huile, d'un filtre à air à prise d'air détournée, de traverses de renfort de caisse latérales et d'un sabot de protection sous le moteur. La caisse fut mise à nu et les feuillures renforcées par soudure électrique avant qu'un arceau cage homologué soit installé. Il a fallu 45000 € pour préparer cette 504 qui n'a couvert que 17000 km depuis sa restauration. Elle participa au Rallye du Maroc en 2011 et termina 3e du fameux London to Capetown en catégorie classique. Le comportement de cette Peugeot spéciale sur mauvaise route est étonnant, c'est pour un petit budget une voiture de raid incassable et encore performante, éligible à East African Safari classique, à l'Acropole classique et à tous les rallyes terre.



*Peugeot has an excellent record in Africa, with the 504 distinguishing itself in the East Africa Safari and at Bandama in the Ivory Coast, raced by a host of successful drivers, including Makinen, Nicolas, Pescarolo and Beltoise. Before taking part in this type of competition on poor roads, the cars' structure, suspension and brakes were strengthened, as seen on the car on offer. Completely stripped and lightened, this 504 is fitted with reinforced DP suspension, balanced engine, fitted with forged pistons, oil cooler, special air filter, reinforced side-bars and a protective plate under the engine. The body was taken back to bare metal and reinforcements welded before a homologated roll cage was fitted. It was necessary to spend € 45,000 to prepare this 504, which has covered just 17,000 km since restoration. It has participated in the 2011 Rallye du Maroc and finished 3rd in the Classic category of the famous London to Capetown rally. This special Peugeot performs outstandingly on bad roads, and this is a modest price for an unbreakable endurance car that performs well, and is eligible for all classic endurance rallies such as the East African Safari and Acropolis.*



*Provenant d'une collection de Saint-Tropez*

168

Carte grise  
française  
French title

Châssis n° 237833

- ✓ Icône automobile
- ✓ Restauration complète et soignée
- ✓ Version «six moustaches», toit ouvrant

- ✓ An iconic automobile
- ✓ Completely and carefully restored
- ✓ Version referred to as the «six whiskers», with sunroof

€ 5.000 / 8.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1953 RENAULT 4 CV BERLINE

La Renault 4 CV de la vente est une désirable version "six moustaches", avec finition Grand Luxe et toit ouvrant. Achetée en 2001 par son actuel propriétaire, elle a bénéficié depuis d'une restauration complète, dans le strict respect de l'origine. Le moteur, la boîte de vitesses et le circuit de freins ont été refaits, tout comme le circuit électrique qui est toujours en 6 volts. Elle se présente dans un joli vert amande qui lui sied à merveille et qui correspond à sa teinte d'origine, et son intérieur en tissus beige a été refait avec des tissus d'époque. Elle ne demande donc plus qu'à être rodée et utilisée avec soin par un amateur de celle qui a été le symbole du renouveau de l'industrie automobile française, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. C'est une voiture facile à utiliser et à entretenir, les pièces étant disponibles sans problème. Et son passage ne déclenche que sourires et bonne humeur.



*The most desirable version of the Renault 4 CV sales – which is on offer – is the one referred to as the "six whiskers", which is more luxuriously finished, and also boasts a sunroof. Purchased in 2001 by its current owner, this car has benefited from a full restoration in strict observance of original trim and specs. The engine, the gearbox and the brake system have been redone, and the electricals still retain the 6 volt system. In a beautiful almond green that suits the car perfectly and matching the original colour, its interior has been redone with beige vintage fabric. The car asks to be owned and used carefully and sympathetically by an enthusiast who appreciates this symbol of the revival of the French automotive industry in the aftermath of WW II. This is a car that is easy to use and maintain, and parts are available without problem. And that every time this car would be out on the road it's a car that would trigger smiles and appreciation.*

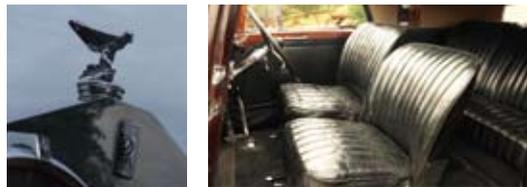


*Provenant d'une collection de Saint-Tropez*

## 1936 ROLLS ROYCE 25/30 COUPÉ SEDANCA PAR BARKER

Le châssis de la voiture que nous présentons a été commandé chez Rolls-Royce le 3 décembre 1935, et livré chez Barker le 15 mai 1936 à la suite de la commande de Lady Knott. Comme l'indique le bon de commande d'origine, elle prévoyait une utilisation aux 3/4 sur le continent, et 1/4 en Angleterre. Par la suite, la voiture n'a connu que deux propriétaires. Les numéros de châssis et moteur correspondent au bon de commande et, s'agissant d'un modèle Sedanca, la partie arrière ne se décapote pas, les compas étant purement décoratifs. La carrosserie porterait sa peinture d'origine, légèrement craquelée par endroits, dont la teinte bordeaux se marie élégamment avec la capote en cuir noir, elle-même refaite à neuf. L'intérieur d'origine est en superbe état avec bois et moquettes impeccables et cuir délicieusement patiné. Seul le ciel de toit a été refait, et la voiture

*The chassis of the car that we present was commissioned by Rolls-Royce on the "rd of December, 1935, and was delivered to Barker on the 15th of May, 1936 following the purchase order of Lady Knott. As stated in the original order, it was expected to be used for three-quarters of the time on the continent, and a fourth of the time in England. Thereafter, the car has had only two owners. The chassis and the engine numbers correspond to the original purchase order and, in as is usual for a Sedanca style body, the rear section does not drop down. The body still has its original paint, slightly cracked in places, with the Bordeaux blending elegantly with the black leather hood, which has been redone. The original interior is in superb condition too with the wood and the carpeting in spotless condition and the leather has a beautiful patina of age. Only the headliner has*



est équipée de phares longue portée Lucas. La mécanique a bénéficié de soins particuliers : réfection de l'embellage, rodage des soupapes, remplacement des pompes à essence et du carburateur Zénith, pose de cinq pneus à flancs blancs neufs. La voiture, qui a parcouru environ 1 000 km depuis, démarre à la moindre sollicitation. Un important dossier de factures sera remis à l'acheteur. Cette Rolls Royce 25/30 a participé à plusieurs rallyes du Rolls Royce Enthusiasts Club, où elle a été régulièrement primée. Elle ne demande aujourd'hui qu'à profiter de sa seconde jeunesse, entre des mains qui sauront en apprécier l'authenticité et l'étonnant état de préservation.

*been redone and the car is equipped with Lucas high beams. The mechanicals have received special care with the crankshaft redone, valves have been grounded, the fuel pump replaced as well as the Zenith carburetor, and the car has five new whitewall tyres. The car, which has covered about 1000km since the work done, starts instantaneously. And the important aspect of invoices will be provided to the buyer. This Rolls Royce 25/30 has participated in several rallies of the Rolls-Royce Enthusiasts Club (RREC), where it has been winning regularly. Not only does the car deserve its second youth, but in the right hands the owner will appreciate the authenticity and amazing state of preservation of this beautiful car.*



169

### Carte grise française French title

Châssis n° GUL43  
Moteur n° B23Z

- ✓ Modèle prestigieux
- ✓ Carrosserie originale
- ✓ Trois propriétaires seulement
- ✓ Superbe état de préservation

- ✓ *A very prestigious marque*
- ✓ *Original body*
- ✓ *Three owners only*
- ✓ *In an excellent state of preservation*

€ 70.000 / 110.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

*Provenant d'une collection de Saint-Tropez*

170

**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° SRX25848

- ✓ Bel état d'origine
- ✓ Finition d'un grand raffinement
- ✓ Modèle puissant et confortable

- ✓ *In good original condition*
- ✓ *Fit and finish of great refinement*
- ✓ *A powerful model that's comfortable*

€ 12.000 / 18.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1976 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW

Cette Rolls Royce Silver Shadow a été achetée en 2006 par son actuel propriétaire à l'hôtel La Bastide de Tourtour, qui l'utilisait pour transporter ses clients jusqu'à l'aéroport de Nice. Depuis, il a effectué environ 4 000 km au volant. Livrée neuve en France à la Franco-Britannic, alors importateur Rolls Royce en France, cette Rolls Royce est conservée strictement d'origine et se présente dans une élégante livrée deux-tons de vert. L'intérieur en excellent état présente une sellerie en cuir beurre frais à la patine séduisante, les sols étant couvert de moquettes beiges. L'ensemble est sans défaut, mais les moquettes de coffre nécessitent d'être remplacées. Comme les voitures de cette époque destinées au marché français, elle est encore équipée de ses optiques jaunes d'origine. Le fonctionnement de la voiture est plaisant, d'autant que les composants du système de freinage viennent de bénéficier d'une remise à neuf : pompes de pression, étriers, disques, plaquettes, maître-cylindre, flexibles... Accompagnée de son manuel d'utilisateur d'origine, cette voiture offrira à son acquéreur la volupté d'un intérieur raffiné et confortable, allié à la puissance discrète d'un moteur V8 souple et silencieux.



*This Rolls-Royce Silver Shadow was purchased in 2006 by its current owner at La Bastide de Tourtour, and who used it to transport clients to Nice airport. Since then, the owner covered approximately 4000km. Delivered new in France by Rolls-Royce's French importer Franco-Britannic, this Rolls-Royce has been kept in strictly original condition and features a stylish two-tone green. The interior is in excellent condition: the butter beige leather upholstery has a very attractive patina, and the floor features beige carpets. The ensemble is flawless, but the carpets in the trunk need to be replaced. Typical of cars of that era for the French market, this car is still equipped with its original yellow headlamps. Driving the car is a pleasure, especially as components of the braking system has just received a completed overhaul: pressure pumps, calipers, discs, pads, master cylinder, hoses, everything. The car comes with its original user manual. Here is a car that will offer its buyer the pleasure of a refined and comfortable interior; combined with the discreet power of a very quiet and smooth V8 engine.*



*Provenant d'une collection de Saint-Tropez*

171

**Carte grise française  
French title**

Châssis n°  
WPOZZZ91ZGS100953

- ✓ Belle présentation d'origine
- ✓ «Matching numbers»
- ✓ Deux propriétaires seulement
- ✓ Entretien soigné et suivi
- ✓ *In beautiful original condition*
- ✓ «Matching numbers»
- ✓ *Two owners only*
- ✓ *Neat, well monitored maintenance*

€ 20.000 / 30.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

**1987 PORSCHE 911 CARRERA 3,2 LITRES COUPÉ**

La Porsche 911 Carrera 3,2 litres que nous présentons, produite fin 1986, a été achetée par son actuel propriétaire en 2010, dans le cadre de la succession de son premier propriétaire. Il s'agit donc d'une seconde main. Depuis, il a effectué environ 10 000 km au volant de cette puissante automobile. Sa peinture d'origine, de teinte "Marine Blau", est en excellent état de conservation et la voiture est équipée des emblématiques jantes "téléphone". L'intérieur offre aussi une belle présentation d'origine, avec sellerie en cuir bleu assorti aux garnitures et moquettes. De plus, la voiture est équipée de l'option sièges électriques. Le compteur affiche 216 000 km et la mécanique d'origine, réputée pour sa robustesse, fonctionne de façon satisfaisante. Les 234 ch du six-cylindres 3,2 litres permettent des performances de tout premier ordre, accompagnées d'une sonorité que l'échappement inox ne fait que magnifier. Un important dossier de factures d'entretien, chez des spécialistes Porsche, accompagne cette automobile conservée et entretenue avec soin.



*This Porsche 911 Carrera 3.2-litre that we offer, from late 1986, was purchased by its current owner in 2010, as a part of the estate of the original owner. Thus the current owner is this car's second owner only. Since buying the car, the current owner has covered approximately 10,000km, driving this powerful car. In its original paint – a "Marine Blau" tint – is in excellent condition and the car comes equipped with the iconic 'telephone dial' wheels. The interior is in beautiful original condition, with matching blue leather interior trim and carpets. Plus, the car comes equipped with the optional power seats. The counter shows 216,000km and the original mechanicals, known for its sturdiness, functions well. The 234bhp 3.2-litre six-cylinder allows for performance of the highest order, and is accompanied by a stainless steel exhaust that magnifies that superb exhaust note. The important issue of maintenance bills, all done by Porsche specialists, comes with this car and confirms that the car has been very carefully maintained.*



*Provenant d'une collection de Saint-Tropez*

172

**Carte grise française  
French title**

Châssis n° 102833  
Moteur Type 616/15  
n° 710369

- ✓ Modèle intéressant
- ✓ Rarissime banquette avant
- ✓ superbe coloris
- ✓ important dossier de factures

- ✓ *Interesting model*
- ✓ *Rare front bench seat*
- ✓ *Superb colour combination*
- ✓ *Massive history file of invoices*

€ 45.000 / 65.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

**1958 PORSCHE 356 A COUPÉ T2**

De teinte noire avec intérieur cuir caramel, la Porsche 356 A que nous présentons est un coupé T2. Après en avoir fait l'acquisition en 2007, son propriétaire actuel l'a peu utilisée. La mécanique de cette 356 A est du type 616/15, soit un moteur 1600 cm<sup>3</sup> correspondant à ceux équipant les 356 C en 1964/1965. Il développe 75ch, ce qui permet à ce coupé A de se comporter avec plus de dynamisme que la version d'origine.

Le moteur, tout comme la boîte de vitesse, a bénéficié d'une réfection récente et la voiture est équipée de pneus neufs.

Par ailleurs, ce coupé possède une option rarissime: une banquette avant en une partie, équipement qui était proposé en option sur les 356. Environ 250 exemplaires auraient été ainsi équipés, toutes générations de 356 confondues. Si ces versions étaient déjà rares à l'époque, le temps faisant son affaire, celle que nous présentons représente un véritable collector. De belle présentation, cette 356 A représente une intéressante occasion de faire l'acquisition d'une des versions les plus anciennes de cette voiture devenue légendaire, dotée d'une carrosserie qui offre encore la pureté du premier dessin.

*Presented in black with caramel leather interior, the Porsche 356 A on offer is a T2 coupé. Since buying the car in 2007, the current owner has hardly used it. The engine in this 356 A is a 1600 cc type 616/15, the same as in the 356 Cs in 1964 -1965. It produces 75 bhp, giving this 356 A more power than the original engine would have done. The engine and gearbox have been refurbished recently and the car has new tyres. Moreover, this coupé includes a very rare feature : a front bench seat, available as an option on the 356. Approximately 250 examples were built with this option, across all of the 356 models. Rare in period, the passing of time has made this example a true collector's item.*

*Beautifully presented, this 356 A represents a great opportunity to buy one of the earliest versions of a car that now has legendary status, in a body that retains the purity of the original design.*



*Provenant d'une collection de Saint-Tropez*

173

**Carte grise  
française  
French title**

Châssis n° LCX33161

- ✓ Modèle exclusif
- ✓ Confort, luxe et équipement hors du commun
- ✓ Belle présentation

- ✓ *An exclusive model*
- ✓ *Comfort, luxury and unusual equipment*
- ✓ *Excellent condition*

€ 10.000 / 15.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1990 BENTLEY MULSANNE S

Pour les Anglais, la ligne droite des Hunnaudières du circuit des 24 Heures du Mans s'appelle "The Mulsanne Straight". Lorsque Bentley a choisi de baptiser ainsi le porte-drapeau de la marque, c'était bien pour en souligner le caractère puissant, voire sportif, sans évidemment laisser de côté le luxe de finition qui a fait le succès de ces automobiles. Présentée en 1980, la Mulsanne recevait un V8 de 6,75 litres offrant à la fois puissance et couple en abondance. La Mulsanne S, qui correspond au modèle que nous présentons, comportait divers attributs propres à la Mulsanne Turbo, dont les belles jantes en alliage léger, ainsi qu'une suspension un peu plus ferme pour permettre une conduite à un rythme plus soutenu. En 1989, les phares rectangulaires du début laissaient place à quatre projecteurs ronds, plus classiques et élégants. Acquis en 2011 par son actuel propriétaire, cette Bentley Mulsanne a parcouru depuis environ 1 000 km. De teinte Navy Blue avec intérieur en cuir beige, elle est dotée de vitres teintées noires et d'un équipement extrêmement complet, comprenant même des écrans vidéo en face des places arrière. Riche d'un luxe rare, elle emmènera ses occupants dans un confort que peu d'automobiles peuvent prétendre égaler.



*To the English, the Hunnaudières straight of the 24 Hours of Le Mans circuit is known as the Mulsanne Straight. So when Bentley decided to baptize the flagship model of the brand Mulsanne, it was to emphasize the powerful, sportier side of the car, without quite ignoring the luxury aspect of these cars. Introduced in 1980, the Mulsanne featured a 6.75-litre V8 that had both power and torque in abundance. The Mulsanne S, which is the model we offer, included various features of the Mulsanne Turbo, especially those beautiful alloy wheels and a firmer suspension set-up to allow a tighter line and enabling a faster pace. In 1989, the rectangular headlamps were replaced by four round projectors, going back to a more classical and elegant look.*

*Acquired in 2011 by its current owner, this Bentley Mulsanne has since covered about 1000km. Navy Blue in color with beige leather interior, it is equipped with dark tinted windows and a very complete set of equipment, including video screens in front of the rear seats. Rich in a rare way, this car ferries its occupants in comfort that very few other cars can claim to really match.*



*Provenant d'une collection de Saint-Tropez*

174

**Carte grise  
française  
French title**  
Chassis # SRH13166

- ✓ Marque prestigieuse
- ✓ Teinte originale, toit ouvrant
- ✓ Travaux mécaniques récents

- ✓ *A prestigious marque*
- ✓ *Original tinted sunroof*
- ✓ *Mechanicals recently overhauled*

€ 5.000 / 8.000  
SANS RÉSERVE /  
NO RESERVE

## 1972 ROLLS ROYCE SILVER SHADOW

Achetée par son actuel propriétaire en 2011, cette Rolls Royce Silver Shadow en conduite à droite n'a pas roulé depuis. En effet, elle a entretemps bénéficié d'importants travaux mécaniques, qui viennent tout juste d'être terminés. La boîte de vitesses a été refaite à neuf, de même que tous les composants du système de freinage : pompes de pression, étriers, disques, plaquettes, maître-cylindre, flexibles... Les pneus viennent également d'être remplacés.

Cette voiture se présente dans une teinte jaune poussin peu banale, en peinture d'origine, combinée à une sellerie en cuir noir joliment patinée. Les moquettes, boiseries et cuirs sont également d'origine et offrent une belle présentation. Des vitres teintées et un pavillon en vinyle noir avec toit ouvrant électrique complètent l'équipement de cette voiture déjà richement dotée.

Offrant ce qui se fait de mieux en matière de confort, cette Rolls Royce répond à la réputation de la marque et offrira à ses occupants l'insigne plaisir de rouler en silence dans une voiture que ne pouvaient à l'époque s'offrir que les stars ou les capitaines d'industrie.

*Purchased by its current owner in 2011, this Rolls-Royce Silver Shadow in RHD form has not been driven since. In fact, in the meanwhile the car received significant mechanical work, which has just been completed. The gearbox has been redone, as well as all components of the braking system: pressure pumps, calipers, discs, pads, master cylinder, hoses. The tyres will also be replaced. This car comes in its original light chick yellow that is somewhat uncommon, and this combines rather well with the car's interior's black leather upholstery, that wears a beautiful patina. The carpets, wood and leather are also original and are in a very state. Tinted windows and a black vinyl roof with sunroof complete the equipment of this richly endowed car. With all the luxurious accoutrements, this Rolls-Royce reflects the reputation of the brand and offers its occupants the distinct pleasure of riding in total silence in a car that at one time could only be afforded by the stars or by the captains of industry.*



## 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 ou oraux qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

#### 1– Le bien mis en vente

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

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

**c)** Les indications données par Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert.

L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé.

Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

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

### 2– La vente

**a)** En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve 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. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial-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 gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.

À toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

**d)** Artcurial Briest Poulain F.Tajan pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 72h.

Si Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

**e)** Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve 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 certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

**g)** Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé.

Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix.

En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement.

#### 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 :

**Automobilias :**  
**• 23 % + TVA au taux en vigueur**

**Automobiles de collection :**  
**• De 1 à 300 000 € : 16 % + TVA au taux en vigueur**  
**• De 300 001 à 600 000 € : 12 % + TVA au taux en vigueur**  
**• An-delà de 600 001 € : 10 % + TVA au taux en vigueur**

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

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

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

**e)** - Compte tenu de l'éventuelle évolution de l'état des automobiles, comme il est dit en c), il est précisé que les fourchettes de prix ne sont données qu'à titre strictement indicatif et provisoire. En revanche, les estimations seront affichées au début de l'exposition et, s'il y a lieu, corrigées publiquement au moment de la vente et consignées au procès-verbal de celle-ci.

**f)** - Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes.

Pendant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

**g)** - Les véhicules précédés d'un astérisque ○ nous ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter une TVA de 7 % 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.

**h)** - 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.

**i)** - Lenlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 11 novembre 2012 après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

**j)** - Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le dimanche 11 novembre 2012 seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour la somme de

150 € HT par voiture, 90 € HT par moto et 50 € HT par voiture enfant. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 18 novembre 2012 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour pour les voitures et 10 € HT pour les motos. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois les frais de stockage payés.

**k)** Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent.

Nous conseillons aux enrichisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

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

#### 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'inapplicabilité 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 convient d'ajouter la TVA à l'import, (7 % du prix d'adjudication).

**2)** Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être rtrécodées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE.

Un adjudicataire CEE justifiant d'un no de TVA Intracommautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.

Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation.

L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :
- en espèces : jusqu'à 3 000 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
Néanmoins les cartes de paiement 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 fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcé.

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 appartiendra 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 avérée 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. A 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 résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dûs 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 d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

**e)** Les achats qui n'auront pas été retirés dans les septs 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 auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

**b)** Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

**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– Prémption de l'État français

L'Etat français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur.

L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'Etat manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat 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 du 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 :



## 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 saleroom 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 arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

**d)** Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates.

Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever.

The estimations can be provided in several currencies ; the conversions may, in this case or, be rounded off differently than the legal rounding

### 2– The sale

**a)** in order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan before the sale, so as to have their personal identity data recorded.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

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

**c)** The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale.

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

**d)** Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan which have been deemed acceptable. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is entitled to request a deposit which will be refunded within 48hours after the sale if the lot id not sold to this buyer. Should Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will bear no liability/ responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

**e)** in the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the

right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.

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

**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, to 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 "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration.

No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made.In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

### 3– The performance of the sale

**a)** In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay the following costs and fees/taxes:

#### Automobilia

• 28% + current VAT

#### Classic cars

• From 1 to 300 000 € : 16% + current VAT

• From 300 001 to 600 000 € : 12% + current VAT

• Over 600 001 € : 10% + current VAT

**b)** Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, taking into consideration the possible reservations made the description.

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

**d)** - For administrative reasons, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

**e)** - Considering the possible evolution of the condition of the cars, as stated under c), it is specified that the price ranges are given strictly for informational purposes and on a provisional basis. Now, the estimations will be put out at the beginning of the exhibition and if need be, corrected publicly at the time of the sale and recorded in the minutes thereof.

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

**g)** - The vehicles preceded by an asterisk \* have been consigned by owners from outside the EEC. The buyers will have to pay a VAT of 7% 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.

**h)** - 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.

**i)** - The removal of vehicles must absolutely take place by Sunday 11<sup>th</sup> November 2012, at the latest.

**j)** - Cars that have not been collected on Sunday 11<sup>th</sup> November 2012 will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 150 + VAT per car, € 90 + VAT per motorcycle and € 30 + VAT per toy car at the risks of their owner. The storage cost is offered until Sunday 18<sup>th</sup> November 2012 and will then be invoiced € 20 + VAT per day for cars and € 10 + VAT per day for motorcycles.

Cars will not be released until storage charges have been paid.

**k)** - 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 stongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

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

#### 4– Severability

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

#### 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 (7% 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 licence 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 citizen, up to 15 000 euros, costs and taxes included, for foreign citizen 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 neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place.

Any person having been recorded by Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

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

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

**c)** 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.

### 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 on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

#### Bank Partner :



## ARTCURIAL BRIEST – POULAIN – F.TAJAN

**7, Rond-Point  
des Champs-Élysées  
75008 Paris**  
**T. +33(0)1 42 99 20 20**  
**F. +33(0)1 42 99 20 21**  
**e. [contact@artcurial.com](mailto:contact@artcurial.com)**  
**[www.artcurial.com](http://www.artcurial.com)**

SAS au capital de 1 797 000 €  
Agrément n° 2001-005

### REPRÉSENTATIONS

**Belgique**  
Vinciane de Traux  
5, Avenue Franklin Roosevelt  
B - 1050 Bruxelles  
T +32(0)2 644 98 44  
[vdetraux@artcurial.com](mailto:vdetraux@artcurial.com)

**Chine**  
Jiayi Li  
798 Art District, No 4 Juxianqiao Lu  
Chaoyang District  
Beijing 100015  
T +86 137 01 37 58 11  
[lijayi7@gmail.com](mailto:lijayi7@gmail.com)

**Italie**  
Gioia Sardegna Ferrari  
Palazzo Crespi,  
Corso Venezia, 22  
I - 20121 Milano  
T +39 02 86 337 813  
[gsardagnaferrari@artcurial.com](mailto:gsardagnaferrari@artcurial.com)

### ASSOCIÉS

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

### DIRECTEURS ASSOCIÉS

Martin Guesnet, Fabien Naudan, Isabelle Bresset  
Bruno Jaubert, Stéphane Aubert, Olivier Berman  
Mathieu Fournier, Matthieu Lamoure

### ADMINISTRATION ET GESTION

**Direction** : Nicolas Orlowski

**Secrétaire général** : Axelle Givaudan

**Relations clients** : Marie Sanna-Legrand, 20 33  
Karine Castagna, 20 28

**Marketing, Communication et Activités Culturelles** :  
Emmanuel Béras, direction  
Morgane Delmas

**Comptabilité et administration** : Joséphine Dubois, direction  
Sandrine Abdelli, Marion Bégat, Virginie Boisseau,  
Marion Carteirac, Isabelle Chénaïs, Vanessa Favre,  
Nicole Frerejean, Léonor de Ligondés, Mouna Sekour

**Logistique et gestion des stocks** :  
Éric Pourchot, direction  
Rony Avilon, Mehdi Bouchehoud, Denis Chevallier,  
Joël Laviolette, Vincent Mauriol, Lal Sellahamadi

**Transport et douane** : Ronan Massart, 16 57

### ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Anne-Sophie Masson, 20 51  
Eloïse Landais, Diane Pelé  
**[bids@artcurial.com](mailto: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  
[jrivet@wanadoo.fr](mailto:jrivet@wanadoo.fr)

### ARTCURIAL DEAUVILLE

**Commissaire-priseur** : Pascal Bego  
32, avenue Hocquart de Turtot, 14800 Deauville  
t. +33 (0)2 31 81 81 00  
[contact@artcurial-deauville.com](mailto: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](mailto:mrambert@artcurial-lyon.com)

### ARTCURIAL MARSEILLE – STAMMEGNA ET ASSOCIÉ

22, rue Edmond Rostand, 13006 Marseille  
**Contact** : Inès Sonnevile  
+33 (0)1 42 99 16 55  
[isonnevile@artcurial.com](mailto:isonnevile@artcurial.com)

### ARTCURIAL HOLDING SA

**Président Directeur Général** : Nicolas Orlowski

**Vice Président** : Francis Briest

**Conseil d'Administration** : Francis Briest, Nicolas Orlowski,  
Olivier Costa de Beauregard, Nicole Dassault,  
Laurent Dassault, Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert,  
Michel Pastor, Hervé Poulain

**Comité de développement Président** :

S.A. la princesse Zahra Aga Khan, Francis Briest,  
Guillaume Dard, Laurent Dassault, Danie Janicot,  
Serge Lemoine, Delphine Pastor, Michel Pastor,  
Bruno Pavlovsky, Hervé Poulain, François Tajan

### ART MODERNE

**Directeur associé** : Bruno Jaubert  
**Directeur Europe Centrale** : Caroline Messencee  
**Spécialiste sénior impressionniste** : Olivier Berman  
**Spécialiste Italie** : Gioia Sardegna Ferrari  
**École de Paris, 1905-1939** :  
**Expert** : Nadine Nieszawer  
**Spécialiste junior, catalogueur** : Priscilla Spitzer  
**Spécialiste junior** : Tatiana Ruiz Sanz  
**Recherche et certificat** : Jessica Cavalero, 20 08  
**Historienne de l'art** : Marie-Caroline Sainsaulieu  
**Administrateurs** : Florent Wanecq, 20 63  
Alexia de Cockborne, 16 21

### ART CONTEMPORAIN

**Directeur associé** : Martin Guesnet  
**Directeur Europe Centrale** : Caroline Messencee  
**Directeur art abstrait** : Hugues Sébilleau  
**Spécialiste sénior** : Arnaud Oliveux  
**Spécialiste Italie** : Gioia Sardegna Ferrari  
**Spécialiste** : Florence Latieule  
**Recherche et certificat** : Jessica Cavalero, 20 08  
**Administrateurs** : Sophie Cariguel, 20 04  
Laura Koufopandelis, 16 13

### ORIENTALISME

**Directeur associé** : Olivier Berman, 20 67  
**Administrateur** : Alexia de Cockborne, 16 21

### ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS ET MULTIPLES

**Expert** : Isabelle Milsztein  
**Administrateur** : Julie Hottner, 20 25

### ART DÉCO

**Expert** : Félix Marcilhac  
**Spécialiste** : Sabrina Dolla, 16 40  
**Recherche et documentation** : Cécile Tajan

### DESIGN

**Directeur associé** : Fabien Naudan  
**Administrateur** : Alma Barthélémy, 20 48

### MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII<sup>E</sup> ET XIX<sup>E</sup> S.

**Directeur associé** : Isabelle Bresset  
**Céramiques, expert** : Cyrille Froissart  
**Orfèverie, experts** : Cabinet Déchaud-Stetten  
**Catalogueur** : Filippio Passadore  
**Administrateur** : Sophie Peyrache, 20 41

### TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX<sup>E</sup> S.

**Directeur associé** : Matthieu Fournier  
**Dessins anciens, experts** : Bruno et Patrick de Baysier  
**Estampes anciennes, expert** : Antoine Cahen  
**Sculptures, expert** : Alexandre Lacroix  
**Tableaux anciens, experts** : Cabinet Turquin  
**Administrateurs** : Elisabeth Bastier, 20 53  
Diane Pellé, 20 07

### ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIX<sup>E</sup> S.

**Directeur associé** : Olivier Berman  
**Administrateur** : Tatiana Ruiz Sanz, 20 34

### CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

**Contact** : Isabelle Boudot de La Motte, 20 12

### LIVRES ET MANUSCRITS

**Expert** : Olivier Devers  
**Spécialiste** : Benoît Puttemans, 16 49

### ART TRIBAL

**Expert** : Bernard de Grunne  
**Administrateur** : Florence Latieule, 20 38

### ART D'ASIE

**Expert** : Philippe Delalande  
**Administrateur** : Vasthie Grousson, 20 32

### ARCHÉOLOGIE D'ORIENT ET ARTS DE L'ISLAM

**Expert** : Anne-Marie Kevorkian  
**Contact** : Isabelle Bresset, 20 13

### ARCHÉOLOGIE

**Expert** : Daniel Lebourrier  
**Administrateur** : Sophie Peyrache, 20 41

### BIJOUX

**Spécialiste** : Julie Valade  
**Expert** : Thierry Stetten  
**Administrateurs** : Marianne Balse, 20 52  
Evelyne Brys

### MONTRES

**Expert** : Romain Réa  
**Administrateur** : Laura Mongeni, 16 30

### ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

**Spécialistes** : Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff  
**Consultant** : Frédéric Stoesser  
**Administrateurs** : Iris Hummel, 20 56  
Antoine Mahé, 20 62

### AUTOMOBILIA

**Expert** : Estelle Prévot-Perry  
**Administrateur** : Iris Hummel, 20 56

### BANDES DESSINÉES

**Expert** : Éric Leroy, 20 17  
**Administrateur** : Lucas Hureau, 20 11

### VINS ET SPIRITUEUX

**Experts** : Laurie Matheson, 16 33  
Luc Dabadie, 16 34  
**Administrateur** : Marie Calzada  
**[vins@artcurial.com](mailto:vins@artcurial.com)**

### VINTAGE & COLLECTIONS

**Spécialiste** : Cyril Pigot, 16 56  
**Administrateur** : Eva-Yoko Gault, 20 15

### VENTES GÉNÉRALISTES

**Spécialiste** : Isabelle Boudot de La Motte  
**Administrateurs** : Juliette Leroy, 20 16  
Élisabeth Telliez, 16 59  
Mathilde Neuve-Eglise, 20 70

### SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

**Experts** : Gaëtan Brunel et Bernard Bruel  
**Administrateur** : Juliette Leroy, 20 16

### INVENTAIRES

**Spécialiste** : Stéphane Aubert  
**Consultant** : Jean Chevallier  
**Administrateur** : Inès Sonnevile, 16 55  
Astrid Guillon, 20 02

### VENTES PRIVÉES IMPRESSIONNISTE, MODERNE, CONTEMPORAIN

Constance Boscher, 20 37

Tous les emails des collaborateurs  
d'Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan, s'écrivent comme suit:  
initiale du prénom et nom@artcurial.com,  
par exemple : [mlamour@artcurial.com](mailto:mlamour@artcurial.com)

Les numéros de téléphone des collaborateurs d'Arcturial  
Briest-Poulain-F.Tajan, se composent comme suit:  
**+33 1 42 99 xx xx**

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

## INDEX

### A

1961	ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER ●	101
1959	ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE	145
1957	ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT COUPE ●	113
1961	ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE ●	122
1953	ARNOLT BRISTOL "BOLIDE" 404 ROADSTER	140
1957	ASTON MARTIN DB MKIII COUPE	130
1985	ASTON MARTIN LAGONDA	161
2002	ASTON MARTIN VANQUISH V12	162
1979	AUTOBIANCHI A112 ABARTH ●	133
1969	AUTOBIANCHI EDEN ROC ●	106
1968	AUTOBIANCHI LUTECE ●	108
B, C		
1992	BENTLEY CONTINENTAL R	136
1949	BENTLEY MK VI BERLINE ●	137
1990	BENTLEY MULSANNE S ●	173
1947	CADILLAC SERIES 62 CLUB SEDANET ●	103
1959	CHEVROLET CORVETTE	159
2000	CHEVROLET CORVETTE C6	164
1972	CITROEN SM ●	166
1972	CITROEN SM ●	105
1950	CITROEN 15-SIX CABRIOLET CONVERSION	120

### D, F

1973	DINO 246 GT BERLINETTA	116
1972	DINO 246 GT MODIFIEE GTS	158
1962	FACEL FACELLIA F2B COUPE	121
1963	FERRARI 250 GTE	134
1977	FERRARI 308 GTB "VETRORESINA"	135
1989	FERRARI 328 GTS BERLINETTE ●	111
2004	FERRARI 360 MODENA SPIDER F1	118
1972	FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA	124
1972	FERRARI 365 GTC/4 ●	123
2000	FERRARI 550 MARANELLO	112
1974	FIAT 124 ABARTH CSA HARD TOP	143
1962	FIAT 500 D COACH DECOUVRABLE ●	110
1963	FIAT 500 GIARDINIERA 'ABARTH' ●	147
1971	FIAT 500 LUSO MORETTI ●	142
1969	FIAT 500 MORETTI COUPE ●	107
1975	FIAT 500 MOTEUR ALPINE ●	148
1957	FIAT 600 COACH ●	144
1966	FIAT 850 COUPE ●	141
1972	FIAT DINO 2400 SPIDER	115
1962	FIAT MULTIPLA 'ABARTH' ●	146
1965	FORD MUSTANG COUPE FASTBACK	131

### H, J

1997	HUMMER H1 6.5 TDI DOUBLE CABINE	165
1965	JAGUAR TYPE E 4,2 L COUPE	104
1995	JAGUAR XJS CABRIOLET CELEBRATION ●	156
1990	JAGUAR XJS V12 CABRIOLET ●	126
1959	JAGUAR XK 150 3,4L CABRIOLET	157
1953	JAGUAR XK 120 SE ROADSTER	155
1953	JAGUAR XK 120 COUPE	129
1953	JAGUAR XK 120 ROADSTER	128
1975	JENSEN INTERCEPTOR CABRIOLET	163
L		
1963	LANCIA FLAMINIA 3B COUPE PININFARINA	154
1976	LANCIA STRATOS GROUPE 4	127
1983	LOTUS ESPRIT TURBO ●	114
1975	LOTUS EUROPA TWIN CAM	132
M		
1965	MASERATI 450 S BARQUETTE REPLIQUE	149
1984	MASERATI QUATTROPORTE III ●	160
1957	MERCEDES BENZ 190 SL	152
1966	MERCEDES BENZ 230SL	102
1971	MERCEDES BENZ 280 SE 3,5 L COUPE	150
1985	MERCEDES BENZ 500 SEL	153

### P

1972	PEUGEOT 504 TI PRÉPARÉE GR II TERRE	167
1958	PORSCHE 356 A COUPE T2 ●	172
1961	PORSCHE 356 B ROADSTER T5	151
1959	PORSCHE 356 CONVERTIBLE 1600 DRAUZ	139
1985	PORSCHE 911 3,2 L CABRIOLET	117
1987	PORSCHE 911 CARRERA 3,2 L ●	171
1989	PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK	125
1953	RENAULT 4 CV BERLINE ●	168
R		
1936	ROLLS ROYCE 25/30 PAR BARKER ●	169
1965	ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III	138
1976	ROLLS ROYCE SILVER SHADOW ●	170
1972	ROLLS ROYCE SILVER SHADOW ●	174
2000	ROVER MINI COOPER SPORT 500 ●	119
S		
1968	SIATA SPRING CABRIOLET ●	109

Les lots marqués d'une ● sont vendus sans réserve

DÉDICACE

**SERGE BELLU  
A FRENCH TOUCH  
OF GLASS**

LES ATELIERS DE CARROSSERIE  
FRANÇAIS 1930 - 1960

SAMEDI 10 NOVEMBRE 2012  
DE 14H À 17H DANS LE GARAGE PRIVÉ  
AU SEIN DE L'EXPOSITION

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



8 FÉVRIER 2013 • VENTE EN PRÉPARATION

**ARTCURIAL MOTORCARS À RÉTROMOBILE**

VENTE OFFICIELLE DU SALON • PORTE DE VERSAILLES • PARIS

**ARTCURIAL**  
MOTORCARS

Contactez-nous pour inclure  
votre automobile :  
**+33 (0)1 42 99 20 56**  
motorcars@artcurial.com  
www.artcurial.com/motorcars



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

Et vous ?

**Meguiar's**  
since 1901

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



Apprenez Meguiar's pour un conseil d'expert, un échantillon gratuit, un catalogue ou l'adresse du distributeur  
le plus proche, visitez le [www.meguiars.fr](http://www.meguiars.fr)

#### LIVRAISON ET STOCKAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 11 novembre 2012 au soir après règlement intégral.  
Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le dimanche 11 novembre 2012 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 150 € HT par voiture.  
Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 18 novembre 2012 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour. Règlement sur place par chèque / en espèces ou préalablement par virement.

#### TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS RECOMMENDED SHIPPERS

**TRANSPORT PREVOST**  
16, Chemin des Carrouges  
93140 Bondy – FRANCE  
Tel : +33 (0)1 48 12 29 99  
Fax : +33 (0)1 49 35 19 59  
contact@prevost-transports.com

**CARS EUROPE**  
The Old Airfield Site  
Bury Road - Chedburgh  
Suffolk IP29 4UQ – UK  
Tel : +44 (0)1284 850 950  
info@carseurope.net

#### DELIVERY AND STORAGE

*The removal of vehicles must take place by Sunday 11th November 2012. 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. Storage cost is offered until Sunday 18th November 2012 and will then be invoiced € 20 + VAT per day. Payment by cheque / cash at collection or prior by bank transfer.*

#### PROCHAINES VENTES UPCOMING AUCTIONS

8 FÉVRIER 2012  
8 FEBRUARY 2012  
Salon Rétromobile – Paris

**SALON  
RETRO  
MOBILE**  
AUTO · MOTO · PASSION



ARTCURIAL  
MOTORCARS