



**SPORT & GTs
AU MANS CLASSIC**

**SAMEDI 7 JUILLET 2012 À 14H00
TENTE ARTCURIAL CIRCUIT DES 24H**





**SPORT & GTs
AU MANS CLASSIC**

**SAMEDI 7 JUILLET 2012 À 14H00
TENTE ARTCURIAL CIRCUIT DES 24H**



**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

**SPORT & GTs
AU MANS CLASSIC**

VENTE / AUCTION N°2138

Contact pendant l'exposition /
Contact during viewing
Tél. : +33 (0)2 43 40 39 01
Fax : +33 (0)2 43 40 39 02

Commissaire-Priseur / *Auctioneer*
Hervé Poulain

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

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

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

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

Administration / *Communication*
Iris Hummel,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39
ihummel@artcurial.com

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

Catalogue & videos online :
www.artcurial.com/motorcars

**EXPOSITIONS
PUBLIQUES**

Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

Vendredi 6 juillet 2012
8h – 9h (entrée libre sur rendez-vous)
10h – 22h

Samedi 7 juillet 2012
10h – 14h

PUBLIC VIEWING
Friday 6th July 2012
8am – 9am (free entrance on appointment)
10am – 10pm
Saturday 7th July 2012
10am – 2pm

VENTE / AUCTION
Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

SAMEDI 7 JUILLET 2012
11h : Automobilia
14h : Automobiles de collection
18h environ : collection Heuliez

SATURDAY 7TH JULY 2012
11am : Automobilia
2pm : Motorcars
around 6pm : collection Heuliez

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

Mascottes de radiateur / Mascots

1

HOMME VOLANT

Mascotte signée Sasportas. Bronze argenté.
H : 11 cm, envergure : 18 cm.

*Mascot signed Sasportas. Silvered bronze.
H : 11 cm, wingspan: 18 cm.*

500 - 700 €

2

LION PEUGEOT

Mascotte signée M. Marx. Emblème des
Automobiles Peugeot. Bronze argenté. H : 12 cm.

*Mascot signed M. Marx. Emblem for Peugeot
motor cars. Silvered bronze. H : 12 cm.*

250 - 400 €

Sans réserve - No reserve

3

ÉLÉPHANT

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

*Cubist mascot signed Jacques Cartier. Silvered
bronze. H : 10 cm.*

1 500 - 2 300 €

Sans réserve - No reserve

4

L'EXOTIQUE

Mascotte signée Ruffony. Métal composé.
H : 10 cm.

*Mascot signed Ruffony. Composite metal.
H : 10 cm.*

150 - 250 €

5

MINERVE

Mascotte signée Pierre De Soète. Emblème des
Automobiles Minerva dont elle porte le
monogramme. Prévüe pour les modèles 12 Cv
six. Bronze argenté. H : 15 cm

*Mascot signed Pierre De Soète. Emblem for
and bearing the monogram of Minerva motor
cars. Intended for 12 HP six models. Silvered
bronze. H : 15 cm.*

900 - 1 500 €

6

AUTOMOBILES VOISIN

Mascotte emblème des Automobiles Voisin,
destinée à la Suisse en raison de la
réglementation du pays à l'époque.
Caoutchouc. H : 22 cm.

*Mascot emblem for Voisin motor cars,
intended for Switzerland due to the country's
regulations at the time. Rubber. H : 22 cm.*

2 000 - 3 500 €

7

CIGOGNE

Mascotte emblème des Automobiles Hispano-
Suiza. Presse-papier destiné à orner le bureau
des concessionnaires. Il reprend la mascotte de
la marque, rivée sur une vague en bronze,
montée sur un socle en marbre, lui-même posé
sur une plaque en laiton. Signée F. Bazin.
Dimension de la base : 17 x 9 cm.

*Mascot emblem for Hispano-Suiza.
Paperweight intended for the dealers' offices.
It features the marque mascot attached to a
bronze wave, on a marble base which sits on a
brass plate. Signed F. Bazin. Dimension of the
base : 17 x 9 cm.*

1 200 - 2 000 €

8

DE DION BOUTON

Petit modèle du moteur, promotionnel, série
des 50 000. Monté à l'époque sur un bouchon à
barrettes. Métal composé. H : 12 cm.

*Small promotional model of the engine, from
a series of 50,000. Mounted in period on a
radiator cap with bars. Composite metal.
H : 12 cm.*

100 - 200 €

9

LA VACHE

Mascotte signée H. Payen. Bronze argenté.
H : 10 cm.

*Mascot signed H. Payen. Silvered bronze.
H : 10 cm.*

400 - 700 €

Sans réserve - No reserve

10

OURS ÉQUILIBRISTE

Mascotte signée Soudant. Bronze argenté.
Modèle luxe boule en ivoire, monté sur
bouchon d'époque. H : 12 cm.

*Mascot signed Soudant. Silvered bronze.
Luxury model with ivory ball, mounted on
original radiator cap. H : 12 cm.*

3 300 - 5 000 €



3



10



7



6

5

Affiches / Posters

11

LE MANS ET L'AUTOMOBILE

Affiche monogrammée P.C.D, en bas à droite.
Réalisée pour l'exposition au Musée de Tessé
en Juin- Juillet 1957 pour le cinquantenaire de
l'A.C.O. 63 x 45 cm.

*Poster initialed P.CD, bottom right. Designed
for the exhibition at the Musée de Tessé in
June/July 1957 for the fiftieth anniversary of
the A.C.O. 63 x 45 cm.*

100 - 150 €

Sans réserve - No reserve

12

LES 24 HEURES DU MANS 1956

Affiche, dessin de Géo Ham. Editions A.A.T
Paris. 59 x 39 cm.

*Poster, designed by Géo Ham. Editions A.A.T
Paris. 59 x 39 cm.*

200 - 300 €

Sans réserve - No reserve

13

LES 24 HEURES DU MANS 1957

Affiche, dessin de Jeudon. Atelier Pompougnac,
imprimerie A.A.T Thivillier. On joint le transfert
promotionnel de l'année. 40 x 30 cm.

*Poster, designed by Jeudon. Pompougnac Studio,
printed by A.A.T Thivillier. Promotional transfer
from the same year included. 40 x 30 cm.*

200 - 300 €

Sans réserve - No reserve

14

LES 24 HEURES DU MANS 1958

Affiche, dessin de Beligond. Imprimerie
Thivillier. On joint le transfert promotionnel de
l'année. 38 x 29 cm.

*Poster, designed by Beligond. Printed by
Thivillier. Promotional transfer from the same
year included. 38 x 29 cm.*

200 - 300 €

Sans réserve - No reserve

15

LES 24 HEURES DU MANS 1962

Affiche, dessin de Beligond. Imprimerie
Thivillier. 57 x 40 cm.

*Poster, designed by Beligond. Printed by
Thivillier. 57 x 40 cm.*

150 - 200 €

Sans réserve - No reserve

16

LES 24 HEURES DU MANS 1964

Affiche, photo Paris- Match (Ferrari dans les
esses). Imprimerie Thivillier. Entoilée, 57 x 38 cm.



12

*Poster, photo Paris- Match (Ferrari in the esses).
Printed by Thivillier. Laid to linen, 57 x 38 cm.*

150 - 200 €

Sans réserve - No reserve

17

LES 24 HEURES DU MANS 1966

Affiche, photo Delourmel. Imprimerie Thivillier.
57 x 39 cm.

*Poster, photo Delourmel. Printed by Thivillier.
57 x 39 cm.*

150 - 200 €

Sans réserve - No reserve

18

LES 24 HEURES DU MANS 1969

Affiche, photo Delourmel (Les Alpine au
départ). Imprimerie Oberthur. 59 x 40 cm.

*Poster, photo Delourmel (The Alpines at the
start). Printed by Oberthur. 59 x 40 cm.*

100 - 200 €

Sans réserve - No reserve

19

LES 24 HEURES DU MANS 1972

Affiche, dessin de J.Jacquelin pour le nouveau
tracé. 49 x 37 cm

*Poster, designed by J.Jacquelin for the new
course. 49 x 37 cm*

100 - 150 €

Sans réserve - No reserve

20

LE MANS - STEVE MC QUEEN

Affiche originale du film, version américaine.
Signée Tom Jung, datée 1971. Imprimerie
L.P.I.U à Cleveland, USA. 100 x 70 cm.

*Original poster for the film, American version.
Signed Tom Jung, dated 1971. Printed by
L.P.I.U in Cleveland, USA. 100 x 70 cm.*

600 - 1 000 €



21

21

BULLITT - STEVE MC QUEEN

Affiche originale du film, version française.
Signée Michel Landi, datée 1968. Imprimerie
Saint Martin, Paris. Entoilée, 80 x 60 cm.

*Original poster for the film, French version.
Signed Michel Landi, dated 1968. Printed by
Saint Martin, Paris. Laid to linen, 80 x 60 cm.*

900 - 1 500 €

22

LE MANS - STEVE MC QUEEN

Affiche originale du film, version française.
Signée Ferracci. Imprimerie Lalande - Courbet
à Wissous. Entoilée, 80 x 60 cm.

*Original poster for the film, French version.
Signed Ferracci. Printed by Lalande - Courbet
in Wissous. Laid to linen, 80 x 60 cm.*

800 - 1 400 €

23

DANS L'ENFER DE MONZA

Affiche originale du film, version française.
Imprimerie Lalande - Courbet à Wissous.
Entoilée, 160 x 120 cm.

*Original poster for the film, French version.
Printed by Lalande - Courbet in Wissous. Laid
to linen, 160 x 120 cm.*

350 - 500 €

24

GRAND PRIX

Affiche originale du film. Signée Michel Landi.
Imprimerie Lalande à Wissous.
Entoilée, 160 x 120 cm.

*Original poster for the film. Signed Michel
Landi. Printed by Lalande in Wissous. Laid to
linen, 160 x 120 cm.*

350 - 500 €



22

25

Daniel AUTHOUART

(né en 1943)

LA JAG

Lithographie représentant H. Bogart et L. Bacall, signée en bas à droite, titrée au centre et numérotée 27 / 35 EA en bas à gauche. 73 x 87 cm.

Lithograph representing H. Bogart and L. Bacall, signed bottom right, titled in the centre and numbered 27 / 35 EA bottom left. 73 x 87 cm.

150 - 250 €

Sans réserve - *No reserve*

26

Daniel AUTHOUART

(né en 1943)

LA DOLCE VITA

Lithographie mettant en vedette une Ferrari Spider California, signée en bas à droite, titrée au centre et numérotée 104/ 175 en bas à gauche. Justificatif de tirage contrôlé par huissier. 75 x 87 cm.

Bibliographie :

«L'Art, la Femme et l'Automobile» par H. Poulain, éditions E.P.A 1989, reproduite page 11.

Lithograph featuring a Ferrari Spider California, signed bottom right, titled in the centre and numbered 104/ 175 bottom left. Legal verification. 75 x 87 cm.

150 - 250 €

Sans réserve - *No reserve*

27

Géo HAM

(Georges Hamel 1900-1972)

PILOTE AU CASQUE BLEU

Lithographie signée en bas à droite. Représente le champion Robert Benoist sur une Bugatti. 44,5 x 64,5 cm.

Lithograph signed bottom right. Showing the champion Robert Benoist on a Bugatti. 44,5 x 64,5 cm.

500 - 700 €

28

Ernest MONTAUT

(1879-1909)

10 ANS DE COURSES, LES MARQUES VICTORIEUSES 1897-1907

29 lithographies en couleurs, reliées sans les couvertures, dos cuir titre or. Signé sur chaque planche. Incomplet. 21,5 x 34 cm.

29 colour lithographs, bound without the covers, leather spine with gold title. Signed on each sheet. Incomplete. 21,5 x 34 cm.

500 - 700 €

Sans réserve - *No reserve*

29

Michel RAIMON

AYRTON SENNA, PILOTE WILLIAMS RENAULT

Lithographie signée et dédicacée au crayon par l'artiste. Numérotée 9/250 en bas à gauche. 54 x 74 cm.

Lithograph signed and dedicated in pencil by the artist. Numbered 9/250 bottom left. 54 x 74 cm.

300 - 500 €

Sans réserve - *No reserve*

30

Michel RAIMON

AC COBRA

Lithographie signée en bas à droite au crayon par l'artiste. Numérotée 94/ 200 en bas à gauche. 70 x 53 cm.

Lithograph signed bottom right in pencil by the artist. Numbered 94/ 200 bottom left. 70 x 53 cm.

300 - 500 €

Sans réserve - *No reserve*

31

Michel RAIMON

JAGUAR TYPE E

Lithographie signée en bas à droite au crayon par l'artiste. Vue du moteur Jaguar, type E lightweight. Numérotée 111/ 300, en bas à gauche. 54 x 74 cm.

Lithograph signed bottom right in pencil by the artist. Showing an E-Type lightweight Jaguar engine. Numbered 111/ 300, bottom left. 54 x 74 cm.

300 - 500 €

Sans réserve - *No reserve*

Dessins et Peintures / Drawings and Paintings

32

Jean-Pierre BOIVENT

(né en 1937)

SPIDER FERRARI EN COURSE

Gouache et aquarelle, signée en bas à droite. 31 x 49 cm.

Gouache and watercolour, signed bottom right. 31 x 49 cm.

400 - 700 €

Sans réserve - *No reserve*

33

Paul BRACQ

(né en 1933)

MERCEDES 300 SL

Acrylique sur toile, signée en bas à gauche. Inscrit au dos sur la toile : Paul Bracq,

Mercedes 300 SL 1954, finitions le 12/05/1996 et la signature de l'artiste. 89 x 116 cm.

Provenance :

1^{er} Prix gagnant du «Rotary Vintage Rallye» en 2002.

Acrylic on canvas, signed bottom left. Inscribed on the back, on the canvas : Paul Bracq, Mercedes 300 SL 1954, finished 12/05/1996 and the signature of the artist. 89 x 116 cm.

3 000 - 5 000 €

34

Géo HAM

(Georges Hamel 1900-1972)

L'OBÉISSANTE DE BOLLÉE ET AUTRES ÉTUDES

- «L'Obéissante de Bollée», crayon de couleur, titré en bas à droite. Représente le break douze places d'Amédée Bollée achevé en 1873. Manque dans le haut.

- «D'Yrsan», trois dessins sur deux feuillets. L'un représente un d'Yrsan de trois quart avant, l'autre une voiture de course de trois quart arrière et profil. Crayon bleu et encre de chine.

- «Projet de Carrosserie» deux projets de coupés, chacun comportant une vue trois quart avant et trois quart arrière. Crayon bleu. Manques.

On joint une photo de pilote d'avion dédicacée à Géo Ham en 1938 et un croquis du virage du bois des Combes sur l'ancien circuit de Spa.

- «The Obedient by Bollée», colour pencils, titled bottom right. Depicts the twelve-seater carriage by Amédée Bollée finished in 1873. Top corner damaged.

- «D'Yrsan», three drawings on two sheets. One shows a front three-quarter view of a d'Yrsan, the other a rear three-quarter and profile view of a racing car. Blue crayon and indian ink.

- «Bodywork Study» two studies of coupés, each shown from front and rear three-quarter view. Blue crayon. Small damages.

Also included a photo of an aeroplane pilot dedicated to Géo Ham in 1938 and a sketch of the bend at Les Combes on the old circuit at Spa.

450 - 800 €

Sans réserve - *No reserve*

35

Géo HAM

(Georges Hamel 1900-1972)

RAVITAILLEMENT DE LA CHENARD & WALKER DE BACHMANN – DAUVERGNE DURANT LA PREMIÈRE ÉDITION DES 24 HEURES DU MANS EN 1923

Gouache monogrammée en bas à droite. 30 x 46 cm.

Bibliographie :

«Les 24 Heures du Mans» par Roger Labric, illustré par Geo Ham, ACO 1949, reproduite page 93.

Gouache initialed bottom right. 30 x 46 cm.

2 800 - 4 000 €

36

Yacoub KAPICA

(né en 1948)

RONDEAU FORD 379 AUX 24 HEURES DU MANS 1982

Equipage : Haran-Candy-Poulain. 10^e à mi-course, abandon sur casse de soupapes.
Acrylique sur toile, signée et datée en bas à droite. 130 x 130 cm.

Provenance :

Collection personnelle Hervé Poulain

Bibliographie :

«Mes Pops Cars» Hervé Poulain, Ed Apach, 2006, reproduite page 183. «BMW magazine : Ma citadelle égoïste» 75, 2012, reproduite page 60.

Team : Haran-Candy-Poulain. 10th mid-race, dnf due to broken valve. Acrylic on canvas, signed and dated bottom right. 130 x 130 cm

2 000 - 4 000 €



36

37

Yacoub KAPICA

(né en 1948)

PORSCHE 935 AUX 24 HEURES DU MANS 1982

Equipage : Snobeck-Destic-Poulain. 20^e au scratch, 6^e en IMSA. Acrylique sur toile, signée et datée en bas à droite. 130 x 130 cm.

Provenance :

Collection personnelle Hervé Poulain

Bibliographie :

«Décoration Internationale» octobre-novembre 1987, reproduite page 141. «Capital» septembre 1990, n°9, reproduite page 235. «Mes Pops Cars» Hervé Poulain, Ed Apach, 2006, reproduite page 178. «BMW magazine : Ma citadelle égoïste» 75, 2012, reproduite page 60.

Team: Snobeck-Destic-Poulain. 20th overall, 6th in IMSA. Acrylic on canvas, signed and dated bottom right. 130 x 130 cm.

2 000 - 4 000 €



37



33



35

38

Michel LECOMTE

(1935-2011)

RONDEAU N°16 VICTORIEUSE AUX 24 HEURES DU MANS 1980

Rondeau n°16, victorieuse au Mans en 1980, entre les mains de son constructeur pilote assisté de J.P. Jaussaud. Aquarelle et lavis, signé et daté 2010 au crayon en bas à droite. 28 x 28 cm.

Rondeau n°16, winner at Le Mans in 1980, in the hands of its team driver assisted by J.P. Jaussaud. Watercolour and wash, signed and dated 2010 in pencil bottom right. 28 x 28 cm.

500 - 800 €

39

Michel LECOMTE

(1935-2011)

PORSCHE 956 N°1 DE JACKY ICKX, VICTORIEUSE DES 24 HEURES DU MANS 1982

Porsche 956 N°1, pilotée par Jacky Ickx et D.Bell, victorieuse aux 24 Heures du Mans 1982. Portrait du pilote belge dans le quart supérieur gauche. Crayon de couleur, signé et daté 83 au crayon en bas à gauche. 48 x 62 cm.

Porsche 956 n°1, driven by Jacky Ickx and D.Bell, winner of the 1982 Le Mans 24 Hours. Portrait of the Belgian driver in the upper left quarter. Colour pencil, signed and dated 83 in pencil bottom left. 48 x 62 cm.

1 000 - 1 500 €

40

Michel LECOMTE

(1935-2011)

RENAULT ALPINE N°2 DES 24 HEURES DU MANS 1978

Renault Alpine V6 n°2 des 24 Heures du Mans 1978, équipage : Pironi/Jaussaud, vainqueurs. Aquarelle, encre et lavis, légendé au crayon en bas à gauche, signé et daté 2007 au crayon en bas à droite. 28 x 28 cm.

Renault Alpine V6 n°2 in the 1978 Le Mans 24 Hours, team: Pironi/Jaussaud, winners. Watercolour, ink and wash, captioned in pencil bottom left, signed and dated 2007 in pencil bottom right. 28 x 28 cm.

600 - 800 €

41

Rob ROY

(Robert Le Proux de la Rivière, 1909-1992)

DEUX JAGUAR TYPE D EN COURSE À FORT WORTH

Aquarelle et gouache, signée et légendée au crayon en bas à droite. 21 x 32 cm.



39



41

Provenance :

Vente Automobilia- Aviation, étude Poulain – Le Fur, Palais des Congrès, 18 décembre 2000, n°79 du catalogue.

Watercolour and gouache, signed and captioned in pencil bottom right. 21 x 32 cm.

700 - 1000 €

Sans réserve - No reserve

42

Hideki YOSHIDA

(né en 1949)

FERRARI SPIDER CALIFORNIA

Gouache signée en bas à droite. 29 x 49 cm.

Gouache signed bottom right. 29 x 49 cm.

300 - 500 €

Sans réserve - No reserve

Objets / Objects

43

FOULARD : LES 24 HEURES DU MANS – A.C.O

Carré en soie imprimé à damiers avec tous les vainqueurs classés par date de 1923 à 1971, l'illustration de leur voiture et leurs performances. Bordures blanches. Edité par «l'Automobile Club de l'Ouest» vers 1972. 87 x 87 cm. On joint un insigne de boutonnière ACO d'époque.

Square chequered silk scarf, printed with all the winners, date ordered from 1923 to 1971, illustrated with their cars and performances. White border. Published by «l'Automobile Club de l'Ouest» circa 1972. 87 x 87 cm. Also included a period ACO lapel badge.

150 - 200 €

Sans réserve - No reserve

44

SERRE-LIVRES CIGOGNE

Paire de serre-livres à l'emblème des Automobiles Hispano-Suiza. Ils reprennent la cigogne de la marque, montée à l'époque sur un socle en bois, lui-même posé sur une plaque en laiton. Signés F. Bazin. Dimension de la base : 19 x 14 cm.

A pair of book-ends displaying the Hispano-Suiza emblem. They show the marque's stork, mounted in period on a wooden base which sits on a brass plate. Signed F. Bazin. Dimension of the base : 19 x 14 cm.

1 900 - 3 000 €

45

BROCHE CITROËN

Exceptionnelle broche en vermeil en règle, pierres d'imitation rouges et bleues, vers 1930. Longueur : 5,5 cm.

Exceptional brooch with red and blue imitation stones, c.1930. Length: 5,5 cm.

Historique :

André Citroën organisa un concours de calligrammes avec les lettres de son nom qui devaient représenter une de ses voitures et fit réaliser le premier prix en bijoux. Il en subsiste trois exemplaires connus.

History : André Citroën organised a calligram contest using the letters of his name to create one of his cars, and he made up the winning entry as a piece of jewellery. There are only three known examples.

Bibliographie :

«L'Art et l'Automobile» par H. Poulain, Les Clefs du Temps, 1973, reproduite page 216.
«Paris-Match» Janvier 1975, reproduite page 46.
«L'Art, la Femme et l'Automobile» par H. Poulain, EPA 1989, reproduite page 105.

1 500 - 3 000 €

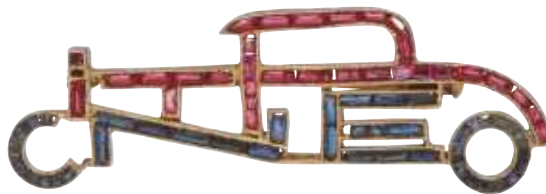
46

MONTRE PORSCHE DESIGN/ORFINA

Chronographe vers 1980. Cadran noir avec 3 compteurs noirs, indication du jour et de la date par guichet à 3 heures. Mouvement automatique. Bracelet en acier noirci avec boucle déployante signée Porsche Design. Cadran, boîtier et mouvement signés. Diamètre : 40 mm.

A fine chronograph wristwatch circa 1980. A black face with three black dials, and day and date aperture at 3 o'clock. Automatic movement. Black finished stainless steel bracelet with Porsche design folding clasp. Dial, case and movement signed. Diameter 40 mm.

900 - 1 100 €



45

47

MONTRE LIP-RENAULT, MISSION SAHARIENNE

Montre Lip, rectangulaire, boîtier acier, cadran blanc, chiffres art déco, trotteuse à 6 heures. Elle porte au dos le sigle des usines Renault avec la mention : Mission Saharienne 1932, Jean Lamagnat, numérotée 416383. Bon état de fonctionnement. 24 x 35 mm.

A fine Lip watch, rectangular, steel case, white dial, art deco numbers, second hand at 6 o'clock. Initials of the Renault factory on the back with : Mission Saharienne 1932, Jean Lamagnat, numbered 416383. Good working order. 24 x 35 mm.

200 - 400 €



46



44



48

**48
MONTRE HEUER POUR FERRARI**

Chronosplit LCD vers 1970.

Très rare et originale montre bracelet en acier. Boîtier tonneau. Affichage des heures et minutes LCD avec fonction chronographe. Logo Ferrari peint. Mouvement quartz calibre 102. Bracelet acier avec boucle déployante en acier signée Heuer. Cadran, boîtier et mouvement signés. Dim. : 37 x 42 mm. Vendue avec son manuel d'instruction. Modèle fabriqué à 200 exemplaires.

A very rare and original Chronosplit LCD wristwatch circa 1970. Barrel style case. LCD display of hours and minutes with chronograph function. Painted Ferrari logo. Quartz movement calibre 102. Steel bracelet with Heuer folding clasp. Dial, case and movement signed. Dim. : 37 x 42 mm. Sold with original instruction manual. Just 200 examples produced.

3 500 - 5 500 €

**49
CHRONOGRAPHES HEUER RALLYE
MASTER PREMIERE EPOQUE**

Planche d'origine Heuer portant deux chronographes de la marque. Le premier du type Master time, 8 jours à trotteuse centrale, arrêt et mise à l'heure par le remontoir, index mobile sur la couronne. L'autre de type Auto-rallye / Monte Carlo, premier modèle à trois boutons, trotteuse et totalisateur minutes au centre, totalisateur des heures dans un guichet, index mobile sur la couronne. Ils portent tous deux la marque du distributeur Abercrombie et Fitch. Années 60. Dim : 5,7 x 11,3 cm.

Original Heuer display with two Heuer chronographs. The first is a Master Time 8-day clock with central second hand, start/stop winder and index mobile on the crown. The second is a Auto-rallye / Monte Carlo, the first model with three buttons, a central second hand and minute totalisator; hour totalisator aperture and index mobile on the crown. Both carry the name of the retailer, Abercrombie and Fitch. From the 1960s. Dim : 5,7 x 11,3 cm.

3000 - 4 500 €



49

**50
CHRONOMETRE HEUER AUTAVIA
PREMIERE EPOQUE**

Support d'origine Heuer portant un chronomètre Autavia à un bouton à gauche, première série avec mouvement Valjoux 59, trois aiguilles : secondes, minutes et heures. Années 50. Dim : 5,7 x 5,7 cm.

Original Heuer plaque mounted with Autavia chronograph, one left-hand button. First series with Valjoux 59 movement, three hands : seconds, minutes and hours. From the 1950s. Dim : 5,7 x 5,7 cm.

1 700 - 2 500 €

**51
PLANCHE CAVALLINO PAR PELILLO**

Plaque commémorative de l'artiste Roberto Pelillo, éditée à l'occasion des journées Ferrari Modena en 1983. Numérotée 128/ 250, cadre bois et plaque en bronze. Dim. : 25 x 18,5 cm.

Commemorative plaque by the artist Roberto Pelillo, produced for the Ferrari Modena days in 1983. Numbered 128/ 250, wooden frame and bronze plaque. Dim. : 25 x 18,5 cm.

100 - 200 €
Sans réserve - No reserve

**52
T-SHIRT DÉDICACÉ**

T-shirt signé par de grands pilotes de Formule 1 pour une œuvre caricative. Signé par Ayrton Senna, Jackie Stewart, Alain Prost et d'autres. 60 x 45 cm

T-shirt signed by leading F1 drivers for charity. Signed by Ayrton Senna, Jackie Stewart, Alain Prost and others. 60 x 45 cm

500 - 700 €
Sans réserve - No reserve



50

**53
COFFRET FERRARI**

Coffret en métal, plaqué argent, intérieur en bois. Reproduction de la signature d'Enzo Ferrari sur le dessus, avec les dates 1898-1988, parcours des Mille Miglia sur plaque argentée à l'intérieur du couvercle. Fabrication Glyn London, Tipo 02. Dim : 27,5 x 38 cm.

Silver-plated metal box with wooden interior. Enzo Ferrari's signature reproduced on top, with the dates 1898 - 1988, the Mille Miglia route on silver-plate inside the lid. Made by Glyn London, Tipo 02. Dim: 27,5 x 38 cm.

400 - 700 €

**54
TRANSISTOR GT LE MANS**

Poste de radio à transistors de fabrication Radiomatic en forme de sport proto. Objet promotionnel SEV Marchal pour commémorer sa 31^e victoire aux 24 Heures du Mans. On joint le mode d'emploi original. L. : 32 cm.

Radiomatic transistor radio in the shape of a sports prototype. Promotional item SEV Marchal to commemorate their 31st victory at the Le Mans 24 Hour Race. Comes with the original instructions for use. L. : 32 cm.

130 - 200 €
Sans réserve - No reserve

55

PLAQUE VEEDOL, MOTOR OIL

Plaque émaillée double face aux couleurs du pétrolier orange, noir et blanc. Accidents. Diamètre 122 cm.

Double-sided enameled sign, in the oil company's colours : orange, black and white. Some damage. Diameter 122 cm.

1 100 - 1 500 €



55

56

ENSEIGNE LUMINEUSE GULF

Enseigne de station service américaine «Gulf». Plastique thermoformé aux couleurs orange et bleue du pétrolier. Montée sur support en bois, avec système d'éclairage en 220 Volts. 186 x 200 cm.

American gas station sign «Gulf». Thermoformed plastic in the oil company's colours, orange and blue. Mounted on a wooden stand, with 220V lighting. 186 x 200 cm.

2 700 - 3 500 €



56

57

FEUX DE CIRCULATION, WALK – DON'T WALK

Modèle à trois feux avec feux supérieur directionnel, restauré. Edité par «Mark IV, Automatic Signal, Eagle Signal». USA vers 1950. Laqué jaune. H : 250 cm.

Model with three traffic lights and directional top light, restored. By «Mark IV, Automatic Signal, Eagle Signal». USA c.1950. Yellow gloss. H : 250 cm.

2 700 - 3 500 €



57

58

POMPE À ESSENCE – GILBERCO

Volucompteur de marque «Gilberco» pour le pétrolier «Standart». Non restaurée, de couleur rouge. Bien complète de son globe de forme ronde. Système d'éclairage en 220 Volts pour le globe et les façades. Fabrication américaine vers 1950. Base, angles et dôme en fonte, cotés en tôle d'acier laqué. H : 240 cm.

«Gilberco» petrol pump for the oil company «Standart». Unrestored, red. Complete with its round globe. 220 volt lighting for the globe and front. American c.1950. Cast iron base, corners and dome, sides in painted sheet metal. H : 240 cm.

3 000 - 4 000 €

59

POMPE À ESSENCE DU PETROLIER GULF

Volucompteur de marque «Browser» pour le pétrolier «Gulf». Restauré, de couleurs orange et bleue. Bien complet de son globe de forme ronde. Système d'éclairage en 220 Volts pour le globe et les façades. Fabrication américaine vers 1950. Base, angles et dôme en fonte, cotés en tôle d'acier laqué. H : 230 cm.

«Browser» petrol pump for the oil company «Gulf». Restored, in orange and blue. Complete with its round globe. 220 volt lighting for the globe and front. American c.1950. Cast iron base, corners and dome, sides in painted sheet metal. H : 230 cm.

4 400 - 5 500 €

60

CRAVATE HERMES – TOUR DE FRANCE AUTO 2004

Cravate de la maison HERMES, pure soie. Imprimée spécialement pour le Tour de France Auto 2004 avec un motif spécifique.

Pure silk HERMES tie. Printed with a particular pattern exclusively for the 2004 Tour de France Auto.

150 - 200 €

Sans réserve - No reserve

61

CRAVATE HERMES – LE MANS CLASSIC

Cravate de la maison HERMES, pure soie. Imprimée spécialement pour la première édition du Mans Classic avec un motif spécifique. Référence Hermès 5085 PA.

Pure silk HERMES tie. Printed with a particular pattern exclusively for the first Le Mans Classic event. Reference Hermès 5085 PA.

150 - 200 €

Sans réserve - No reserve

62

2 CRAVATES HERMES – LE MANS CLASSIC

Lot de deux cravates de la maison HERMES, pure soie. Imprimées spécialement pour l'édition 2002 et 2004 du Mans Classic avec un motif spécifique. Références Hermès 5085 PA et 5163 HA.

Lot containing two pure silk HERMES ties. Printed with a particular pattern exclusively for the 2002 and 2004 Le Mans Classic events. Reference Hermès 5085 PA and 5163 HA.

300 - 500 €

Sans réserve - No reserve

63

2 CRAVATES HERMES – 24 HEURES DU MANS

Lot de deux cravates de la maison HERMES, pure soie. Imprimées spécialement pour les 24 Heures du Mans avec un motif spécifique. Références Hermès: 7912 MA et 7811 FA.

Lot containing two pure silk HERMES ties. Printed with a particular pattern exclusively for the Le Mans 24 Hours. Reference Hermès : 7912 MA and 7811 FA.

300 - 500 €

Sans réserve - No reserve



58



59



67

64
2 CRAVATES HERMÈS – 24 HEURES DU MANS 2004

Lot de deux cravates de la maison HERMÈS, pure soie. Imprimées spécialement pour les 24 Heures du Mans avec un motif spécifique. Références Hermès: 5190 IA spécial pour l'édition 2004, et 5130 HA.

Lot containing two pure silk HERMÈS ties. Printed with a particular pattern exclusively for the Le Mans 24 Hours. Reference Hermès : 5190 IA exclusive to 2004, and 5130 HA.

300 - 500 €
Sans réserve - No reserve

65
2 CRAVATES HERMÈS – 24 HEURES DU MANS

Lot de deux cravates de la maison HERMÈS, pure soie. Imprimées spécialement pour les 24 Heures du Mans avec un motif spécifique. Références Hermès: 7139 FA et 7263 MA.

Lot containing two pure silk HERMÈS ties. Printed with a particular pattern exclusively for the Le Mans 24 Hours. Reference Hermès : 7139 FA and 7263 MA.

300 - 500 €
Sans réserve - No reserve

66
2 CRAVATES HERMÈS – 24 HEURES DU MANS

Lot de deux cravates de la maison HERMÈS, pure soie. Imprimées spécialement pour les 24 Heures du Mans avec un motif spécifique. Références Hermès: 7139 FA et 7375 PA.

Lot containing two pure silk HERMÈS ties. Printed with a particular pattern exclusively for the Le Mans 24 Hours. Reference Hermès : 7139 FA and 7375 PA.

300 - 500 €
Sans réserve - No reserve

67

3 CRAVATES HERMÈS – 24 HEURES DU MANS
Lot de trois cravates de la maison HERMÈS, pure soie. Imprimées spécialement pour les 24 Heures du Mans avec un motif spécifique. Références Hermès: 5057 PA, 5316 TA, 5388 OA.

Lot containing three pure silk HERMÈS ties. Printed with a particular pattern exclusively for the Le Mans 24 Hours. Reference Hermès : 5057 PA, 5316 TA, 5388 OA.

400 - 600 €
Sans réserve - No reserve

Documentations

68

PROGRAMME LES 24 HEURES DU MANS 1949
Programme officiel, avec tableau de pointage vierge en double page centrale. 136 pages. On joint «Les Grandes Epreuves Automobiles en 1933», 40 pages.

Official programme, with blank results table in centre pages. 136 pages. Also included «Les Grandes Epreuves Automobiles en 1933», 40 pages.

100 - 150 €
Sans réserve - No reserve

69

PROGRAMMES LES 24 HEURES DU MANS 1954 – 1955 – 1956

Suite de trois programmes officiels. Première et quatrième de couverture signées de Géo Ham.

Series of three official programmes. Front and back cover signed by Géo Ham.

300 - 500 €
Sans réserve - No reserve

70

PROGRAMMES LES 24 HEURES DU MANS 1956, 1957, 1958, 1959, 1960 ET 1961

Suite de six programmes officiels, dont cinq exemplaires numérotés. Edition de 1956, avec 1^{er} et 4^e de couverture de Géo Ham.

Series of six official programmes, including five numbered copies. 1956 edition has front and back cover by Géo Ham.

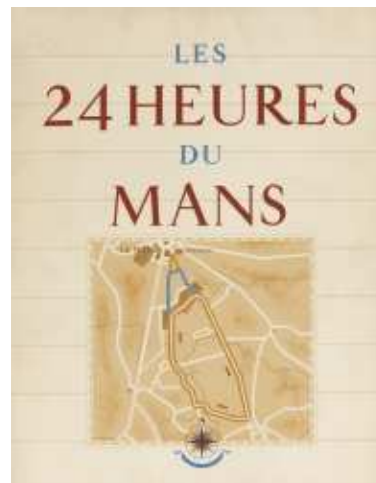
400 - 700 €
Sans réserve - No reserve

71

PROGRAMMES LES 24 HEURES DU MANS 1964, 1965, 1966 ET 1972

Suite de trois programmes officiels numérotés. On joint le programme officiel numéroté de 1972, ainsi que le programme des 4 Heures du Mans 1972.

Series of three official numbered programmes. Also included the 1972 official numbered



72

programme and the 1972 Le Mans 4 Hour Race programme.

200 - 300 €
Sans réserve - No reserve

72

Roger LABRIC

OUVRAGE «LES 24 HEURES DU MANS»
Illustrations Géo Ham, édité par l'A.C.O, Le Mans 1949. Exemplaire offert en prix au Rallye de Nantes en Avril 1953.

Illustrations by Géo Ham, published by the A.C.O, Le Mans 1949. Offered as a prize at the Nantes Rally in April 1953.

600 - 900 €
Sans réserve - No reserve

73

Thierry COULIBALY

LIVRE «PASSION... 24 HEURES DU MANS», DÉDICACÉ

Éditions Ouest-France. Signé des plus grands pilotes ayant participé aux diverses éditions des 24 Heures du Mans : JC Andruet, J.P Beltoise, Jacky Ickx, Tom Kristensen, Jacques Lafitte, Sébastien Loeb, Nigel Mansell, Henri Pescarolo, Jacques Villeneuve, et d'autres, au total 24 signatures.

Published by Ouest-France. Signed by the greatest drivers to have participated in the Le Mans 24 Hours including : JC Andruet, J.P Beltoise, Jacky Ickx, Tom Kristensen, Jacques Lafitte, Sébastien Loeb, Nigel Mansell, Henri Pescarolo, Jacques Villeneuve, and others, in total 24 signatures.

200 - 400 €
Sans réserve - No reserve

Livre vendu au profit de l'association «Alerte Hépatite C, Cameroun».

Sold in aid of the charity «Alerte Hépatite C, Cameroun»



74

74
1962 MINI FERRARI 330 P2, S.C.A.F
 Echelle 3/5e
 Moteur JLO, # 07759867 Type L77L, 2 temps, 73 cm3

Automobile à moteur pour enfants fabriquée par François Mortarini. Châssis tubulaire, carrosserie en polyester et moteur en position central arrière doté d'un embrayage centrifuge. Réalisée avec le soutien de Ferrari SEFAC. Premier modèle de la marque, il permit à de nombreux enfants de se familiariser aux joies du pilotage et de la compétition puisque des courses d'endurance de 2, 6 et 12 heures se disputèrent au Mans, en avant première des 24 Heures en 1967. Idéale pour participer à « Little Big Mans » avec une automobile déjà historique...

Child's motorized car built by François Mortarini. Tubular chassis, polyester body, mid-engined with centrifugal clutch. Built with the support of Ferrari SEFAC. The first model of this marque, it allowed children to get a taste for competitive driving, with 2, 6 and 12 hour endurance races taking place at Le Mans before the 24 Hour race in 1967. Ideal for participating in the « Little Big Mans » with a car that is already historic...

6 000 – 10 000 €

75
Jaguar XJR 9 Show Car avec remorque

Cette maquette de Jaguar XJR 9, authentique véhicule d'exposition comportant de nombreux éléments d'origine, se présente aux couleurs de Castrol, décoration des XJR lors du Championnat américain IMSA en 1988 et 1989.

Les Jaguar XJR9 obtinrent d'excellents résultats à l'époque, remportant notamment la victoire aux 24 Heures de Daytona, ainsi qu'aux 24 Heures du Mans 1988. Ce show car est accompagné de sa remorque fermée, à double essieu.

This model of the Jaguar XJR 9, an authentic exhibition vehicle with many original features, comes in the colours of the Castrol XJR decals for the American IMSA Championship of 1988 and 1989. The Jaguar XJR9 had excellent results at that time, including wins at the 24 Hours of Daytona and the 24 Hours of Le Mans in 1988. This show car comes with its own enclosed double-axle trailer.

10 000 – 15 000 €
 Sans réserve / No reserve

76
Réplique au 2/3 de la PORSCHE 962C de Jean-Louis Ricci

Jean-Louis RICCI a participé 12 fois aux 24 Heures du Mans entre 1987 et 2000. Il a notamment couru pour JOEST en 1989 (Pescarolo/ Ballot-Lena) avec qui il a terminé 6e au général et en 1990 (Pescarolo/ Laffite) avec qui il a fini 14e. Considéré à l'époque par le journal 'l'Equipe' comme le dernier des Gentleman Driver (le magazine titrait : « courir lui coûte 15 millions de francs par an »), Jean-Louis Ricci s'est vu offrir par JOEST cette réplique à destination de son fils Romano avec lequel il devait effectuer sa dernière participation au Mans en 2000 sur une Porsche GT3 R.

Jean-Louis Ricci participated 12 times in the 24 Hours of Le Mans between 1987 and 2000. He raced for JOEST in 1989 (Pescarolo / Ballot-Lena) when he finished sixth overall and in 1990 again (Pescarolo / Laffite) when he finished 14th. Considered by French magazine l'Equipe as the last of the gentlemen drivers (magazine headlined "racing costs him 15 million francs every year"), Jean-Louis Ricci was offered this replica by JOEST for his son Romano, with whom he was to make his last appearance at Le Mans in 2000 in a Porsche GT3 R.

15 000 – 20 000 €



76



75



77

Aile avant gauche de Ferrari 275 GTB « Nez Long »
Aluminium / Front left wing from Ferrari 275 GTB « Long Nose » Aluminium

Cette pièce de rechange originale faisait partie du stock dédié à la Ferrari 275 GTB/C N°17 engagée par la Scuderia Filipinetti aux 24 Heures du Mans 1968. Cette pièce a longtemps été conservée par le pilote Jacques Rey qui partageait le volant de cette Ferrari avec Claude Haldi.
Vendu en l'état

This original spare part comes from the supplies for the Ferrari 275 GTB/C N°17 entered by the Scuderia Filipinetti in the 1968 Le Mans 24 Hours. It has been kept for a long time by the driver Jacques Rey who shared the drive in this Ferrari with Claude Haldi. Sold as seen

600 – 1 000 €

78

Partie de capot arrière profilé de Porsche 904 / Part of a Porsche 904 rear boot spoiler

Cet élément de carrosserie artisanal avait été adapté sur une Porsche 904 GTS et agréé par Van Hanstein. Ainsi grée, la voiture avait notamment pris part au Rallye de Bordeaux 1965 et au Tour de France Auto 1965.
Vendu en l'état

This piece of crafted bodywork was adapted to go on a Porsche 904 GTS, approved by Van Hanstein. It was fitted to the car when it competed in the 1965 Bordeaux Rally and 1965 Tour of France Auto. Sold as seen

300 – 500 €

79

Couvercle de malle en aluminium de Ferrari 356 GTB/4 Daytona Gr IV Usine / Aluminium boot lid from Factory Ferrari 356 GTB/4 Daytona Gr IV

Origine Ferrari Daytona #14429 Immatriculée MO-35 20 01
En 1987, Bob Rubin, célèbre collectionneur américain décide de faire restaurer par les ateliers Vergottini à Levallois cette exceptionnelle Ferrari Gr IV d'usine de provenance de Maranello. Il lui demanda de réaliser, par souci de gain de poids, le capot et la malle de coffre en fibre de verre, comme sur les versions les plus évoluées. Le capot avant en aluminium fut détruit dans un incendie mais le couvercle de malle resta intact. Il est en excellent état de présentation. Correspondances, documents et photos d'époque.

Aluminium boot lid from Factory Ferrari 356 GTB/4 Daytona Gr IV. From Ferrari Daytona #14429 Registered MO-35 20 01. In 1987, Bob Rubin, the renowned American collector, decided to have this exceptional Ferrari Gr IV factory car from Maranello restored at the Vergottini workshop in Levallois. To reduce the weight, he asked for a fibreglass bonnet and bootlid to be made, as the most developed versions had. The aluminium bonnet was destroyed in a fire, but the boot lid remained intact and is in excellent condition. Correspondance, documents and period photos.

700 – 1 500 €
Sans réserve / No reserve

80

Paire d'étrier de frein pour Ferrari 512 S
Pair of brake calipers for Ferrari 512 S

1 500 – 3 000 €
Sans réserve / No reserve

81

Pompe à Injection Kugelfischer pour moteur 6 cylindres
Kugelfischer fuel injection pump for 6-cylinder engine

1 500 – 2 500 €
Sans réserve / No reserve

82

4 jantes Minilite à déport large en Magnésium
D'origine Ligier JS1, montage possible sur Formule 2 et 3
4 wide Minilite wheels in Magnesium
Originally for Ligier JS1 but can be used on Formula 2 and 3

1 500 – 2 500 €
Sans réserve / No reserve

83

Magnéto Scintilla pour 8 cylindres Bugatti
Scintilla magneto for 8-cylinder Bugatti

2 500 – 3 500 €
Sans réserve / No reserve

84

Lot de phares Cibié Dont 2 Cibié Oscar refaits pour Porsche 911 avec leur coque
Set of Cibié headlamps including 2 Oscar Cibiés redone for Porsche 911

800 – 1 000 €
Sans réserve / No reserve

85

Lot de pièces pour Cobra 427
Pompe à essence, bobine et pochette de joints
Set of parts for Cobra 427 fuel pump, coil and seal kit

800 – 1 200 €
Sans réserve / No reserve



77



79



78



80



82



81



La voiture avec le capot arrière (lot 78) lors du Rallye de Bordeaux 1965
Porsche 904 GTS avec arrière prototype agréé par Von Hanstein engagé au tour de France 1965.



101

Carte grise française
French Title
 Châssis n° M - AW6 - L / 1121194

- ✓ Le charme d'un break « woody »
- ✓ Une finition personnalisée et unique
- ✓ Le graal du Gentleman Farmer raffiné
- ✓ *The charm of a « woody »*
- ✓ *A unique and customised finish*
- ✓ *The gentleman farmer's ideal*

8.000 – 12.000 €
 Sans réserve
 No reserve

1968 MORRIS MINI TRAVELLER MK II 1000 TAKA HIRA

Sept mois se sont écoulés depuis l'arrivée tonitruante de la révolutionnaire Mini: les marques Austin et Morris présentent leurs breaks au look très Gentleman Farmer... La différence entre les deux sœurs jumelles se résume au changement de logo. Par rapport à la Mini « standard », l'empattement a été légèrement rallongé (10 cm) et quelques détails améliorent l'équipement de série. Avec une pointe de snobisme non dissimulée, la carrosserie affiche fièrement des inserts en bois qui habillent la partie arrière. A partir de 1967, la version Mk2 intègre un moteur à la cylindrée accrue.

Comme nous l'apprend son certificat de construction cette Morris Traveller a été livrée en 1968 en tant que modèle export conduite à gauche. Elle dégage un charme tout particulier. En effet, son précédent propriétaire a souhaité la rendre encore plus exclusive en la parant d'atours uniques. La sellerie en cuir beige et les moquettes en laine épaisse s'accordent parfaitement avec le tableau de bord en bois, tandis que la carrosserie, peinte en marron foncé, a eu le privilège de faire un séjour chez Taka Hira, artistes de père en fils d'origine japonaise, reconnu pour leur savoir faire et pour la finesse de leurs cannages. Faisant fi de tout transfert ou autocollant, la décoration des flancs de l'auto a ainsi été réalisée en peinture à main levé. Sur le plan mécanique, de nombreuses factures émises entre 2006 et 2008 (fournies avec l'auto) attestent d'importants travaux de restauration portant sur le moteur (pistons, embiellage, vilebrequin, ...) les freins ou encore les suspensions. Lors de cette remise en état, une boîte mécanique a été adaptée au lieu de la boîte automatique d'origine au grand bénéfice du plaisir de conduite. Livrée avec son manuel du conducteur, cette auto unique fera le bonheur de son nouveau propriétaire à la ville comme à la campagne !

Seven months after the revolutionary Mini stormed onto the scene, Austin and Morris presented their estate versions. Both had a look of the 'gentleman farmer', and the difference between the twins came down to the badge on the front. Compared to the standard Mini, the wheelbase was lengthened slightly (10 cm), and certain equipment details were improved. With a hint of unconcealed snobbery, wooden inserts were proudly displayed across the rear part of the body. From 1967, the Mark 2 version had a larger engine.

The certificate of construction tells us that this Morris Traveller came off the production line in 1968 as a left-hand drive export model. It exudes a special charm, not least because the previous owner wanted to make the car more exclusive, treating it to a totally unique decoration. The beige leather upholstery and thick wool carpets complement the wooden dashboard beautifully. The body, painted dark brown, has had the privilege of a trip to Taka Hira, father and son artists from Japan, renowned for their exquisite canework designs. Without the aid of any transfers, the design on the sides of the car has been completely hand painted. Mechanically, there are invoices issued between 2006 and 2008 (supplied with the car), attesting to major work carried out on the engine (pistons, rods, crankshaft), the brakes and the suspension. During this work, the original automatic gearbox was replaced with a manual gearbox, which has improved the driving experience no end. Complete with driver's manual, this unique motor car will bring happiness to its new owner in both town and country !



102

Carte grise française
de collection
French Title

Châssis n° HDE 43/1710
 Moteur n° XPAG/
 TF/31685

- ✓ Aboutissement des MG « T »
- ✓ Les années 50, avec le charme des années 30...
- ✓ Une belle auto, sortant d'une révision approfondie
- ✓ *Culmination of the MG « T »*
- ✓ *1950s, with the charm of the 1930s...*
- ✓ *A beautiful car, fresh from thorough restoration*

25.000 – 35.000 €
 Sans réserve
 No reserve

1954 MG TF

La saga des MG série « T » commence en 1936. La firme d'Abingdon présente alors ce roadster 2 places, facile à vivre et au physique sympathique. Sans être révolutionnaire, celle qu'on appellera postérieurement la TA offre déjà une boîte de vitesses à 4 rapports (dont 2 synchronisés), des freins hydrauliques et les 50 ch du 4 cylindres 1300 cm3 permettent d'atteindre la vitesse honorable de 130 km/h. Au fur et à mesure des évolutions (TB, TC, TD), la voiture se bonifie jusqu'à son ultime version, la TF, qui est dévoilée en 1953. Par rapport à sa devancière, elle arbore une face avant redessinée, avec une calandre plus inclinée et des phares partiellement carénés. Malgré ce lifting, elle garde le charme des lignes d'avant-guerre, en total décalage avec le style ponton, en vogue dans les fifties. En 1954, sa motorisation progresse et le bloc 1,5 l. développe désormais 63 ch.

La voiture proposée relève de ce millésime 1954. Dans une élégante livrée bleu métallisé et dotée d'un intérieur en cuir noir, elle a été achetée par son actuel propriétaire en 1986. Elle avait connu une restauration complète de qualité aux USA, ce qui lui avait permis de se présenter à des concours d'élégance et aux sorties du Club MG outre-Atlantique. Depuis son arrivée en France, la voiture a parcouru environ 15000 km. En 2011, d'importants travaux ont été réalisés, portant sur de nombreux éléments mécaniques, mais aussi de carrosserie, pour un montant de près de 11000 € ainsi qu'en atteste le dossier de factures. Son très bel état de présentation et de fonctionnement lui permettent donc aujourd'hui d'envisager avec quiétude de découvrir de nouvelles destinations.

The story of the MG « T » series began in 1936. The Abingdon-based firm presented a 2-seater roadster which was a good-looking, friendly motor car. This car, which later became known as the TA, had a four-speed gearbox (with two synchronised gears), hydraulic brakes, with a 4-cylinder 1,300cc engine producing 50 bhp that gave it a respectable top speed of 130 km/h. The car improved as different evolutions appeared (TB, TC, TD), through to the last version, the TF, which was unveiled in 1953. Compared to its predecessors, the TF had a new face, with a more steeply inclined radiator grille and partially faired lights. Despite this facelift, it retained the charm of its pre-war styling, somewhat at odds with the ponton designs that were in vogue by the 1950s. In 1954, the engine was upgraded, with a 1.5-litre block producing 63 bhp.

The 1954 model offered comes from this vintage. In an elegant metallic blue livery with black leather interior, it was bought by the current owner in 1986. It has benefitted from a thorough restoration in the US, after which, it took part in concours d'élégance and MG club outings across the Atlantic. Since the car arrived in France, it has covered approximately 15,000 km. In 2011, major work was carried out on the engine and the bodywork, costing nearly €11,000, all documented in the file of invoices. Beautifully presented and in excellent running order, this car today invites the trouble-free and enjoyable discovery of new destinations.



103

Carte grise française
(collection)
French Title

Châssis n° TSF 66/L
Moteur n° TSF/124

- ✓ Archétype du roadster anglais, excellentes performances
- ✓ Construction robuste et fiable
- ✓ Belle présentation, fonctionnement sans reproche
- ✓ *The archetypal British roadster, with excellent performance*
- ✓ *Rugged and reliable*
- ✓ *In beautiful condition, running perfectly*

25.000 – 35.000 €
Sans réserve
No reserve

1962 TRIUMPH TR3 B ROADSTER

La Triumph TR3 fait partie des roadsters anglais qui ont fait rêver toute une génération. Avec ses portes échancrées dans laquelle le coude vient se caler tout naturellement et son moteur au ronflement sourd, elle est un véritable appel à la balade, ou au voyage pour les plus courageux. Rustique mais plus puissante que nombre de ses concurrentes (son robuste quatre cylindres développe 100 ch), la Triumph TR3 offre d'excellentes performances pour l'époque, atteignant 175 km/h en pointe avec l'overdrive Laycock de Normanville en option. Née en 1953, elle répond à la demande de la clientèle pour une voiture simple, sportive et abordable. D'abord sous l'appellation TR2, elle va évoluer en TR3 deux ans plus tard, mais c'est avec la TR3 A qu'apparaissent les modifications les plus sensibles: calandre plus large qui lui donne son sourire enjôleur, poignées de portes et de couvercle de coffre, clignotants arrière séparés, phares légèrement reculés. Les Américains l'adorent, au point que lorsque la production s'arrête pour laisser place à la TR4, ils réclament un retour de la TR3... Qui aura lieu avec la TR3 dite "B": produite de mars à octobre 1962, équipée du moteur de la TR4, elle correspond aux modèles ultimes de cette série tant appréciée.

La voiture que nous présentons est une TR3 B d'origine américaine, complètement restaurée au début des années 2000 et qui comporte un certificat du British Heritage. Sa teinte blanche, sa sellerie en skaï noir avec passepoils blancs et ses moquettes noires sont conformes à l'origine. Elle est équipée de sa capote, de ses side-screen et de son couvre-tonneau, tous en parfait état. Dotée de son manuel d'utilisation, elle fonctionne parfaitement bien. Robuste, charmeuse, amusante à conduire, la TR3 représente un condensé des plaisirs que peuvent offrir les automobiles de collection.

The Triumph TR3 is one of the emblematic British roadsters of the 1960s. With its scalloped doors, upon which the elbows rest naturally and its strident engine note that can bring near-deafness to many, The TR3 was a ride for the more courageous and adventurous. Rustic but more powerful than many of its competitors (its sturdy four-cylinder developed an impressive-for-its-time 100bhp), the Triumph TR3 offered excellent performance for the period, getting to a top speed of 175km/h with its optional Laycock de Normanville overdrive. Launched in 1953, the TR series of sports cars from Triumph was designed to answer customer demand for a simple car that was sporty and affordable. First in the series was the TR2, with the former evolving into the TR3 two years later. The TR3A was subject to some sensitive changes: a larger grille that gives the car a flirtatious smile, nicer door handles and deck lid handle, the rear indicators were separated, and the headlamps were inset slightly deeper. Americans loved it, so that when the production stopped to make way for the TR4, the customers demanded a return of the TR3 ... and thus from March to October 1962 the carmaker made the end-of-series TR3 "B", a car that featured the TR4 engine, but with the looks of the much-loved TR3 series.

The car presented here is an original American-specs TR3 B, completely restored in the early 2000s and has a certificate from British Heritage. Its white in colour, complemented by black vinyl upholstery with white piping and black carpets, all very consistent with the original. It comes with its original soft-top, side-screen and tonneau cover, all in perfect condition. The car comes with its original owners manual and it drives very well too. Robust, charming and fun to drive, the TR3 is emblematic of the pleasures that can come with a true collector car.



104

Carte grise française
French title

Châssis n° 5007297

- ✓ Voiture Authentique et d'origine
- ✓ Restauration de qualité
- ✓ Eligible à de nombreux événements
- ✓ *Authentic and original car*
- ✓ *Well restored*
- ✓ *Eligible for many events*

30.000 – 50.000 €
Sans réserve
No reserve

1970 RENAULT 8 GORDINI 1135

Depuis sa naissance en 1964, la Renault 8 Gordini est devenue une véritable légende, après avoir permis à toute une génération de découvrir le plaisir de la conduite sportive. Car la "Gorde" ne fait pas dans la demi-mesure et les modifications par rapport à la R8 Major la préparent à la piste. Amédée Gordini a transfiguré le sage moteur en doublant quasiment la puissance, grâce notamment à une nouvelle culasse et deux splendides carburateurs Weber. Trains roulants, direction, freins, boîte 5 rapports et une vitesse de pointe de plus de 170 km/h justifient pleinement les cadrans ronds et l'habillage bleu à bandes blanches. Née avec un 1 108 cm3, cette petite bombe passe à 1 255 cm3 en 1966, recevant simultanément les deux optiques supplémentaires qui lui donnent tant d'allure. La même année est lancée la « Coupe Gordini », qui contribue à populariser le mythe. Les nombreux pilotes qui ont fait leurs premières armes au volant en gardent un souvenir ému. Aujourd'hui, la R8 Gordini reste un formidable outil de plaisir, que ce soit en course historique ou en rallye de régularité, avec l'avantage d'une mécanique éprouvée facile à entretenir et réparer. La voiture que nous présentons est une authentique R8 Gordini ayant bénéficié il y a quelques années d'une restauration complète de belle qualité. Le précédent propriétaire a eu le bon goût de respecter les spécifications d'origine, ayant en horreur les voitures hâtivement cursifées.

Il s'agit d'un modèle 1135 avec son moteur de 1255 cm3 atteignant près de 100 cv. Derrière son beau volant d'origine on ressent des sensations de conduite inégalables qu'on ne peut uniquement éprouver qu'avec un exemplaire bien restauré.

Since its appearance in 1964, the Renault 8 Gordini has become a legend, having allowed a whole generation to discover the joy of sports driving. The « Gord » did nothing in half measures and modifications from its sister, the R8 Major, prepared it for the track. Amédée Gordini transformed the moderate engine, practically doubling the power, with a new cylinder head and two splendid Weber carburetors. Running gear, steering, brakes, five-speed gearbox and a top speed of more than 170km/h, plainly justified the roundels and blue body with white stripes. Starting out with 1,108cc, this small bombshell grew to 1,255cc in 1966, when it also received two extra lights giving it extra appeal. The « Coupe Gordini » was launched the same year helping to popularize the myth. Numerous racing drivers cut their teeth at the wheel of this car and remember it fondly. Today, the R8 Gordini remains a formidable source of pleasure, whether for historic racing or rallies, with the advantage of tried and tested mechanics that are easy to maintain and repair. The car on offer is an authentic R8 Gordini that received a complete restoration of very high level a few years ago. The previous owner had the good taste to retain the original specifications without resorting to developing a excessively modified car. This is a 1135 model with 1255cc engine, developing almost 100bhp. Behind this very original wheel, the driving experience promises to be incomparable, something one can only experience with a well-restored example.



**COLLECTION
D'UN CHAMPION AUTOMOBILE**





105

Carte grise française
French Title

Châssis n° 9113300851
Moteur n° 6331791

- ✓ Une des plus emblématiques des 911
- ✓ Préparation Almeras
- ✓ Factures récentes, pour plus de 20 000 €
- ✓ One of the most emblematic versions of the 911
- ✓ Prepared by Almeras
- ✓ Recent invoices totalling more than 20 000 €

40.000 – 70.000 €
Sans réserve
No reserve

1973 PORSCHE 911 S 2,4 L COUPÉ "ALMERAS"

S'il est une légende automobile, c'est bien la Porsche 911. A tel point que, 49 ans après sa sortie, elle s'est offert une nouvelle jeunesse: la génération 2011 est la sixième de ce mythe roulant... C'est une voiture bien née, dont le six cylindres à plat à un ACT par banc constitue une base extraordinairement bien conçue et qui ne va cesser d'évoluer, gagnant en cylindrée, en sophistication et en puissance. A ses qualités sportives, la 911 ajoute une qualité de fabrication et une robustesse rares dans cette catégorie d'automobiles. La 911 va établir Porsche comme l'un des leaders mondiaux parmi les constructeur de voitures de sport.

La voiture de la vente est une 911 S 2,4 litres, un des modèles les plus emblématiques de cette famille de sportives de légende. Elle offre encore la forme pure des premières versions, et son puissant 2,4 litres à injection procure à l'engin, qui pèse à peine plus d'une tonne, un caractère qui reste encore grisant quarante ans après sa sortie d'usine. Cet exemplaire a de plus bénéficié d'une préparation spéciale par les Frères Almeras, parmi les meilleurs spécialistes Porsche et dont les voitures se sont couvertes de multiples lauriers en compétition. La préparation de cette 911 S a porté sur la mécanique et l'aménagement intérieur, avec notamment un arceau de sécurité, des sièges baquets, un volant sport, un coupe-circuit extérieur... Une vérification dans l'ouvrage de Jürgen Barth, "La Réussite Porsche", nous permet de préciser que la voiture a été fabriquée en 1972 et que son moteur date de la même année.

Le propriétaire a tout particulièrement veillé à l'entretien de son automobile. Ainsi, une facture de 2009 décrit une révision totale avec réfection complète de la boîte de vitesses, totalisant 17 775 euros, et une autre de mars 2012 concerne la grande révision annuelle, pour 3 500 euros. Ces deux opérations ont été effectuées dans les ateliers Almeras. Entre les deux, la voiture a parcouru moins de 5 000 km, et le compteur kilométrique affiche aujourd'hui moins de 90 000 km.

If there is one car that is a legend, it is the Porsche 911. To such an extent that, almost 50 years after it first appeared, it has been given a new lease of life: the 2011 generation is the sixth of this mythical machine...It is a car of noble descent, whose flat six engine has been incredibly well designed, and which has never stopped evolving, increasing in size, sophistication and power. As for its sporting qualities, the 911 has a build quality and robustness that are rare in this category of car.

The car in the sale is a 2.4-litre 911S, one of the most emblematic models in this family of sporting legends. It retains the pure form of the early models, and, weighing just over a tonne, this car with 2.4-litre fuel-injection engine, remains exhilarating, some forty years after leaving the factory. This example has also benefitted from preparation by the Almeras Brothers, top Porsche specialists whose cars have won countless laurels in competition.

The preparation of this 911S has focused on mechanical work and the interior, including the fitting of a roll cage, bucket seats, sports steering wheel, and exterior cut-out. The book "La Réussite Porsche", by Jürgen Barth, tells us that the car was built in 1972 and that its engine dates from the same year. The owner has maintained his car to a very high standard. Thus, a 2009 invoice for €7,775, gives details of a complete overhaul including a gearbox rebuild, and a second in March 2012 for €3,500 covers its major annual service. All this work was carried out in the Almeras workshop. The car has covered less than 500 km inbetween these two dates, and the odometer today reads less than 90,000 km.



**véhicule
de compétition
Competition Car**

Châssis n° EV13

- ✓ Championne du monde 1992
- ✓ Pole position aux 24 Heures du Mans 92
- ✓ Prémumée 3^e aux 24 Heures du Mans 1993
- ✓ 1992 World Champion
- ✓ Car of the Pole Position of 1992
- Le Mans 24 Hour race
- ✓ Believed finished 3rd in 1993 Le Mans 24 Hour Race

700.000 – 1.200.000 €
Sans réserve
No reserve

1991 PEUGEOT 905 EV13
LA GRIFFE PEUGEOT

Si l'image sportive de Peugeot est intimement liée au rallye, régulièrement elle passe aussi par l'endurance et plus précisément par Le Mans. Les récentes victoires des 908 HDi sont là pour en témoigner. Mais dans les années 90, une autre Peugeot toute aussi prestigieuse, s'est couverte de gloire en endurance. A coup de griffes, la 905, c'est d'elle dont il s'agit, a ramené au constructeur de Sochaux deux victoires aux 24 Heures du Mans plus un titre de Champion du Monde FIA. C'est de l'une d'elles, EV13 dont nous allons parler.

Le 23 novembre 1988, Jean Boillot, patron d'Automobiles Peugeot, et Jean Todt, responsable de la compétition, confirment un projet endurance placé sous la responsabilité de André de Cortanze, directeur du département technique de Peugeot Talbot Sport, épaulé par Gérard Welter, Xavier Delfosse, Jean-Claude Vaucard et Jean-Pierre Boudy. Des partenaires de notoriété accompagnent Peugeot dans l'aventure et notamment l'avionneur Dassault apporte ses compétences dans la conception grâce au logiciel Elfini et à ses connaissances en terme de fabrication de coques en matériaux composites. La voiture laboratoire EV11 est présentée à Magny Cours le 4 juillet 1990 et Jean Todt dévoile également le nom des pilotes qui auront l'honneur de prendre le volant de la 905. Le Finlandais Keijo Rosberg, champion du Monde F1 1982, accompagne Jean-Pierre Jabouille.

THE LION'S CLAW

If Peugeot's sporting image is closely linked to rallying, the marque also has a full involvement in endurance events, in particular at Le Mans. Recent 908 HDi victories testify to this. During the 1990s, however, another, equally prestigious Peugeot found glory in endurance racing. The 905 brought the manufacturer from Sochaux two victories at the Le Mans 24 Hour race and the FIA World Championship title. It is one of these cars, EV13, that is of interest here.

On 23 November 1988, Jean Boillot, CEO for Peugeot Automobiles, and Jean Todt, director of racing, finalised an endurance project that would be managed by André de Cortanze, technical director of Peugeot Talbot Sport, supported by Gérard Welter, Xavier Delfosse, Jean-Claude Vaucard and Jean-Pierre Boudy. Other well-known partners were involved in this adventure, notably aircraft manufacturer Dassault, whose Elfini software was used. Their knowledge of composite materials was also valuable. The laboratory car, EV11, was presented at Magny Cours on 4 July 1990, when Jean Todt also revealed the names of the drivers who would have the honour of driving the 905. The Finn, Keijo Rosberg, 1982 F1 world champion, was accompanied by Jean-Pierre Jabouille.

1990, premiers rugissements:

A l'issue de cette année d'apprentissage (Montréal, Mexico), Philippe Alliot, Yannick Dalmas et Mauro Baldi rejoignent le groupe ainsi que Tim Wright (chassis) et Robert Choulet (aérodynamique).

En tout, cent vingt personnes sont affectées à la réussite du projet.

1991, La Lionne se fait les griffes face à Jaguar et Mercedes.

Les 905 totalisent autant de victoires (Suzuka, Magny Cours, Mexico) que les Jaguars XJR de Ross Brawn, championne du monde. La EV13 est utilisée comme voiture de réserve et profite de toutes les évolutions: au Mans, elle est affectée à Rosberg-Dalmas.

1992, la consécration: championne du monde.

Après des débuts désastreux à Monza, Dalmas-Warwick l'emporte à Silverstone.

Trois voitures sont engagées aux 24 Heures du Mans. Pour la chasse à la pole, Todt assigne les mulets et Alliot avec EV13 en spécification « sprint » décroche une superbe pole en 3' 21" 209 devant Dalmas 3' 22" 512.

Si le Dalmas décide logiquement de revenir à sa voiture de course pour les 24 Heures, certaines informations laissent à penser que Alliot et ses équipiers Jabouille et Baldi auraient conservé leur modèle « sprint » pour la course. Aucune information officielle ne vient démentir pareil choix...

1990, the first roar:

After a year of learning (Montréal, Mexico), Philippe Alliot, Yannick Dalmas and Mauro Baldi joined the group with Tim Wright (chassis) and Robert Choulet (aerodynamics). In total, 120 people were assigned to work on the project

1991, The Lion shows its claws to Jaguar and Mercedes

The 905s clocked up as many victories (Suzuka, Magny Cours, Mexico) as world champion Ross Brawn's Jaguar XJRs. EV13 was used as a reserve car and benefitted from all the evolutions: at Le Mans, it is assigned to Rosberg-Dalmas.

1992, Consecration: world champion.

After a disastrous start at Monza, Dalmas-Warwick won at Silverstone.

Three cars were entered for the Le Mans 24 Hour race. Chasing pole position, Todt chose the reserve cars, and put Alliot in EV13 set up in « sprint » specification, He qualified on pole with a superb time of 3' 21" 209 in front of Dalmas 3' 22" 512.

If Dalmas made the logical decision to revert to his race car for the 24 Hour race, certain information suggests that Alliot and his team mates Jabouille and Baldi planned to keep their « sprint » model for





#EV13 at Silverstone 1992
© DPPI

Sous une pluie battante les deux titulaires de la première ligne pensent s'échapper. Mais ils sont vite rattrapés puis devancés par une Mazda conduite de main de maître par Volker Weidler. La Japonaise va rester au commandement près d'une heure, juste avant qu'Alain Ferté surpris par la vaporisation dégagée par la Toyota de Lees ne percute celle-ci. Au 24e tour, Dalmas-Warwick-Blundell s'installent définitivement au commandement et voguent vers une victoire que seul un changement de boîtier électronique remet un instant en question. Au petit matin Alliot visite le bac à sable de la chicane Nissan et voie sa portière droite s'envoler. Un peu plus tard, il sort à nouveau du côté d'Arnage. Deux incidents dus à une direction assistée défectueuse puis à un accélérateur bloqué. L'écart entre les deux 905 passe ainsi de deux à six tours. Profitant de la situation, la Toyota de Raphanel-Sekiya-Acheson se glisse à la seconde place. La n°2 récupère ce bien un instant mais une nouvelle excursion hors piste, cette fois signée Baldi, plus un bris de cardan expédie définitivement cet équipage à la troisième place. Mais l'important est la victoire de Dalmas-Warwick-Blundell. Pour la première fois dans l'histoire des 24 Heures, un V10 s'impose. Cet objectif atteint, Peugeot reprend sa chasse au titre: un doublé à Donington et une victoire à Suzuka et Magny Cours consacrent le lion champion du monde.

1993: une seule course, un triplé !

Pour la troisième année consécutive, Philippe Alliot positionne une Peugeot sur la première place sur la grille de départ, réussissant un chrono exceptionnel de 3'24"94. En tentant de faire encore mieux, il sort dans la nouvelle portion. Le choc est violent et les dégâts sévères. Seul autorisé à conduire la voiture de réserve car désigné à l'avance à l'Automobile Club de l'Ouest, Jean-Pierre Jabouille va alors boucler la fin de la séance avec une 905 qui porte sur ses flancs le numéro 2R. Il s'agit du châssis EV 13. La parole est maintenant aux mécaniciens qui ont une journée devant eux pour réparer les dégâts sur la n°2. Certains indices laissent à penser que l'ampleur de la tâche étant trop grande et le délai de réparation trop court, c'est notre châssis EV 13 qui aurait pris le départ de l'épreuve affublé du n°2. Mais au moment de se rendre sur la grille, personne ne s'occupe de connaître l'identité de la voiture placée en pole-position. Seule certitude réglementaire, s'il s'était agité de celle vue aux essais avec le n°2R, elle aurait dû s'élancer depuis la dernière position... Idéalement placée, la n°2 s'empare d'emblée du commandement et le conserve jusqu'à 19h05 avant qu'une fuite d'huile ne la retarde. Lorsqu'elle reprend la piste, la voilà seizième à neuf tours. La bonne affaire pour les Toyota qui s'approprient momentanément le commandement. Mais les 905 n°1 et n°3 reprennent vite le dessus avant de s'expliquer entre elles à partir de 23h00. Un échappement desserré, un phare et un joint d'arbre de transmission à changer donnent à Brabham-Bouchut-Helary un tour d'avance sur Dalmas-Boutsen-Fabi. De son côté la troisième 905, la n°2, dont plus rien ne vient contrarier le tableau de marche récupère la troisième position au terme de la vingt et unième heure. Face à une concurrence essoufflée, Jean Todt fige alors les positions. Le tiercé ne respectera donc pas l'ordre des numéros de course. A l'arrivée, un tour sépare les deux premiers et les 5100 km parcourus à 213,358 km/h par Brabham-Bouchut-Helary constituent le nouveau record pour le tracé de 13,600 km. Ayant ainsi atteint ses objectifs, Peugeot peut envisager de nouveaux projets sportifs. De toute façon, l'heure est au changement. Jean Todt part rejoindre une scuderia Ferrari bien loin de son lustre d'antan alors que Toyota engage André de Cortanze pour développer la GT One. De leurs côtés, l'aérodynamicien Tim Wright signe avec Jordan F1 alors que Paolo Catone reste au Mans pour concevoir les futures Courage. Pied de nez de l'histoire, il retrouvera Peugeot Sport en 2005 comme responsable du projet 908 ! Et il ne sera pas le seul à revivre pareille aventure...

Jean Marc TEISSEDDRE

the race. There is no official information to contradict this...

In torrential rain, the two front-runners expected to establish a lead at the start. However, they were quickly caught and then overtaken by a Mazda driven masterfully by Volker Weidler. The Japanese car stayed in the lead for nearly an hour, when Alain Ferté, startled by spray from the Toyota of Lees, collided with him. On the 24th lap, Dalmas-Warwick-Blundell installed themselves at the front and sailed on to a victory that only the change of an electronic gearbox ever put in doubt. In the early hours of the morning Alliot went into the gravel at the Nissan chicane, and lost his righthand door. A little later, he went off again at Arnage. The two incidents were caused by a problem with the power steering and a jammed throttle. The distance between the two 905s extended from two to six laps. Profiting from the situation, the Toyota of Raphanel-Sekiya-Acheson slipped into second place. The no.2 car recovered position for a while, but then another excursion off the circuit, this time with Baldi at the wheel, followed by a broken universal joint, relegated the team to third place. Importantly, however, the Dalmas-Warwick-Blundell team won. For the first time in the history of the 24 Hours, a V10 triumphed. With this objective under their belt, Peugeot continued with their chase for the title: a double victory at Donington and wins at Suzuka and Magny Cours established the lion as world champion.

1993: one race, a triple win !

For the third consecutive year, Philippe Alliot put a Peugeot at the front of the grid, recording an exceptional time of 3'24"94. In trying to do even better, he went off on the new section. The impact was hard and caused serious damage. The only one authorised by the ACO to drive the reserve car was the person designated in advance, Jean-Pierre Jabouille, who promptly finished the session in a 905 bearing the number 2R. This was chassis EV13. The spotlight was then on the mechanics who had a long day ahead of them repairing the damage to no. 2. There is some evidence to suggest that the size of the task was too great for the time left, and that it was chassis EV 13 which took its place, as no. 2, for the start of the race. Lined up on the grid, no-one bothered to check the identity of the car on pole position. The rules stated that if it was the car seen out in practice carrying no.2R, it should have started from the back... Ideally placed, no.2 took up the lead immediately, and kept it until 19.05 when an oil leak slowed its progress. When it took to the track again, it was sixteenth after 9 laps. This was good news for the Toyotas who temporarily took the lead. However, the 905s, no.1 and no.3, gained the upper hand once more from 23.00. A loose exhaust, a light and a driveshaft joint to change, put Brabham-Bouchut-Helary a lap ahead of Dalmas-Boutsen-Fabi. For its part, the third 905, no.2, which had no further dramas, took third position at the end of the 21st hour. With no-one left to threaten this, Jean Todt fixed these positions. It didn't matter which order the three were in. At the finish, one lap separated the first two cars and the 5,100 km covered at 213.358 km/h by Brabham-Bouchut-Helary constituted a new record for the 13.6 km course. Having achieved its objectives, Peugeot could now plan new sporting endeavors. And in any case, times were changing. Jean Todt left to join a Ferrari team that was a long way from its former glory, and Toyota employed André de Cortanze to develop the GT One. The aerodynamics engineer Tim Wright signed with Jordan and Paolo Catone stayed at Le Mans to design the future Courage. As a final twist to the story, he rediscovered Peugeot Sport in 2005, taking responsibility for the 908 project! And he won't be the only one to take on such a challenge...



Arrivée victorieuse de la n°3 (probablement #EV13 – voir texte) aux 24 Heures du Mans 1993
The 3rd winner (probably #EV13 – see text) at the 24 Hours of Le Mans in 1993
© DPPI

Geoff Brabham après avoir terminé 3e avec la n°3 (probablement #EV13 – voir texte) aux 24 Heures du Mans 1993
 Geoff Brabham arriving 3rd with n°3 (probably #EV13 – see text) at the 24 Hours of Le Mans in 1993
 © DPPI



Palmarès de la Peugeot 905

- 1991** 14/4 Suzuka, 1er: Baldi-Alliot
 15/9 Magny Cours: Doublé Rosberg-Dalmas et Baldi-Alliot
 6/10 Mexico: Doublé Rosberg-Dalmas et Baldi-Alliot
- 1992** Champion du Monde (World Sport Cars Championship)
 10-5: 500 km Silverstone 1er Dalmas-Warwick
 20/21-6: 24 Heures du Mans Dalmas-Warwick-Blundell, 1ère victoire d'un V10 au Mans.
 19/7: 500 km Donington: Doublé Baldi-Alliotet Dalmas Warwick
 30/8: 1000 km Suzuka: 1er Dalmas-Warwick
 18/10: 500 km Magny Cours: Doublé Baldi-Alliot et Bouchut-Helary.
- 1993** 19-20 / 6 24 Heures du Mans:
 Triplé Bouchut-Helary-Brabham,
 Boutsen-Dalmas-Fabi et Alliot-Baldi-Jabouille.



#EV13 Silverstone in 1992
 ©1992

Historique des châssis Peugeot 905

EV11

Voiture laboratoire.

1990 Test Monthléry, Paul Ricard, Magny Cours et Bugatti, Montreal (n°44T) et Mexico (n°44T)

EV12

1990 Montréal et Mexico (n°44)

1991 Le Mans (n°6T)

1992 Monza (n°2), Silverstone (n°1), Le Mans (n°31)

1993 Le Mans (n°3)

EV13

1991 Suzuka (n°5T), Monza (n°6T), Silverstone (n°5T), Le Mans (n°5T), Nürburgring (T car sans numéro), Magny Cours (n°5T), Mexico (T car sans numéro), Autopolis (n°5)

1992 Silverstone (T car sans numéro), Le Mans (n°2T)

1993 Le Mans (n°2R)

EV14

1991 Suzuka (n°6) Monza (n°6), Silverstone (n°6),

Le Mans (n°5) transformée en EvoIbis à partir du

Nürburgring (n°5), puis Magny Cours (n°5) et Mexico

(n°5), Autopolis (n°5T)

1992 Le Mans (n°31T), Magny Cours (n°71),

EV15

1991 Suzuka (n°5), Monza (n°5), Silverstone (n°5),

Le Mans (n°6) puis transformée en Evo Ibis, Nürburgring

(n°6), Magny Cours (n°6), Mexico (n°6), Autopolis (n°6)

1992 Silverstone (n°1), Le Mans (n°1T), Magny Cours

(n°71)

EV16

1992 Monza (n°2T), Silverstone (n°2), Le Mans (n°2),

Donington (n°2), Suzuka (n°2), Magny Cours (n°2),

1993 Le Mans (n°2)

EV17

1992 Monza (n°1), Le Mans (n°1), Donington (n°1),

Suzuka (n°1),

1993 Le Mans (n°1)

Supercoptère

EV 21 et 22

Pour les amateurs désireux de connaître l'intégralité de la saga 905 telle qu'elle nous a été communiquée par l'historien de l'Endurance, Jean Marc TEISSEGRE, nous les prions de se connecter sur le catalogue en ligne.

History of châssis Peugeot 905

EV11

Voiture laboratoire.

1990 Test Monthléry, Paul Ricard, Magny Cours et

Bugatti, Montreal (n°44T) et Mexico (n°44T)

EV12

1990 Montréal et Mexico (n°44)

1991 Le Mans (n°6T)

1992 Monza (n°2), Silverstone (n°1), Le Mans (n°31)

1993 Le Mans (n°3)

EV13

1991 Suzuka (n°5T), Monza (n°6T), Silverstone (n°5T), Le

Mans (n°5T), Nürburgring (T car sans numéro), Magny

Cours (n°5T), Mexico (T car sans numéro), Autopolis

(n°5)

1992 Silverstone (T car sans numéro), Le Mans (n°2T)

1993 Le Mans (n°2R)

EV14

1991 Suzuka (n°6) Monza (n°6), Silverstone (n°6),

Le Mans (n°5) transformée en EvoIbis à partir du

Nürburgring (n°5), puis Magny Cours (n°5) et Mexico

(n°5), Autopolis (n°5T)

1992 Le Mans (n°31T), Magny Cours (n°71),

EV15

1991 Suzuka (n°5), Monza (n°5), Silverstone (n°5), Le

Mans (n°6) puis transformée en Evo Ibis, Nürburgring

(n°6), Magny Cours (n°6), Mexico (n°6), Autopolis (n°6)

1992 Silverstone (n°1), Le Mans (n°1T), Magny Cours

(n°71)

EV16

1992 Monza (n°2T), Silverstone (n°2), Le Mans (n°2),

Donington (n°2), Suzuka (n°2), Magny Cours (n°2),

1993 Le Mans (n°2)

EV17

1992 Monza (n°1), Le Mans (n°1), Donington (n°1),

Suzuka (n°1),

1993 Le Mans (n°1)

Supercoptère

EV 21 et 22

For anyone who would like to know the story of the 905 in full, as told to us by Endurance historian, Jean Marc TEISSEGRE, please refer to the online catalogue.



107

Voiture de compétition
Competition car
Châssis n° 2452504438

- ✓ Une des premières 405 de Supertourisme
- ✓ Vice Championne d'Italie en 1993, nombreux résultats en France
- ✓ Toujours préparée de manière optimale, bel état
- ✓ One of the first 405 Super Tourings
- ✓ Vice-Champion in Italy in 1993, and many podiums in France
- ✓ Always well prepared, in good condition

30.000 – 50.000 €
Sans réserve
No reserve

Ex Fabrizio Giovanardi, William David et David Hallyday

1993 PEUGEOT 405 SUPERTOURISME

La Peugeot 405 fait son apparition en 1987. Il faudra attendre quelques années pour que le règlement de la catégorie « Supertourisme » établi par la FIA s'impose et que les constructeurs s'y investissent. C'est sur le championnat italien que le constructeur sochalien jette son dévolu en 1993 en y inscrivant par le biais de sa filiale locale la voiture que nous vous présentons. Le moteur de cette 405 2 litres à culasse 16 soupapes est réalisé par PIPO et développe la bagatelle de 300 ch. La caisse a été confiée à la célèbre officine Italtecnica qui la prépare au plus haut niveau, de telle sorte qu'en fin de saison, son pilote, Fabrizio Giovanardi, se classe second de ce championnat. De retour en France pour la saison suivante, elle sert tout d'abord de base pour préparer une autre 405, celle qui, aux mains de Laurent Aiello, va remporter le Championnat de France en 1994. La voiture passe alors entre les mains des pilotes Masson et Giradot qui, dès cette première saison, se classent à la 3ème place de la Coupe de France de Supertourisme. Puis elle enchaîne sans discontinuer les saisons suivantes du Championnat de France, jusqu'en 1998 où elle est pilotée par William David et David Hallyday. L'auto connaît ensuite une seconde vie dans le Championnat de France B de Supertourisme, qu'Arnaud Gomez remporte à son volant en 2001. Rachetée par son actuel propriétaire en 2002, cette 405 Supertourisme est aujourd'hui de couleur jaune, se présente dans un excellent état et fonctionne parfaitement bien.

The Peugeot 405 was launched in 1987. It would take some years for the finalization of the FIA "Super Touring" category and it takes a while for the manufacturers to invest into developing car for this category. It was into the Italian Superturismo championship that the French carmaker decided to get into through its Italian subsidiary in 1993, and this was one of the cars. The engine of this 405 is a 2-liter 16-valver put together by OBIS and the engine develops a whopping 300bhp. The preparation of the body was entrusted to the famous Italtecnica outfit which prepares racing machines of the highest level, so much so that by season's end, Fabrizio Giovanardi, with this car, ranked second in the championship. Back in France for the subsequent season, it was another 405, in the hands of Laurent Aiello, that went on to win the Championship of France in 1994. The car then passed into the hands of drivers Masson and Giradot, who drove the car to the third place in the Coupe de France de Supertourisme. This 405 then kept being campaigned in subsequent seasons of the French Championship, till 1998 when it is campaigned by William David and David Hallyday. The car had a second life in the French Championship Touring Car B group with Arnaud Gomez at the wheel, with a win in 2001. Acquired by its current owner in 2002, this 405 Super Touring is now painted yellow, and is on offer in excellent condition, works perfectly well.

GAGNANTE
WINNER



108

Véhicule de compétition
Competition car

- ✓ Voiture vitrine d'un savoir faire
- ✓ Championne de France et d'Allemagne
- ✓ Voiture entièrement révisée

- ✓ Showcase car for technical expertise
- ✓ Champion of France and Germany
- ✓ Completely overhauled car

40.000 – 60.000 €
Sans réserve
No reserve

Ex Laurent Aiello, Juan Manuel Fangio junior, William David

1997 PEUGEOT 406 SUPERTOURISME

Avec sa nouvelle 406 apparue en 1995, Peugeot a bien l'intention de prouver que les belles qualités routières entrevues sur sa berline se confirment sur les pistes. Etant donnée sa notoriété, c'est sur le Championnat allemand que la firme de Sochaux va tout d'abord porter son choix. C'est là qu'entre en scène la voiture que nous vous présentons. Il s'agit en effet de l'auto qui a été préparée afin de participer au Championnat de Supertourisme Allemand pour la saison 1997.

Le châssis a été réalisé par Peugeot Sport: un important travail de préparation de la caisse a été effectué avec l'installation d'un arceau multitubulaire, de suspensions avant et arrière adaptées à la compétition, de freins à disque Brembo 8 pistons. La préparation du moteur a, quant à elle, été confiée au célèbre préparateur PIPO: le bloc 2 litres à culasse alu développe maintenant 310 ch et est accouplé à une boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports. D'après son propriétaire, cette 406 Supertourisme a donc effectué ses débuts en compétition dans le redoutable Championnat d'Allemagne 1997, pilotée par Laurent Aiello, où elle devra affronter les BMW et Audi officielles. Le résultat est époustoufflant puisque dès cette première participation, l'auto remporte cette compétition si convoitée. L'année suivante, elle se classe seconde du Championnat SUDAM en Amérique latine aux mains de Juan Manuel Fangio Junior (le neveu...). La voiture conclut brillamment sa carrière sportive dans le Championnat de France de Supertourisme. Là encore, avec brio, c'est cette fois William David qui hérite du titre de Champion pour les deux saisons 1999 et 2000. C'est une véritable voiture usine que nous présentons, aux performances redoutables et au Palmarès exceptionnel, qui mérite amplement sa place au panthéon des championnes.

With the new 406, which appeared in 1995, Peugeot sought to demonstrate that the saloon could not only perform well as a road car, but also on the track. The firm from Sochaux decided to try its hand in the rigorous German Championship. This is where the car we are offering first entered the scene. It was prepared to compete in the German Supertouring Championship for the 1997 season. The chassis was built by Peugeot Sport: major work was carried out on the body with the installation of a multi-tubular roll cage, front and rear competition suspension and Brembo 8 piston disc brakes. Work on the engine was carried out by renowned preparer PIPO: the 2-litre block with aluminium head produced 310 bhp and was mated with a 6-speed sequential gearbox. The owner has told us that this 406 Supertourisme then made its debut in 1997, driven by Laurent Aiello, up against the official BMW and Audi entries. With jaw-dropping results: in its first season, the car won the coveted competition. The following year, it finished second in the SUDAM championship in Latin America, driven by Juan Manuel Fangio Junior (the nephew...). The car finished off an amazing career in the French Championship Supertourisme, again performing with brio. This time, William David won the Championship title in 1999 and 2000. Here is a genuine factory car, with an outstanding racing provenance that has shown it is capable of terrific performances. It deserves its place on the podium.

GAGNANTE
WINNER



109

**Voiture Compétition
Competition Car**

Châssis n° 146819

- ✓ Ultime modèle « compétition-client » de la marque
- ✓ L'arme absolue pour amateurs de sensations fortes
- ✓ Auto en excellent état qui n'a que peu couru
- ✓ Important « compétition-client » Ferrari model
- ✓ Ultimate weapon for thrill-seeking enthusiasts
- ✓ Little used car in excellent condition

90.000 – 130.000 €
Sans réserve
No reserve

2006 FERRARI 430 CHALLENGE

Succédant à la 360 Modena, la Ferrari 430 est révélée au public à Paris, en 2004. Par rapport à sa devancière, son moteur V8 a gagné en cylindrée, atteignant désormais 4,3 L et la voiture bénéficie (en option) des derniers développements concernant la boîte de vitesses et le freinage. La version Challenge apparaît en 2006. Il s'agit d'un modèle « compétition-client » au caractère exacerbé, destiné à prendre part à des compétitions. Nombre d'éléments trahissent cette préparation spécifique. Avec son arceau-cage, un seul siège baquet, le dépeuplement extrême de l'habitacle et l'omniprésence du carbone lui valent de revendiquer un poids de 1225 kg, soit 225 de moins que le modèle de série. Sur le plan mécanique, la motorisation n'a pas changé compte tenu de ses qualités intrinsèques, mais la cartographie moteur est différente. Elle est équipée de la fameuse boîte robotisée « F1 » directement dérivée des monoplaces, qui impressionne par sa rapidité de sélection; sur la version Challenge, les palettes sont allongées. Le pont autobloquant est désormais mécanique, les suspensions améliorées et les roues BBS à écrou central abritent de redoutables disques en carbone céramique qui impressionnent par leur efficacité. Autre détail qui fleure bon la piste, la voiture est équipée de 4 vérins pneumatiques de levage rapide.

L'auto présentée est de couleur rouge, date de 2006, et a été achetée neuve par André Cholley. Elle a participé à quelques épreuves du Challenge sur des circuits mythiques avant que son propriétaire ne décide de suspendre sa participation au Challenge et de conserver la voiture présentée uniquement pour le plaisir esthétique qu'elle procure. Elle est encore aujourd'hui en très bel état et a été révisée. Née pour vivre la piste, elle n'attend que d'y retourner, comme lors du célèbre week-end Sport et Collection sur le circuit du Vigeant où elle sera la bienvenue.

Successor to the 360 Modena, the Ferrari 430 was first revealed to the public in 2004, in Paris. In relation to its predecessor, it had a larger V8 engine of 4.3-litres, and the car featured, as an option, recent new developments to the gearbox and brakes. The Challenge version appeared in 2006. It was a « competition-client » model, with a more fierce character, visibly ready for competitive action. The cockpit was stripped out, and fitted with a roll-cage and a single bucket seat. With a generous use of carbon, the weight came down to 1,225 kg, 225 kg less than the standard model. Mechanically, the car was fundamentally the same, although it had different engine mapping. It was fitted with the famous automated « F1 » gearbox, derived from the one used in single seaters, and known for its rapid selection. The paddle shift was elongated on the Challenge version. In addition, it had a mechanical limited slip differential, upgraded suspension and centre-lock BBS wheels with highly efficient carbon ceramic discs. The four air jacks were another sign that it was destined for the track.

The 2006 car offered is presented in red and was bought new by André Cholley. It competed in various Challenge races on legendary circuits before the vendor decided to preserve it, for its aesthetic qualities alone. It therefore remains in excellent condition and has been serviced. Bred for the track, it is ready to return, to events such as the famous Sport et Collection on the Vigeant circuit, where it would be welcomed.





110

Véhicule de compétition
Competition Car

- ✓ Archétype des voitures de la catégorie « Silhouette »
- ✓ Beau palmarès dès sa première saison
- ✓ Une des rares autos de cette catégorie en bon état
- ✓ Symbolic car in the « Silhouette » category
- ✓ Outstanding results in its first season
- ✓ One of the few cars in this category in good condition

60.000 – 100.000 €
Sans réserve
No reserve

Ex Eric Helary

2001 PEUGEOT 406 COUPÉ «SILHOUETTE»

Le Championnat de Tourisme créé en 1976 donne ensuite naissance à la catégorie « Supertourisme » en 1994, qui disparaîtra six saisons plus tard du fait de budgets de fonctionnement sans cesse croissants. L'avènement du Championnat Silhouette en 2001, grâce à une refonte des règlements, offre aux participants la possibilité de créer des autos aux galbes « libres » : pour le joli coupé Peugeot 406, c'est l'opportunité de montrer qu'il sait également se montrer efficace sur piste. La voiture présentée fait partie des premières conçues dans le cadre de ce nouveau Championnat. ORECA, le célèbre préparateur varois se charge donc de créer cette nouvelle auto de compétition autour d'un châssis multitubulaire. La relative souplesse qui caractérise ce règlement a permis d'adopter nombre de solutions techniques éloignées de la production de série, qu'il s'agisse de l'architecture des suspensions, de l'implantation mécanique ou de l'utilisation massive de fibre de verre et de carbone. C'est au spécialiste SODEMO qu'est confiée la préparation du V6 3 litres en position centrale arrière. Avec ses 4 arbres à cames en tête et ses 4 soupapes par cylindre, il développe 300 ch, transmis aux roues par l'intermédiaire d'une boîte séquentielle Hewland à 6 rapports. Ainsi équipée, cette voiture se présente sur les grilles de départ dès 2001, pilotée par Eric Helary. L'ancien vainqueur des 24 Heures du Mans s'honore fort honorablement de sa tâche en remportant 3 victoires, ce qui lui permet d'être vice-champion de la saison. Jusqu'en 2005, elle sera ensuite successivement pilotée par William David puis André Cholley. Elle est un témoin de ces autos superbement préparées et bien conçues présentant l'avantage d'avoir un beau palmarès.

The Championnat de Tourisme created in 1976 produced the « Supertourisme » category in 1994, which disappeared six seasons later due to ever increasing budgets needed to run the cars. The rules were subsequently changed and the Championnat Silhouette started up in 2001, giving participants greater freedom in how the car was prepared: for the pretty Peugeot 406 coupé, it was a chance to demonstrate its potential on the track. The car offered was one of the first conceived to compete in the new championship. ORECA, the renowned preparer from Var, took on the task of building the competition car on a multi-tubular chassis. The relative flexibility of the new rules allowed various technical solutions that were very different to the production model, to the suspension, the engine or through the liberal use of fibreglass and carbon. It was the specialist SODEMO who prepared the 3-litre V6 rear-positioned engine. With four overhead cams and four valves per cylinder, it produced 300 bhp, transmitted to the wheels through a six-speed sequential Hewland gearbox. It lined up on the starting grid in this format in 2001, driven by Eric Helary. The former winner of the Le Mans 24 Hour Race performed admirably, achieving three victories and finishing the season runner-up. The car competed until 2005, driven by William David and later André Cholley. Here is a superb example of these well-designed and superbly prepared cars with an enviable racing provenance.

GAGNANTE
WINNER





111

**Carte grise française
French Title**

Châssis n°
WPOZZZ912GS102325
Moteur n° 63603597

- ✓ Deuxième main
- ✓ Entretien suivi
- ✓ Parfait état de fonctionnement
- ✓ Two owner car
- ✓ Proper maintenance records
- ✓ In perfect working condition

20 000 – 30 000 €
Sans réserve
No reserve

1986 PORSCHE 911 3.2L CARRERA

Produite de 1984 à 1989, la Porsche type 911 Carrera SC32A classique a connu un succès commercial sans précédent. Celle-ci dispose d'une cylindrée de 3,2 litres, offrant puissance et souplesse. Abattant le 0 à 100 en 5'6, il s'agit du dernier modèle 911 offrant la ligne et les suspensions originelles qui seront supplantées ensuite par les pare-chocs enveloppants et l'apparition de l'électronique.

Cette 911 Carrera, a été achetée neuve chez Sonauto par l'ancien directeur technique de Mitsubishi, tout juste embauché chez Porsche, et en mise circulation le 6 mars 1986. L'actuel propriétaire, passionné de Porsche, en a fait l'acquisition le 10 septembre 1986, alors qu'elle était à peine rodée, et n'affichait que 3 500 km au compteur. Pour anecdote, la voiture lui avait été proposée par Monsieur Wagner, président de Sonauto, car son premier propriétaire avait de nouveau été appelé chez Mitsubishi. Elle en a aujourd'hui 170 000. Cette peu courante « quasi première main » a toujours fait l'objet d'un soin particulier comme en témoigne son dossier de factures d'entretien depuis l'origine, et toujours effectué chez Sonauto, devenu le Centre Porsche Levallois. Sa carrosserie, d'un très sobre gris-bleuté, n'a jamais été repeinte et présente un bel état d'origine, tout comme l'intérieur en tissus gris qui arbore quelques légères traces d'usure du côté conducteur. L'espace arrière dispose de deux sièges d'appoint, indépendants et à dossiers rabattables. Equipée de deux pneus neufs à l'arrière, cette voiture est accompagnée de ses carnets tamponnés. On est ici en présence d'un modèle destiné à un passionné de la marque, désireux d'accéder à la catégorie des 911 Carrera de tradition, sans nécessiter un budget extravagant.

Produced from 1984 to 1989, the Porsche 911 Carrera SC32A was a classic that saw unprecedented commercial success. With a displacement of 3.2-litres that offered power and flexibility, the 911 Carrera SC32A accelerated from 0 to 100km/h in 5.6 seconds. The very last of the original 911s, this was the model with the original design and suspension, just before the change to wraparound bumpers and the beginnings of electronics.

The 911 Carrera was bought new from Sonauto by the former technical director of Mitsubishi when Sonauto was distributing both Mitsubishi and Porsche, and car was registered on March 6, 1986. The current owner, a Porsche enthusiast, acquired the car on the 10th of September, 1986, when the car had barely covered 3,500km. An anecdote: the car was offered by Mr Wagner, the president of Sonauto because the first owner was given a Mitsubishi. The car now has 170,000 on the odo. This unusual "quasi firsthand" car has always been given special care as evidenced by the comprehensive service records with all invoices since the beginning, with all services carried out by Sonauto, which later became Centre Porsche Levallois. The body, painted a very sober grey-blue, has never been re-sprayed and is in fine original condition, just like the grey cloth interior which features some slight signs of wear on the driver's side. The rear has two separate seats, both of which fold down for luggage and oddments to be carried upon. Equipped with two new tires at the rear, this car comes with all the necessary paperwork and stamps: a rare opportunity indeed for a Porsche enthusiast to acquire a 911 Carrera for very reasonable money.



112

**Carte grise française
French Title**

Châssis n°
ZFFWP44B000126916

- ✓ Le mythe Ferrari
- ✓ D'ores et déjà une grande classique
- ✓ Une belle auto, parmi les dernières produites
- ✓ The Ferrari myth
- ✓ Already a classic
- ✓ A beautiful car, and amongst the last produced

35.000 – 45.000 €
Sans réserve
No reserve

2002 FERRARI 456 M GT

Présentée en 1992, la Ferrari 456, est due au crayon du maître Pininfarina qui privilégie dans son dessin la distinction et la discrétion. D'emblée, on ne peut s'empêcher de penser à la fameuse « Daytona » tant elle impressionne par la grâce et la vigueur de ses lignes, mais aussi par sa fiche technique et les performances qu'elle propose. Perpétuant la tradition des grandes routières du cheval cabré, son moteur positionné à l'avant offre 442 ch pour une cylindrée de 5,5 l., ce qui en fait la première voiture dotée de quatre (vraies) places capable de dépasser les 300 km/h. Véritable Grand Tourisme, elle permet aussi à ses passagers de voyager dans le confort d'une auto résolument moderne, qui profite d'un équipement très complet. Elle connaît en 1999 quelques évolutions substantielles qui portent sur la mécanique, fiabilisée, et sur l'aménagement intérieur, encore plus raffiné: on la dénommera désormais 456 « M », pour « Modificato ».

L'exemplaire que nous présentons date de 2002, avant-dernière année de production du modèle, et bénéficie donc des améliorations apportées au modèle. Elle se trouve dans un très bel état de présentation, et arbore une élégante robe bleu métallisé qui s'accorde à merveille à l'intérieur, dressé de cuir « tan », recouvrant l'ensemble de l'habitacle. L'auto n'affiche que 50 500 km au compteur et elle est équipée de l'excellente boîte-pont ZF à six rapports. Elle a fait l'objet d'un entretien suivi, comme en témoignent les factures qui attestent notamment du changement récent de l'embrayage, ainsi que des courroies de distribution. Racée et luxueuse, la Ferrari 456 M a marqué son époque et représente aujourd'hui un choix pertinent pour rouler dans une auto exclusive.

Unveiled in 1992, the Ferrari 456 is another Pininfarina classic that really emphasizes the distinction and the discretion of a beautifully elegant coupé. From the outset, one cannot help but be reminded of the legendary Daytona as inspiration what with the grace and the vigor of 456's lines, complemented by the most impressive technical specifications and performance that this car offers. Continuing the tradition of large touring cars from the house of the prancing horse, the engine is positioned at the front, and develops 442bhp from a displacement of 5.5-litres, making it the first car with four (real) places capable of exceeding 300km/h. A genuine Gran Turismo, the car also allows its passengers to travel in very modern comfort, as it enjoys a very complete set of equipment and gadgets. In 1999 the 456 saw significant updates, with the focus on substantial mechanical changes to make the car more reliable, and the interior became even more sophisticated. And the model designation changed to 456 M, for 'Modificato'.

The car on offer is from 2002, the year before the very last year of production and therefore benefits from most improvements to the model. It's in a very good condition and features an elegant metallic blue that is perfectly complemented by a tan leather interiors that covers the entire cabin. The car displays only 50,500 km on the clock and is equipped with the excellent ZF six-speed transaxle. The car has been recently overhauled, as evidenced by invoices which show the recent replacement of the clutch and the timing belts. Distinguished and luxurious, the Ferrari 456 M has its place in automotive history and today represents a most appropriate choice for driving a very fine and exclusive car.



113

**Carte grise française
French Title**

Châssis n° 613 372
Moteur n° AR000502/
A*18933

- ✓ Version GTA authentique et Matching numbers
- ✓ Historique passionnant
- ✓ Restaurée en gardant "l'originalité" de la voiture
- ✓ *Authentic GTA version with matching numbers*
- ✓ *Exciting history*
- ✓ *Restored keeping originality of the car*

90 000 - 140 000 €

Ex-Willy Mairesse 1965 «Rallye des deux Catalognes»
1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

Dévoilé en septembre 1963, le coupé Giulia Sprint GTA est dérivé de la berline dont il reprend la plateforme et la mécanique 1600 cm³ double arbre, avec une carrosserie élégante et sobre signée Bertone. La marque étant bien sûr impliquée en compétition, une version spéciale est élaborée par Autodelta et présentée début 1965: c'est la fameuse GTA (A pour *alleggerita*), qui se différencie de la version de série principalement par sa carrosserie en grande partie en aluminium. Elle servira de base aux versions compétition qui se constitueront un palmarès enviable, sur piste et en rallye. L'Alfa Giulia Sprint GTA que nous présentons a connu une histoire particulièrement intéressante. Elle nous a été transmise par son actuel propriétaire, sur la base de nombreux documents qui seront remis à l'acheteur. Sortie d'usine le 10 juin 1965, elle est livrée à la SOFAR le 16 juin. Elle est utilisée pour l'homologation en France du type "10.502 A", puis sert comme voiture de démonstration. Comme l'a confirmé M. Gerard Lanvin, le directeur du service compétition de la SOFAR, elle est ensuite confiée à Willy Mairesse, qui n'a pas reçu à temps sa GTA commandée chez Autodelta, pour courir le "Rallye des Deux Catalognes" sur le circuit de Montjuïc, le 23 et 24 octobre 1965. Pour ce faire, elle est équipée en urgence de ceintures de sécurité (l'arceau ne sera obligatoire qu'au 1er janvier 1966). Mairesse finira second (n°44) avec cette voiture strictement de série, devant une Ferrari 250 GTO. A partir du 23 décembre 1965, cette Alfa GTA est utilisée par la S.E.C.A, société de Charles Deutsch à Puteaux, pour tester les jantes de 14 pouces de même dimension que celles des CD à moteur Peugeot qui recevront les premiers Michelin Racing, ce qui explique les nombreux allers-retours vers Clermont-Ferrand. La S.E.C.A achète définitivement la GTA le 20 juillet 1966. S'agissant d'une "voiture de société", un carnet de route qui est joint au dossier répertorie tous ses déplacements. Entretemps, elle est testée par Alain Bertaud, pilote

*Unveiled in September 1963, the Giulia Sprint GTA coupé was derived from the saloon. It had the same 1600cc twin-cam engine on the same platform, but with an elegant and restrained Bertone-styled body. Being active in competition, a special version was presented at the start of 1965: the famous GTA (A for *alleggerita*), which differed from the production model with its largely aluminium body. This would be the basis for various competition models which would earn an enviable record of success, on the track and in rallies. The Alfa Giulia Sprint GTA which we are offering has a particularly interesting history. This has been passed on to us by the current owner through numerous documents which will, in turn, be passed on to the new owner. The car left the factory on the 10 June 1965 and was delivered to SOFAR on 16 June. It was used for homologation in France of the type "10.502 A", and subsequently became a demonstration car. M. Gerard Lanvin, the director of service for competition at SOFAR confirmed that the car then passed to Willy Mairesse, who, still waiting for the GTA he had ordered from Autodelta, used it to take part in the "Rallye des Deux Catalognes" on the Montjuïc circuit, in October 1965. It was fitted with seat belts (a roll-cage wasn't obligatory until 1 January 1966). Mairesse finished second (n°44) with this standard production car, in front of a Ferrari 250 GTO. From 23 December 1965, this Alfa GTA was used by the S.E.C.A, Charles Deutsch's organisation in Puteaux, to test the 14 lb wheels used on the Peugeot-engined CD and fitted with the first Michelin Racing tyres, which explained all the journeys to and from Clermont-Ferrand. The S.E.C.A bought the GTA on 20 July 1966. As a 'company car', a record of all the journeys undertaken during this period are included in the file. Meanwhile, the car was tested by Alain Bertaud, the CD driver and motoring journalist, for the magazine *Moteurs* no. 53 (January - February 1966). In 1969, M. Gazel, the engineer at*



CD et journaliste-essayeur, dans le magazine Moteurs n°53 de janvier-février 1966. En 1969 M. Gazel, ingénieur chez CD, rachète le coupé qui entame alors une vie plus "paisible". Il subit en 1970 un choc avant et son entretien est confié aux établissements Blanchet, près de Châteauroux (factures dans le dossier), qui ont participé avec Charles Deutsch à la mise au point du moteur Alfa Romeo destiné à la barquette CD/GRAC. Le moteur de cette GTA y sera refait en 1972, à 85 000 km. La voiture est ensuite vendue, le 1er février 1978, à un amateur du Mans et roulera alors principalement sur des trajets Sarthe-Savoie. Fin 1981, elle est remise dans la Sarthe. En septembre 2004, elle est achetée par son actuel propriétaire qui découvre avec émotion cette voiture "dans son jus", à l'histoire étonnante. Il se lance dans une remise en état qui aura le bon goût de préserver l'originalité de la voiture. La mécanique est remise en route par un spécialiste des italiennes anciennes, et la carrosserie nécessite un gros travail de réfection, avec remplacement des parties abîmées ou corrodées (avant, berceau moteur) par des tôles d'aluminium, remise en état des soubassements et planchers en acier, en conservant un maximum d'éléments d'origine (photos dans le dossier). Freins, trains roulants, suspensions, échappement sont revus et remplacés quand nécessaire. En 2009, le moteur est complètement refait: chemises, pistons, soupapes, joints, volant moteur allégé... La rectification du vilebrequin, du bloc et de la culasse est effectuée chez un ancien employé des établissements Bozon (factures et photos dans le dossier). Depuis, cette Alfa Giulia GTA roule régulièrement et s'est rendue au Goodwood Festival of Speed ainsi qu'à des rallyes de l'Alfa Classic Club en Suisse et en Italie. Elle se présente avec sa peinture en grande partie d'origine, craquelée et avec quelques manques. Les sièges sont en état d'usage, de même que les tapis de sol et les contreportes à structure carton. Techniquement bien suivi, offrant un aspect original irremplaçable et riche d'un historique fantastique, cette voiture représente une occasion rare d'acquiescer la version-phare du coupé Alfa Giulia, authentique et non modifiée. Les amateurs ne devraient pas s'y tromper.

CD, bought back the coupé which began a rather more peaceful life. It suffered some damage to the front in 1970 and subsequent work was carried out by Blanchet, near Châteauroux (invoices in the file), the enterprise that had worked with Deutsch to develop the Alfa Romeo engine destined for the CD/GRAC barchetta. The engine for this GTA was rebuilt in 1972, at 85,000 km. The car was then sold, on 1 February 1978, to an enthusiast from Le Mans who used it for journeys from Sarthe to Savoie. At the end of 1981, it stayed in Sarthe. In September 2004, it was bought by the current owner who made an emotional discovery of the car, with its wonderful history, and untouched. A careful restoration was carried out that retained the car's originality. The mechanics were overhauled by a specialist in old Italian cars, and the body, which needed major work, with damaged or corroded parts (the front end, engine cradle) replaced in aluminium, and the underbody and floor in steel, while keeping as many original parts as possible (photos in the file). The brakes, running gear, suspension and exhaust were checked and replaced as necessary. In 2009 the engine was completely rebuilt: sleeves, pistons, valves, gaskets, lightweight flywheel...the crankshaft, block and cylinder head work was carried out by a former employee of the Bozon workshop (invoices and photos in the file). Since then, this Alfa Giulia GTA has been driven regularly and has appeared at the Goodwood Festival of Speed as well as various Alfa Classic club rallies in Switzerland and Italy. The paintwork is in largely original condition with some cracking and gaps. The seats are in used condition as are the carpets and door linings. Technically well maintained, and retaining an irreplaceable originality with a wonderful provenance, this car offers a rare opportunity to acquire the flagship version of the Alfa Giulia coupé, authentic and unmodified. Enthusiasts can't go wrong.



Willy Mairesse au volant de la voiture de la vente au rallye des deux cCatalogne, 1965



PROVENANT DE LA COLLECTION DE MONSIEUR CLAUDE LE GUEZEC FROM THE CLAUDE LE GUEZEC COLLECTION

Claude LE GUEZEC a été l'un des acteurs majeurs de l'Histoire du sport automobile à partir des années 50. Comme pilote, il s'est illustré jusqu'au milieu des années 60, en rallyes : Monte Carlo, Routes du Nord, Neiges et Glaces, autant qu'aux Coupes de Paris à Montlhéry, sur Ford et Aston Martin. Il fut successivement assistant du team manager John Wyer (1960 - 1964) avant de devenir directeur de course chez Matra (1965 - 1971) et chez Ligier (1971 - 1972). Il a été secrétaire de la FISA (1972 - 1976) et consultant pour la FOCA (1976 - 1982). De 1959 à 1965 il fut directeur commercial du garage Mirabeau et dans cette activité naquit son goût pour les « belles anglaises », Jaguar et Aston Martin. Il est membre d'honneur du très select Aston Martin Owners Club.

Claude LE GUEZEC played a major part in the history of motor racing from the 1950s onwards. As a driver, until the mid-1960s, he competed in rallies: Monte Carlo, Routes du Nord, Neiges et Glaces, as well as the Coupes de Paris à Montlhéry, with Ford and Aston Martin. He went on to become assistant team manager for John Wyer (1960 - 1964) before becoming a race director at Matra (1965 - 1971) and Ligier (1971 - 1972). He was secretary of FISA (1972 - 1976) and consultant for FOCA (1976 - 1982). From 1959 to 1965 he was sales director of the Mirabeau garage where his love of Jaguars and Aston Martins, les « belles anglaises », was born. He is an honorary member of the very select Aston Martin Owners Club.

114

Carte grise française French title

N° de série :
ZFFAA17T0J0078186

- ✓ Factures de révision récentes
- ✓ Exemplaire bien préservé
- ✓ Encore sous-cotée
- ✓ Invoices of recent work done
- ✓ A well-preserved example
- ✓ Still under-rated

40.000 – 60.000 €

1988 FERRARI TESTAROSSA

La Testarossa fut présentée au public au Salon de Paris et sur la scène du Lido en octobre 1984. Elle entra aussitôt en production en même temps que la série limitée des 288 GTO. Bien qu'héritière spirituelle de la berlinette Boxer, la Testarossa s'en démarquait comme étant la première Ferrari créée pour les Etats-Unis, depuis que les contraignantes lois sur la sécurité passive et l'antipollution avaient marqué profondément le marché Nord-Américain. Ses culasses à quatre soupapes par cylindre, ses douze injecteurs, son degré de mise au point faisaient de ce moteur un réservoir de puissance qui semblait inépuisable, et par dessus tout alors que l'électronique envahissait nos appareils de photos et nos automobiles, la Testarossa restait essentiellement mécanique.

La Testarossa présentée, rouge, moquettes beiges, cuirs parchemin est la Ferrari favorite de Claude Le Guezec. Il a acheté celle-ci à un ami alors que la voiture sortait de révision. En 2009, le garage Ferrari Aix-en-Provence Stradale Automobile a révisé la voiture en déposant le groupe motopropulseur. Les courroies et les galets tendeurs ont été changés ainsi que les joints spie d'arbre à cames et les joints haut moteur (factures de 8300 € dans le dossier). A cette époque la voiture affichait 16 410 km au compteur. L'embrayage a ensuite été changé. La voiture a aujourd'hui 22 000 km au compteur et a été révisée par le garage Juan Auto en 2011 (facture de 2 200 €). Elle se présente dans un bel état, le cuir des sièges comme la moquette du coffre avant suggèrent que la voiture n'a été que peu utilisée. Elle est équipée de sa trousse à outils, de son crick d'origine ainsi que de son manuel d'utilisation. C'est assurément un bel exemplaire d'une fantastique auto encore sous-cotée.

The Testarossa was presented to the public at the Paris Salon and onstage at the Lido in October 1984. The car immediately went into production along with the limited edition of the 288 GTO. Although the spiritual heir of the Berlinetta Boxer, the Testarossa is the furthest away from Ferrari thinking as it was first and foremost created for the US market, since the restrictive laws on passive safety and pollution had a profound impact on the North American market. Cylinder heads with four-valves-per-cylinder, twelve injectors and so on, the degree of development of this engine was such that it seemed to have a reservoir of power which seemed inexhaustible, and though electronics had begun invading cameras and cars, the Testarossa remained essentially a very mechanical device.

This red Testarossa on offer features beige carpets, and a parchment leather finish that was a favorite of French writer Claude Le Guezec. He bought this car from a friend as soon as it was out of a service. In 2009, the Ferrari garage at Aix-en-Provence, Stradale Automobile, did an engine-out overhaul. Belts and tensioners were changed as were the CV joints, the camshaft and engine gaskets (€8,300 of invoices in the file). At that time the car showed 16,410 km on the odo. The clutch was subsequently changed. The car now has 22,000 km on the odometer and it was overhauled once again by Juan Auto garage in 2011 (€200 on invoices). It comes in a beautiful condition, the leather seats, as well as the carpet of the boot suggests that the car has hardly been used. It is equipped with its toolkit and it's manual. This is certainly a fine example of a fantastic car which is still underrated.





115

**Titre de circulation
Anglais
UK V5**

Châssis n° DB6/2872/L/N
Moteur n° 400/2871/V

- ✓ Rare version Vantage 325 ch conduite à gauche
- ✓ Historique suivi, belle provenance
- ✓ Climatisation d'origine, adaptation d'une direction assistée
- ✓ Rare left-hand drive 325 bhp Vantage version
- ✓ Wonderful provenance, continuous history
- ✓ Original air-conditioning, power steering adaptation

220.000 - 280.000 €

Collection Claude Le Guézec

1966 ASTON MARTIN DB6 VANTAGE

Rendues légendaires par Sean Connery jouant James Bond 007 autant que par leurs qualités routières et leur clientèle triée sur le volet, les Aston DB combinent le raffinement et le luxe d'un intérieur britannique au charme d'un dessin d'origine italienne et au brio d'un moteur noble. Dernière héritière de la ligne créée par Touring, la DB6 offre l'avantage d'un habitacle plus spacieux que celui de ses devancières.

Cette Aston Martin DB6 Vantage conduite à gauche a été vendue neuve aux États-Unis par l'agence B.M.C.D, le 5 novembre 1966, à Joe Amaral Plumbing Inc. D'origine, la voiture est équipée du très désirable moteur Vantage 4 litres développant 325 ch, ce qui en fait la plus puissante de toutes les Aston de la série DB six cylindres, hormis bien sûr les versions compétition-client comme la DB4 GT. Ce moteur brillant lui permet d'entrer dans le club alors très fermé des "plus de 250 km/h". Par ailleurs, cette DB6 est livrée avec l'option air conditionné "Normalair", comme en témoigne la lettre "N" du numéro de série. Elle est alors de teinte gris argent avec intérieur en cuir Connolly noir, dotée d'une lunette arrière chauffante, de jantes à rayons chromées et d'une boîte mécanique ZF à 5 rapports.

En 1985, la voiture change de mains et passe chez M. H.-E Herstein, membre de l'Aston Martin Owners Club. C'est en 1987 que Claude Le Guézec en fait l'acquisition. Il faut dire qu'entre lui et Aston Martin, c'est une longue histoire d'amour puisqu'il a été directeur commercial au fameux garage Mirabeau entre 1959 et 1965. Il a, en outre, assisté John Wyer alors que celui-ci gérait le département compétition d'Aston Martin, et a participé à plusieurs épreuves internationales au volant d'une voiture de la marque: en 1963, il remporte les Coupes de Paris, à Montlhéry, au volant du prototype DP212 et, l'année suivante, on le retrouve à bord d'une DB4 GT Zagato avec laquelle il s'adjuge au mois de février le Rallye des Routes du Nord et le Rallye Neige & Glace, devant 5 Ferrari dont une GTO. Claude Le Guézec est d'ailleurs

The DB series is legendary, made famous not just by Sean Connery playing James Bond, but also for its driving qualities and hand-picked clientele. The Aston DB cars combine the refinement of a luxurious British interior, the charisma of an originally Italian design and the brio of an imposing engine. Last in the line created by Touring, the DB6 has the advantage of a more spacious interior than its predecessors.

This left-hand drive Aston Martin DB6 Vantage was sold new by the distributor B.M.C.D. on 5 November 1966, to Joe Amaral Plumbing Inc. in the US. The car was fitted from new with the desirable 4-litre 325 bhp Vantage engine, the most powerful of the six-cylinder Aston DB series, apart from the competition versions such as the DB4 GT. This outstanding engine earned the car entry to the exclusive « over 250 km/h » club. Moreover, this DB6 was delivered with « Normalair » air conditioning, as specified in the the serial number by the letter N. Livered in silver grey, with black Connolly leather interior, the car sported heated rear window, chrome wire wheels and manual gearbox.

In 1985, the car changed hands and passed to Mr H.E. Herstein, member of the Aston Martin Owners Club. It was then bought by Claude Le Guézec in 1987, who, as commercial director of the renowned Mirabeau garage between 1959 and 1965, had long enjoyed a love affair with Aston Martin. He also worked for John Wyer, who was in charge of Aston Martin's competition department, and took part in international trials in an Aston. In 1963, he won the Coupes de Paris, at Montlhéry, in the prototype DP212, and in February of the following year, at the wheel of a DB4 GT Zagato, he won the Rallye des Routes du Nord and the Rallye Neige & Glace. Claude Le Guézec is an honorary member of the very select Aston Martin Owners Club. In 1993, while owner of this DB6 Vantage, Claude Le Guézec,

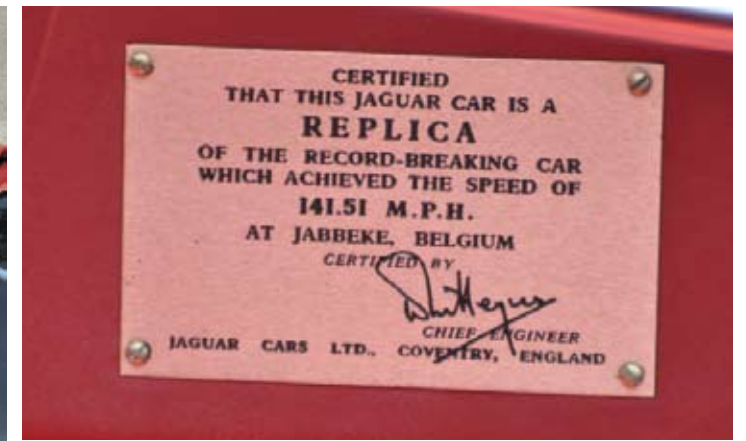




membre honoraire du très sélect Aston Martin Owners Club. Une fois propriétaire de cette DB6 Vantage, Claude Le Guézec la confie en 1993 au restaurateur britannique bien connu Byron Garages, qui effectue une restauration complète et qui remet en état tous les accessoires et équipements de façon à ce que la voiture fonctionne sans aucun défaut. Par ailleurs, une nouvelle peinture est effectuée, de teinte "Dubonnet Red". Le compteur en miles a été remplacé par un instrument gradué en km/h et Claude Le Guézec a fait ensuite poser une direction assistée par EPAC GTC Engineering, en Angleterre. En 2008, cette voiture a participé au concours d'élégance de Cannes, où elle a remporté le prix des voitures de Grand Tourisme 2+2. En outre la voiture, accompagnée de son propriétaire, figure en photo à la page 80 du livre Aston Martin coupé et Cabriolet de Jacques-Louis Bertin et Arnald P. Millereau avec cette légende: «La voiture est DB6/2872/LN un modèle dans un état parfait, qui possède d'origine l'air conditionné». Aujourd'hui, elle offre une présentation sans reproche. Bénéficiant de quatre places, au contraire de toutes les précédentes Aston DB, forte de son rare et puissant moteur Vantage, et affichant un historique connu qui ne présente que trois propriétaires dont un dernier aussi célèbre que méticuleux, cette Aston Martin DB6 est probablement un des meilleurs exemplaires qu'il soit possible d'acquérir. Une occasion d'acheter l'exception, ce qui se présente rarement.

entrusted it to renowned British restorer Byron Garages, to carry out a full restoration. All accessories and equipment in the car were overhauled to ensure that the car functioned perfectly, and it was re-liveried in « Dubonnet Red ». The odometer was changed to record kilometres instead of miles, and Claude Le Guézec had power steering installed by EPAC GTC Engineering, in England. In 2008 the car took part in the concours d'élégance in Cannes, and won the prize for GT 2+2 cars. The car, accompanied by its owner, appears on page 80 of the book Aston Martin coupé et Cabriolet by Jacques-Louis Bertin and Arnald P. Millereau, with the caption: «The car is DB6/2872/LN, a model in perfect condition, which has original air conditioning. » Today, the car is in immaculate condition, with four seats, unlike all previous DBs, and the rare and powerful Vantage engine. It is offered with the full and continuous history of its three owners, the most recent being as well known as he was meticulous. This is undoubtedly one of the best examples it is possible to buy, making it an opportunity not to be missed.





116

Carte grise française
French title

Châssis n° S-811303

- ✓ Authentique sportive en tenue de soirée
- ✓ Un exemplaire au passé prestigieux, doté de la culasse « C »
- ✓ Très belle présentation
- ✓ A true sports car in evening dress
- ✓ An example with prestigious past, fitted with « C » cylinder head
- ✓ Superb presentation

60.000 – 80.000 €

1955 JAGUAR XK 140 ROADSTER

William Lyons crée la surprise en présentant la Jaguar XK 120 lors du London Motor Show de 1948, le Salon de l'Auto britannique. D'une beauté à couper le souffle, motorisée par un fabuleux 6 cylindres double arbres, l'auto rencontre immédiatement le succès, mais malgré ses qualités indéniables, Jaguar améliore encore sa copie en 1954, avec la XK 140. Très semblable en apparence, seuls les pare-chocs et la calandre la distinguant de sa devancière, elle intègre en réalité des modifications fondamentales. Moteur déplacé, direction à crémaillère, intérieur plus confortable, suspension reconsidérée représentent les principales évolutions.

La couleur noire profonde de ce roadster qui date de 1955 se marie à merveille avec l'intérieur en cuir dont la patine magnifie sa teinte rouge-bordeaux. Elle a connu au début des années 1980 une restauration de très haut niveau chez le spécialiste américain Terry Larson de Los Angeles avant d'appartenir à un ancien membre de la famille princière de Monaco, M. Junot, lequel l'a ensuite cédée à Claude Leguezec. Ce dernier, en connaisseur, fut tellement impressionné par le niveau de restauration de l'auto qu'il alla aux USA rencontrer Terry Larson et lui acheta une Type E et une XK 120.

En 1987, elle remporta le concours d'état lors du Circuit des Remparts à Angoulême dont le premier prix était le poids du pilote en bouteille de cognac ! Une culasse fournie par Demaeyers en Belgique a été montée à la place de celle d'origine, qui sera fournie avec la voiture, celui-ci ayant confirmé à Claude Leguezec qu'il s'agissait d'une culasse type C avec amélioration stade 2, recevant de plus grandes soupapes d'admission ainsi que 2 arbres à cames Fast Road. Les récents side screens et tonneau cover sont exécutés dans un superbe tissu noir doublé de beige identique à la capote. Un compteur en kilomètre a été monté et correctement adapté, et l'auto vient d'être révisée par le garage Juan Auto de Cannes. Son parfait état de conservation et de présentation montre que cette restauration ancienne a été menée dans les règles de l'art.

William Lyons caused a stir when he presented the Jaguar XK 120 at the 1948 London Motor Show. Its beauty took the breath away, and, powered with a fabulous 6-cylinder twin-cam engine, the car was an immediate success. Despite this, Jaguar improved it still further, launching the XK140 in 1954. Very similar in appearance, with just bumpers and radiator grille distinguishing it from its predecessor, it nonetheless incorporated some fundamental changes. The engine was moved, it had rack and pinion steering, upgraded suspension and a more comfortable interior.

The black livery of this 1955 roadster complements perfectly the leather interior which has a patina enhancing its claret red colour. At the start of the 1980s, the car enjoyed a top-level restoration by the American specialist Terry Larson, from Los Angeles. After this, it belonged to M. Junot, a former member of the Monegasque Princely family, who later sold it to Claude Leguezec. The latter, a connoisseur, was so impressed by the standard of restoration that he went to the US to meet Terry Larson, where he bought an E-Type and an XK 120. In 1987, the car won the concours d'état at the Circuit des Remparts in Angoulême. The first prize was the body weight of the driver in bottles of cognac ! A cylinder head from Demaeyers in Belgium was fitted, and the original, which Leguezec has confirmed is a type C head with stage 2 upgrade, will be supplied with the car. Recent side screens and tonneau cover have been crafted in superb black fabric, lined in a beige that matches the hood. A kilometric odometer has been installed, and the car has recently been serviced by the Juan Auto garage in Cannes. Presented in perfectly preserved condition, it is clear that its earlier restoration was carried out to the highest standards.





117

véhicule de compétition
Competition Car

Châssis n°
WPOZZZ99WPS393012

- ✓ Modèle déjà mythique pour les Porschistes
- ✓ Palmarès brillant, performances hors du commun
- ✓ Belle présentation, voiture remise en état chez Porsche
- ✓ *Already mythical model*
- ✓ *Outstanding results and performances*
- ✓ *Superb presentation, restoration by Porsche*

120.000 – 180.000 €

Un propriétaire depuis l'origine / *One owner from new, French FFSA Championship Winner 1998*

1997 PORSCHE 993 GT2 R

Produite afin de permettre l'homologation de la voiture en catégorie GT2, il était logique que la 993 prenne cette appellation. Dérivée de la 911 Turbo, elle comporte un six cylindres 3,6 litres à plat double turbo développant 430 puis 450 ch et bénéficie de plusieurs autres améliorations, dont des panneaux de carrosserie en plastique, des extensions d'aile, un aileron arrière plus large, des freins plus gros, une suspension plus ferme. On compte 57 exemplaires de 993 GT2 de route. Les 993 GT2 ont brillé en championnats BPR et FIA.

La Porsche 993 GT2 R que nous présentons est une version compétition de la GT2, homologuée en catégorie GT FIA. Elle présente deux particularités qui la distinguent de ses alter egos: son histoire et sa présentation. En effet, engagée par son unique propriétaire et par Sonauto, alors importateur Porsche en France, à trois saisons FIA, elle a remporté le championnat de France FFSA en 1998, avec Jean-Pierre Jarier et François Lafon. Par ailleurs, elle a été peinte par l'artiste allemand Peter Klasen, ce qui lui permet d'entrer dans le club très fermé des "Art Cars", lancé par Hervé Poulain. Ce dernier a réussi à lier deux mondes auxquels le rattachent sa sensibilité et son histoire, celui de l'art et celui de la course automobile.

Après ses années glorieuses, la GT2 est restée dans les mains de son premier et unique propriétaire et a bénéficié d'une remise en état complète au Porsche Center de Bruxelles, et le dossier comporte une facture totalisant 53 000 € de travaux. Parmi ses équipements course, on note en particulier: suspension réglable, équipement course complet FFSA, arceau de sécurité, jantes BBS et monte Pirelli Pzero, siège baquet, réservoir de sécurité, deux extincteurs... Le rapport d'expertise joint au dossier indique que "le moteur tourne et l'aspect de la mécanique est impeccable, tous les éléments sont propres. Il n'y a pas de fuite, ni de trace de détérioration." Il précise également: "Le véhicule, remis à neuf et complet, est dans un très bon état général." Unique en son genre, cette voiture combine beauté, exclusivité et redoutable efficacité sportive tout en ayant un historique limpide.

Built to allow homologation of the car in the GT2 category, it was logical that this version of the 993 should take this name. Derived from the standard 911 Turbo, the car was fitted with a flat six-cylinder 3.6-litre twin-turbo engine which produced 430 bhp and later 450 bhp. It subsequently enjoyed various improvements, such as plastic bodywork panels, extended wings, wider rear spoiler, bigger brakes and firmer suspension. The car weighed less than the Turbo, and excelled in BPR and FIA championships. There were 57 examples of the road-going 993 GT2 built.

The Porsche 993 GT2 R offered is a competition version of the GT2, homologated for the GT FIA category. It has two features which distinguish it from other examples: provenance and condition. The car took part in three seasons of FIA racing, entered by its sole owner and Sonauto, French Porsche importer, and driven by Jean-Pierre Jarier and François Lafon. Moreover, it was painted by German artist, Peter Klasen, giving it entry to the exclusive « Art Cars » club, a concept brilliantly created by Hervé Poulain, to link the worlds of art and motor racing, through shared history and aesthetics. Following its glory years, the GT2 has stayed with its original owner, and has benefitted from a complete restoration carried out by the Porsche Centre in Brussels. The file with the car contains an invoice for €3,000 for this work. The competition equipment includes: adjustable suspension, full FFSA race equipment, roll cage, BBS wheels fitted with Pirelli Pzero tyres, bucket seat, security fuel tank and two fire extinguishers. The expert's report in the file states that « the engine turns and mechanically it is impeccable, all elements are clean. There are no leaks and no sign of any deterioration. » Also: « The vehicle, refurbished and complete, is in a very good condition. » This unique car combines beauty, exclusivity and formidable sporting prowess, and comes with complete, continuous history. A rare mix.

Klasen et les Art Cars

Quand, dans les années soixante dix, j'ai inventé le concept des Art cars en faisant peindre les bolides BMW que je conduisais au Mans, par des artistes de renommée internationale, j'imaginai bien susciter l'envie à d'autres de décorer leur compagnon de chaque jour et à des constructeurs d'en emprunter l'idée.

Cependant, peindre une voiture sortie de chaîne, qui n'a et n'aura jamais d'histoire à raconter, c'est comme décorer n'importe quel objet usuel et cela a été fait, par exemple pour des frigidaires...

Ce n'est évidemment pas le cas de la Porsche GT peinte par Peter Klasen: noblesse et puissance du support (500 chevaux), pilote de F1 pour l'animer comme Jarier, dramaturgie des courses, histoire et palmarès championne de France, et naturellement un artiste de grand calibre.

Peter Klasen, né en 1935 à Lübeck, fait partie du mouvement « de la Figuration narrative ». Dans les années soixante, il posa un regard critique avec une « férocité glacée » sur la civilisation urbaine dite de consommation, ses machines, ses boulons, ses tuyaux, ses déchets, ses codes visuels, ses numérotations impérieuses, ses graffitis, ses emblèmes et ses interdits sécuritaires qui prétendent nous préserver des accidents tout en se référant obsessionnellement à la mort. Mais, comme le dit Frank Venaille: « Klasen parvient à mêler la beauté à ce cri ».

La Porsche tricolore rend perplexe le spectateur: que dérobo la bâche à notre regard? La beauté mécanomorphe? Les gestes précis des pilotes? Ou bien tout simplement cette robe agressive exige-t-elle des concurrents qu'ils s'écartent pour laisser le passage ainsi qu'il en est des monstres des chantiers? En tous cas, elle m'emballa! C'est pourquoi j'adoube la Porsche Klasen, au Panthéon des Art Cars!
Hervé Poulain

Klasen and the Art Cars

When I invented the concept of the Art Car in the seventies, by having the BMWs I was driving at Le Mans painted by internationally renowned artists, I thought it might inspire others to paint their everyday companions and manufacturers to take up the idea.

However, painting a car that has just rolled off the production line, and doesn't, and may never have a story to tell, is like decorating any everyday object, which has already been done, with fridges, for example...

This is not the case with the Porsche GT painted by Peter Klasen: a noble beast supported by the power of 500 horses, a Formula 1 driver like Jarier to bring it to life, the drama on the track, the stories and achievements of a French champion, and of course, an artist of great repute.

Peter Klasen, born in Lübeck in 1935, was part of the « Figuration narrative » movement. During the 1960s, he took a deeply critical look at urban civilisation, at the objects of consumption, at the machines, the nuts and bolts, the pipes and their waste, the endless visual codes and numbering, the graffiti, the logos, the health and safety signs designed to prevent accidents while obsessively referring to death. As Frank Venaille said: « Klasen manages to bring beauty to this cry. »

The three-coloured Porsche confuses the spectator: has he uncovered our eyes? A mechanical metamorphosis? Every precise movement of the driver? Or does this aggressive costume demand that other drivers move out of the way? Whatever, it excites me!

That is why I grant the Klasen Porsche entry to my Pantheon of Art Cars!



La voiture présentée à Ledenon 1999 / *The car entered at Ledenon 1999*
©Daniel Delien



118

**Carte grise française
French Title**

Châssis n° 400233

- ✓ Un des 20 authentique Darl'Mat Roadster
- ✓ Eligible à de nombreuses courses historiques y compris Le Mans Classic
- ✓ Une voiture de Rallye comme de concours d'élégance
- ✓ One of just 20 authentic Darl'Mat Roadsters
- ✓ Eligible for many historic races including Le Mans Classic
- ✓ A car that can be rallied as well as participate in concours d'elegances

280.000 - 360.000 €

Livrée avec sa rarissime capote d'origine / delivered with its very rare original soft top

1938 PEUGEOT 402 DARL'MAT ROADSTER

Emile Eugène Henry Darl'Mat est né à Villers-en-Prayères, dans l'Aisne, en 1892. Il fait son apprentissage en 1907 chez son cousin Herluison à Nangis, celui-là même qui avait aidé Clément Ader pour la mise au point de son avion à vapeur. Il apprend l'ajustage, le brasage, la forge et les réglages des automobiles. Puis pensant avoir tout appris il s'en va chercher fortune à Paris où il trouve de l'embauche comme mécanicien-chauffeur d'un riche homme d'affaires qui se prend d'amitié pour lui et l'emmène à San Francisco pour une année. Il revient à Paris et, en 1921, achète un local, 35 rue Malar grâce à un prêt de son ancien patron. Il y ouvre un garage d'abord consacré aux automobiles La Buire, puis Peugeot à partir de 1923.

Le garage Darl'Mat se développe car Emile propose à sa clientèle des améliorations mécaniques et même des carrosseries spéciales sur la base des Peugeot. En 1930, l'entreprise emploie cent soixante personnes et en 1932, Peugeot produit la 301 qui devient une bonne base pour Darl'Mat et le célèbre prothésiste Georges Paulin, passionné de carrosserie automobile. Celui-ci dessine et fait breveter pour la 301 un système de toit s'escamotant dans le coffre et le propose à Darl'Mat qui transforme une Peugeot 301 et l'expose sur son stand au Salon de l'Auto 1933. Peugeot, séduit, réalise une petite série de ce modèle muni de la « transformation Eclipse ». Mais c'est la 302, petite sœur de la 402 lancée en 1935, qui fournit à Darl'Mat l'occasion de s'exprimer. Il monte sur le châssis 302 le moteur deux litres de la 402 et son pont arrière et intègre une suspension avant à roues indépendantes. La mécanique est légèrement préparée, en particulier avec le montage de deux carburateurs, et la carrosserie est due au magistral coup de crayon de Georges Paulin. Pilotée par Charles de Cortanze, Marcel Contet et Jean Pujol, cette automobile tourna pendant 25 heures sur l'anneau de Montlhéry à 139,282 km/h de moyenne avec un meilleur tour par de Cortanze à 147,728 km/h. Devant ce succès, Peugeot donne alors son accord pour construire une

Emile Eugene Henry Darl'Mat was born in Villers-en-Prayères, in the Aisne region of France, in 1892. He apprenticed with his cousin Herluison at Nangis in 1907, the very man who had helped Clement Ader to develop his steam-powered aircraft. He learned trimming, soldering, forging for automobiles. Then assuming that he had learned everything that he needed to, Darl'Mat moved to Paris to seek his fortune, where he found employment as a mechanic-driver of a wealthy businessman, who befriended him and took him to San Francisco for a year. On his return to Paris in 1921, Darl'Mat bought a property at 35, rue Malar, with a loan from his former boss. He opened a garage that was first dedicated to a French car brand called Buire, and then from 1923 for Peugeots. The garage Darl'Mat developed very rapidly as Emile offered his customers improved mechanicals and even special bodies on Peugeot chassis. By 1930, the company employed 160 people, and by 1932, was producing the Peugeot 301, which becomes a good basis for Darl'Mat and the famous dental assistant-turned-automobile-designer Georges Paulin, who was no less passionate about automotive design. Paulin designed and patented a system for a retractable roof that would drop into the boot of the 301, and which he offered to Darl'Mat to transform a Peugeot 301 and exhibit the on their stand at the Paris Auto Salon of 1933. Peugeot was seduced, and they ordered a limited production series of this model called the "transformation Eclipse." But it was the 302, an offshoot of the 402 that was launched in 1935, which provided Darl'Mat the opportunity to go to town. On the chassis of the 302 Darl'Mat mounted that 2.0-litre engine of the 402 and its rear axle, and changed the front suspension to independents. The mechanicals were slightly modified, specifically with changeover to twin carburetors, and the body design was the master stroke of the genius, Georges Paulin. Driven by Charles de Cortanze, Marcel Contet and Jean Pujol, this car ran for 25 hours on the Montlhéry circuit, averaging 139.282 km/h, with a best lap





petite série de cette voiture présentée d'abord comme 302 Spéciale Sport, puis comme 402 Spéciale Sport en 1938. Les châssis de 302 et les moteurs de 402 légèrement modifiés quittent Sochaux pour Darl'mat puis son carrossier Marcel Pourtout à Rueil-Malmaison qui habille les voitures suivant le dessin de Paulin en trois versions: coupé, cabriolet et roadster. En 1937, Emile Darl'mat engage trois de ses voitures, minutieusement préparées, aux 24 Heures du Mans. Les moteurs sont préparés chez Peugeot sous la direction de Giaque, directeur des études. Curieusement ces moteurs, contrairement à la série, ne sont équipés que d'un seul carburateur et n'en développent pas moins de 73 ch au régime raisonnable de 4 500 tr/mn. Avec la boîte « Cotal » à quatre rapports les voitures atteignent 170 km/h et terminent aux septième, huitième et dixième places, pilotées par de Cortanze, Serre, Pujol, Contet, Porthaut et Rigal. En 1938, aux 24 Heures du Mans, les Darl'mat sont encore plus affûtées. Deux voitures abandonnent mais celle de Cortanze-Contet enlève la cinquième place au classement général et la victoire en deux litres. Avec les événements et la guerre qui s'approche, la clientèle se fait rare pour ce genre d'automobiles et Emile Darl'mat arrête la production en juillet 1939, après avoir construit cent quatre 302 et 402 Spéciale-Sport tous modèles confondus dont un tiers subsisterait aujourd'hui. L'étonnant dessin de George Paulin, sur les Peugeot 402 réalisées à l'initiative d'Emile Darl'Mat, traduit une interprétation poétique et élégante des phénomènes aérodynamiques encore mal maîtrisés. Et si Darl'mat veut dire « tiens bon » en breton, le DSE de 402 signifie Darl'mat Sport à boîte de vitesses Electromagnétique... la fameuse boîte Cotal.

La voiture présentée est sortie d'usine le 2 juin 1938 pour être vendue par la concession de Nîmes le 28 août 1940 pour la somme de 27 550 FF. Ensuite elle est réputée avoir courue dans la région de Bordeaux. Dans les années 70, elle est découverte par Lucien Mette qui la vend alors à Jean Zobel le 2 février 1978, sans identité apparente, celui-ci l'immatricule en collection avec l'aide de l'Adventure Peugeot sous le numéro 400 233, puis elle passe entre les mains de Gérard Ramos le 7 Juillet 1982 avant d'arriver dans le Pas de Calais en Mai 1993. Une étude plus approfondie nous révèle que son moteur N° 246 est bien celui d'origine. Bien référencée, elle fait partie des 20 roadsters authentiques actuellement recensés sur la planète (y compris les trois dans des Musées). Sa carrosserie est également d'origine ainsi que son armature bois, très saine. Bien que roulante, son moteur est à réviser, voir à refaire pour une utilisation optimum. Il s'agit d'un très bel exemplaire, dans un état cosmétique satisfaisant, une opportunité rare d'acquérir le nec plus ultra de la production Darl'mat, un must de l'histoire du design français.

Elle est équipée de son introuvable, voire unique capote qui épouse à l'arrière la forme en cœur de la carrosserie, encore un bel exemple d'interprétation poétique...probablement l'un des plus beaux exemples de ce que l'on appelle désormais : "la belle carrosserie française".

speed of 147.728 km/h by Cortanze.

Given this success, Peugeot gave its go-ahead to build this car in limited numbers and the first to be made were the Special 302 Sport, followed by the Sport Special 402 in 1938. Chassis from the 302 and engines from the 402, with slight modifications, would leave Peugeot's Sochaux plant for Darl'Mat's coachbuilder Marcel Pourtout in Rueil-Malmaison, with Paulin designed body styles in three versions: coupe, convertible and roadster. In 1937, Emile Darl'Mat entered three of his cars, carefully prepared, for the 24 Hours of Le Mans. The engines were prepared at Peugeot by Giaque, the engineering director. Incidentally, these engines, unlike the series production, featured a single carburetor but it did not develop less than 73bhp at a reasonable 4500rpm. With a four-speed "Cotal" box, the cars reach a top speed of 170 km/h and finished in seventh, eighth and tenth places, driven by Cortanze, Serre, Pujol, Contet, Porthaut and Rigal. In the 1938 edition of the 24 Hours of Le Mans, the Darl'Mats are even quicker and though two cars dropped out, the car with Cortanze and Contet came in at fifth overall and won its 2.0-litre class.

With war approaching, customers for such cars dropped and Emile Darl'Mat stopped production in July 1939, after building 104 of the 302 and 402 Special Sport all combined. Georges Paulin's amazing design and the Peugeot 402 made at the initiative of Emile Darl'Mat reflected a poetic and elegant interpretation of the aerodynamic phenomena that at point was still poorly understood. And if Darl'Mat means "hold on" in Breton, the DSE of the 402 stood for Darl'Mat Sport with gearbox Electromagnetic ... the famous 'box Cotal.

The car on offer rolled out of the factory on June 2, 1938 and was sold by the Nîmes dealer on August 28, 1940 for FF 27,550. Then the car was supposedly raced in the Bordeaux region. In the 1970s, the car was rediscovered by Lucien Mette who then sold it to John Zobel on February 2, 1978, with any identification, and the car was registered in the collection with the help of l'Adventure Peugeot under the number 400233. The car was then bought by Gerard Ramos on July 7, 1982, before arriving in the Pas de Calais region in May 1993. Further study reveals that the engine # 246 is the original one. Well referenced, it is one of 20 authentic roadsters currently identified on the planet (including three in museums). Its body is also original as is the wood frame, all in very healthy condition. Though the car drives the engine needs an overhaul, if best use is to be seen again. A really nice car, in a satisfactory cosmetic condition, here's a rare opportunity to acquire the ultimate production Darl'Mat, a must in the history of French design. The car comes equipped with its unique disappearing hood, which fits in the back of the heart shape body, a great example of poetic interpretation of the 1930s... probably one of the finest examples of beautiful pre-war French coachbuilding.





119

Carte grise française
French title

Châssis n°
AM115/49/1624
Moteur n° AM
115/49/1624

- ✓ Superbe état d'origine
- ✓ Ligne magistrale, moteur puissant
- ✓ Factures de révision récentes
- ✓ *Superb original condition*
- ✓ *Beautiful looks, powerful engine*
- ✓ *Invoices of recent work*

65.000 – 85.000 €

2 propriétaires et seulement 21 100 km depuis l'origine / 2 owners and only 21,100 km from new

1970 MASERATI GHIBLI 4,9 LITRE SS COUPÉ

Avec la Ghibli, Giugiaro signe chez Ghia un dessin magistral. Ce modèle racé, présenté au Salon de Turin 1966, représente l'aboutissement des Maserati à moteur V8 avant et va permettre à la marque de reprendre une place affirmée sur le marché des voitures de Grand Tourisme. Elle y est aidée par le magnifique moteur quatre arbres conçu par Giulio Alfieri, puissant, endurant et qui, dans sa version 4,9 litres, permet à la Ghibli d'atteindre 270 km/h. Les voitures capables de telles vitesses sont plutôt rares, à l'époque. Née avant la crise du pétrole et les limitations de vitesse généralisées, elle reflète encore les années d'insouciance où l'on pouvait sans rougir se vanter de "moyennes" élevées sur route ouverte. L'exemplaire que nous proposons est sorti des chaînes en mars 1970, dans la teinte "Rosso Fuoco" avec intérieur en cuir noir, comme nous en avons eu confirmation officielle par Maserati. Elle est équipée d'une boîte 5 rapports et il s'agit de la version 4,9 litres SS, la plus désirable des Ghibli, dont la puissance est de 335 ch au lieu de 310 ch pour la 4,7 litres. Elle a été livrée neuve à Rome et n'a connu, depuis, que deux propriétaires. Elle affiche d'ailleurs 21 100 km depuis l'origine tout en étant équipée de son moteur original. Le deuxième propriétaire, un grand collectionneur parisien, qui l'a achetée à l'occasion d'une vente à Paris, a fait complètement réviser la voiture, avec remise en état du circuit de refroidissement et de la pompe à eau, pose de ceintures de sécurité, monte d'un échappement inox, montage d'un autoradio, si bien qu'aujourd'hui la voiture marche avec efficacité et douceur et ses équipements fonctionnent parfaitement (factures jointes au dossier). La climatisation a été revue et les sièges ont bénéficié d'un rembourrage tout en gardant la superbe patine d'origine. La voiture offre le sentiment exceptionnel de pouvoir conduire une des plus fantastiques GT superbement d'origine et préservée des outrages du temps. Compte-tenu de ses performances et de sa ligne, la Maserati Ghibli est une voiture dont le prix est particulièrement raisonnable, situation qui ne peut que changer. Il faut savoir en profiter, particulièrement devant un exemplaire exceptionnel.

With the Ghibli, Giorgetto Giugiaro at Ghia design a masterpiece. This stunning car, unveiled at the 1966 edition of the Turin motor show, represented the ultimate development of the Maserati V8 till then and helped the brand to regain a much-vaunted status in the market for GT cars. With an engine with four overhead camshafts, designed by the legendary Giulio Alfieri, the most powerful version, the 4.9-liter, propels the Ghibli to a top speed of 270km/h. Cars capable of such speeds were rare then. Born before the oil crisis and the widespread speed restrictions that came later, the Ghibli reflects the carefree years when you could unblushingly boast of a very high average speed on the open road. The car on offer rolled out in March 1970. It is a Rosso Fuoco red with black leather interior, as per the official confirmation from Maserati. The car has the 5-speed gearbox and it's the 4.9-litre version, in SS guise, which is the most desirable of all Ghiblis, the max power being 335bhp instead of the 310bhp of the 4.7. The car was delivered new in Rome and has had just two owners since new. The odometer displays just 21,100 km since new and the engine is the original one. The second owner, a great Parisian collector, who bought it at a sale in Paris, has completely restored the car, with an overhaul of the cooling system and water pump, installation of safety belts, a stainless steel exhaust system, the fitting of a car stereo, so that today the car is running smoothly and efficiently and all the equipment function perfectly (all invoices are included in the file). The air-conditioning was redone and the seats were given new stuffing whilst maintaining the beautiful patina of the original. The car offers the unique feeling of being able to drive one of the most fantastic and original GTs of all times, a car that has been superbly preserved from the ravages of time. Given its performance and its lineage, the Maserati Ghibli is a car whose price is still reasonable, a situation that may change. An opportunity to enjoy an exceptional example.



120

Titre de circulation

Châssis n° 43029

- ✓ 5400 km d'origine, état proche du neuf
- ✓ Révision complète en 2011
- ✓ Première supercar de Ferrari
- ✓ 5400 km from new, as new condition
- ✓ Fully serviced in 2011
- ✓ Ferrari supercar

100.000 – 130.000 €

Seulement 5400 km d'origine / Just 5400 km from new

1982 FERRARI 512 BBI

Lorsque Ferrari se décide à produire une voiture à moteur central, c'est aussi avec un tout nouveau moteur dont la formule a été expérimentée en course: un 12 cylindres à plat, qui donne son nom à la voiture, "Berlinetta Boxer". D'abord 4,4 litres, il évolue en 5 litres et reçoit une alimentation à injection sur la version 512 BBI, développant alors 340 ch. Atteignant 285 km/h, cette voiture fait entrer Ferrari dans l'ère des supercars.

La Ferrari 512 BBI que nous présentons est une version européenne, livrée neuve en Allemagne où elle est restée chez le même propriétaire jusqu'en 2000. Ayant couvert à peine plus de 5 000 km depuis l'origine, elle est ensuite importée au Canada en juin 2000, sans qu'il soit nécessaire de l'adapter aux normes canadiennes. Conservant donc toutes ses spécifications européennes, elle reste alors entreposée à Toronto, dans un site spécialisé pour ce type de véhicule, à côté d'autres voitures appartenant au même propriétaire. Depuis, elle a roulé moins de 100 km et a bénéficié en mars 2011 d'une révision approfondie, avec dépose du moteur.

L'embrayage a été remplacé, de même que la chaîne de distribution, l'ensemble des travaux totalisant 16 500 \$. La sellerie et les moquettes sont en parfait état d'origine et le tableau de bord ne montre aucun signe de vieillissement, ce qui prouve que la voiture a passé très peu de temps exposée aux rayons du soleil. Le compteur kilométrique indique moins de 5 400 km et la voiture est accompagnée de sa trousse à outils, d'un étui de cric en cuir, d'une lampe de secours et de la pochette de l'utilisateur complète avec son manuel d'instructions. Des factures d'entretien sont incluses au dossier.

Cette voiture est probablement l'une des Ferrari 512 BBI ayant le plus faible kilométrage de celles encore en existence. Elle séduira tout amateur de voitures qui soient le plus proches possible de leur état au moment de leur première livraison. Une occasion rare.

When Ferrari decided to produce a mid-engined car, it completely re-designed the engine, with a set-up tested on the race track : a flat 12-cylinder engine which gave its name to the car : "Berlinetta Boxer". Initially 4.4-litres, this grew to 5-litres and received fuel-injection on the 512 BBI version, producing 340 bhp. Capable of 285 km/h, the car put Ferrari into the Supercar league.

The Ferrari 512 BBI offered is a European version, delivered new in Germany, where it stayed with the same owner until 2000. Having covered little more than 5,000 km from new, it was then exported to Canada in June 2000, without the need to be adapted to Canadian requirements. Keeping its European specification, it remained in Toronto, in a collection alongside other cars belonging to the same owner. Since then, the car has covered less than 100 km and benefitted from a thorough engine-out review in March 2011. The clutch and distribution chain were changed, costing \$16,500. The upholstery and carpets are in perfect, original condition, and the dashboard shows no signs of ageing, confirmation that the car has spent little time out in the sun. The odometer shows less than 5,400km and the car comes with toolkit, leather jack holder, safety lamp, and the owner's folder containing instruction manual. Maintenance invoices are included in the file.

This car is probably the lowest mileage Ferrari 512 BBI in existence. It looks as it did on the day it left the factory, and as such, retains enormous appeal. This is a rare opportunity.



**PROVENANT
D'UNE COLLECTION
HOLLANDAISE
*COMING FROM
A DUTCH COLLECTION***



121

Documents
de circulation
Hollandais
Dutch Title

Châssis n°
19804210002820
Moteur
n° 198 98010002 891

✓ Rare version à freins à disques, hard-top et valises
✓ Restauration complète en Allemagne par un des meilleurs spécialistes
✓ Modèle mythique, performant et confortable
✓ Matching Numbers
✓ *Rare version with disc brakes, hard-top and suitcases*
✓ *Completely restored by renowned German specialist*
✓ *Legendary model, high performance and comfortable*

570.000 – 650.000 €

Restauré par le spécialiste allemand Lars Romblesheim, freins à disques, hard-top et valise / Restored by the German specialist Lars Romblesheim, disc brakes, hard-top and suitcase. Matching Numbers

1961 MERCEDES BENZ 300 SL ROADSTER

En 1951, Max Hoffman part à Stuttgart et réussit à obtenir la fabrication de deux voitures dont il pressent le besoin: la 190 SL, confortable et solide mais trop peu sportive, et une version des voitures de course qui s'illustrèrent à la Panaméricaine, la 300 SL, mise au point par Rudy Ullenhaut. Pour obtenir gain de cause, Hoffman achète ferme et comptant les mille premiers coupés 300 SL. 1400 coupés "Papillon" furent construits en quatre ans. Mais la dernière année, la demande baissait quand, pour relancer les ventes, fut présentée la version roadster à Genève, en mars 1957. La voiture était allongée de cinq centimètres. Le moteur était équipé de l'arbre à cames le plus performant, disponible seulement en option sur le coupé, et surtout le train arrière fut amélioré. Le point d'articulation des deux demi-arbres de roues fut abaissé et un original troisième ressort compensateur fut placé transversalement. Le châssis fut bien sûr transformé et renforcé.

D'après les archives Mercedes, ce roadster 300 SL est sorti d'usine le 4 mai 1961, de teinte "bleu-gris" (code DB166), avec sellerie en cuir crème, (code DB209). La voiture est équipée d'origine des désirables freins à disques, et comporte quelques options: équipement US, spécifications Export, autoradio Becker Mexico et extincteur. Elle est alors équipée d'une capote noire et d'un hard-top.

Livrée aux États-Unis, elle revient en Allemagne dans les années 1990, entre les mains du spécialiste Lars Romblesheim. Chez lui, elle bénéficie d'une restauration complète au cours de laquelle la coque est mise à nue. Chaque boulon est démonté, refait, rien n'est laissé au hasard, dans la

In 1951, Max Hoffman left Stuttgart having succeeded in arranging the manufacture of two cars he saw a need for: the 190 SL, comfortable and solid but unsporty, and a version of the 300 SL race car, developed by Rudy Ullenhaut, that had made a name for itself in the Panamericana. To ensure its success, Hoffman ordered the first thousand 300 SL coupés. In total, some 1,400 Gullwings were built in four years. During the final year, demand for this model dropped when the roadster version was launched in Geneva in March 1957 to boost sales. The car was lengthened by 5cm, and the engine was fitted with high-performance overhead cams (available only as an option on the coupé), and the rear axle was updated. The suspension was lowered and a third compensating spring was fitted lengthways. The chassis was transformed and strengthened.

According to Mercedes archives, this 300 SL Roadster left the factory on 4 May 1961, liveried in blue-grey (code DB166), with cream leather upholstery (code DB209). The car was originally fitted with desirable disc brakes, and other options included US equipment to Export specification, Becker Mexico radio and fire extinguisher. It came with a black hood and hard-top.

Delivered to the US, it returned to Germany during the 1990s, into the hands of specialist Lars Romblesheim where the car was stripped to bare metal and completely restored. Each bolt was removed and re-fitted and nothing was left to chance, in the grand tradition of high quality German restorations. It was re-sprayed in metallic grey and re-upholstered in red





grande tradition des restaurations de haute qualité allemande. Elle reçoit une peinture gris métallisé avec sellerie en cuir rouge. Côté mécanique, la voiture est équipée d'un allumage électronique et de nouveaux axes de transmission. Le pont arrière est restauré et le moteur ne réclame pas de reconstruction particulière, mais Lars Romblesheim pense que la culasse a été revue ou remplacée. A l'intérieur, la voiture est équipée d'un volant Nardi, qui correspond à une option d'époque, et d'un discret tripmaster, pour participer aux rallyes historiques.

La voiture est ensuite cédée à Rolf Elzer, de Kiel, puis en 2003 à Lebek Bekleidungsind, suivi du Dr Michael Wollrath-Roediger, de Hanau. Lors de cette dernière, le compteur de vitesse a été remis à zéro, ce qui permet de vérifier que, depuis, la voiture n'a parcouru que 18 000 km. Elle est accompagnée de son dossier historique, d'un certificat d'authenticité émis par Mercedes-Benz, des factures de remise en état et d'un manuel d'utilisation. Équipée de sa capote, d'un hard-top et de bagages (sauf la petite valise), ce roadster 300 SL se présente dans un état rare et saura satisfaire le plus difficile des amateurs.

Le Roadster 300 SL, avec sa grande sœur Papillon, fait partie de ces voitures légendaires qui ont construit l'histoire de l'automobile. Elle est présente dans l'inconscient collectif de plusieurs générations, des femmes comme des hommes, au même titre qu'une Ferrari 250 California. Sa beauté est immense, son élégance intemporelle, et pour toutes ces raisons, elle représente un placement sûr et prospère.

leather. The car was fitted with electronic ignition and new drive shafts, and the rear axle was refurbished. The engine didn't require rebuilding, and Lars Romblesheim noted that the cylinder head may have been worked on or replaced. Inside, the car was fitted with a Nardi steering wheel, which would have been a period option, and a discreet tripmaster, for participation in historic rallies. The car was then sold to Rolf Elzer, from Kiel, then to Lebek Bekleidungsind in 2003, followed by Dr Michael Wollrath-Roediger, from Hanau. The latter had the odometer reset to zero, and the car has covered just 18,000 km since then. The car comes with a history file, Mercedes-Benz certificate of authenticity, restoration invoices and owner's manual. Complete with hood, hard-top and all except the smallest suitcase, this 300 SL Roadster is presented in a rare condition that will satisfy the most demanding enthusiast.

As with its big sister, the Gullwing, the Roadster 300 SL is a legendary automobile. It has been present in the collective subconscious of several generations, in the same way as the Ferrari 250 California. It has an immense beauty and a timeless elegance, and for these reasons, remains a great investment.



**Documents
de circulation
Hollandais
Dutch Title**

Châssis n°
1210428500679

- ✓ Restaurée dans les règles de l'Art
- ✓ Combinaison de couleurs idéales
- ✓ La petite 300 SL Roadster
- ✓ *Superbly Restored*
- ✓ *Beautiful*
- ✓ *Combination of colours*
- ✓ *Younger sibling to 300SL Roadster*

70.000 – 90.000 €

1961 MERCEDES BENZ 190 SL ROADSTER

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. La voiture était proposée en trois versions : " roadster ", cabriolet avec une finition assez sommaire, " coupé " plus luxueux avec un hard-top et " Tourensports-wagen ", destiné à une utilisation sport-routière, allégée, avec des portes échanquées dépourvues de vitres et un saute-vent en lieu et place du pare-brise.

L'exemplaire proposé est impressionnant tant sa restauration a été poussée. En regardant cette 190 SL, on comprend immédiatement la qualité du travail effectué en carrosserie, mécanique, intérieur. Le propriétaire, vendeur également de la 300 SL Roadster de la vente, a acheté cette voiture sans aucun dossier de factures, mais il suffit de se mettre derrière son volant, démarrer et rouler pour comprendre que cette automobile est magnifique sous tous les plans.

Rien n'a été laissé au hasard, sa sellerie en cuir rouge est comme neuve, ainsi que les moquettes et la capote du même coloris. La peinture est de grande qualité et la combinaison de couleurs est d'une grande élégance. Pour tout ceux qui désirent acquérir une 190 SL, vous n'avez pas le choix... celle-ci est la meilleure!

Based out of the chassis parts and mechanicals of the 180 and the 190, Mercedes-Benz managed, from May 1955, to produce a sports car that cost less than half the price of the very desirable, but hardly accessible, 300SL. It was a strong and sturdy car, for a clientele more interested in a stylish machine than one of performance. Very well built, as it has always been with Mercedes, this car could be used on a daily basis and there were a number of 190SL that have known to have covered very impressive mileages. The car was offered in three versions: a roadster, a convertible with a finish that was rather crude, a coupé with more luxury and a hardtop, and the 'Tourensports-wagen', which was intended as a more serious sportster that was lighter, with window-less doors and a flyscreen instead of the windshield.

The car on offer is impressive as its restoration has been very well executed. Looking at the 190 SL, we immediately understand the quality of work done in terms of bodywork, mechanicals and interior. The owner, who is also selling a 300SL Roadster, bought this car with no backlog of bills, just got behind the wheel, and started using it to understand that this car is beautiful in every way. Nothing was left to chance – the car's red leather upholstery is like new, and the carpets and the hood are of the same color. The paint is of a high quality and the colour combination is very elegant. For those who wish to acquire a 190 SL, you needn't look anywhere else – this is one of the best you can get!





123

Carte grise française
de collection
French Title

Châssis n° 66735
Moteur n° 2474028

- ✓ Véhicule très original
- ✓ Belle présentation
- ✓ Ne déclenche que sympathie et étonnement
- ✓ A car that triggers sympathy and astonishment
- ✓ Very original car
- ✓ In very good condition

25.000 – 35.000 €
Sans réserve
No reserve

Complètement ré restauré / Well restored

1958 MESSERSCHMITT KR 200

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les besoins en automobile sont énormes en Europe. Les nouvelles voitures doivent être économiques, car les utilisateurs sont encore désargentés, ce qui provoque la vogue des microcars, particulièrement développée en Allemagne. Aussi le projet de Fritz Fend est-il particulièrement bien accueilli chez Messerschmitt, qui n'a plus l'autorisation de fabriquer des avions. Fend a d'abord imaginé un petit véhicule pour des déplacements courts, à pédales ou à mouvement à bras, avant d'aller plus loin avec un engin motorisé par un moteur 100 cm³. C'est celui qu'il propose à Messerschmitt en 1952. Sur cette base, la cylindrée va progresser, jusqu'à 200 cm³ sur le KR 200, l'ensemble moteur-boîte étant d'origine Sachs, firme connue pour ses deux-roues. Le Messerschmitt se caractérise par une allure peu commune, à trois roues et deux places en tandem sous une bulle de Plexiglas qui se rabat sur le côté, à la façon d'un cockpit d'avion. Le volant n'est qu'un simple guidon et le levier de vitesses fonctionne comme un sélecteur de boîte de moto.

Le Messerschmitt que nous présentons est de couleur rouge, avec intérieur en imitation "peau de serpent" et pendule de bord. Il a été restauré entre 2004 et 2008, la bulle en Plexiglas a été remplacée et il a bénéficié d'une révision mécanique complète en 2011. Il fonctionne très bien, à l'exception de l'inverseur de sens de rotation du moteur, prévu pour rouler en marche arrière. Des factures peuvent être consultées dans le dossier de la voiture, qui comporte un manuel d'entretien et le numéro de Nitro de 1983 où Coluche fait l'essai d'un exemplaire identique. Avec ce Messerschmitt, on a l'assurance de déclencher sympathie et étonnement, tout en connaissant des sensations de conduite très éloignées de ce que l'on ressent au volant d'une voiture "normale".

In the aftermath of World War II, the demand for cars is huge in Europe. But the new cars need to be cheap and economical, as the users are still penniless, and this gave rise to the popularity of microcars, and particularly so in Germany. Thus the proposal of Fritz Fend is particularly well received at Messerschmitt, erstwhile fighter aircraft makers who do not have the permission to manufacture airplanes any longer. Fend at the beginning envisioned a small car for short trips, using pedal or arm movement, before proceeding further with a motorized vehicle with a 100cc engine. This is the one that Messerschmitt launched in 1952. Over the years the capacity of the engine grew, to eventually 200cc for the KR 200. The engine is supplied by Sachs, a firm known for its motorcycles. The Messerschmitt is characterized by an unusual shape, what with its three wheels and two seats in tandem under a Plexiglas bubble that opens to the side, like an aircraft's cockpit. The steering wheel is a simple handlebar and the gearshift functions like a sequential 'box of a bike.

The Messerschmitt on offer is red, with imitation "snakeskin" inside and a clock on the dashboard. It was restored between 2004 and 2008, the Plexiglas bubble has been replaced and the car received a full mechanical overhaul in 2011. It drives beautifully, except for the reversing of the drive to enable the car to reverse. Detailed invoices come with the car, plus a maintenance manual and issue of Nitro from 1983 when comedian Coluche tested a similar car. With a car like this Messerschmitt one is sure to get looks of astonishment and amusement, whilst at the same time a driving experience very different from that of a 'normal' car.



124

Carte grise française
French title

Châssis n° 9800636

- ✓ Dernier modèle du « sorcier » Gordini
- ✓ Exemplaire en configuration « coupe »
- ✓ Voiture en très bon état, prête à courir
- ✓ Last model of the « le sorcier » Gordini
- ✓ « coupe » example
- ✓ In very good condition, ready to run

15.000 – 25.000 €
Sans réserve
No reserve

1971 RENAULT 12 GORDINI R1173

Alors que la mythique R8 Gordini arrive en « fin de carrière », Renault jette son dévolu sur la nouvelle Renault 12 pour relever le flambeau en compétition. Tout naturellement, on se tourne donc vers le préparateur Gordini qui a déjà fait les beaux jours de la marque au losange, tant sur circuit qu'en rallye. Telle la chrysalide transformée en papillon, la paisible berline va se muer en une redoutable sportive, présentée en 1971. Plus que doublée, la puissance affiche désormais 113 ch, la boîte de vitesses comporte 5 rapports, et le châssis connaît également de nombreuses modifications: suspensions, barre anti-roulis, ou encore freins à disques (ventilés à l'avant). L'aspect extérieur n'est pas en reste: des teintes spécifiques sont retenues, tel le fameux bleu Gordini, et les pare-chocs ont disparu, tandis que l'intérieur bénéficie d'un traitement très sportif.

La voiture présentée offre une présentation identique aux modèles « Coupe » commercialisés à l'époque pour prendre part à la « coupe nationale Renault Elf ».

Ayant été préparée pour prendre part à des épreuves telles que le Rallye de Monte Carlo Historique: elle est dotée d'équipements tels que trip master, système d'éclairage optimisé, coupe-circuit et protège carter d'huile. Elle a bénéficié d'une peinture neuve en 2011, sur une base très saine, sa sellerie et sa mécanique sont dans un état très satisfaisant et elle affiche 15710 km au compteur. Un dossier de factures d'entretien l'accompagne, ainsi que des papiers FIA. On notera que la voiture est aujourd'hui équipée d'un bloc moteur « 807-12 », en lieu et place du bloc « 807-20 » d'origine, le haut moteur est conforme au modèle R12 gordini.

As the legendary R8 Gordini approached the end of its career, the new Renault 12 was expected to be the marque's new torchbearer in competition. Naturally, the company turned to the preparer Gordini, who had already brought them success on the track and in rallying. As a chrysalis becomes a butterfly, the gentle saloon shed its skin, turning into a formidable sports car, presented in 1971. The power was more than doubled to 113 bhp, it had a five-speed gearbox, and various modifications were made to the chassis: upgraded suspension, anti-roll bar, and disc brakes (front-ventilated). The external appearance of the car was not forgotten: it retained specific colours such as the famous Gordini blue, and the bumpers were removed, while the interior was given a very sporty makeover.

The car offered is presented as a « Coupe », the model that was sold at the time to take part in the « coupe nationale Renault Elf ». Having been prepared to take part in events such as the Historic Monte Carlo Rally, it is equipped with a trip master, optimised lighting system, cut-out and sump protection. The bodywork is sound and the car was re-sprayed in 2011. Mechanically and cosmetically in very good condition, the odometer reads 15,710 km. The car comes with a file of maintenance invoices and FIA papers. We note that the car is currently fitted with a « 807-12 » block in place of the original « 807-20 » block, the high part of the engine is consistent with the R12 Gordini engine.



125

Carte grise française
French Title

Châssis n° 107277
Moteur n° 83719

- ✓ Première Porsche
- ✓ Une préparation poussée et rigoureuse.
- ✓ Une auto en excellent état, prête à courir dans les grandes épreuves historiques
- ✓ Matching numbers
- ✓ The first Porsche
- ✓ Extensive and rigorous preparation
- ✓ In excellent condition, ready to compete in major historic events

50.000 – 80.000 €

Complètement préparée par Laurent Rondoni / Well prepared by Laurent Rondoni, Matching Numbers
1959 PORSCHE 356 A 1600 S

Le mythe Porsche naît avec les créations effectuées pour le compte d'Auto Union et Volkswagen, mais la première automobile commercialisée sous ce nom apparaît au salon de Genève 1949: la Porsche 356, une authentique voiture de sport dont la qualité de fabrication rivalise avec des performances du meilleur niveau. Après les « Pré-A » (dénomination adoptée a posteriori), apparaît en 1956 la 356 A: la gamme est alors dominée par la version 1600 S qui nous concerne.

Cette voiture, vendue neuve à Bordeaux, a connu ces dernières années une restauration extensive effectuée par le réputé préparateur Laurent Rondoni et se trouve dans un excellent état de présentation. Avec pour objectif la participation à des épreuves de course historique, la mécanique a fait l'objet d'une importante et minutieuse préparation. Réfection complète, montage de nombreuses pièces compétition spécifiques, arceau 4 points, échappement inox, radiateur d'huile, freins plus efficaces, pont autobloquant, tout a été fait sans regard sur les dépenses pour accroître son efficacité. A ce titre, l'examen du dossier de restauration impressionne par l'importance des travaux. En effet, cette Porsche 356 est probablement l'une des plus affûtées qui existe, tout en restant fidèle aux spécifications d'origine, ce qui lui permet de disposer de documents FIVA. Avec sa robe grise et de charmants « sourcils » bleus au dessus des phares, elle a participé au Rallye de Monte Carlo Historique 2009 et, cerise sur le gâteau, est équipée, selon son propriétaire, de l'ancien volant de la Ferrari 500 Mondial de Louis Rosier, vainqueur des 24 Heures du Mans ! En parfait état de fonctionnement et très agréable à piloter, cette Porsche est accompagnée de son dossier de restauration.

The Porsche legend began with vehicles created for Auto Union and Volkswagen, but the first car produced with this name made its appearance at the Geneva Motor Show in 1949: the Porsche 356. This was a true sports car, with a build quality of the highest order that matched its performance. After the « Pré-A » (a label adopted posthumously), came the 356 A, in 1956, which was dominated by the 1600 S version concerning us here. This car, sold new in Bordeaux, has benefitted from an extensive restoration in recent years, carried out by renowned preparer Laurent Rondoni, and is presented in superb condition. In order to compete in historic motor racing events, the mechanical elements of the car have been thoroughly prepared. As part of this rebuild, various competition spec parts have been added, a four-point roll cage, stainless steel exhaust, oil cooler, more efficient brakes, limited slip differential, with all work carried out regardless of cost, as confirmed in the impressive restoration file. This Porsche 356 is probably one of the best prepared examples to original specification, and it comes with FIVA papers. Presented in grey, with charming blue « eyebrows » above the headlights, this car has participated in the 2009 Historic Monte Carlo Rally, and the owner tells us that the cherry on the cake is the steering wheel, which comes from the Ferrari 500 Mondial of Louis Rosier, winner of the Le Mans 24 Hours ! In perfect working order and a dream to drive, this Porsche comes with a complete restoration file.





126

Coque n° 1003
Moteur n° 92986

- ✓ Restauration complète, état superbe
 - ✓ Modèle mythique et recherché
 - ✓ Prêt pour la navigation
 - ✓ Completely restored, superb condition
 - ✓ Legendary, sought-after model
 - ✓ Ready to use
- 80.000 – 140.000 €

Entièrement restauré par Riva / Fully restored by Riva

1974 RIVA SUPER ARISTON

Comme toutes les belles marques, l'histoire de Riva commence autour de la passion d'un homme: Pietro Riva. Lorsqu'il arrive sur le lac d'Iseo en 1842, une tempête a détruit les bateaux amarrés au port. Charpentier de métier, Pietro parvient à réparer de nombreux bateaux et gagne l'estime des habitants de la ville. Il se met alors à fabriquer ses propres bateaux, auxquels il apporte un soin particulier. Son fils Ernesto, qui prend sa succession, comprend que la clientèle opulente venant en villégiature sur les lacs italiens apprécie les yachts aménagés avec luxe et, après la Première Guerre mondiale, sa marque se confirme comme synonyme de qualité et de luxe. Aujourd'hui, les Riva traditionnels en bois vernis sont parmi les bateaux de plaisance les plus recherchés, par leur élégance et leur qualité de fabrication. L'Ariston est un modèle éprouvé qui a connu, avec des évolutions régulières, une carrière longue de 24 ans.

Selon les registres, le bateau proposé à la vente a été commandé par Bernhard Beckers, de Cologne, en Allemagne. Il a ensuite été vendu à un amateur autrichien qui en a confié la restauration aux ateliers Riva, avant de le vendre en 2006 à l'actuel propriétaire. Celui-ci a fait aboutir la restauration, alors achevée à 90%, dans les mêmes ateliers, permettant ainsi de refaire la sellerie avec des tissus neufs d'époque, et de respecter parfaitement le mode de construction du bateau. Il est équipé d'un moteur Riva 350 ch et a navigué environ 30 heures depuis la restauration. Il est complet avec tous ses accessoires (bâches, rames, accastillage...), et est accompagné de sa remorque ainsi que de son ber d'origine, qui sera à récupérer par l'acheteur chez les ateliers Riva, en Italie. Un dossier de restauration complet fait partie du dossier qui accompagne le bateau, aujourd'hui en parfait état pour la navigation. Avec sa splendide coque en bois vernis, son intérieur accueillant et son puissant moteur, il promet des heures de bonheur sur l'eau des lacs européens ou des rives de la Méditerranée.

Like all the best marques, Riva's story began with the passion of an individual: Pietro Riva. When he arrived on Lake Iseo in 1842, a storm had destroyed the boats moored in the port. A carpenter by trade, Riva managed to repair many of the boats and earned the respect of the town's inhabitants. He began to make his own boats, which he constructed meticulously. His son, Ernesto, who took over from him, realised that the affluent holidaymakers who came to the Italian lakes appreciated luxury yachts. Thus, after the first world war, the marque became known for luxury and high quality. Today, traditional varnished wooden Rivas are amongst the most sought-after pleasure boats, known for their elegance and build quality. The Ariston was a successful model, regularly updated over its 24-year career.

According to records, the boat on offer was ordered by Bernhard Beckers, from Cologne, Germany. He later sold it to an Austrian enthusiast who gave it to the Riva workshop for restoration, before selling it in 2006 to the current owner, when the work was 90% complete. It stayed in the workshops until the restoration was finished, allowing it to be re-upholstered in period fabric, totally in keeping with the boat's original design. It is fitted with a 350 bhp Riva engine and has sailed for about 30 hours since restoration. The boat is complete with all its accessories (covers, oars, deck equipment...), and comes with its trailer and original cradle, which can be collected by the buyer from the Riva workshops, in Italy. A comprehensive restoration file comes with the boat, which is in perfect condition to take to the water. With its splendid varnished wooden hull, attractive interior and powerful motor, it promises hours of fun on the Mediterranean coast or the lakes across Europe.





127

Carte grise française
French Title

Châssis n° 5033196

- ✓ Véhicule extrêmement original
- ✓ Mécanique simple, bon état
- ✓ Occasion rare d'acquérir un véhicule publicitaire
- ✓ In very original condition
- ✓ Simple mechanicals, in very good condition
- ✓ Rare opportunity to acquire an advertising vehicle

20.0000 – 40.000 €

1962 SIMCA 1000 PUBLICITAIRE BUTAGAZ, CARROSSÉE PAR ROTROU

Dans les années 1950 et 1960, la caravane du Tour de France cycliste, qui précède les valeureux athlètes, donne lieu à un déploiement d'imagination de la part de marques souhaitant se faire remarquer des milliers de spectateurs amassés le long des routes de la célèbre boucle. Butagaz en fait partie, et demande en 1962 au carrossier Rotrou, de Verneuil-sur-Avre, de fabriquer sept véhicules publicitaires reproduisant la forme de la fameuse bouteille de gaz. La base est celle d'une Simca 1000, dont le moteur arrière permet de compenser le poids de la bouteille, placée à l'avant et largement vitrée pour accueillir le poste du conducteur. Au sommet, le bouchon de la bouteille comporte deux haut-parleurs utilisés pour annoncer haut et fort les indispensables slogans, et deux petites citernes sont posées sur la plateforme arrière. Les éléments conservés de la Simca 1000 sont principalement mécaniques, avec la plateforme, les trains roulants et le moteur, mais l'on retrouve dans l'habitacle des pièces familières comme le tableau de bord et le volant et, à l'extérieur, l'équipement d'éclairage.

Cette voiture originale a été récupérée par un collectionneur de véhicules publicitaires, basé en Bretagne, qui l'a utilisée et exposée (notamment à Rétromobile), avant de s'en séparer en 2009. Le nouveau propriétaire n'en a fait qu'un usage limité, profitant surtout de l'effet de stupéfaction provoqué par son passage dans les villes et les villages. Il est en bon état de fonctionnement, et sa mécanique simple et éprouvée ne pose guère de problèmes. Témoignage de l'imagination des marques, du talent d'un carrossier et d'un mode de communication révolu, ce véhicule unique a pu traverser les ans sans dégradation, ce qui est rarement le cas des véhicules publicitaires, oubliés et détruits après avoir rempli leur mission. Le fait qu'une telle voiture soit à vendre correspond donc à une occasion particulièrement rare.

In the 1950s and the 1960s, the caravan of the Tour de France, which preceded the indomitable cyclists, provided for some amazing advertising opportunities for brands that wanted to get noticed by the thousands of spectators scattered along the roads of the famous circuit. Famous French gas supplier Butagaz was one of them, and in 1962 they asked coachbuilder Rotrou, from Verneuil-sur-Avre, to make seven advertising vehicles with the shape of a bottle of gas. The base vehicle was a Simca 1000, which allowed the rear engine to offset the weight of the bottle at the front, which had a large glass section enclosing the driver area. At the top, the bottle's cap had two speakers, which were used to announce the slogans, and two small tanks are placed on the rear platform. The elements that were retained from the Simca 1000 were primarily the mechanical bits – the engine and the running gear – and the platform chassis, plus some of the interior bits such as the dashboard and the steering wheel, and of the exterior, the lamps.

This very original car was picked up by a collector (based out of Bretagne) whose collection mostly consisted of advertising vehicles, and who had the vehicle exhibited at various events (specifically, the Rétromobile), before parting with the car in 2009. The new owner has made only limited use of the car – most specifically taking advantage of the effect of stupefaction caused by passing through towns and villages in this most unusual car! The car is in good working condition and its simple and proven mechanicals pose very few problems, if any. A testimony of the imagination of brands in the 1950s and 1960s, the talent of an effective coachbuilder and an expression of the a communication revolution of that period, this unique car may have survived the years without much degradation, which is rarely the case of most advertising vehicles, destroyed and forgotten after having completed their mission. The fact that this car is for sale throws up a really rare opportunity.



128

Carte grise française
French Title

Châssis n° AM101*2628
Moteur n° AM101*2628

- ✓ Première Maserati de « série »
- ✓ Ultime version à injection
- ✓ Histoire connue, charme de l'origine
- ✓ First production Maserati
- ✓ Ultimate fuel-injection version
- ✓ Continuous history, retaining original charm

45.000 – 65.000 €

Dans les mains du même propriétaire depuis 1971 / In the hands of the same owner since 1971

1962 MASERATI 3500 GTI

Alors qu'elle occupe le devant de la scène sportive depuis 1926, la firme Maserati ne s'est encore jamais orientée vers la production d'automobiles routières avant la présentation de la 3500 GT à Genève en 1957, exception faite de quelques A6 livrées au compte-goutte. D'emblée, le nouveau coupé dispose d'arguments convaincants. Pourvu de 4 confortables places, il répond pertinemment à la définition d'une auto de Grand Tourisme: élégance, luxe et performance. La ligne subtile due à Touring conjugue finesse et agressivité, tout en adoptant la technique « Superleggera » propre à l'atelier milanais. La sellerie en cuir et une instrumentation complète s'offrent au conducteur, fermement cramponné au superbe volant à trois branches. Sous le capot, l'héritage de la compétition se confirme: on a affaire au splendide 6 cylindres double arbres dérivé de la 350 S de course, qui délivre 220 ch. Les principales évolutions à venir seront l'apparition du Spyder dessiné par Vignale, l'adoption d'une injection Lucas en 1960, puis d'une boîte à 5 rapports à partir de 1961.

La voiture présentée est un beau coupé de couleur rouge mis en circulation en 1962. Elle a parcouru 108000 km et n'a connu que trois propriétaires, l'actuel s'étant porté acquéreur de cette auto en 1971, auprès des établissements Thépenier, importateurs de la marque alors qu'elle n'était qu'une deuxième main. Son année-modèle en fait la version la plus aboutie, avec 235 ch sous le pied et l'agrément de la boîte 5 vitesses. Notre vendeur, qui a couru en rallye dans les années 1950, nous a confirmé qu'il aimait cruiser à 160 km/h quand les routes étaient dégagées. Au cours de travaux de restauration menés dans les années 80 par l'atelier ARES, la peinture a été refaite ainsi qu'une partie de l'habillage en cuir de l'intérieur tout en gardant les sièges d'origine. A la même époque, le circuit de freinage et l'embrayage ont été changés, et une ligne d'échappement en inox a été installée. Rares sont les autos avec un historique aussi clair, cette Maserati constitue une superbe occasion d'acheter une voiture dans un état d'origine comme on pouvait en trouver il y a une trentaine d'années.

Maserati held centre stage on the sporting front from 1926, but hadn't been involved in the production of road-going cars before the launch of the 3500 GT at Geneva in 1957, give or take the odd A6. From the outset, the new coupé was utterly convincing. A comfortable four-seater, it was the perfect definition of a GT car: elegant, luxurious and offering high performance. The subtle styling by Touring married discretion with assertiveness, using the « Superleggera » technique specific to the Milan coachbuilder. The driver was treated to leather upholstery and a full range of instruments, while gripping the superb three-spoke steering wheel. Under the bonnet, the car's competition heritage was evident in the splendid six-cylinder twin-cam engine from the racing 350 S, which delivered 220 bhp. The evolution continued with the appearance of the Spyder by Vignale, adoption of Lucas injection in 1960 and a five-speed gearbox from 1961.

The car offered is an exceptional coupé liveried in red, that first took to the road in 1962. It has covered 108,000 km in the hands of just three owners. The current owner bought the car in 1971, from the marque importers, Thépenier. The model from this year was the most successful version, with 235 bhp available underfoot, complemented by the five-speed gearbox. The vendor, who took part in rallies in the 1950s, told us that he liked to cruise at 160 km/h when the roads were clear. During restoration work carried out by the ARES workshop during the 1980s, the paintwork was redone, and part of the leather trim was replaced, while retaining the original seats. At the same time, new brakes, clutch and a stainless steel exhaust were fitted. Cars with such continuous history are hard to come by, and this Maserati offers a remarkable opportunity to acquire a car in original condition, as might be found some thirty years ago.





129

Carte grise française
French title

Châssis n° EX1-B052
Moteur n° TY7-19846

- ✓ Rarissime modèle à boîte mécanique
- ✓ Quatre propriétaires depuis l'origine
- ✓ Sortant d'une restauration de très haut niveau
- ✓ Very rare example with manual gearbox
- ✓ Four owners from new
- ✓ Fresh from highest level restoration

180.000 – 220.000 €

Un des rarissimes exemplaires en boîte mécanique d'origine / One of the rarest examples, with original manual gearbox

1959 FACEL VÉGA EXCELLENCE

Dans l'histoire de l'automobile, la Facel Véga Excellence occupe une place à part, pour au moins trois raisons. Par sa marque, d'abord, étoile filante au firmament de l'automobile française. Son créateur, Jean Daninos, a réussi à lancer en 1954 une marque française d'automobiles de luxe, à une époque où le pays a perdu toutes ses grandes marques. La deuxième raison, c'est sa carrosserie: une berline basse, racée, aussi luxueuse qu'une Bentley et aussi rapide qu'une Jaguar, grâce à une motorisation américaine puissante et fiable. La troisième raison, c'est sa rareté: entre 1958 et 1964, 145 exemplaires d'Excellence série 1 et huit de série 2 ont été produits.

Présentée en 1956 mais disponible à partir de 1958, l'Excellence se distingue par une finition qui mêle subtilement le luxe à l'exclusivité: son tableau de bord peint et couvert de cadrans affiche une connotation sportive qui vient en écho à son moteur Chrysler 6,4 litres. Frôlant 400 ch, il emmène cette prestigieuse berline à près de 230 km/h, tout en permettant des accélérations propres à ridiculiser des sportives de brillante réputation. Elle offre à l'époque une alternative française, raffinée et racée, aux habitués des Bentley, Cadillac, Mercedes ou Maserati.

D'après les informations fournies par la précieuse et dynamique Amicale Facel, la voiture que nous présentons a été vendue neuve en 1959 à Mme Godfrey Fowler, à Monte Carlo. Livrée directement par Facel dans la Principauté, de couleur noire avec intérieur en cuir rouge, elle est équipée d'une direction assistée, d'une boîte mécanique et est immatriculée MC 1833.

En 1963, sa propriétaire monégasque la cède à M.G. Heuze, qui réside à Paris. L'immatriculation est alors 2604 PG 75. Comme on peut le voir sur la carte grise actuelle, en 1967 la voiture est immatriculée 4534 UC 75 très probablement quand elle est entre les mains de M. J. Fay, de Vouziers dans les Ardennes, membre de l'Amicale Facel. En 1990, il décide de se séparer de sa voiture et la vend directement à son propriétaire actuel. Après avoir pris part à quelques sorties, celui-ci

The Facel Véga Excellence occupies a special place in the history of the automobile, for at least three reasons. Firstly, the marque itself is a shining star in the firmament of French cars. Its creator, Jean Daninos, launched the luxury French automobile marque in 1954, at a time when the country had lost some of its great names. The second reason is its body: a low, elegantly styled saloon that was as luxurious as a Bentley and as fast as a Jaguar, thanks to its powerful and reliable American engine. The third reason is its rarity: between 1958 and 1964, just 145 examples of the Excellence series 1 and eight series 2 were produced.

Presented in 1956 and available from 1958, the Excellence was distinguished by its subtle blend of luxury and exclusivity: the painted dashboard packed with dials had a sporty feel in keeping with the 6.4-litre Chrysler engine. Nudging 400 bhp, the car was capable of nearly 230 km/h, with an acceleration that put other reputable sportscars in the shade. At the time, it offered a French alternative that was discerning and elegant, to clients of Bentley, Cadillac, Mercedes and Maserati.

According to information provided by the valuable and active Amicale Facel club, the car on offer was sold new in 1959 to Mrs Godfrey Fowler in Monte Carlo. Delivered directly by Facel to the Principality, the car was black with red leather interior, with power-assisted steering and manual gearbox, and registered MC 1833. In 1963, the Monegasque owner sold the car to M.G. Heuze, from Paris, and the car was re-registered as 2604 PG 75. As can be seen on the current carte grise, the car was then registered 4534 UC 75 in 1967, probably when owned by M. J. Fay, from Vouziers in the Ardennes, a member of the Amicale Facel club. He kept the car until 1990, when he sold it to the current owner, who, having taken part in various outings, decided to completely restore it, at the start of the 2000s. The Excellence was completely stripped down, with the body removed from the chassis, as can be seen in photos in the restoration file.







décide de remettre la voiture complètement en état, au début des années 2000. L'Excellence est alors entièrement démontée, le châssis mis à nu et la caisse déposée comme nous le montrent des photos figurant dans le dossier de restauration. La sellerie est entièrement refaite chez Caribex, en cuir rouge comme à l'origine et pour un montant totalisant environ 15 000 €. Le tableau de bord, qui était en bon état, a juste été revernissé. Côté mécanique, l'étanchéité de la boîte a été parfaite, le moteur a été démonté et refait, avec remplacement des coussinets de bielles, des huit pistons, des soupapes, de la chaîne de distribution, de la pompe à huile et de la pompe à eau. Les deux carburateurs ont eux aussi bénéficié d'une remise en état, pour un montant de 2 800 €. Les feins ont été revus et la voiture est équipée d'une ligne d'échappement complète en inox.

Le dossier qui accompagne la voiture comporte plusieurs factures ainsi que des photos attestant de l'importance des travaux effectués. Il s'agit probablement d'une des plus belles Excellence en circulation, ayant bénéficié d'une restauration approfondie de très haut niveau. Il s'agit d'une série 1, dont les ailes arrière comportent encore les pointes effilées et dont le pare-brise est de type panoramique, typique des années 1960, toujours conforme à ses couleurs d'origine. L'auto présente l'avantage d'être équipée des spécifications les plus désirables telles que la boîte mécanique et la direction assistée. Elle représente une rare opportunité d'acquiescer cette voiture de la catégorie exclusive des berlines de grand luxe, les Excellence ne se présentant pas souvent sur le marché.

It was re-upholstered by Caribex, in red leather to match the original, at a cost of € 15,000. The dashboard, in good condition, was re-varnished. Mechanically, the gearbox was checked over; the engine was rebuilt, with new bearings, pistons, valves, timing chain, oil and water pumps. The two carburetors were also overhauled, at a cost of € 2,800. The brakes were serviced and the car has a stainless steel exhaust. The file with the car includes invoices and photos detailing the major work that was carried out. This is undoubtedly one of the finest Excellences in circulation, having enjoyed a complete restoration at the highest level. It is a series 1, with pointed rear wings and panoramic windscreen, typical of the 1960s, and still in original colours. In addition, the car has the desirable features of a manual gearbox and power-assisted steering. Here is an opportunity to acquire not only an exclusive luxury saloon, but a model that rarely comes onto the market: an Excellence.



**Titre de circulation
US – Certificat de
dédouanement
Français
US registration –
French customs
clearance
certificate**

Châssis n° 672220
Moteur n° W4978-8

- ✓ Roadster de rêve, avec une belle combinaison de couleurs d'origine
- ✓ « Matching numbers »
- ✓ Superbe présentation
- ✓ *A dream roadster, with stunning original colour combination*
- ✓ « Matching numbers »
- ✓ *Superb presentation*

80.000 – 100.000 €

1952 JAGUAR XK 120 ROADSTER

Les affres de la seconde guerre mondiale appartiennent à un passé encore récent lorsque la Jaguar XK 120 défraya la chronique en se présentant à l'occasion du London Motor Show de 1948. Élégante, racée, performante avec son moteur 6 cylindres double arbres, et (presque) économique, l'auto attire les regards et... les bons de commande! Son succès est en effet immédiat, tant en Europe qu'outre atlantique où elle devient d'emblée la voiture des stars.

C'est justement de Californie que nous vient ce sublime roadster. De couleur gris bleu (Birch Grey), avec un intérieur en cuir rouge, comme lorsqu'il a été livré à l'époque, il a connu dans le début des années 90 une restauration de très haute qualité comme en atteste l'ensemble des factures et de nombreuses photos. Ainsi, la partie mécanique a fait l'objet d'une reconstruction à neuf portant sur le moteur, l'embrayage, les freins, les trains roulants, le circuit électrique, qui la rendent immédiatement utilisable. Pour autant, l'ensemble de ses numéros d'identification (châssis, moteur) sont conformes à l'origine. La culasse d'origine sera fournie avec la voiture car elle a été remplacée par un modèle plus performant. La voiture possède d'ailleurs un certificat du «Jaguar Daimler Heritage Trust», qui valide la limpidité de l'exemplaire présenté. Atout de charme, ce roadster est fourni avec tout son outillage d'origine et son manuel de bord ; avec son couvre-tonneau et ses vitres souples, il représente aujourd'hui un des plus beaux exemplaires de XK 120 disponibles sur le marché.

The horrors of World War Two were still a recent memory when the Jaguar XK 120 hit the headlines at the London Motor Show in 1948. Sophisticated and elegant, with a high-performance six-cylinder twin-cam engine, and for a reasonable price, the car attracted both attention, and orders ! It was an immediate success, both in Europe and across the Atlantic where it became a favourite with the celebrities.

This sublime roadster does, in fact, hail from California. Presented in its original colour combination, Birch grey with red leather interior, the car benefitted from a top level restoration at the start of the 1990s, detailed in a comprehensive file of invoices and photos. Mechanically, the car was completely rebuilt, with work carried out on the engine, clutch, brakes, running gear, and electrics. Of note, the chassis and engine identification numbers are the correct, original matching numbers. It has been fitted with a more powerful cylinder head, and the original head will be included in the sale. The car comes with a certificate from the «Jaguar Daimler Heritage Trust», validating its provenance, as well as an original tool kit and owners manual ; with tonneau-cover and flexible windows, this roadster is full of charm, and is one of the finest XK 120s available today.



**Véhicule de
compétition
Competition car**

Châssis n° 21004
Moteur n° 130/5

- ✓ Trois exemplaires, trois propriétaires
- ✓ Historique exceptionnel en courses, ex-NART, participation aux 24 Heures du Mans 1966
- ✓ Voiture originale, technique intéressante
- ✓ *Three examples, three owners*
- ✓ *Exceptional racing history, ex-NART, participated in 1966 Le Mans 24 Hours*
- ✓ *Original car, technically interesting*

300.000 – 350.000 €

Un des trois exemplaires construits, ex-NART / *One of three examples built, ex-NART*

1966 ASA RB TYPE 613 1300GT

À la fin des années 1950, la production de Ferrari est encore très faible en volume. Enzo Ferrari doit augmenter ses recettes et, pour ce faire, il n'a d'autre alternative que d'envisager la production de modèles plus abordables ou de céder des licences de fabrication. Si l'idée d'une « petite » Ferrari ne le séduit pas – et en tout état de cause, il ne lui donnera pas son nom – il fait néanmoins étudier un moteur quatre cylindres de 849 cm³ à arbre à cames en tête qu'il installe pour évaluation dans un châssis Fiat modifié. Cette brillante mécanique fait ses preuves dans une voiture habillée par Pinin Farina, la tipo 854 surnommée « Ferrarina », mais celle-ci n'intéresse aucun industriel et le prototype sera rayé. Entre-temps, la cylindrée du moteur a été augmentée à plus d'un litre. Ferrari, à titre personnel, a néanmoins commandé à Bertone (qui ne travaille plus pour Maranello) un petit coupé biplace que dessine le jeune Giugiaro. Le beau coupé présenté au Salon de Turin 1961 sur le stand Bertone ne porte aucune marque. Son industrialisation traînant en longueur, Bertone jette l'éponge et la production est finalement confiée à la firme ASA (Autocostruzioni Societa per Azioni). Les ASA 1000 GT de série n'apparaissent qu'en 1965 avec le moteur de 1 032 cm³ donnant 91 ch SAE. Le coupé ASA 1000 GT dépasse 180 km/h. A cause de problèmes de mise au point et de difficultés d'organisation de cette jeune entreprise, l'ASA 1000 ne rencontrera pas le succès qu'elle aurait mérité et sa production se limitera à moins de 100 exemplaires. D'autres développements et projets ne pourront sauver la marque de la fermeture, en 1967. Mal organisée, la firme ASA est mise en liquidation en 1967 après une production estimée à une centaine de voitures (1000 GT et quelques 411 en aluminium).

Entretemps, elle a réussi à donner naissance à une autre petite merveille, à la demande de Luigi Chinetti. Sous la dénomination 613 RB ("Roll Bar"), ce prototype est équipé d'un moteur six cylindres de 1 390 cm³ dont la puissance annoncée s'élève à 124 ch, soit une valeur spécifique à peu près

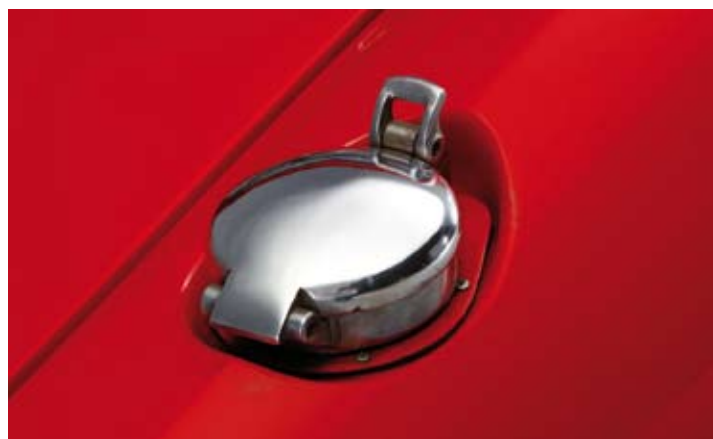
At the end of the 1950s, Ferrari still produced very few cars. Enzo Ferrari needed to increase revenue and had no alternative but to consider the production of more affordable models or to sell manufacturing licences. Although he was not taken with the idea of a 'small' Ferrari –and, in fact, didn't give his name to it – he made a study of a four-cylinder 849cc overhead cam engine, putting it in a modified Fiat chassis to evaluate its effectiveness. This brilliant engine proved itself in tipo 854, a car designed by Pinin Farina, known as the « Ferrarina », but no-one was interested in commercialising it and the prototype was scrapped. Meanwhile, the size of the engine increased to over a litre. Ferrari personally commissioned Bertone (who no longer worked for Maranello) to build a small two-seater coupé styled by the young Giugiaro. This handsome coupé was displayed at the Turin Motor Show in 1961 on the Bertone stand, without carrying the name of a marque. With plans for industrialisation going slowly, Bertone threw in the towel, and responsibility for production was given to ASA (Autocostruzioni Societa per Azioni). The ASA 1000 GT series finally appeared in 1965 with a 1,032cc engine producing 91 bhp SAE and capable of a top speed of over 180 km/h. The young company struggled with organisational issues as well as problems with development, however, and the car didn't enjoy the success it deserved. Less than 100 cars were produced by ASA (mainly 100 GTs and a few examples of the aluminium 411). Other projects failed to save the company, which went into liquidation in 1967.

Before this happened, another tiny marvel had been born, following a request by Luigi Chinetti. The prototype, 613 RB (Roll Bar), had a six-cylinder 1,390cc engine producing 124 bhp, which more or





L'équipe féminine courant sur l'ASA #21004 engagée par le NART aux 24 Heures de Daytona 1967: Donna Mae-Mims-Suzy Dietrich
The women team running on the ASA #21004 NART at the 24 Hours of Daytona 1967: Donna Mae-Mims-Suzy Dietrich
 © DPPI



équivalente à celle de sa petite sœur. La voiture est habillée d'une élégante carrosserie en polyester, dessinée par Luigi Chinetti Junior lui-même. Il en sera produit trois exemplaires, dont celui qui porte le numéro 21004 et que nous avons le grand plaisir de présenter à la vente. Un des trois exemplaires est exposé au Salon de Genève de 1966, et deux prennent ensuite la direction du circuit du Mans pour participer aux fameuses 24 Heures de la même année. L'une, aux couleurs du NART, blanche à bande bleue, est entre les mains de François Pasquier et Robert Mieusset alors que l'autre, de couleur rouge et engagée par ASA (celle que nous vendons), est confiée à Spartaco Dini et Ignazio Giunti. La voiture de Pasquier/Mieusset abandonne à la cinquième heure sur collision avec une CD et celle de Dini/Giunti un peu plus tard, sur problème de transmission.

La voiture présentée ici prend ensuite la direction des États-Unis et prend part, avec un équipage féminin composé de Donna Mae-Mims et Suzy Dietrich, aux 24 Heures de Daytona, les 4 et 5 février 1967. Elles se classent 24e au classement général et réitérent leur performance deux mois plus tard en avril aux 12 Heures de Sebring, en signant la 25e place. Par la suite, la voiture est conservée au sein de la famille Chinetti, jusqu'au jour où Luigi Chinetti la cède à un collectionneur italien, en 1989, comme en atteste la

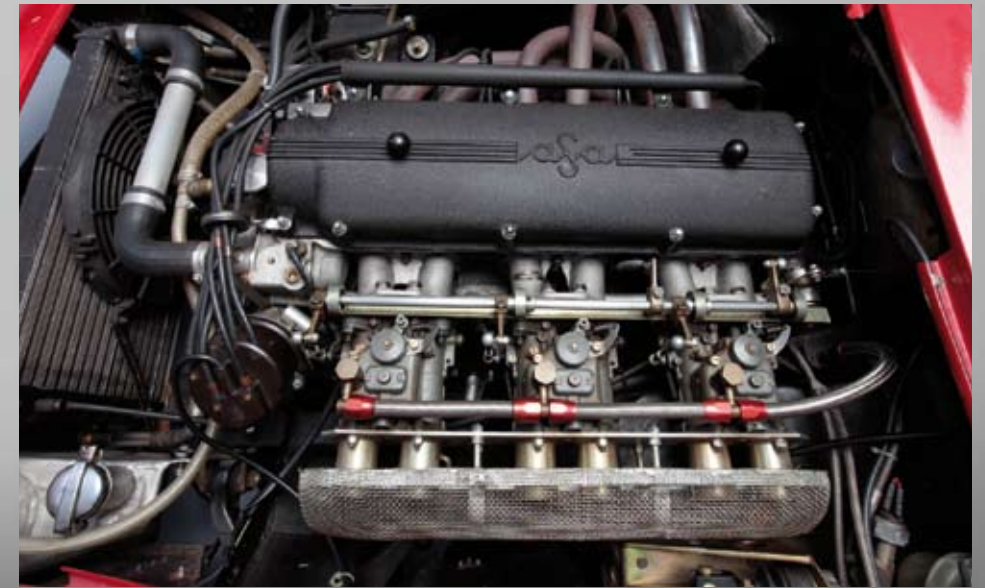
less matched that of its little sister. The elegant fibreglass body was styled by Luigi Chinetti Junior. Just three examples were built, one of which carried the number 21004, the car we are delighted to offer in the sale. In 1966, one of the three cars was exhibited at the Geneva Motor Show while the other two were taken to Le Mans for the famous 24 Hour race. One, in NART livery, white with a blue strip, was driven by François Pasquier and Robert Mieusset, and the other, the car we are selling, was entered by ASA, in red, and driven by Spartaco Dini and Ignazio Giunti. The Pasquier/Mieusset car retired in the 5th hour after colliding with a CD, and the Dini/Giunti retired a little later with transmission problems. The car on offer was then shipped to the US, where it took part in the Daytona 24 Hours on 4 and 5 February 1967. The female team, Donna Mae-Mims and Suzy Dietrich drove the car to 24th overall, and repeated this achievement two months later, in the Sebring 12 Hours that April, finishing 25th. After that, the car was kept by the Chinetti family, until 1989 when Luigi Chinetti sold it to an Italian collector, as confirmed by the invoice in the file. The latter repatriated the car and carried out a thorough restoration before selling it to the current owner.



L'ASA de la vente aux 24 Heures de Daytona les 4-5 février 1967, elle arrivera 24e.
The ASA #21004 at the 24 Hours of Daytona 4-5 February 1967, it will arrive 24th.
 © DPPI

facture jointe au dossier. Celui-ci la rapatrie dans son pays d'origine et la fait restaurer entièrement avant de la céder au propriétaire actuel. Cette ASA est une pièce exceptionnelle à plus d'un titre puisque elle a appartenu à l'une des écuries privées les plus illustres, le NART, et participé aux trois courses d'endurance les plus mythiques : les 24 Heures du Mans, les 12 Heures de Sebring et les 24 Heures de Daytona en se présentant sur la ligne d'arrivée pour ces deux dernières courses. Son histoire est étroitement rattachée à Ferrari dont elle tire sa technique et n'a connu que trois propriétaires. Que dire de plus sinon que cette 'Ferrarina' est le passeport parfait pour les plus grandes épreuves historiques internationales, dont Le Mans Classic où elle constituera une engagée originale, se distinguant des marques habituelles. Une opportunité introuvable.

This ASA is exceptional in more ways than one. It has belonged to one of the most well known private teams, NART, and has participated in three of the most legendary endurance races : Le Mans 24 Hours, Sebring 12 Hours and Daytona 24 Hours, crossing the finish line in the two latter races. Its history and technology is inextricably linked to Ferrari, and it has had just three owners from new. What more is there to say other than this 'Ferrarina' is the passport to the most important historic race meetings in the world, such as Le Mans Classic where it would be an original entry, standing out from the usual marques. An opportunity not to be repeated.





132

Carte grise française
de collection
French Title

Châssis n° 36895
Moteur n° 36895

- ✓ Premier modèle de la « famille 308 »
- ✓ 4 places dans un « mouchoir de poche »
- ✓ Une des premières Ferrari de l'ère « moderne »
- ✓ *The first model from the 308 family*
- ✓ *A four seater*
- ✓ *One of the first Ferraris of the 'modern' era*

25.000 – 35.000 €
Sans réserve
No reserve

1974 FERRARI DINO 308 GT4

Paris, Salon de l'Auto 1973: Ferrari présente le coupé 308 GT4, une charmante berlinette 2+2, dessinée par Bertone, qui marque un renouveau stylistique par rapport à la Dino 246 GT, vouée à disparaître du catalogue. A l'instar de la récente Berlinetta Boxer, les lignes deviennent plus anguleuses, dans l'air du temps. Autre élément novateur, c'est le premier modèle commercialisé avec un V8 en position centrale, le tout nouveau bloc de 3 litres de cylindrée, conçu et fabriqué à Maranello. Equipé de 4 arbres à cames en tête entraînés par courroie, ce moteur transversal, gavé par 4 carburateurs développe 255 ch ; il est couplé à une boîte à 5 rapports, elle même reliée à un pont ZF autobloquant. Grâce à son poids limité de 1150 kg, la « bombinette » peut s'autoriser des performances de premier ordre ; 250 km/h en vitesse de pointe et seulement 6,4 secondes pour le 0 à 100 km/h, de très bons chiffres pour l'époque.

Cet exemplaire construit pendant la première année de production propose une agréable combinaison de couleurs: une livrée gris argenté associée à l'intérieur en cuir crème et moquette rouge, dans lequel on appréciera la présence d'une climatisation. La voiture a récemment connu une révision mécanique en profondeur, comprenant le remplacement de la courroie de distribution et de l'embrayage, assortie du changement de nombreuses pièces; 75520 km s'affichent au compteur kilométrique. En bon état de fonctionnement, cette automobile présente un sympathique état d'origine.

At the Paris International Motor Show of 1973 Ferrari presented a charming 2 +2 berlinetta coupé designed by the legendary Marcello Gandini of Bertone, the 308 GT4 Coupé, which marked a stylistic break from the Dino 246 GT, which had aged and was in the process of being phased out. Like the Berlinetta Boxer that had been introduced a year earlier, the lines were more angular in keeping with the times. But the most innovative feature was Ferrari's first commercially produced mid-engined V8 – a new block of 3.0-litres, designed and manufactured at Maranello. Equipped with belt-driven four overhead camshafts, the transversely-located engine featured four carburetors and developed 255bhp, mated to a 5-speed gearbox connected to a ZF limited-slip diff. With its low weight of 1150kg, the 'bombinette' was capable of a 250km/h top whack and took just 6.4 seconds for 0 to 100km/h sprint, all very good figures for the time. This particular car, manufactured during the first year of production, offers a great combination of colors: silver grey livery associated with cream leather interior and red carpets, and the car comes with air-conditioning. The car has recently undergone a thorough mechanical overhaul, including the replacement of the timing belt and clutch, along with replacements of several other parts. The odometer displays a believable 75,520km. In good working condition, this car is in a nice original condition.



133

Carte grise française
French Title

Châssis n°
SCFAA3116WK202253

- ✓ Voiture entretenue régulièrement
- ✓ Modèle performant, qui a permis le redressement d'Aston Martin
- ✓ Version Volante, rare et d'un grand agrément
- ✓ *Regularly maintained*
- ✓ *Successful model, that helped Aston Martin to recover*
- ✓ *Rare Volante version, a treat to drive*

22.000 – 28.000 €
Sans réserve
No reserve

1998 ASTON MARTIN DB7 VOLANTE CABRIOLET

L'arrivée en 1987 de Ford dans le capital d'Aston Martin va sauver la marque d'un déclin annoncé. Après la Virage, Aston Martin s'engage résolument dans une nouvelle voie, tant sur le plan du style que de la mécanique. La DB7, lancée en 1993, va puiser sa légitimité et son charme dans les Aston Martin des années 1950 et 1960. Pour commencer, elle retrouve un six cylindres en ligne, sur une plateforme dérivée de la Jaguar XK8. Ensuite, elle adopte un dessin qui, signé Ian Callum, reprend les traits marquants des anciennes Aston, comme la forme de calandre, en les intégrant dans une ligne fluide et racée. Enfin, elle retrouve les initiales "DB" de David Brown, qui ont fait la gloire de la marque. Fort de 335 ch, le 3,2 litres emmène cette belle automobile à 260 km/h. Elle remportera un énorme succès qui va permettre à Aston Martin de retrouver la sérénité perdue. Le modèle bénéficie en 1996 de plusieurs améliorations, comme de nouveaux sièges et des freins plus puissants.

La version Volante, qui nous intéresse ici, a été présentée en 1996 au Salon de Detroit. Plus rare que le coupé (894 exemplaires contre 1 567 exemplaires pour le coupé, en version six cylindres), elle présente aussi l'avantage de permettre plusieurs styles de conduite: décontractée lorsque la capote est baissée, ou plus sportive, comme dans le coupé, lorsqu'elle est relevée, grâce à sa grande qualité de fabrication. De couleur grise, la voiture que nous présentons est dotée d'une sellerie en cuir gris clair à passepoils bleus, avec moquette bleue marine. Il s'agit d'une conduite à droite, équipée d'une boîte automatique et d'un chargeur CD dans le coffre. Le compteur affiche 77 000 miles, ce qui correspond à 124 000 km. Accompagnée de son manuel d'entretien et de son outillage d'origine, elle a bénéficié d'un entretien suivi, comme le reflète son bon état de présentation et de fonctionnement.

Ford's arrival at Aston Martin in 1987 helped save the marque from impending decline. After the Virage, Aston Martin committed itself to a new direction, stylistically and mechanically, and the DB7, launched in 1993, drew inspiration from Aston models of the 1950s and 60s. This involved a return to a straight-six engine, on a platform taken from the Jaguar XK8. The styling, designed by Ian Callum, incorporated key features of the old Astons, such as the radiator grille, into a graceful and classically elegant design. Finally, it re-adopted the 'DB' initials of David Brown, from the cars that had made the marque a success. Producing 335 bhp, the 3.2-litre engine powered this stunning car to 260 km/h. It was enormously successful and allowed Aston Martin to regain the composure it had lost. The model enjoyed various improvements in 1996, such as new seats and more powerful brakes. The Volante version, of interest to us here, was introduced at the Detroit Motor Show in 1996. Rarer than the coupé (894 examples against 1,567 coupés, in six cylinder version), it also had the added feature of offering different driving styles. It offers a relaxed drive, with the hood down, and has a much sportier feel, like the coupé, with the hood up, thanks to the integrity of its construction. The car offered is liveried in grey and has leather upholstery in light grey with blue piping, and navy blue carpet. It is right-hand drive, with automatic gearbox and CD loader in the boot. The odometer reads 77,000 miles, corresponding to 124,000 km. Coming with service manual and original tool kit, the car has been regularly serviced, which is clear from its fine presentation and the way it drives.



134

**Voiture de compétition
Competition Car**

Châssis n° 1
Moteur n° 109E6015B

- ✓ Un des premiers prototypes à moteur arrière
- ✓ Voiture unique
- ✓ Une arme efficace pour se battre dans la classe 1000 cc
- ✓ One of the first rear-engined prototypes
- ✓ Unique car
- ✓ An effective weapon in the 1000 cc class

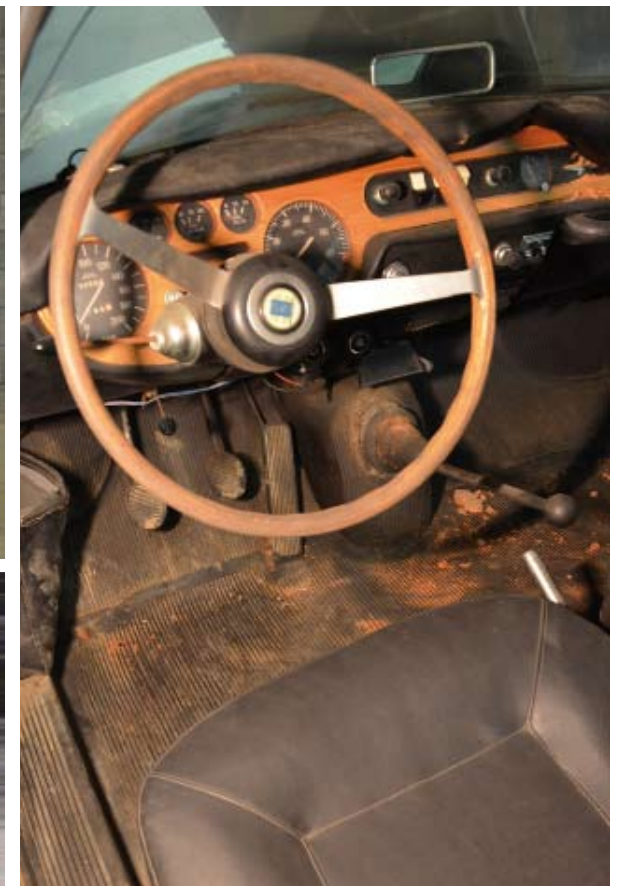
40.000 – 60.000 €
Sans réserve
No reserve

1962 TERRIER MK6

Le constructeur Terrier fait partie des nombreuses officines qui virent le jour outre-manche dans les années 50. A sa tête, Len Terry, un concepteur-designer qui s'illustrera ultérieurement en créant de nombreuses monoplaces, en Formule 1, F5000 et en Indy, où on lui doit plusieurs, Lotus, BRM et la première Eagle de Dan Gurney. Une Formule Junior qui inaugure l'activité de l'atelier Terrier dès 1958, mais Len Terry comprend rapidement l'intérêt que représente l'architecture à moteur arrière en observant les Cooper, ou Lotus avec sa remarquable barquette 23 en 1962. Cette même année, Terry crée son propre prototype, la Mk6, qu'il construira en deux exemplaires. Différentes motorisations vont se succéder, du Ford 1200 cm3 des débuts adapté aux courses de clubs au 1600, avant de revenir à la classe 1000.

Cette Terrier Mk6 est l'unique survivante, l'autre ayant été détruite. Elle est motorisée par un bloc Anglia de 996 cm3 modifié et préparé par Broadspeed. Avec une course courte, ses deux carburateurs Weber, un carter sec, il peut développer entre 110 et 125 ch, selon le type de préparation, endurance ou sprint. La « cavalerie » est transmise aux roues via une boîte à 5 rapports Hewland, et un différentiel de la même marque. Aux mains du même propriétaire depuis 1983, la voiture a participé à des épreuves d'endurance jusqu'en 2004, date à laquelle elle a arrêté de courir et se trouve donc aujourd'hui dans cette configuration, ce qui explique notamment la présence d'un réservoir supplémentaire. Cette auto qui avait remporté sa classe dans l'ancien championnat FISA dispose d'anciens documents FIA et nécessitera de nouveaux harnais, pneus et, ainsi qu'une révision pour pouvoir de nouveau courir. Voiture de course originale et efficace, elle dispose, en outre, d'un historique limpide.

Terrier was one of many car makers that sprang up during the 1950s across the channel. It was owned by Len Terry, a design-engineer who later became famous for building single-seater racing cars, in Formula 1, F5000 and in Indy, including Lotus and BRM cars and Dan Gurney's first Eagle. A Formula Junior was the first car to emerge from the Terrier workshop in 1958, but Len Terry was quick to understand the significance of the rear-engined Coopers and the remarkable Lotus 23 which appeared in 1962. That same year, Terry created his own prototype, the Mk6, building two examples. Different engines were used, first the Ford 1200cc engine adapted for 1600 club racing, and then reverting to the 1000 class. This Terrier Mk6 is the sole survivor, the other example having been destroyed. It is powered by a 996cc Anglia engine modified and prepared by Broadspeed. With a short stroke, Weber twin-carburettors and dry sump, it produces between 110 and 125 bhp, depending on whether it is prepared for endurance or sprint races. The « cavalry » is transmitted to the wheels through a five-speed Hewland gearbox and differential of the same make. In the hands of the same owner since 1983, the car took part in endurance races until 2004, when it stopped racing and has remained in the endurance configuration since, explaining the presence of a supplementary tank. This car, which won its class in the FISA championship, comes with its old FIA papers and will need new harnesses, tyres, fire extinguisher and servicing before running again. Here is an original and capable racing car, with continuous history.



135

**Carte grise française
French title**

Châssis n° 818332001264

- ✓ Une sportive originale
- ✓ La « patte » Zagato
- ✓ Une auto complète pour une future restauration
- ✓ A distinctive sportscar
- ✓ A Zagato
- ✓ A complete car for an interesting restoration project

5.000 – 10.000 €
Sans réserve
No reserve

Sortie de grange / Rare "barn find"

1967 LANCIA FULVIA SPORT 1,3 L. ZAGATO

Révlée en 1963, la Lancia Fulvia est une auto ambitieuse et innovante à maints égards. En effet la transmission aux roues avant et l'architecture originale du moteur (4 cylindres en V) détonnent dans la masse des berlines de catégorie moyenne, généralement plus conventionnelles. Dès 1965, deux coupés font leur apparition: la « Fulvia Coupé », modèle développé par l'usine, mais aussi l'exclusive « Fulvia Sport » due à Ercole Spada, jeune designer qui signa nombre de remarquables dessins alors qu'il œuvrait pour Zagato. Cette collaboration entre le constructeur et le carrossier, entre dans la droite ligne des productions antérieures, sur la base des Appia, Flavia ou Flaminia, à la fois insolites et aérodynamiques. La cylindrée initiale de 1200 cm3 passe rapidement à 1300 et l'auto est équipée d'une boîte à 5 rapports. Le rapport poids / puissance est favorable avec 87 ch pour seulement 960 kg. Les observateurs louent l'agrément de conduite et la tenue de route de la Fulvia, accrus par la légèreté du modèle « Sport » dont la carrosserie est en aluminium, comme il est de coutume chez Zagato.

Datant de 1967, cette Fulvia Sport indique 22552 km au compteur. Elle est de couleur grise avec un intérieur en skaï noir. Non roulante et livrée sans carte grise, cette voiture demande un travail de restauration complet, mais – aluminium oblige – ne souffre pas de corrosion majeure sur la carrosserie. Le moteur fonctionnait correctement lorsqu'elle a cessé d'être utilisée, voilà une douzaine d'années. En outre, l'auto sera fournie avec un jeu supplémentaire de jantes Delta Mics.

Unveiled in 1963, the Lancia Fulvia was an ambitious and innovative sports car in many ways. A front wheel driven car with a most unusual engine architecture (four cylinders in a V configuration) the Fulvia was very different from the more conventional 'middle-class' cars of the period. By 1965, two coupes were on offer: the Fulvia Coupe model developed by the factory, as well as the more exclusive Fulvia Sport designed by Ercole Spada, a young designer who had been behind the many remarkable cars that were coming out from Italian specialist coachbuilder Zagato. This collaboration between the Lancia, the carmaker, and Zagato, the coachbuilder, followed from previous limited series production based on Appia, Flavia and Flaminia chassis-mechanicals, cars that were both very distinctive and aerodynamic. The initial displacement of 1200cc soon increased to 1300cc and car eventually featured a 5-speed gearbox. The weight-to-power ratio was a most impressive 87bhp to 960 kg. Road testers praised the drivability and the handling of the Fulvia, enhanced by the lighter weight of the Sport version, whose body was in aluminum, as was usual with bodies by Zagato. Dating from 1967, the Fulvia Sport on offer, has 22,552km on the odometer. Grey with a black leatherette interior, this non-working car is on offer without registration papers. The car needs complete restoration, but then the aluminum bodywork has hardly seen any corrosion. The engine was working fine till the car was in use, about a dozen-odd years ago. Also, the car will be supplied with an extra set of Delta Mics wheel rims.



136

Carte grise française
French Title

Châssis n° 1529GT
Moteur n° 1529GT

- ✓ Mécanique légendaire
'matching numbers'
- ✓ Etat d'origine
introuvable
- ✓ Deuxième main
- ✓ Legendary engine
'matching numbers'
- ✓ Extraordinary
original condition
- ✓ Two owners from new

100.000 – 150.000 €
Sans réserve
No reserve

Deuxième main depuis 1962, incroyable sortie de grange / In hands of second owner since 1962, fabulous barn find

1959 FERRARI 250 GT COUPÉ PININFARINA

Avec le moteur 250 apparaît une vaste famille de voitures qui vont faire passer Ferrari de marque confidentielle à celui de constructeur de voitures de sport produites en série. Cette gamme s'appuie sur un moteur conçu par Gioacchino Colombo, un V12 3 litres puissant, flexible et adaptable aussi bien à un usage touristique qu'à la compétition. La première 250 est dévoilée en 1952 sous une forme plutôt sportive, bientôt suivie des 250 Ellena et 250 GT Europa. Confortables et bien équipés pour les voyages, ces modèles séduisent une clientèle plus large. Ce développement se confirme avec l'arrivée en 1958 du coupé 250 GT PF, les deux dernières lettres correspondant à Pinin Farina, qui prend en charge la fabrication de la voiture. Ce modèle atteint un chiffre de production supérieur à ce que connaît jusque-là Ferrari, avec plus de 350 exemplaires entre 1958 et 1960. C'est le fer de lance de la marque, qui parallèlement produit des versions compétitives dont les plus emblématiques sont les 250 GT Tour de France et bien sûr 250 GTO.

L'histoire de la 250 GT que nous présentons est peu banale et exceptionnelle. En 1983, le jour de ses 21 ans, l'actuel propriétaire reçoit cette voiture en cadeau, de la part de son père. Lui-même en a fait l'acquisition en 1962 auprès d'un de ses clients qui l'avait achetée neuve en 1959. Depuis, cette version à overdrive est restée dans la famille, ce qui en fait une deuxième main. En 40 ans, cette GT à l'élégance sans équivoque, a été très régulièrement utilisée pour des trajets dans la région de Cannes où la famille propriétaire habitait, servant à tous les mariages et fêtes familiales. Le fils et actuel propriétaire s'en servait très régulièrement depuis ses 21 ans, sortant le soir avec la Belle italienne sur la Croisette, croisant les stars de l'époque au moment du Festival. L'actuel propriétaire s'étant marié et ayant des enfants à présent, a conservé la 250 dans son garage chauffé,

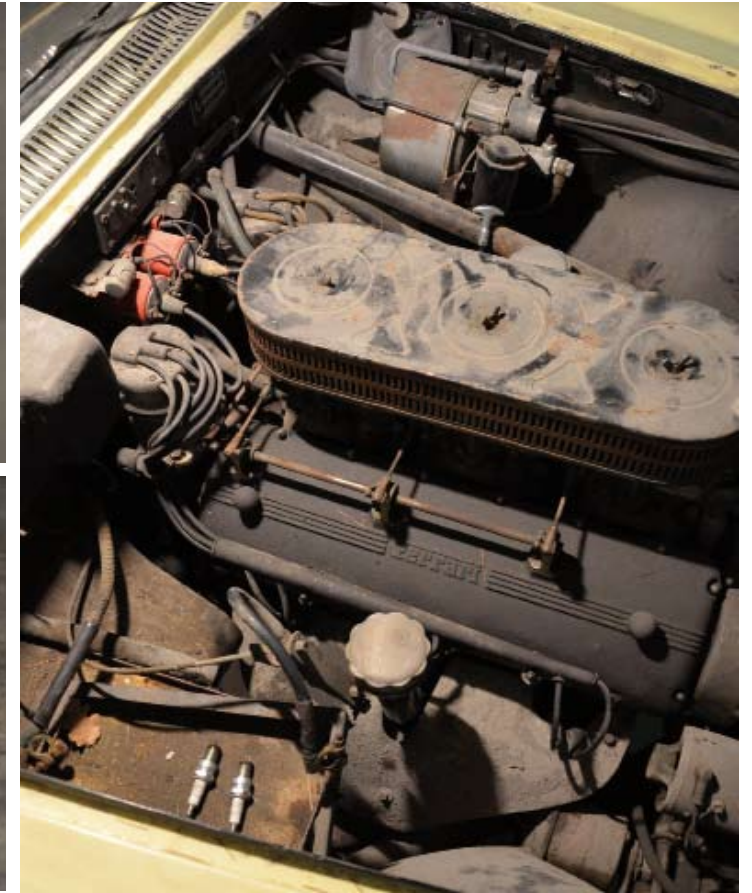
The long line of cars with the 250 engine transformed Ferrari from a small scale marque to a manufacturer of production sports cars. The engine was designed by Gioacchino Colombo as a powerful and versatile V12 3-litre engine, that could be used as easily on the road as on the track. The first 250 was unveiled in 1952, in a rather sporty guise, and was soon followed by the 250 Ellena and the 250 GT Europa. Comfortable and well equipped for long journeys, these models appealed to a wide clientele. This development was confirmed, in 1958, by the arrival of the 250 GT PF coupé, the last two letters corresponding to Pinin Farina, responsible for building the car. This model was produced in higher numbers than Ferrari had previously experienced, with more than 350 examples built between 1958 and 1960. It was the flagship model for the marque, and competition versions produced included the iconic 250 GT Tour de France and subsequently, of course, the 250 GTO.

The history of this particular 250 GT is exceptional. In 1983, on the day he turned 21, the current owner was given this car by his father. It has actually been in the same family since 1962 when his father acquired it from one of his clients who had bought it new in 1959. This version with overdrive is therefore strictly a two-owner car. For 40 years, this elegant GT was used regularly for trips round the Cannes region where the family lived and for family weddings and celebrations. The son – and current owner – drove the car regularly from the age of 21, and would spend evenings driving down La Croisette in this Italian Belle, coming across the stars of the day during the Festival. Now married and with children, he has the car stored in his heated garage, protected from all humidity. It has not moved for the past ten years, and so here is a totally sound car with a wonderful patina. Matthieu Lamoure described his first encounter





Le propriétaire actuel en 1989 avec la voiture présentée
The current owner in 1989 with the car presented



à l'abri de toute humidité. Depuis 10 ans qu'elle n'a pas bougé, nous sommes donc en présence d'une voiture saine à la patine unique. Matthieu Lamoure décrit sa première rencontre avec la belle endormie: « Lorsque j'ai découvert cette voiture dans le garage du propriétaire, l'émotion me saisit. D'abord, la couleur jaune pâle m'interpella par son originalité, la peinture recouverte d'une fine couche de poussière protégeait la belle de toute attaque extérieure. Une sculpture remplie de souvenirs, une machine à remonter le temps. En levant le capot, la force assoupie du V12 (moteur original) plein de poussière m'appelait et en fermant les yeux, j'entendis rugir ses envolées mécaniques mozartiennes à la manière de la 'Reine de la Nuit'. En ouvrant la porte conducteur, je découvris un univers intouché depuis les années 60 où l'usure des cuirs me fit penser au visage tanné par le soleil des vieux indiens d'Amérique. Les moquettes intouchées et râpées, regorgent de poussière, de cette poussière que personne ne pourra jamais être suffisamment argenté pour la reconstituer... cette poussière est celle du temps, du temps qui passe, des souvenirs et de l'émotion ». Bref, cette automobile est une vraie 'sortie de garage', jamais touchée, jamais restaurée, elle est une de ces rarissimes opportunités de posséder une 250 Gran Turismo Coupé Pininfarina avec laquelle vous aurez le dilemme cornélien de refaire la totalité des éléments mécaniques et rouler et rouler ainsi avec style dans une des dernières Ferrari dans son jus ou de choisir la restauration totale. Cette 250, présentée non roulante et sans contrôle technique, ne cache rien avec ses 76 703 km au compteur, elle vous montre tout et en voyant cette pièce sublime, ne vous trompez pas, car elle, joue son propre rôle, celle de l'authenticité. V

with the Sleeping Beauty: « When I came across this car in the owner's garage, I was seized with emotion. I was taken aback by the original pale yellow paintwork, which was covered with a fine layer of dust protecting it from harm. A sculpture full of memories, a machine to travel back in time. On lifting the bonnet, the dormant power of the original V12 engine, full of dust, called to me, and on closing my eyes, I could hear it roaring to life with a sound like Mozart's « Queen of the Night ». On opening the driver's door, I discovered a world untouched since the 1960s, with gently worn leather like the suntanned faces of ancient American Indians. The carpets lay untouched and tatty, full of dust that no money on earth would be able to reconstruct...this dust is the dust of time, of time passing, memories and emotions. » In short, what we have here is a true barnfind, untouched, unrestored, and a once in a lifetime opportunity to own a 250 Gran Turismo Coupé Pininfarina and then be faced with the Cornelian dilemma: to refurbish the mechanical elements and drive, in style, one of the last unrestored Ferrari or to undertake a full restoration. This 250 is offered in non-running condition and without French MOT, displaying 76,703 km on the clock. You cannot be mistaken when looking at this sublime automobile. In hiding nothing, it plays its greatest hand: authenticity.

137

Titre de circulation anglais
English title

Châssis n° 275GTC * 08457

Moteur n° 8457

- ✓ Une des trois 275 GTC construites, historique suivi
- ✓ Victorieuse de sa catégorie aux 1000 Km du Nürburgring 1966
- ✓ Restauration sans compter
- ✓ Prête à courir (papiers FIA)
- ✓ One of three 275 GTC examples built, continuous history
- ✓ Class winner in the 1966 Nürburgring 1000 Km
- ✓ No-expense spared restoration
- ✓ Ready to drive (FIA papers)

1.300.000 –
1.600.000€

Victorieuse des 1000 km du Nürburgring en 1966 (classe plus de 3L) / Class winner at the 1000 km of the Nürburgring 1966

1966 FERRARI 275 GTC

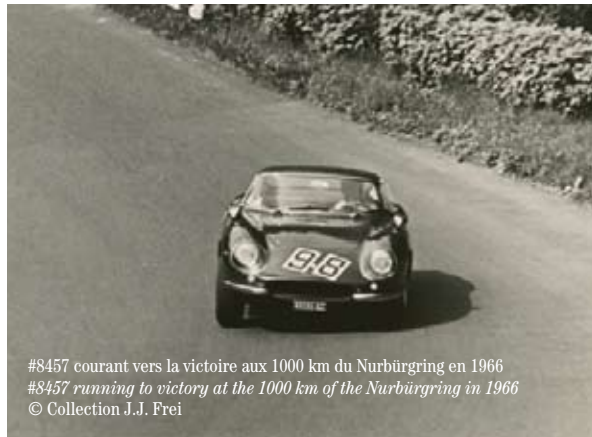
En 1960, la cause était entendue. Le laboratoire, c'est-à-dire la Formule 1, avait démontré en compétition l'efficacité du moteur central arrière dans l'exploitation optimale des grandes puissances. Après bien des hésitations, Enzo Ferrari s'y rallia d'abord pour ses monoplaces, puis pour ses prototypes sport en 1961. Pour les types routiers il n'en était pas encore question malgré la pression de la concurrence. En compétition catégorie GT, les sublimes GTO étaient les descendantes des glorieuses 250 au moteur Colombo sans cesse raffiné dont le brio faisait oublier ses 15 ans d'âge et un châssis pour le moins traditionnel. Puis survint la Jaguar Type E... Enfin en 1964, la nouvelle berlinette de route de Maranello, la 275 GTB, accompagnée de sa version décapotable, la GTS, introduisit au Salon de Paris et sous une spectaculaire livrée jaune d'or quelques innovations bienvenues dont les moindres n'étaient pas, outre de nouvelles roues en alliage léger, les quatre roues indépendantes et la boîte-pont à cinq rapports synchronisés. Le moteur était toujours le bloc Colombo V12 à 60 degrés porté à près de 3,3 litres, du type « simple arbre », bien développé en fonction des enseignements recueillis en course avec les 250 LM et 275 P à moteur arrière. Alimenté par trois carburateurs Weber double corps, il développait en toute sécurité 280 ch à 7 600 tr/min tout en restant assez souple pour la route. Le report de la boîte sur l'essieu arrière avait permis d'obtenir une meilleure répartition des masses et une meilleure efficacité du train moteur à défaut d'une prépondérance du poids. Toutefois, les suspensions indépendantes amélioraient nettement la motricité en limitant les pertes d'adhérence. Avec une direction précise et peu démultipliée, la 275 GTB était une voiture de pilote qui exigeait concentration et

By 1960, the die had been cast. Formula 1 had demonstrated that in competition, the mid-engine format was the most effective way to handle large amounts of power. After much hesitation, Enzo Ferrari came on board, first with his single-seaters, and then in 1961, with his sports-prototypes. There was no question of doing the same with the road cars, however. In the GT competition category, the sublime GTO, descended from the wonderful Colombo-engined 250 had performances that defied its age and traditional chassis. And then, there was the Jaguar E-Type... Finally in 1964, Maranello's new road-going saloon, the 275 GTB, with its convertible version, the GTS, was unveiled at the Paris Motor Show. Underneath a stunning golden-yellow livery, the car displayed innovations such as lightweight alloy wheels, four-wheel independent suspension and a five-speed synchromesh gearbox. The engine was still the Colombo V12 set at 60 degrees. A 3.3-litre engine, developed from information gathered while racing the rear-engined 250 LM and 275 P. Fed by three twin-bodied Weber carburetors, it safely produced 280 bhp at 7,600 rpm, while remaining versatile enough for road use. Transfer of the gearbox onto the rear axle improved the weight distribution and made more efficient use of the engine. The independent suspension improved stability and gave the car more grip.



GAGNANTE
WINNER





#8457 courant vers la victoire aux 1000 km du Nurbürgring en 1966
 #8457 running to victory at the 1000 km of the Nurbürgring in 1966
 © Collection J.J. Frei



#8457 aux 1000 km du Nurbürgring en 1967
 #8457 at the 1000 km of the Nurbürgring in 1967
 © Collection Alexis Callier – Photo Eric della Faille

anticipation (elle dépassait 240 km/h) et réagissait instantanément à toutes les sollicitations. Strict coupé deux places au coffre symbolique sur 2,40 m d'empattement, d'une esthétique qui annonçait la couleur - lignes fuyantes et viriles, plus tendues que celles des 250 GT antérieures, nez plongeant, projecteurs carénés, ceinture de caisse haute et pavillon surbaissé, custodes aveugles, ses détails stylistiques empruntaient beaucoup à la GTO, voiture d'ingénieurs. La 275 GTB fabriquée par Carrozzeria Scaglietti fut la dernière création de Pininfarina supervisée par Pinin lui-même et, si elle a pu paraître austère en son temps, son classicisme, son élégance sévère et sa « réponse » dynamique ont vite fait taire les critiques, d'autant plus qu'aux mains de gentlemen drivers qualifiés et parfois même avec peu de préparation, elle s'alignera avec succès en compétition.

Pour être plus compétitif justement, Ferrari lancera la 275 GTB/C au printemps 1966 avec une carrosserie aluminium toujours fabriquée par Scaglietti. Mais cette dernière ne sera jamais engagée officiellement et courrait dans la catégorie des Prototipo comme le montre le « P » apposé sur la carrosserie. Pourtant, certains clients désiraient participer aux courses tout en étant compétitif dans leur classe, avec une 275 plus poussée et pointue. C'est ainsi que trois modèles ont été construits en acier avec des spécifications particulières dont des renforcements de châssis et des arbres à cames travaillés. Les historiens restent interrogatifs sur l'origine de ces trois modèles, dont le châssis fut frappé *275 GTC*, contrairement à toutes les autres frappées *275 GTB*.

La Ferrari 275 que nous présentons cache donc bien son jeu : sous une robe classique, il s'agit en fait d'une de ces trois versions estampillée "275 GTC", le C étant là pour "Competizione". A ce titre, elle bénéficie notamment d'un moteur particulier, avec arbres à cames spéciaux, trois carburateurs Weber 40-DCZ-6, des bielles compétition et des paliers villebrequin à quatre boulons (in English : « four bolt main bearing caps ») ... comme utilisés dans les 250 TR's, 330P, 3/4P, 275 GTB/C. Sa carrosserie est, en acier. Cette voiture est livrée le 30 avril 1966 au distributeur milanais Ugo Ravizza, puis vendue le 11 mai à Antonio Flecker, de Bolzano. Il s'agit d'un prête-nom permettant d'éviter le paiement des droits de douane à l'exportation, comme cela se pratiquait souvent à l'époque. Ainsi, le 27 juillet, elle est "officiellement" exportée d'Italie par M. Flecker, mais elle appartient déjà, en réalité, à Helmut Felder, un industriel allemand fortuné de Reimscheid-Lennep, à la tête d'une entreprise de production de machines-outils. Helmut Felder avait déjà couru dans d'autres courses dans la catégorie GT entre autres sur 250 SWB).

Dès le 5 juin, Felder engage la voiture aux 1000 Km du Nürburgring, qui se disputent sur le long circuit, où il partage le volant avec Frank Kalkuhl. Lors de cette épreuve très dure pour les pilotes et la mécanique, ils signent le meilleur temps de leur catégorie GT plus de 2 000 cm3, et terminent vainqueurs de cette même catégorie, belle performance devant un plateau très fourni. Felder engage à nouveau la voiture à la même épreuve l'année suivante, mais il est contraint à l'abandon au 13e tour, suite à l'éclatement d'un pneu. A l'époque, Helmut Felder est très impliqué dans le sport automobile. Il va faire courir plusieurs pilotes allemands (dont Lohstrater et Plaut), et va posséder plusieurs voitures des séries Can-Am (Interseries en Europe) (UOP Shadow, Porsche 917-30), qu'il fait courir au début des années 1970 dans les épreuves européenne correspondantes. A la suite de sa carrière européenne, cette 275 GTC est exportée en 1968 en Californie, où elle va rester jusqu'en 2011. Elle est entreposée pendant les années 1980 chez Hill & Vaughn, à Santa Monica, la fameuse entreprise spécialisée dans les voitures historiques appartenant à Phil Hill. Dans les années 1990, elle bénéficie d'une restauration effectuée par l'atelier de Gary Thielges, de Glendale, en Californie. La voiture réapparaît en 2000 entre les mains de Richard Millman, qui va l'engager dans plusieurs compétitions historiques comme le Mans Classic 2002 ainsi que le fameux Shell Ferrari Historic Challenge dont les états de courses sont présents dans l'important dossier qui sera remis à son futur

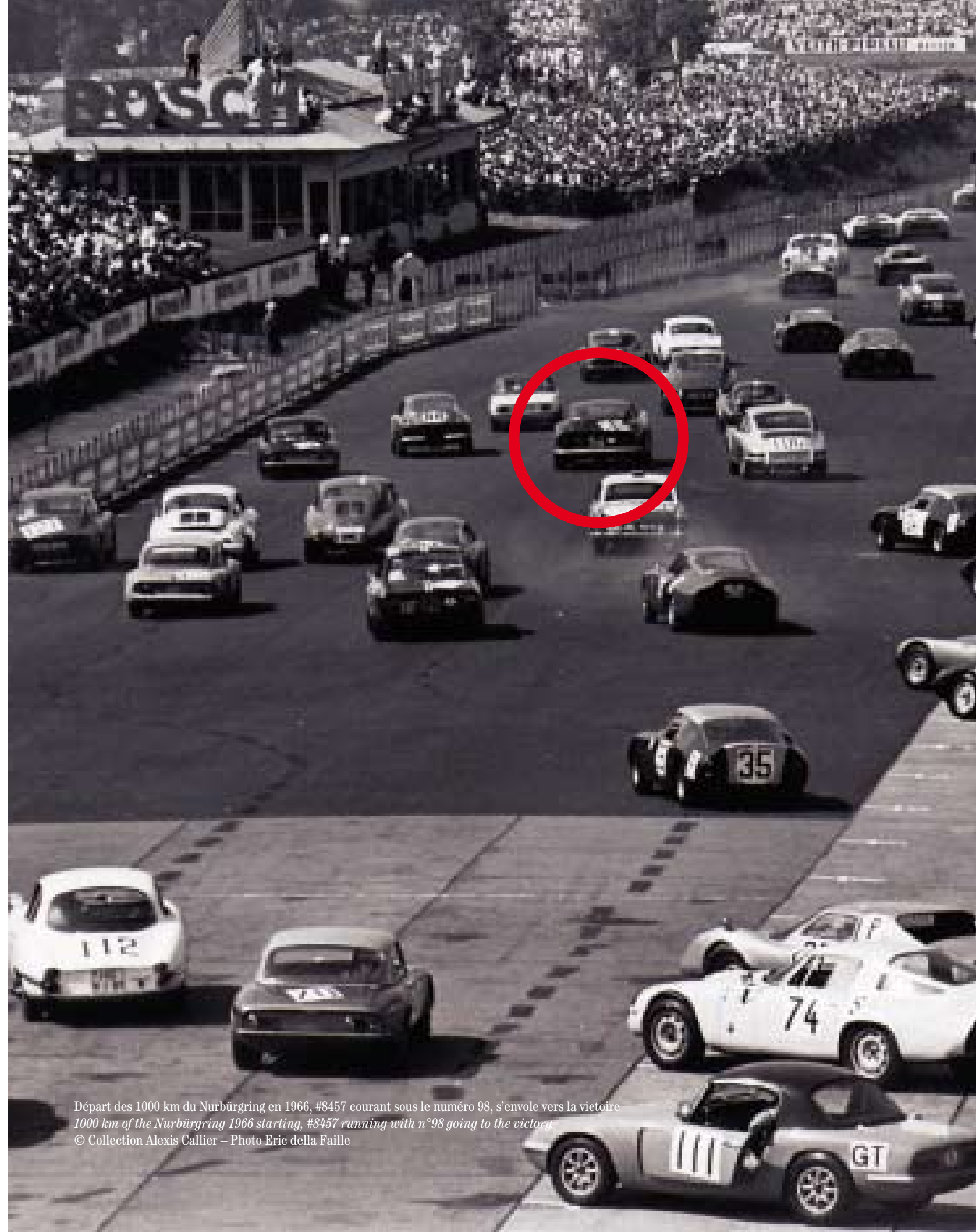
With precise, high ratio steering, the 275 GTB was a driver's car which demanded concentration and anticipation (it could reach speeds of more than 240 km/h), while responding to the slightest touch. A strict 2-seater coupé on a 2.40m wheelbase, in colours enhancing its aesthetic qualities. The car had flowing, virile styling, tighter than on the previous 250 GT, with a sloping nose, covered headlights, high waistline and low roof with blind rear quarter panels. Much of the styling was inspired by the GTO, the engineers' car. The 275 GTB, built by Carrozzeria Scaglietti, was the last Pininfarina creation supervised by Pinin himself. If it appeared rather austere in its day, its classical, elegant styling and dynamic handling quickly silenced the critics, in particular the experienced gentleman drivers, who used it successfully in competition, often with little preparation.

*To be more competitive, Ferrari launched the 275 GTB/C in the spring 1966, with an aluminium body also built by Scaglietti. This model was never used officially, however, and ran in the Prototipo category, as shown by the « P » displayed on the body. There were clients, though, who wished to race a 275 and be competitive in their class, which required a more advanced, powerful model, and so three steel-bodied cars were built with reinforced chassis and worked-on engines. Historians are still researching the origin of these three models, with a chassis marked *275 GTC*, where all others have *275 GTB*.*

The Ferrari 275 we present is well disguised: under a classic body, it is in fact one of the three versions stamped "275 GTC", with C for "Competizione". As such, it boasts an engine with special camshafts, three Weber 40-DCZ-6 carburetors, competition con-rods, four bolt main bearing caps, as used in the 250 TR, 330P, 3/4P and 275 GTB/C. It has a steel body.

This car was delivered on 30 April 1966 to the Milan dealer, Ugo Ravizza, and sold on 11 May to Antonio Flecker, from Bolzano. He was a nominee, used to avoid payment of export duties, as was common practice at the time. Thus, on 27 July, it was « officially » exported from Italy, by Mr Flecker, although the car already belonged to Helmut Felder, a wealthy German industrialist from Reimscheid-Lennep, who ran a company producing machine tools. Felder had already competed in GT races driving, amongst others, a 250 SWB. On 5 June, Felder entered the car for the Nürburgring 1000 Km, which took place on the long circuit, sharing the car with Frank Kalkuhl. In this event, tough on both drivers and their cars, they recorded the quickest time in the over 2,000cc GT category, and won their class. This was a fantastic achievement given the strong competition. Felder entered the car for the same event the following year, but was forced to retire on the 13th lap, after a tyre burst. At this time, Felder was very involved in motorsport. He managed several German drivers (including Lohstrater and Plaut), and owned Can-Am production cars (Interseries in Europe) (UOP Shadow, Porsche 917-30), which he ran at the start of the 1970s in the relevant European events.

Following its career in Europe, this 275 GTC was exported to California in 1968, where it stayed until 2011. During the 1980s it was stored at Hill & Vaughn, in Santa Monica, the renowned historic car business belonging to Phil Hill. During the 1990s, the car was restored at the Gary Thielges workshop in Glendale, California. The car reappeared in 2000 in the hands of Richard Millman, who entered in various historic events including the 2002 Le Mans Classic and the famous Shell Ferrari Historic Challenge. Race results are included in the comprehensive file that will pass on to the new owner. The car participated regularly in these events between 2000 and 2004, when it was sold to William « Bill » Cotter, who had major work carried out on the car by



Départ des 1000 km du Nurbürgring en 1966, #8457 courant sous le numéro 98, s'envole vers la victoire
 1000 km of the Nurbürgring 1966 starting, #8457 running with n°98 going to the victory
 © Collection Alexis Callier – Photo Eric della Faille



#8457 aux 1000 km du Nurbürgring en 1967
#8457 at the 1000 km of the Nurbürgring in 1967
© Collection Alexis Callier – Photo Eric della Faille

acquéreur. La voiture devient une participante régulière de ces séries, entre 2000 et 2004, date à laquelle elle est vendue à William « Bill » Cotter, qui fait effectuer entre 2005 et 2007 des travaux très importants par Intrepid Racing, totalisant 200 000 \$.

Au mois d'août 2010, elle est présentée au Concours d'Élégance de Quail Lodge et remporte le prix "Nürburgring". Marcel Massini l'a fait d'ailleurs bien apparaître dans le reportage de Sports Car Market consacré à l'évènement, en tant que Ferrari 275 GTC #08457.

En 2011, elle est cédée à son propriétaire actuel. L'usine Ferrari et plus précisément son service « Ferrari Classiche » confirme au vendeur dans un email du 9 mars dernier (signé par Marco Arrighi qui coordonne le département Classiche), après examen du dossier complet de la voiture, que le « numéro de châssis (*275 GTC*8457*) a été accepté par le comité » et que le palmarès sera inclus dans le livre. Bien connue du monde Ferrari, cette voiture se distingue nettement d'une 275 GTB "normale" par ses caractéristiques techniques spéciales compétition. Nous recommandons à nos clients de consulter les deux importants dossiers qui accompagnent la voiture. De plus, de nombreuses pièces mécaniques seront délivrées au futur acquéreur incluant les 3 carters d'une boîte de vitesses 275 GTB/2, la voiture étant actuellement équipée d'une boîte de 365 GTC (cette boîte 365 GTC étant plus résistante dans les courses sur circuit).

Il est très intéressant de noter un volant Nardi fait spécialement pour Helmut Felder par le fabricant, avec l'inscription suivante : 'Dem lieben Freund Helmut Felder » (« à mon cher ami HF »)

Les performances de cette 275 en course à l'époque témoignent de la supériorité de cette superbe automobile et son pedigree lui donne accès aux plus grandes épreuves historiques internationales et aux concours les plus sélectifs. Présentée aujourd'hui dans un état magnifique, elle représente une occasion rare de posséder une des Ferrari 275 les plus exclusives du monde.

Intrepid Racing, between 2005 and 2007, totaling \$200,000.

In August 2010, the car was presented at the Quail Lodge Concours d'Elégance, and won the "Nürburgring" prize. Marcel Massini featured this car, Ferrari 275 GTC #08457, in his article of the event for Sports Car Market.

*In 2011, it was sold to the current owner. The Ferrari factory, and more specifically, the « Ferrari Classiche » service confirms in an email on 9 March 2011, (signed by Marco Arrighi from the Classiche department), that after reviewing the records of the car, « chassis number (*275 GTC*8457*) has been accepted by the committee », and its results would be included in the book. Well known in the Ferrari world, this car distinguishes itself from a standard 275 GTB by its special « competition » technical characteristics. We strongly advise inspection of the two important files which come with the car. In addition, numerous mechanical spares will be passed to the new owner, including three 275 GTB/2 gearbox casings, as the car is actually fitted with a 365 GTC gearbox, more robust for racing.*

Worth noting is the Nardi steering wheel, made specially for Helmut Felder by Nardi, carrying the inscription: 'Dem lieben Freund Helmut Felder » (« to my dear friend HF »).

The period racing performances of this 275 testify to the superiority of this superb automobile and its pedigree gives the car access to the world's biggest historic events and the most select concours. Offered today in outstanding condition, it represents a rare opportunity to own one of the most exclusive examples of a Ferrari 275 in the world.



Depuis mon enfance, j'ai toujours été passionnée par le sport automobile et la passion du rallye est venue dès lors que j'ai commencé à roder les moteurs de karting sur circuit. Quand à la passion pour la Lancia 037, c'est tout simplement l'aboutissement, lorsque l'on possède une Lancia Beta Monte Carlo, d'un rêve d'avoir un jour la mythique 037. Lors d'une promenade dans une ville du Jura, j'ai vu un jour passer une Beta Monte Carlo et suis restée ébahie par la beauté et la ligne de ce véhicule dont je ne connaissais pas le nom. Ma réaction fut immédiatement de me dire que le jour où j'aurai les moyens, ce serait ce modèle que je posséderai ! En 1981, le rêve est devenu réalité. Le Club Lancia de Genève m'a invité à un rallye, le déclin de la compétition est immédiatement revenu puisque je l'avais eu par le passé avec le karting. Les 1000 Bornes du Grand Bornand fut mon premier rallye, je les ai d'ailleurs fait plusieurs années de suite. J'ai participé au Rallye Monte Carlo Historique au départ de Milan, les Cévennes, le Rallye des Vosges, d'Antibes et bien d'autres. Je précise que l'équipage était à chaque fois 100% féminin, ce qui n'était pas chose courante ! Après avoir pris beaucoup de plaisir au volant de ces magnifiques voitures, je souhaite maintenant tourner la page des voitures de rallyes, en offrant la possibilité à d'autres amateurs de profiter de ces automobiles autant que je les ai aimées.

Madame Christiane P. Sacchi

Since my childhood, I have always been interested in motor racing, and my passion for rallying began when I started testing kart engines on the track. As for my love for the Lancia 037, it is simply the ultimate dream, when you have a Lancia Beta Monte Carlo, to one day own the legendary 037. During a walk one day, in a town in the Jura, I saw a Beta Monte Carlo go by, and was bowled over by the style and beauty of a car that I didn't know the name of. My immediate reaction was to decide that I would own one, as soon as I could afford it! In 1981, the dream came true. The Geneva Lancia Club invited me to take part in a rally, and the competition clicked with me immediately, having got the hang of it from karting. The 1000 Bornes du Grand Bornand was my first rally, which I did again for several years. I took part in the Historic Monte Carlo Rally starting from Milan, les Cévennes, the Rallye des Vosges, Antibes and lots of others. I must point out that every time, the team was 100% female, something that was not often seen! Having had so much pleasure at the wheel of these magnificent cars, I now plan to leave this chapter behind me, and provide an opportunity to other enthusiasts to enjoy these rally cars as much as I have.



138

Carte grise française
French title

Châssis n° 1388981

- ✓ La plus recherchée de toutes les versions
- ✓ Idéale pour les Rallyes de régularité
- ✓ Moteur enchanteur
- ✓ The most sought after version
- ✓ Ideal for regularity rallies
- ✓ Enchanting engine

15.000 – 25.000 €

Sans réserve

No reserve

1971 ALFA ROMEO GIULIA 1750 GT VELOCE

En remplacement du coupé Giulietta Sprint qui a assuré le renouveau d'Alfa Romeo dans le segment des coupés sportifs, la firme milanaise frappe un grand coup en 1963 avec la présentation de la Giulia GT. Son dessin affirmé et équilibré revient à un jeune designer, Giorgetto Giugiaro, travaillant alors à la Carrozzeria Bertone, ce qui vaudra d'ailleurs à l'auto le surnom de « coupé Bertone ». Tout au long de sa carrière, le coupé Giulia connaîtra le succès, tant sur le plan commercial, qu'en compétition où les versions GTA (en 1300 et 1600) remporteront de nombreux titres. La version 1750 cm³ (Tipo 105.44) apparaît en 1967. Le moteur est hérité de la Berlina et entraîne ce joli coupé à plus de 190 km/h. De nombreuses améliorations sont effectuées à l'occasion de la sortie de ce modèle: le circuit de freinage est doublé, les sièges et le volant sont modifiés. Pour beaucoup il s'agit de la meilleure version du « coupé Bertone » avec son tableau de bord sobre et classique et un moteur toujours prêt à monter dans les tours. On verra même courir des 1750 GT Veloce aux 9 heures de Kyalami en 1969 ou au Grand Prix de Printemps de Pologne en 1971.

La voiture que nous présentons est une désirable version 1750 du « coupé Bertone » de couleur rouge. Elle a été vendue neuve en France comme nous le montre sa plaque constructeur et a été restaurée dans les années 1990. Notre collectionneuse en a fait l'acquisition en 2006 afin de faire des rallyes de régularité. Séduite par les voitures italiennes, elle recherchait une alternative amusante à sa Lancia 037. Dans ce but, la voiture a été équipée avec des sièges baquets, et des jantes en alliage, les pare-chocs ont été enlevés, et des cornets ont été montés sur les carburateurs Weber. C'est une belle occasion d'acquiescer une des versions les plus recherchées de ce coupé aussi amusante à conduire qu'agréable à regarder.

Alfa Romeo pulled out all the stops for the launch of the Giulia GT, presented in 1963 as the replacement for the Giulietta Sprint coupé which had revived the marque's fortunes in this area. The balanced, assertive styling was the work of young designer, Giorgetto Giugiaro, working for the Carrozzeria Bertone, hence « coupé Bertone ». The Giulia coupé enjoyed a long and successful career, commercially, and in competition, with the 1300 and 1600 GTA versions winning many titles. The 1750cc version (Tipo 105.44) appeared in 1967. The engine, from the Berlina, gave this pretty car a top speed of more than 190 km/h. There were many improvements made when this model was launched: the brakes were upgraded and the car had new seats and a new steering wheel. Many consider the « coupé Bertone » to be the best version, with its classic dashboard and freely revving engine. Records show that a 1750 GT Veloce took part in the Kyalami 9 Hours in 1969, and the Grand Prix de Printemps in Poland in 1971. The car offered is a desirable 1750 Bertone version in red. It was sold new in France, as the manufacturer's plate shows and was restored during the 1990s. Our collector acquired the car in 2006 to take part in regularity rallies. Passionate about Italian cars, she wanted an enjoyable alternative to her Lancia 037. To this end, the car was fitted with bucket seats, alloy wheels, the bumpers were removed and intakes mounted on the Weber carburetors. Here is a great opportunity to buy one of the most sought-after versions of this coupé, that is as fun to drive as it is enjoyable to look at.



139

Carte grise française
French title

Chassis n°
ZLA151AR00000111

- ✓ Belle histoire
- ✓ Placement-plaisir exceptionnel
- ✓ Très efficace pour tous rallyes
- ✓ Interesting provenance
- ✓ Risen in value
- ✓ Effective rally car

90.000 – 150.000 €

1983 LANCIA 037 RALLY

En 1982, la très belle carrière de la Lancia Stratos prenait fin à l'échéance de son homologation, ce fut aussi l'année où son héritière, la Lancia 037, fit ses premiers tours de roue. Le groupe Fiat-Lancia avait besoin d'une nouvelle et efficace voiture de rallye afin de prendre la suite des glorieuses Flavia, Fulvia H.F., Stratos et 131 Abarth. La nouvelle voiture s'appela Lancia-Abarth Rallye, projet 037 et fut élaborée à partir de 1980 par une petite équipe dirigée par Sergio Limone. Giorgio Pianta fut chargé de ses premiers essais sur la piste Pirelli à Vizzola, près de Milan, et de son développement. La base du prototype était la cellule de la Lancia Monte Carlo avec, à l'avant et à l'arrière, des structures en tube d'acier. L'ensemble, coque autoporteuse plus bâtis tubulaires assurait une bonne rigidité pour un poids minimum, ainsi qu'une bonne accessibilité et facilité de démontage.

Le moteur 4 cylindres, transversal sur la voiture de série, fut monté en position longitudinale. Une puissance de l'ordre de 300 ch à 8000 tr/mn était prévue pour ce moteur de 2 litres dans sa version compétition, la version de série comme la voiture que nous présentons, dépassent quand même les 100 ch au litre de cylindrée, la puissance ressortant à 205 ch à 7500 tr/mn. Ces fortes puissances étaient obtenues par l'emploi d'un compresseur volumétrique préconisé par l'ingénieur Aurelio Lampredi et mis au point par Abarth. Ce compresseur convenait mieux aux épreuves des rallyes qu'un turbo compresseur, car il procurait de la puissance à tous les régimes sans trou à l'accélération. La boîte de vitesse prévue était une robuste ZF à cinq rapports. Les carrosseries furent étudiées et réalisées en résine de polyester et fibre de verre par Pininfarina. 200 voitures de route furent construites pour satisfaire à l'homologation et 20 voitures de course.

In 1982, when the homologation came to an end, so did the exceptional career of the Lancia Stratos. This was the same year that its successor, the Lancia 037, first took to the road. The Fiat-Lancia group were looking for a new and efficient rally car to follow in the tracks of the outstanding Flavia, Fulvia H.F., Stratos and 131 Abarth. The new car, called the Lancia-Abarth Rallye projet 037, was developed from 1980 by a small team, led by Sergio Limone. Giorgio Pianta was the first to test the car on the Pirelli track at Vizzola, near Milan, and to work on its development. The base of the prototype was the Lancia Monte Carlo, with tubular structures in steel at front and back. The tubular monocoque was strong but light, as well as being accessible and easy to dismantle.

The four-cylinder engine, transverse on the production model, was positioned lengthways on the competition version. The 2-litre engine on the latter produced 300 bhp at 8,000 rpm, and the production model, as offered here, was capable of more than 100 bhp per 1,000cc, reaching 205 bhp at 7,500 rpm. This power was obtained by use of a supercharger advocated by the engineer Aurelio Lampredi, and developed by Abarth. This was better suited to rallying than a turbocharger, as it provided power at all speeds when accelerating. The gearbox was a strong five-speed ZF box. The body was designed and made in polyester resin and fibreglass by Pininfarina. Two hundred road cars were produced to fulfil the homologation regulations, along with twenty racing cars.

Rentrée dans la Collection de Madame Sacchi il y a dix ans, cette Lancia est semble-t-il une troisième main, livrée neuve à Paris. La propriétaire de cette voiture a fait monter des sièges baquets en tissu noir pour plus de confort et de maintien lors des rallyes. Très généreuse, elle a offert les sièges d'origine à un de ses amis qui en avait besoin pour sa voiture. Cette Lancia est entretenue à Genève par RS Tuning et chez CPL Sport dans l'Ain. Elle se présente globalement en bon état et son compteur affiche 34500 km; il a très certainement déjà fait un tour. Cette Lancia, rare, très performante, à la tenue de route exemplaire, est le jouet idéal pour de nombreux rallyes, si possible sur des parcours montagneux où elle montre toute son agilité. La 037 Rally fait partie de ces modèles dont les prix ne font que grimper d'années en année. Il est encore temps de saisir cette opportunité.

This Lancia joined Madame Sacchi's collection ten years ago, and, delivered new in Paris, it has had just three owners from new. Mme Sacchi had black fabric bucket seats fitted to provide more comfort and support in rallies, and generously gave the original seats to a friend. This Lancia has been maintained in Geneva by RS Tuning and CPL Sport in l'Ain. It is generally in good condition and the odometer reads 34,500 km, which is believed to have gone round the clock once. This rare, high-performance Lancia, with outstanding road-holding qualities, is the ideal car for rallying, particularly on mountainous routes where it can display its agility to the full. The 037 Rally is a model whose value has continued to rise year on year. There is still time to seize this opportunity.



140

Titre de circulation suisse
Swiss registration

Chassis n° 9113600027
Moteur type 911/82

- ✓ Histoire suivie
- ✓ Très bien équipée, éligible à de nombreux rallyes
- ✓ Un modèle mythique et très performant
- ✓ *Continuous history*
- ✓ *Very well equipped, eligible for historic rallies*
- ✓ *Legendary model, performs well*

120.000 – 160.000 €

© 1973 PORSCHE 911 2,7L RS

Huit ans après le début de sa commercialisation, la 911 a atteint une belle maturité, grâce à un travail acharné de mises au point et de raffinements, qui a porté à la fois sur les motorisations et sur le comportement dynamique. En 1969, une augmentation de cylindrée à 2,2 litres lui donne davantage de puissance et de souplesse et 1971 apporte la plus musclée des Porsche de première génération, la 2,4 litres.

Tandis qu'en catégorie sport-prototypes, Porsche joue maintenant dans la cour des grands avec les 908, 910 et surtout les formidables 917, le constructeur ne néglige pas les épreuves routières classiques dans lesquelles les victoires des voitures « normales » assurent la promotion de la 911 de production. Au vu de ces performances, Porsche décide de s'engager en catégorie GT Spécial Groupe 4 en extrapolant de la 2,4 litres un type porté à 2,7 litres, appelé Carrera RS (Renn Sport), par augmentation de l'alésage. Le lien avec les modèles de production est souligné par le règlement qui impose d'en produire 500 exemplaires. Les 210 ch à 6 300 tr/min du moteur 2,7 litres, bien servis par la nouvelle boîte type 915 des 2,4 litres. De plus, la voiture à homologuer est allégée sur de nombreux points: tôles plus minces pour les panneaux non structurels, pare-chocs et capot moteur en plastique, pare-brise et lunette moins épais, réduction des insonorisants et des protections du soubassement, sièges moins lourds, suppression des assises arrière, glaces de custode fixes, etc. Pour améliorer les appuis aérodynamiques, un becquet en queue de canard (optionnel sur les RS de production) est ajouté au capot pour diminuer la portance à l'arrière.

Dix-sept voitures très allégées (fixant le poids minimum à 960 kg) furent livrées aux clients sportifs: ce furent les RSH (Homologation). Deux autres variantes routières furent proposées: la RS Sport (975 kg) moins dépouillée intérieurement et la RS Touring, garnie comme la Type S et plus équipée, qui accuse 100 kg de plus que la Sport. La Carrera RS fait un tabac auprès des Porscheistes et, dans ses trois variantes, la production totale finit par atteindre 1 580 exemplaires, soit environ 200 vraies « allégées » (RSH et RS Sport) et 1 380 RS Touring sur lesquelles, vers la fin, les composants spéciaux sont de plus en plus remplacés par des pièces normales.

Cette RS a été mise en circulation le 26 avril 1973 et est entrée dans la Collection de Madame Sacchi en 2004. Cette voiture a appartenu pendant de très nombreuses années à Monsieur Jean-Charles Cartier, Président hautement estimé du Club Porsche Genève. Elle est bien connue chez les Porscheistes pour avoir été vu dans de très nombreux rallyes et courses diverses en Europe. Facilement reconnaissable à sa robe verte et jaune, elle est équipée de deux baquets, d'un arceau de sécurité et d'un volant Momo Porsche. En 2008, Onetrack Motoring au Lignon en Suisse, a sorti le moteur pour une révision totale et le carter a été changé. La boîte de vitesses, les synchros, les freins avant et arrière ont été complètement révisés. La facture, au dossier, s'élève à CHF30 000.

En avril dernier, cette 2,7L RS a bénéficié d'une révision totale avant passage du sévère contrôle technique suisse qu'elle a obtenu. Il s'agit ici d'un grand classique en collection, rare et recherché. Ce 27e RS 73 construit est éligible dans de nombreuses courses historiques et permettra à son futur acquéreur de remporter les épreuves tant les performances de ce modèle sont élevées.

After eight years of production, the 911 had matured well.

Continually developed and refined, it had improved mechanics and handling. In 1969, the engine was increased to 2.2-litre, giving the car more power and versatility, and in 1971, the more powerful 2.4-litre 911 appeared.

Porsche was on the front line in the sports-prototype category with the 908, 910 and, above all, the formidable 917, but they didn't neglect classic road events, where victories by "normal" cars helped promote the production 911. To this end, Porsche decided to take part in the GT Special Group 4 category, developing the 2.4-litre model, by increasing the bore, to produce a 2.7-litre version, called Carrera RS (Renn Sport). The connection with production models was strengthened by the ruling requiring 500 examples to be built. The 2.7-litre engine, with 210bhp at 6300rpm, was well served by the latest 915-type gear-box in the 2.4. In addition, the homologation car was lightened in various ways: thinner metal in the non-structural panels, plastic bumpers and engine cover, thinner front and rear windscreen, reduced sound-proofing and underbody protection, lighter seats, removal of rear seats, fixed rear quarter lights etc. To improve the aerodynamics, a duck-tail spoiler was added to the engine lid, reducing rear lift.

Seventeen lightened cars with a minimum weight of 960kg, known as the RSH (homologation), were produced for client enthusiasts. Two other road-going variants were offered: the RS Sport (975kg), with a less spartan interior, and the RS Touring, similarly equipped to the S and weighing 100kg more than the RS Sport. The Carrera RS was a big hit with Porsche fans, and total production of the three versions reached 1,580. Approximately 200 were genuine lightweight examples (RSH and RS Sport), with 1,380 examples of the RS Touring whose special components were increasingly replaced by normal parts. This RS left the factory on 26 April 1973 and entered Madame Sacchi's collection in 2004. For many years it belonged to Monsieur Jean-Charles Cartier, highly respected President of the Porsche Club in Geneva. The car is well known in the Porsche world, having taken part in numerous rallies and races across Europe. Recognisable in its green and yellow livery, the car is fitted with two bucket seats, roll-over and Momo Porsche steering wheel. In 2008, Onetrack Motoring in Lignon, Switzerland, carried out an engine-out rebuild and the sump was replaced. The gearbox, synchromesh, and front and rear brakes have all been overhauled. There is an invoice in the file for CHF30,000 for this work.

Last April, this 2.7L RS benefitted from a complete going-over, before successfully taking the rigorous Swiss MOT. Here is a collectible classic, rare and highly sought-after. This RS lightweight, the 27th built in 1973, is eligible for major historic race events, and will offer its new owner the race-winning performance it was designed to give.



**Carte grise française
French title**

Châssis n° 15367

- ✓ Superbe Histoire, 5 propriétaires, entretien méticuleux
- ✓ Trousse à outils et carnets Ferrari
- ✓ Dernière "grande" Ferrari à moteur avant
- ✓ Matching Numbers
- ✓ Well documented history, thorough maintenance, very few owners
- ✓ Comprehensive toolkit and service book
- ✓ Last of the front-engined senior supercar Ferraris

220.000 – 280.000 €

Ex Bernard Consten, Livrée neuve en France / Ex Bernard Consten. Delivered new in France

1972 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA COUPÉ

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. Sur le plan des performances, la Daytona n'a rien à envier à ses concurrentes. 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. Elle va connaître une intéressante carrière en compétition, notamment en version Gr. 4, au Tour de France Auto et aux 24 Heures du Mans. Sur ce plan, la Ferrari supplante largement la Lamborghini, absente des circuits...

Cette Ferrari Daytona à une superbe histoire : elle a fait partie de la collection personnelle de Bernard Consten. Celui-ci, ancien pilote, président de la FFSA, organisateur du Tour Auto, est à la fois connaisseur en automobile et extrêmement méticuleux, ce qui a assuré à cette voiture une préservation soignée lorsqu'elle était en sa possession. Livrée neuve en France en 1972 par les établissements Ch. Pozzi à Guy Verrecchia, elle a été ensuite vendue à Claude Bouscary au mois de mai 1974, alors que le compteur indiquait 22 600 km. En janvier 1980, la voiture est transmise au fils de M. Bouscary, Bruno et c'est en janvier 1986 que Bernard Consten en fait l'acquisition. Elle affiche alors 55 200 km. En l'espace de 23 ans, le pilote fameux va parcourir 17 300 km, amenant le kilométrage total à 72 500 km. Il décide d'en modifier la teinte et remplace le "Azzurro metallizzato"

It has always surprised everybody that Enzo Ferrari, a racing enthusiast and technology fan, had not quite followed the direction taken in 1967 by the Lamborghini Miura – Ferrari's new car for 1968 did not take the mid-engined route and instead stayed with the V12 engine located at the front, with drive going to the rear. Unveiled at the Paris Salon of '67, it was unofficially nicknamed Daytona, in honour of Ferrari's 1-2-3 on the same circuit that same year. With its striking long hood shot deck looks from Pininfarina designer Leonardo Fioravanti, the Daytona's battery of four hooded lamps enclosed in perspex was eventually replaced by a set of retractable headlamps in 1970. In terms of performance, the Daytona has nothing to worry as regards the competition. Its wonderful 4.4-litre V12, with its four overhead camshafts and dry sump lubrication, provided for outstanding performance, both in terms of flexibility and power. Developing a very vocal 352bhp at 7500rpm, the Daytona was capable of a top speed of 270kph, with confidence-inspiring roadholding. The Daytona also saw an exciting competitive career, including a Group 4 version, participation in the Tour de France Auto and the 24 Hours of Le Mans. In this respect, the Ferrari bettered Lamborghini, which had no competitive background...

The Ferrari Daytona is no ordinary one: it is a part of the personal collection of Bernard Consten, a former racer, president of the French motorsport federation FFSA and organizer of the Tour Auto. Obviously very knowledgeable Consten has maintained the car meticulously. Delivered new in France in 1972 by Ferrari distributor Charles Pozzi to Guy Verrecchia, the car was subsequently sold to Claude Bouscary in May 1974, when the odometer reading was just 22,600 km. In January 1980, the car is transferred to the son of Mr Bouscary, Bruno, and it was in January 1986 that Bernard Consten acquired this Ferrari, when the odo showed 55,200km. In 23 years,



(bleu métallisé) d'origine par un beau "Nuovo giallo fly" (jaune Ferrari). Il remplace par ailleurs les roues arrière de 7,5" par des jantes de 9". Outre les indispensables travaux d'entretien, cette voiture a bénéficié à l'époque d'un remplacement de l'embrayage. Bernard Consten a utilisé trois fois cette voiture pour ouvrir le Tour Auto, portant alors le numéro "00". Dans un article publié en 2008 dans Classic & Sports Car France, Bernard Consten indiquait à propos de cette voiture : "On est frappé par la pureté des lignes. Sa direction (...) lui interdit les routes de Corse, mais en revanche, quel régal sur autoroute ou sur le circuit des 24 Heures du Mans où elle s'est révélée imbattable durant plusieurs années. Et, ce qui ne gêne rien, elle bénéficie d'une réputation de fiabilité indiscutable." En 2009, Bernard Consten s'est séparé à regret de plusieurs voitures de sa collection, dont cette splendide automobile. Son nouveau propriétaire en a pris grand soin et a effectué quelques travaux: outre les vidanges moteur, boîte-pont et freins, il a fait changer les quatre joints homocinétique Lööbro des demi-arbres arrière, et les sièges ont été confiés aux établissements Baron à Lyon pour une réfection qui a eu le bon goût d'avoir conservé la superbe patine d'origine.

Cette Daytona châssis 15367 fait partie de la série nommée "365 GTB4-A", ce qui correspond à une désirable version européenne avec phares escamotables, comme nous l'a confirmé l'expert Marcel Massini. Selon d'autres sources, il semblerait que les châssis frappés faisaient partie d'une petite série, de moins d'une centaine préparés spécialement pour les groupe 4. Elle est accompagnée des documents attestant de son histoire: copie de la facture d'achat neuve, copie des anciennes cartes grises, contrôles techniques depuis 1986, livre de bord personnel de Bernard Consten qui relate les sorties avec la voiture, manuel d'utilisation Ferrari, catalogue de pièces et, bien entendu, sa trousse à outils originale. Elle offre l'occasion rare d'acquérir une Daytona dont l'histoire est suivie, avec une belle provenance, peu de propriétaires et un entretien sans faille.

the famous racer covered 17,300km, bringing the total mileage to 72,500km. Consten also decided to change the colour of the car, repainting the original shade of "metallizzato Azzurro" (blue metallic) with a beautiful "Nuovo giallo fly" (Ferrari yellow). He also replaced the rear 7.5-inch wide wheels by rims of 9 inches. In addition to the usual servicing, this car has benefited by the replacement of the clutch. Bernard Consten participated at the Tour Auto three times, with the "00". In an article published in 2008 in Classic & Sports Car France, Bernard Consten mentioned: "One is struck by the clean lines. The steering may not be at its best on roads of Corsica, but on the other hand, what a treat the car is on the circuit of the 24 Hours of Le Mans, where it has proven to be unbeatable for many years. And, what's more, it enjoys an enviable reputation for reliability."

In 2009, Bernard Consten parted regretfully with several of his cars from his collection, including this beauty. The new owner took great care too and did some work: in addition to oil changes, brakes and transaxle, he changed the four constant-velocity joints to Löbros, and the seats were assigned to Baron in Lyon for a complete restoration, which has been executed tastefully, having retained the original patina.

This Daytona, chassis number 15367 is part of the series called "GTB4 365-A", which is the more desirable European version with retractable headlamps, as confirmed by the expert Marcel Massini. The car comes with complete set of documentation: a copy of the new invoice, copy of the old registration cards, technical inspections since 1986, the personal logbook of Bernard Consten recounting the results with the car; a Ferrari manual, a catalog of parts and, of course, a set of original tools. It offers the rare opportunity to acquire a Daytona whose history is meticulous, with a very fine provenance, few owners and a perfect service history.





142

Titre de circulation monégasque
Monégasque Title

Châssis n° 198 040
5500049
Moteur n° 198 980
4500209

- ✓ Une des automobiles les plus mythiques de l'histoire
- ✓ "Matching numbers", moteur d'origine
- ✓ Très belle présentation
- ✓ Le plus beau des investissements
- ✓ *One of the most legendary automobiles in history*
- ✓ "Matching numbers", original engine
- ✓ Superb presentation

480.000 – 540.000 €

Matching Numbers

1955 MERCEDES 300 SL "PAPILLON"

Châssis tubulaire, moteur six cylindres à injection directe, carter sec, freins ailetés Alfin, roues indépendantes, carrosserie profilée, la Mercedes 300 SL est née de la course automobile. Merveilleuse trouvaille, les ailes "papillon" qui vont lui donner son nom ne sont pas un subterfuge esthétique: elles sont dues à la structure du châssis, qui monte haut sur les côtés pour assurer la meilleure rigidité possible. Ce qui était une contrainte se transforme en une des caractéristiques qui vont faire de cette voiture une légende. Elle le mérite. Les meilleurs ingénieurs de Mercedes se sont penchés sur son berceau, alors que l'Europe est en plein essor économique. C'est pourtant des États-Unis que vient la demande pour cette automobile d'exception. Max Hoffman, le dynamique importateur aux États-Unis de nombreuses marques européennes, réclame une voiture de sport de haut niveau capable de répondre à la demande de ses riches clients. Avant même la sortie du modèle, il passe une commande ferme de plusieurs centaines d'exemplaires. Ce n'est donc pas un hasard si la 300 SL est dévoilée en 1954 au Salon de New York, et non pas de ce côté-ci de l'Atlantique. Les noms des acheteurs de la nouvelle Mercedes sont un véritable "Who's who" des célébrités de l'époque: Pablo Picasso, le Shah d'Iran, le prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, le roi Hussein de Jordanie... sans parler d'amateurs d'automobiles comme Luigi Chinetti ou Briggs Cunningham. En 1956, il faut déboursier 5,4 millions de francs pour une 300 SL, contre 1,6 millions pour une Porsche 356 1600 Super. Quant aux performances, elles font de la 300 SL une dominatrice absolue sur la route. A l'époque, rares sont celles qui dépassent 230 km/h en toute sécurité et qui couvrent le 0 à 100 km/h en moins de 9 secondes. Ce qui fera dire au magazine "Auto Sport": "La ligne de la 300 SL est fabuleuse et ses performances presque incroyables", exemple parmi tant d'autres des propos dithyrambiques ayant accompagné l'arrivée de la 300 SL sur les routes d'Europe et des États-Unis.

With tubular chassis, six cylinder engine with direct injection, dry sump, finned Alfin brakes, independent suspension and streamlined body, the Mercedes 300 SL was shaped by the race track. A wonderful discovery, the 'gullwing' doors which gave it its name, were not only for show: they were a result of the structure of the chassis, which ran high on the sides to maximise its strength. What was a constraint became a feature which would make this car a legend. It merits this status. The best Mercedes engineers were bent over their drawing boards while Europe was booming economically. It was from the US, however, that the demand came for this exceptional car. Max Hoffman, the dynamic importer of numerous European marques to the US, called for a top of the range sports car capable of meeting the demand of his wealthiest customers. Even before the model appeared, he put in a firm order for several hundred examples. It was not by chance, therefore, that the 300 SL was unveiled in 1954 at the New York Motor Show, and not on this side of the Atlantic. The names of people who bought the new Mercedes form a veritable 'Who's Who' of celebrities of the day: Pablo Picasso, the Shah of Iran, prince Ali Khan, Clark Gable, Tony Curtis, King Hussein of Jordan... without mentioning motoring enthusiasts such as Luigi Chinetti or Briggs Cunningham. In 1956, a 300 SL would set you back 5.4 million francs, against 1.6 million francs for a Porsche 356 1600 Super. As for performance, the 300 SL totally dominated the road. It was rare, at that time, to find a car that could exceed 230 km/h safely and could cover 0 to 100km/h in under 9 seconds. The magazine 'Autosport' wrote: « The appearance of the 300 SL is fabulous and its performance is almost incredible. » This was one example amongst many rave reviews that accompanied the arrival of the 300 SL on the roads of Europe and America.

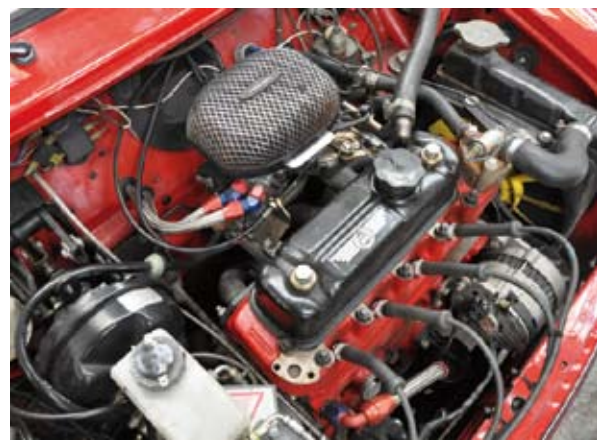




Cette splendide Mercedes 300 SL a été livrée neuve le 31 janvier 1955 à San Francisco, de couleur "Weissgrau" blanc-gris référence DB 158 avec une sellerie en tissu bleu. D'après le rapport d'expertise faisant partie du dossier, la voiture a connu plusieurs propriétaires: James S. Long, de Redendo Beach, en Californie, puis Jan Henner Matthias, de Marina del Rey, sous le soleil californien également. Elle est ensuite exportée en Angleterre et devient en 2003 la propriété du collectionneur bien connu M. Pierre Mellinger, avant de passer il y a quelques années entre les mains de son actuel propriétaire monégasque, par l'intermédiaire d'une société britannique. Lors de son séjour en Angleterre, la voiture a bénéficié d'une restauration poussée, la peinture a été refaite ainsi que l'intérieur et la voiture se présente encore dans un état de présentation impeccable. L'actuel propriétaire a fait faire une révision de la voiture chez Mercedes afin qu'elle passe le contrôle technique à Monaco. Notons qu'elle est équipée de son moteur d'origine et qu'une vérification des compressions a été effectuée. Aujourd'hui de couleur gris métallisé avec sellerie cuir bleu immaculée, cette Mercedes 300 SL à portes papillon bénéficie d'une présentation impeccable et d'un fonctionnement agréable et doux. Une occasion d'acquérir un modèle légendaire de l'histoire de l'automobile et du design qui a sa place dans les plus belles collections d'art.

This splendid Mercedes 300 SL was delivered new on 31 January 1955 to San Francisco, in a white-grey "Weissgrau", reference DB 158, with blue fabric upholstery. According to the expert's report included in the file, the car has known several owners: James S. Long, from Redendo Beach, in California, then Jan Henner Matthias, from Marina del Rey, also under the Californian sun. It was then exported to England, and in 2003 became the property of renowned collector M. Pierre Mellinger, before passing into the hands of its current owner from Monaco via a British intermediary company. During its stay in England, the car was treated to a thorough restoration, when the interior and the paintwork was re-done, leaving the car in impeccable condition. The current owner has had the car serviced by Mercedes to pass the MOT in Monaco. We note that it is equipped with the original engine, and that a compression check has been carried out. Now in metallic grey with immaculate blue leather upholstery, this Mercedes 300 SL Gullwing is presented in pristine condition and runs smoothly. Here is an opportunity to acquire a design classic and a legend from the history of the automobile which has a place in the finest collections.





143

**Titre de circulation
Luxembourgeois
Luxembourg Title**

Châssis n°
SAXXNNAYNBD094130

- ✓ Rare version Groupe A, préparation usine
- ✓ Complètement restaurée, belle présentation
- ✓ La Mini ultime
- ✓ Rare version of Group A, factory prepared
- ✓ Fully restored, in very good condition
- ✓ The ultimate Mini

30.000 – 40.000 €
Sans réserve
No reserve

Ex Monte-Carlo 1995, avec Andruet et "Biche"

1994 ROVER MINI COOPER PRÉPARÉE GROUPE A

De conception géniale, la Mini va acquérir ses lettres de noblesse en remportant le Rallye de Monte Carlo 1965. En 1991, Rover décide de redonner vie à cette automobile de légende et relance la Mini Cooper version 1 275 cm³. Le mythe est décidément immortel...

La voiture que nous présentons a été préparée par Rover aux spécifications Groupe A au milieu des années 1990 pour participer au Rallye de Monte Carlo 1994. Pour l'occasion, Rover France la confie à un équipage célèbre, Jean-Claude Andruet et "Biche", dont le riche palmarès compte notamment une victoire au rallye de Monte Carlo 1973, au volant d'une berlinette Alpine. Après un départ de Reims, ils seront malheureusement contraints à l'abandon sur problèmes de pneus mais la Mini Cooper aura pu montrer ses capacités. La préparation Groupe A comporte un moteur 1 275 cm³ à injection, doté d'un arbre à cames spécial et de soupapes plus grosses. La boîte de vitesses est une version compétition à taille droite, la suspension est réglable et un réservoir d'essence spécial est installé dans le coffre arrière. Doté d'un arceau-cage, l'habitacle est complètement modifié et aménagé pour le rallye, avec sièges baquets, instrumentation adaptée et tripmaster en face du copilote. Une rampe de quatre projecteurs surmonte la calandre.

Après le rallye, Jean-Claude Andruet a conservé la voiture quelques temps avant de s'en séparer. En 2009, alors entre les mains d'un passionné de rallye, en Angleterre, elle a bénéficié d'une restauration complète. La caisse a été mise à nu et certains éléments de carrosserie remplacés. Des photos et des factures témoignent des travaux réalisés. La voiture est ensuite passée entre les mains de l'actuel propriétaire, qui l'a utilisée notamment pour participer à des ouvertures de rallies où elle s'est montrée compétitive et amusante à piloter. Bien préparée, dotée d'un historique peu commun, cette voiture représente la quintessence de ce qui a forgé la légende Mini en rallye.

Great design, the Mini won its credentials by winning the Monte Carlo Rally in 1965. In 1991, Rover decided to revive this automotive legend and re-launch the Mini Cooper version with the 1275cc engine. Proving that the myth was indeed immortal...

The car on offer was developed by Rover to Group A specifications in the mid-1990s for the 1994 Monte Carlo Rally. For the rally, Rover France decided to get the famous team of Jean-Claude Andruet and "Biche", to drive the Mini, in remembrance of their famous victory in the 1973 edition of the Monte Carlo Rally in an Alpine Berlinette. After leaving Reims, they were unfortunately forced to retire due to problems with the tyre, but the Mini Cooper did show its capabilities. Group A specs allowed for preparing a 1275cc engine with fuel injection, a special camshaft and larger valves. The gearbox is a competition version of the right size, the suspension is adjustable and a special fuel tank has been installed in the boot. With a roll cage, the interior has been completely modified and equipped for rallying, with bucket seats, appropriate instrumentation and a Tripmaster right in front of the navigator. Plus a ramp with four spotlamps is mounted ahead of the grille.

After the rally, Jean-Claude Andruet kept the car for some time before parting with it. In 2009, in the ownership of a passionate rallyist in the UK, the car received a full restoration. The body was redone some panels replaced. Photos and invoices reflect the work done. The car then passed into the hands of the current owner, who used it to open rallies where the car has been competitive and a lot of fun to drive. Well prepared, with an unusual history, this car is the epitome of what has made the Mini a legend in the world of rallying.

144

**Carte grise française
French Title**

Châssis n°AR1236112
Moteur n°00530/43819

- ✓ Première main
- ✓ Première version du fameux « Coupé Bertone »
- ✓ Exemplaire en bon état de conservation
- ✓ Single owner
- ✓ Early version of the famous Bertone Coupés
- ✓ In good condition

7.000 – 9.000 €
Sans réserve
No reserve

1969 ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR

En remplacement du coupé Giulietta Sprint qui a assuré le renouveau d'Alfa Romeo dans le segment des coupés sportifs, la firme milanaise frappe un grand coup en 1963 avec la présentation de la Giulia GT. Son dessin affirmé et équilibré revient à un jeune designer, Giorgetto Giugiaro, travaillant alors à la Carrozzeria Bertone, ce qui vaudra d'ailleurs à l'auto le surnom de « coupé Bertone », communément utilisé. Pour la partie mécanique, on reprend les excellents blocs 4 cylindres double arbre couplés à une boîte de vitesses à 5 rapports, successivement déclinés de 1 300 à 2 000 cm³. Tout au long de sa carrière, le coupé Giulia connaîtra le succès, tant sur le plan commercial, qu'en compétition où les versions GTA (en 1300 et 1600) remportent de nombreux titres.

Le modèle qui nous intéresse est doté de la mécanique 1300 qui développe près de 90 ch. Issu du millésime 1969, il fait donc partie des derniers pourvus du charmant décrochement qui apparaît en avant du capot moteur, d'où le qualificatif de « boîte à lettres » que l'on donne affectueusement aux premiers coupés. Acheté neuf en Italie par son actuel propriétaire, il a connu une restauration complète dans le milieu des années 90 et affichait alors 60 000 km au compteur. Depuis 2008 s'y sont ajoutés une dizaine de milliers de km supplémentaires, preuve que la voiture est utilisée. On remarque simplement quelques traces de corrosion dans le bas des portes et les bas de caisse, pour lesquels une remise à niveau sera donc à envisager. Depuis qu'elle a passé le contrôle technique, les disques de freins ainsi que les plaquettes ont été changés. Elle se présente dans une belle teinte grise, en bon état de fonctionnement et, chose rare, la sellerie est réalisée en cuir Connolly beige. Il s'agit, en outre, d'une peu courante première main à l'historique limpide.

The replacement of the legendary Giulietta Sprint Coupe that ensured the revival of the Alfa Romeo sports coupe segment, the sports car maker from Milan came back with an even more successful model, the Giulia GT coupe from 1963. The elegantly proportioned design form a talented young designer, Giorgetto Giugiaro, then working for Carrozzeria Bertone, the model eventually came to be nicknamed the Bertone coupe. For motive power the Giulia coupe sported the excellent twin cam four-cylinder, mated to a 5-speed gearbox, with a choice of displacement from 1.3-litre to 2.0-litre. Throughout the model run, the Giulia coupe was a resounding success, both in commercial terms and in competition too, with the GTA version (in 1300 and 1600cc form) going on to win innumerable races and rallies.

The car on offer is powered by the 1.3-litre version, which develops about 90bhp. From 1969, this is last of the version with the slat on the front of the bonnet, which earned nickname of 'letterbox' given affectionately to the first series of the coupe. Bought new in Italy by its current owner, the car got a complete restoration in the mid 1990s, when the car had completed 60,000km. Since 2008 the car has added tens of thousands of kilometers – further proof that the car is used regularly. There's some corrosion at the bottom of the doors and rocker panels, for which some work will need to be considered. Since the car passed the technical inspection, brake discs and pads have been changed. Painted a beautiful grey, in good working order and, unusually, the upholstery is Connolly leather in beige. It is also an unusual single owner car with a very well-documented history.



TRIBUTE TO GUY LIGIER

Force de la nature au grand cœur et aux coups de gueule légendaires, Guy Ligier a rêvé et incarné une équipe bleue de Formule 1. Charmeur, obstiné, mais aussi personnage controversé, moqué pour ses années de transition, il l'a porté à bout de bras pendant dix-sept ans entre succès et désillusions.

Guy Ligier ne doit qu'à lui-même sa réussite. La vie ne lui pas fait de cadeaux. Orphelin à huit ans, contraint de gagner sa vie à quatorze comme apprenti boucher, c'est dans le sport qu'il s'évade de la grisaille de son quotidien. L'aviron d'abord, puis le rugby, où sa hargne fait merveille et enfin la moto. Double champion de France en 500 cm³, il investit ses gains dans une entreprise de travaux publics, qui prend rapidement un énorme essor grâce au soutien du Maire de Vichy, sa ville natale. Fortune faite, il se lance dans la course auto en 1961, mais les casses répétées de son Elva Junior finissent par le décourager. Il revient en 1964, participe à quelques rallyes avec une Porsche 904 et gagne en GT au Mans. Il se lie d'amitié avec Jo Schlesser, qui lui confie son ancienne Brabham reconditionnée pour la Formule 2 et le fait entrer dans l'Ecurie Ford France. Au volant des Ford GT 40, les deux hommes sont sur tous les fronts pendant trois saisons et accrochent même une très belle victoire aux 12 heures de Reims 1967 avec une grosse MkIIB de 7 litres. Dans le même temps, Ligier s'est lancé en F1 avec une Cooper Maserati, pataude et instable, qui finit par l'envoyer dans le décor au GP d'Allemagne 1966 avec de mauvaises fractures aux jambes. Guéri, il prend une éclatante revanche en terminant 6e de l'édition suivante, mais s'il éprouve une légitime fierté d'être le seul pilote français en lice, il sait bien que les jours des pilotes privés sont comptés. Après l'accident mortel de son copain Jo Schlesser au GP de France 1968, le ressort est brisé et il décide de se lancer dans la construction d'une voiture de sport. En mémoire de Jo, les Ligier porteront les initiales JS.

De la première JS1 dévoilée au salon de Paris 1969 à la JS5, la première F1 de 1976, tout semble aller très vite. Pourtant, le chemin fut semé d'embûches et sans la farouche détermination du « Patron » aucune autre entreprise de ce genre n'aurait survécu.

REPERES

- Né à Vichy, le 12 juillet 1930
 - 1959/60: Champion de France Moto « Inter » 500 cm³
 - 1961: Début en course automobile (Elva Formule Junior)
 - 1964: 7e des 24 Heures du Mans et 1er GT (Porsche 904)
 - 1965: débuts en Formule 2 et Sport-Proto (Ecurie Ford France)
 - 1966: débuts en Formule 1 (Cooper Maserati) ; 6e GP de Monaco
 - 1967: 6e GP d'Allemagne (Brabham Repco) et 1er 12 heures de Reims (Ford MkIIB)
 - 1969: création des Automobiles Ligier et apparition de la JS1
 - 1971: présentation de la JS2 et du prototype JS3
 - 1974: victoire d'une JS2 au Tour Auto
 - 1975: 2e place d'une JS2 aux 24 Heures du Mans
 - 1976: débuts de l'écurie Ligier en Formule 1 avec la JS5 à moteur Matra
 - 1977: 1ere victoire d'une Ligier en Grand Prix (Laffite en Suède)
 - 1992: vente de l'écurie Ligier
 - 1996: dernière victoire d'une Ligier en F1 (Olivier Panis à Monaco)
- Bilan F1: 326 GP disputés, 9 victoires, 11 pole positions, 11 meilleurs tours en course
2e Championnat du monde des constructeurs de F1 en 1980.

A Goliath with a big heart who was capable of legendary rants, Guy Ligier dreamed up and was the embodiment of a French Formula 1 team. An obstinate, charming and often controversial figure, he was sometimes mocked for his periods of transition, but he carried on regardless, for seventeen years, through success and disillusionment.

Guy Ligier was a self-made man, and life certainly didn't deal him any favours. An orphan at eight years old, he was forced to earn his living as a butcher's apprentice at fourteen, and it was through sport that he escaped the daily grind. First rowing, then rugby where his vigour and commitment were suited to the task, followed by motorcycle racing. Double 500cc champion in France, he invested his winnings in a construction company, which grew rapidly thanks to the support of the Mayor of Clichy, his home town. Having made money, he threw himself into motor racing in 1961, but repeated problems with his Elva Junior discouraged him. He returned to the sport in 1964, taking place in rallies in his Porsche 904, and winning the GT class at Le Mans. He became great friends with Jo Schlesser, who gave him his old Brabham, which was prepared for Formula 2 and entered for the Ecurie Ford France. The two men spent three seasons racing Ford GT 40s, and also clocked up an impressive victory in the Reims 12 Hour race in 1967, in a huge 7-litre MkIIB. At the same time, Ligier entered F1 with a Cooper-Maserati that proved to be unwieldy and unstable, and ended up throwing him out at the German Grand Prix in 1966, where he broke his legs badly. Once recovered, he staged a remarkable comeback by coming 6th in the next race. While he took immense pride in being the sole French driver in the fray, he knew that the days of private drivers were coming to an end. After the fatal accident of his friend Jo Schlesser at the French GP in 1968, the spell was broken for him, and he turned instead to the challenge of building a sports car. In memory of Jo, the Ligier carried the initials JS.

After that, everything happened quickly, from the launch of the first JS1 at the Paris Motor Show in 1969 to the JS5, the first F1 car in 1976. The road to success was still littered with obstacles, however, which only the « Patron », with his fierce determination, could have survived.

REFERENCE

- *Born in Vichy, 12 July 1930*
 - *1959/60: France Motorcycle « Inter » 500 cc Champion*
 - *1961: starts motor racing (Elva Formule Junior)*
 - *1964: 7th in the Le Mans 24 Hours and 1st GT (Porsche 904)*
 - *1965: starts in Formula 2 and Sport-Prototype (Ecurie Ford France)*
 - *1966: starts in Formula 1 (Cooper Maserati) ; 6th Monaco GP*
 - *1967: 6th German GP (Brabham Repco) and 1st 12 heures de Reims (Ford MkIIB)*
 - *1969: establishes Automobiles Ligier and first appearance of the JS1*
 - *1971: presents JS2 and prototype JS3*
 - *1974: a JS2 wins Tour Auto*
 - *1975: 2nd place for JS2 at Le Mans 24 Hour race*
 - *1976: Ligier team debut in Formula 1 with the Matra-engined JS5*
 - *1977: first Ligier victory in a Grand Prix (Laffite in Sweden)*
 - *1992: the Ligier team is sold*
 - *1996: last Ligier victory in F1 (Olivier Panis at Monaco)*
- F1 statistics: 326 GP races competed, 9 wins, 11 pole positions, 11 best lap time
2nd in F1 Constructors' World Championship in 1980*

L'EXCEPTION POUR GAGNER



GAGNANTE
WINNER

Châssis n° 253873 03

- ✓ Rare voiture d'usine, historique limpide
- ✓ Palmares fantastique dans deux des plus belles épreuves internationales
- ✓ Faite pour gagner
- ✓ Rare Works car, with superb history
- ✓ Amazing Race history
- ✓ A potential winner for the next Tour Auto and Le Mans Classic

750.000 – 1.000.000 €

Gagnante du Tour de France Automobile 1974 2e aux 24 Heures du Mans 1975 /
Tour de France Automobile 1974 Winner, 2nd at the 24 Hours of Le Mans 1975

1974 LIGIER JS2

Née pour gagner

Une voiture capable de remporter le Tour de France Auto et de terminer seconde les 24 Heures du Mans ! Vous cherchez ? La Ferrari 250 GTO ! Oui, et aussi la Ligier JS2. De plus, c'est la même auto qui a signé les deux exploits, et vous l'avez sous les yeux.

C'était un temps remuant sur le plan des règlements. Et la JS2 était aux ordres d'un patron qui l'était tout autant, remuant. Née avec une vocation multiple de voiture de série, de rallye, de circuit, taillée pour la compétition-client, la JS2 connaît une évolution sportive météorique, jusqu'à cette apothéose : la greffe d'un V8 Cosworth et d'une aérodynamique de pointe, qui en font une redoutable bête à gagner. La JS2 de série est bien loin, mais la belle silhouette de la JS1 dessinée par Pietro Frua se reconnaît encore parfaitement, sous l'imposant accastillage de la course. « Silhouette », le mot a désigné par la suite des autos n'ayant qu'un rapport technique très relatif avec la carrosserie de série qui les habillait. La JS2 est une annonciatrice des redoutables Porsche 935; celles-ci ne conservaient guère de la 911 que le pare-brise, la portière, l'architecture générale et l'écusson sur le museau. Tout comme les redoutables allemandes, la Ligier est une vraie-fausse GT, capable d'en remonter aux prototypes de même puissance. D'ailleurs, elle l'a prouvé. La Ligier JS2 engagée au Tour Auto 1973, avec une version compétition, poussée à 330 ch, du V6 Maserati qui l'équipe désormais en série, elle domine nettement l'épreuve : qu'il s'agisse d'étroites spéciales sous la pluie, de circuits roulants, comme Nogaro, ou sinueux comme Charade, Guy Chasseuil et Gérard Larrousse remportent 14 épreuves sur 17 ! Les Porsche Carrera sont surclassées, la Lancia Stratos « usine » de Sandro Munari clairement distancée. Pourtant, une stupide panne (fuite au réservoir !) et une distribution cassée privent respectivement Chasseuil et Larrousse de leur belle course et c'est la Lancia qui l'emporte.

En 1974, Guy Ligier a enfin convaincu les grands argentiers du sérieux de sa démarche et Citroën comme Total aident au développement sérieux de la JS2 de course. Dès le début de saison, les JS2 Maserati empochent les Quatre Heures du Mans, encore une épreuve remportée par la voiture présentée. Puis vient le Tour de France, « leur » épreuve. Gérard Larrousse et Jean-Pierre Nicolas se succèdent au côté du journaliste navigateur

Born to win

A car capable of winning the Tour de France Auto and finishing second in the 24 Hours of Le Mans! Are you looking for something else? The Ferrari 250 GTO, of course! And yes, the Ligier JS2 too! Moreover, it is the same car that signed the two deeds that you have before you.

It was a stirring time in terms of regulations. And the JS2 was the orders of a boss who was equally... stirring. Born as multi-purpose car for rallying, circuit racing, each time tailored to the customer's requirements and competition, the JS2 saw a meteoric rise until this apotheosis: the grafting of a Cosworth V8 into an aerodynamically perfect car, making it a formidable beast designed to win. The JS2 series was a further evolution, but the beautiful silhouette of the JS1, designed by Pietro Frua, can still be recognized perfectly, under the imposing superstructure of this racer. 'Silhouette', the word referred to cars that were barely technically related to the shape of the standard body which clothed them. The JS2 was a harbinger of the fearsome Porsche 935, which retained as much as the 911's windshield, the doors, and the general architecture and the badge on the nose. Like the dreaded German, the Ligier is a 'true-false' GT, able to compete with sports prototypes of the same power. Moreover, it has proved to be so. The Ligier JS2 that competed in the Tour Auto of 1973, in competition version, developed 330bhp with the V6 Maserati powertrain, it clearly dominated the series: whether in the narrower circuits in the rain, or at in the rolling circuit of Nogaro, or the strenuous ones like Charade, with Guy Chasseuil and Gérard Larrousse winning 14 of the 17 races! The upgraded Porsche Carreras and the 'factory' Lancia Stratos of Sandro Munari were clearly beaten. However, a stupid failure (leak from a fuel tank!) and a broken distributor deprived Chasseuil and Larrousse their great race win and it was the Lancia that won.

In 1974, Guy Ligier finally managed to convince backers of the seriousness of his approach and with Citroën and Total backing the project, the serious development of the JS2 began. At the beginning of the season, the JS2 Maserati won the Four Hours of Le Mans, a race won by the car on offer. Then came the Tour de France, which was 'their' race. Gérard Larrousse and Jean-Pierre Nicolas succeeded, driving with

3419 QB 03 aux 24 Heures du Mans 1975 (Lafosse/Chasseuil), en route pour la 2e place
3419 QB 03 at the 24 Hours of Le Mans 1975 (Lafosse/Chasseuil), running to the 2nd winning position
© DPPI





3419 QB 03 au Tour de France Automobile en 1974... en route pour la Victoire!
 3419 QB 03 at the Tour de France Automobile in 1974... running to the victory!
 © DPPI



Johnny Rives, pour conduire « 253873 03 » (3419 QB 03), l'auto qui nous occupe. Darniche et Jaubert conduisent une seconde auto. Cette fois encore, face à une opposition relevée constituée de deux Lancia Stratos et d'une nuée de bonnes Porsche Carreras, les deux autos dominent l'épreuve, qui comprend aussi bien le passage du Tourmalet que le circuit Bugatti au Mans, et elles se classent première (notre auto !) et seconde.

Malgré ce triomphe, la fabrication en série insuffisante prive toujours la JS2 d'une homologation en GT. L'équipe de Guy Ligier, à présent renforcée de Jean Sage comme directeur de course, choisit « la fuite en avant ».

En 1975, Matra cesse la course et Guy Ligier récupère les V8 Cosworth DFV, ainsi que l'équipe des pilotes. Cette même année donc, deux des Ligier JS2 sont équipées du furieux V8, dont celle de la vente. La voiture, dans l'opération, passe de 340 à 460 chevaux... Mais elle les supporte crânement ! Il faut dire que l'adaptation a bénéficié de l'appui de Gérard Ducarouge, récemment anobli par les succès des Matra. L'aérodynamique, notamment, a beaucoup progressé, avec le très apparent aileron arrière géant et les ouïes de « débouillage » d'air sur les ailes avant.

L'objectif est de disputer le Championnat du monde des marques (Mugello, Dijon, Monza, Spa) mais surtout les 24 Heures du Mans. Trois voitures y sont inscrites, dont deux avec le Cosworth. Leur course est brillante.

La Maserati (Beltoise-Jarier) est éliminée sur accident et l'une des deux Cosworth (Pescarolo-Migault) sur une crevaison, au petit matin.

Et la troisième, la voiture présentée ici, fait une course de toute beauté. Retardée peu après le départ sur une panne de régulateur, elle a été reléguée à huit tours de retard. Une éternité ! Mais Lafosse et Chasseuil remontent un à un tous leurs adversaires, sur une machine qui marche à présent comme une horloge. Elle terminera seconde, à moins d'un tour des vainqueurs, Jacky Ickx et Derek Bell, sur un prototype Gulf-Mirage.

Un brillant accessit, qui couronne et qui clôt la carrière des Ligier en endurance : Guy Ligier veut à présent s'attaquer à la Formule 1 !

Cette voiture est l'un des trois châssis aluminium construits par Guy Ligier pour la compétition. Celle-ci est la plus titrée des deux survivantes. Elle fut d'abord équipée d'un moteur Maserati sous les couleurs BP puis, l'usine modifia l'aérodynamisme de la carrosserie, changea de sponsor, Total remplaçant BP.

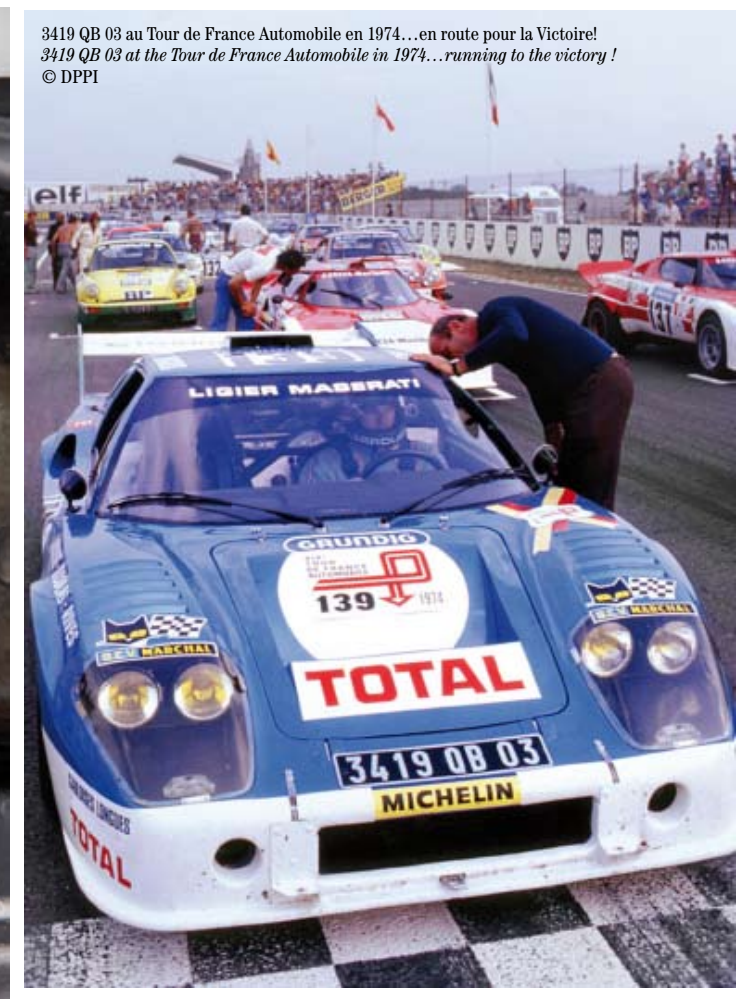
Il s'agit d'une pièce maîtresse du Sport Automobile français, qui s'est

journalist navigator Johnny Rives, in "253873 03" (3419 QB 03), the car that we are discussing. Darniche and Jaubert drove a second car. Once again, facing an opposition that consisted of two Lancia Stratos and a possum of Porsche Carreras, these two cars dominated the event, which included both the passage of the Tourmalet and the Bugatti circuit at Le Mans, and they ranked first (our car; that is!) and second.

Despite this triumph, mass production was still insufficient for the homologation of the JS2 for GT certification. Guy Ligier's team, now reinforced by Jean Sage as race director, chose to go "headlong" into the matter. In 1975, Matra stopped competing and Guy Ligier got hold of the Cosworth DFV V8, and then the team drivers. So that year, two of the Ligier JS2 were powered with those furious V8s. The car's power increased, from 340 to 460bhp. But the car handled it fine! It must be said that the adaptation was supported by Gerard Ducarouge, who had recently done wonders with Matra. Aerodynamics, especially, made significant progress as was obvious with the very apparent rear spoiler and the gills along the front wings.

The goal was to compete in the World Championship of marques (Mugello, Dijon, Monza, Spa) but, most importantly, the 24 Hours of Le Mans. Three cars were listed, including two with the Cosworths. Their race was brilliant. The Maserati (Beltoise-Jarier) was eliminated thanks to an accident and one of the two Cosworths (Pescarolo-Migault) had a flat in the early morning. The third car, the car shown here, had a beautiful race. Delayed shortly after the start, with problems of a power regulator, it was relegated by eight laps. An eternity, it would seem! But Lafosse and Chasseuil took on one by one all their opponents, in a machine that worked like clockwork. The car finished second, less than one lap behind the eventual winners, Jacky Ickx and Derek Bell, in a prototype Gulf-Mirage. A brilliant result, which crowned and closed the career of this endurance Ligier - Guy Ligier then went on to tackle Formula 1!

This car is one of three aluminum chassis built by Guy Ligier for competition. This is the most successful of the two survivors. It was initially powered by a Maserati in the colors of BP, the factory then changed the aerodynamics of the body, changed sponsors too, with Total replacing BP.



3419 QB 03 au Tour de France Automobile en 1974... en route pour la Victoire!
 3419 QB 03 at the Tour de France Automobile in 1974... running to the victory!
 © DPPI

illustré dans toutes les plus grandes courses de renommée internationale. Elle fut pilotée par les plus grands pilotes : Pescarolo, Chasseuil, Lafosse, Laffite, Jaussaud, Migault, Cerpaggi, Darniche, Nicolas, Beltoise, Jarier, Larrousse. N'ayant pas roulé depuis quelques années, la JS2 nécessite une remise en route après révision. Elle sera livrée avec tous les documents d'origine, y compris sa carte grise originale au nom de 'Automobiles LIGIER S.A', son passeport FIA, plusieurs importants dossiers techniques d'époque relatif à l'installation et au fonctionnement du V8, un dossier de photographies de la restauration complète de la voiture ainsi que des images merveilleuses de Guy Ligier retrouvant sa voiture après tant d'années d'exploits.

Deux JS2 Cosworth seulement restent sur les trois construites. Après restauration complète, le propriétaire de notre Ligier JS2 a remporté le Groupe V en 2002 au Tour Auto. La seconde qui est loin d'avoir le palmarès de la nôtre s'inscrit régulièrement au Tour Auto VHC qu'elle a remporté en 2011 en surclassant les Cobra et les Ford GT40. L'acheteur de celle-ci viendra-t-il lui aussi faire danser la Gitane du capot au Tour Auto, à Goodwood, au Spa Classic ou au Mans Classic ? La voiture, en tout cas, ne demande que ça...

Il s'agit d'une pièce maîtresse du Sport Automobile français, qui s'est illustré dans toutes les plus grandes courses de renommée internationale. Elle fut pilotée par les plus grands pilotes : Pescarolo, Chasseuil, Lafosse, Laffite, Jaussaud, Migault, Cerpaggi, Darniche, Nicolas, Beltoise, Jarier, Larrousse.

Having not been driven for some years, the JS2 requires a restart after an overhaul. It will be shipped with all original documents, including its original car registration in the name of Automobiles Ligier S.A, FIA passport, several important technical issues relating to the time of installation and operation of the V8, a folder of photographs of the complete restoration of the car and the wonderful images of Guy Ligier rediscovering his car after so many years.

This JS2 Cosworth is only one of the two that remain amongst the three built. After complete restoration, the owner of this Ligier JS2 won Group V in the Tour Auto of 2002. The second car was far behind and 'our' car has participated regularly in the Tour Auto, winning in 2011 too, ahead of a Cobra and a Ford GT40. The purchaser will surely be starring at the next Gitane Tour Auto, at Goodwood, or Spa or at Le Mans Classic Classic. The car, in any case, earns that kind of respect...

This car is indeed a centerpiece of French motorsport, a car that distinguished itself in all the biggest races of international renown then. And it was driven by the greatest of drivers then: Pescarolo, Chasseuil, Lafosse, Laffite, Jaussaud, Migault, Cerpaggi, Darniche, Nicolas, Beltoise Jarier and Larrousse.



Lot de pièces Ligier JS2:

2 moyeux avant de JS2 refait par Roelof
Un boîtier électronique pour V8 Cosworth 3L
Ensemble de démarreur
Divers Phares et Ampoules
Un carton de plan pour JS2 LM
Un Aileron d'origine en polyester
Lot de jantes d'avance
Radiateur d'eau en aluminium d'origine
Lot de 23 pneus dont certains avec jantes dont pneu pluie Avon jamais montés
Caisse d'assistance pour JS2 (bougies, embrayage, visserie, phare, pignon de sortie de boîte, ensemble de garniture de frein, pièces diverses).
Moule de lunette arrière pour JS2
Boîte avec les moules de pare-brise pour JS2, pare-brise d'avance

Batch of parts Ligier JS2:

- 2 front hubs of JS2 redone by Roelof
- Electronic box for Cosworth V8 3L
- Starter Kit
- Miscellaneous Lights and Bulbs
- A box of plan for the JS2 LM
- An original spoiler in FRP
- Set of front wheel rims
- Original aluminum radiator
- Set of 23 rims with tyres, including Avon rain tyres, many of which were never used
- Parts for JS2 (spark plugs, clutch, screws, light housing, sprocket box, set of brake lining, various pieces).
- Mould of the rear windscreen of the JS2
- Box with moulds for JS2 windshield, plus extra windshields



3419 QB 03 aux 24 Heures du Mans 1975 (Lafosse/Chasseuil), en route pour la 2e place
3419 QB 03 at the 24 Hours of Le Mans 1975 (Lafosse/Chasseuil), running to the 2nd winning position
© DPPI





800 LQ 03 aux essais des 24 Heures du Mans (Ligier/ Andruet) en 1970
800 LQ 03 testing session at the 24 Hours of Le Mans (Ligier/Andruet) in 1970
© Archives Maurice Louche



GAGNANTE
WINNER

Carte grise française
French title
Châssis n° 002

✓ La Ligier JS1-002
Moteur: V6 Ford Weslake
Cylindrée: 2406 cm³
Puissance: 220 ch
Boîte: à 5 rapports
(Citroën SM)
Dimensions (L x l x h):
3,90 x 1,70 x 1,06 m
Poids: 700 kg
Vitesse maxi: 260 km/h

✓ La Ligier JS1-002
Engine: V6 Ford Weslake
Engine size: 2406 cm³
Power: 220 bhp
Gearbox: 5 speed
(Citroën SM)
Dimensions (L x w x h):
3,90 x 1,70 x 1,06 m
Weight: 700 kg
Maximum speed : 260
km/h

450.000 – 650.000 €
Sans réserve
No reserve

Victorieuse à Albi 1970. Essai et participation (abandon) aux 24 Heures du Mans 1970, Victorieuse à Montlhéry 1970. 3^e Magny-Cours 1970.
Participation au Tour de France Automobile 1970 / Winner at Albi in 1970, Testing and participation (but dropped out) of the 1970 edition the
24 Hours of Le Mans, Winner at Montlhéry in 1970. Third at Magny-Cours in 1970, Participated in Tour de France Automobile of 1970

LIGIER JS1

Un rêve de pilote

Bruce McLaren, Jean-Pierre Wimille, Carroll Shelby, Jim Hall... Quand un pilote se met à rêver de construire une voiture, on peut être sûr d'une chose : ce ne sera pas une auto ennuyeuse. Guy Ligier et Jo Schlesser ont dû passer des heures et des heures ensemble, à imaginer "leur" auto, la Grand Tourisme capable de surclasser les Alpine et de damer le pion aux Porsche et aux Mustang Shelby (qu'ils importent). Les grands traits sont rapidement fixés, avec des intentions très "course" mais qui ne peuvent pas nuire à une GT de route. D'abord le moteur central. Une architecture qui a démontré sa supériorité sur la Porsche 904 ou sur la Ford GT40, au volant de laquelle ils ont remporté ensemble les 12 Heures de Reims. Ensuite, un châssis à la fois léger et rigide : la poutre centrale leur paraît la solution idéale, comme chez Alpine et chez Lotus. Et le moteur ? Un quatre cylindres Ford-Cosworth très affûté fera l'affaire. La "Ligier-Schlesser" prend forme. Dans l'esprit des deux hommes, c'est la machine de rêve capable de gagner en rallye ou sur circuit aussi bien que de conquérir la clientèle des amateurs de vitesse sur route. En 1968, le projet en est toujours au stade de la réflexion quand Jo Schlesser se tue, le jour même où il accède enfin, deux ans après son copain Guy, à la Formule 1.

Ligier est très durement éprouvé : plus jamais il ne prendra le volant d'une monoplace. Mais c'est un fonceur, un redoutable rugbyman, un motard aguerri (champion de France 500) : les difficultés le stimulent, les drames l'endurcissent.

Dès janvier 1969, sur les conseils du journaliste Jean Bernardet, il recrute une petite équipe d'études. Pour la diriger, Bernardet dénêche Michel Têtu, alors tout jeune ingénieur chez Charles Deutch (l'homme des DB et des CD qui s'illustrent chaque année au Mans). L'aventure commence. Michel Têtu supervise Pierre Bouillard et Roger Nebout, deux fidèles de Guy Ligier, ainsi qu'un mécanicien suisse aujourd'hui bien connu comme préparateur

A competitor's dream

Bruce McLaren, Jean-Pierre Wimille, Carroll Shelby, Jim Hall... When a famous racer starts dreaming of building a car, you can be sure of one thing: it will not be a boring car. Guy Ligier and Jo Schlesser had spent hours and hours together, imagining "their" car, a Grand Tourer that would outperform Alpine and outdo the Porsches and the Shelby Mustangs (that they were importing into France). The main features were quickly established, with the intentions to develop a car that could be raced, yet be a serious GT car for the road. First things first, the engine was to be located midship, an architecture that had proven its superiority over the Porsche 904 or the Ford GT40 with which they had won the 12 Hours of Reims. Then, a frame that was lightweight and rigid with a central beam seemed to them to be the ideal solution, as with the Alpine and the Lotus. And the engine? A four-cylinder Ford-Cosworth would do. The "Ligier-Schlesser" took shape. In the minds of the two men was a dream machine capable of winning both rallies as well as circuit racing, a car that would conquer clients who were all enthusiasts of high speed road trips.

In 1968, the project was still in the thinking stage when Jo Schlesser was killed, the day he finally reached, two years after his friend Guy did into the world of Formula 1. Ligier was shattered – he would never take the wheel of a single-seater again. But then Ligier was a heavy hitter, a formidable rugby player, a seasoned biker (French champion in the 500cc class) and the difficulties and the dramas only hardened his resolve. By January 1969, on the advice of journalist Jean Bernardet, he recruited a small team to start work on the project. To lead them, Bernardet found Michel Têtu, a young engineer at Charles Deutch (the man who was the D in the DBs and CDs that showed up every year at the 24 Hours of Le Mans). The adventure begins. Michel Têtu oversees Pierre Bouillard



800 LQ 03 au Tour de France Automobile en 1970
800 LQ 03 at the Tour de France Automobile in 1970
© Archives Maurice Louche



La JS1 de la vente à la Ronde du Vercors-Vivarais en 1974
The JS1 presented at the Ronde du Vercors-Vivarais in 1974





800 LQ 03 à Montlhéry en 1970 courant vers la victoire
800 LQ 03 at Montlhéry in 1970 running to victory

moteur, Heini Mader. Celui-ci a rallié trois mécaniciens britanniques, dont le plasturgiste Don Foster, ex-McLaren.

La voiture commence d'exister pour de vrai, sous le nom de Ligier JS 1. JS, bien évidemment, ce sont les initiales de Jo Schlesser.

Le châssis-poutre est d'abord construit en tôle d'acier. Mais il est jugé trop lourd par Ligier, qui exprime haut et fort ses exigences. Michel Têtu opte alors pour une technique absolument originale en matière de voitures de série, de la mousse polyuréthane dans un sandwich d'aluminium: un record en matière de rapport rigidité-légèreté. La suspension est elle aussi novatrice, avec à l'arrière un amortisseur horizontal sur la barre antirouils. Pendant ce temps, le styliste italien Pietro Frua, ancien directeur des Stabilimenti Farina et autre ami de Bernardet, se met au travail. C'est sa première "berlinette" à moteur central. Ligier et Schlesser n'étant pas des petits gabarits, ils ont écarté les dimensions minimalistes qui servaient la légèreté chez Alpine ou chez Abarth. L'habitacle, avec la poutre centrale, est vaste et permet au pilote de "travailler" bien au large. Frua sait donner à la Ligier une expression à la fois amicale et sûre d'elle. Autour des vastes surfaces vitrées qui font partie du cahier des charges (visibilité!), Frua trace une silhouette pleine d'esprit, très moderne, avec les ailes avant bien marquées et un arrière simple et abrupt.

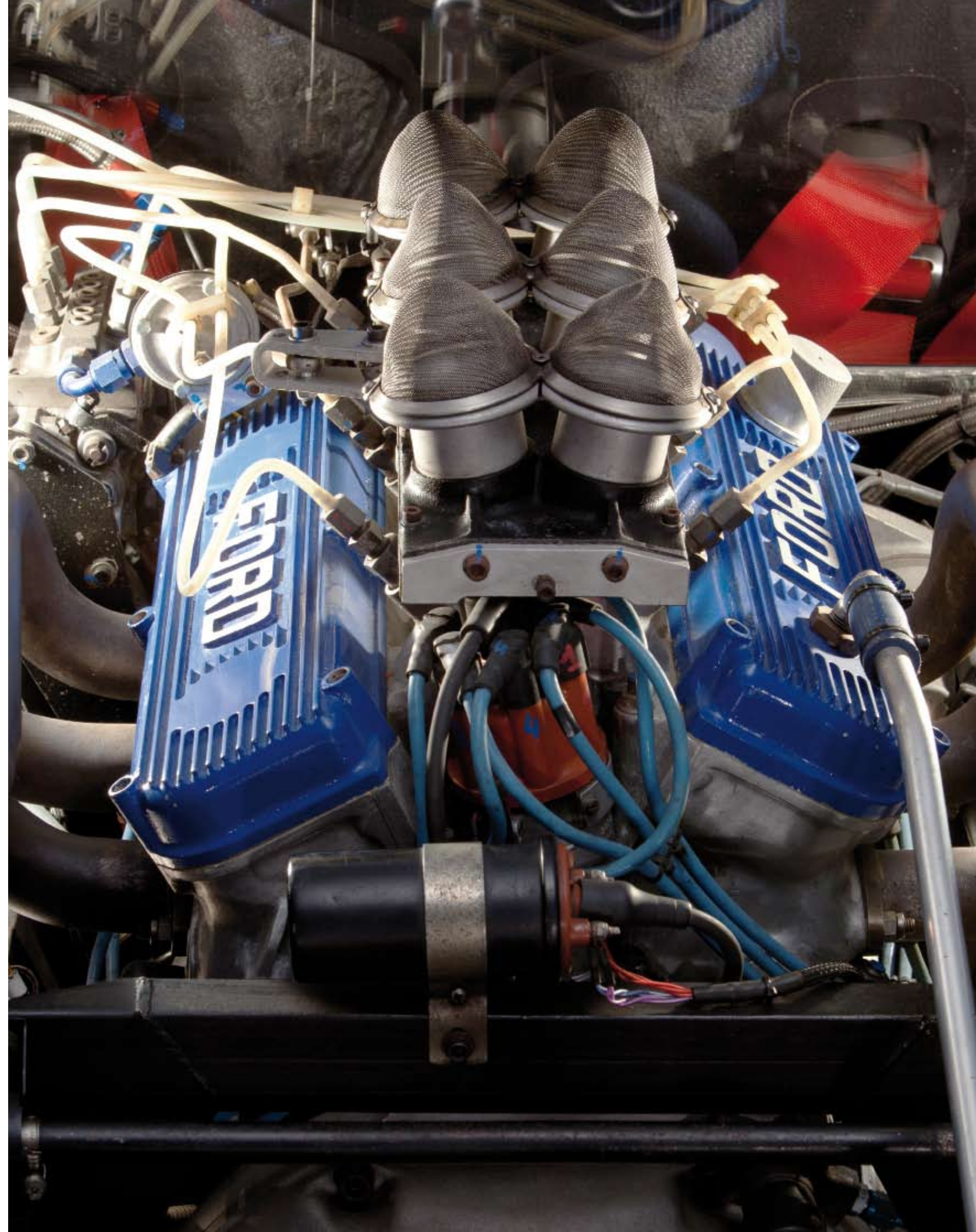
Ligier équipe d'abord sa JS1 d'un moteur Ford Cosworth FVA 1600 cm3 de F 2 avec lequel il dispute le Critérium des Cévennes 1969, pour un rodage musclé ! Un support-moteur casse ; c'est le métier qui rentre. En 1970, Guy aligne la même auto, équipée d'un Ford FVC, aux Coupes d'Albi, qu'il remporte. Un deuxième exemplaire a été construit, précisément l'auto qui nous occupe, châssis JS1/002, immatriculation 800 LQ 03. Dotée du quatre cylindres et de quatre phares ronds qui aiguisent son regard, elle participe aux essais d'avril des 24 Heures du Mans (687 kilos à la pesée...), gagne quinze jours plus tard à Montlhéry (Ligier au volant) et prend le départ des 24 Heures (Ligier-Andruet). Qualifiée devant toutes les Corvettes et toutes les Porsche 911, elle bataille parmi les prototypes, bien "aidée" par la pluie battante et un Jean-Claude Andruet inspiré. Un temps 18e, devant bien des trois-litres, elle abandonne vers minuit : la distribution a lâché.

Fidèle à sa vocation de polyvalence, la JS1 est aussi inscrite au Tour Auto.

and Roger Nebout, two Ligier mechanics, and a Swiss, who is today well known as an engine tuner, Heini Mader. The team is joined by three British mechanics, including the plastics experts Don Foster, formerly of McLaren. The car comes into being, as the Ligier JS 1. JS, of course, are the initials of Jo Schlesser.

The central beam of the chassis is at first constructed from sheet steel. But then it was considered too heavy by Ligier, who loudly expressed his concerns. Michel Têtu then opted for a completely original technology on production cars: polyurethane foam in an aluminium sandwich, a record in terms of lightness-to-stiffness ratio. The suspension is also innovative, with a rear shock absorber on the horizontal stabilizer bar. Meanwhile, the Italian designer Pietro Frua, the former director of Stabilimenti Farina and another friend of Bernardet, gets to work on the shape of the car. This is his first mid-engined "Berlinetta." Schlesser and Ligier didn't like the minimalist dimensions of Alpine or Abarth. The interior, with the central beam is broad and allows the pilot to "work" well. Frua knows how to give expression to the Ligier which is both friendly and confident. Around the large windows that are part of the specifications (visibility is very important!), Frua traces a shape that is witty, very modern, with well defined front wings and a rear that is simple and abrupt.

The Ligier JS1 first used a Ford Cosworth FVA engine of 1600cc, from F 2 with which the car competed at the Critérium des Cévennes in 1969. The support of the engine broke, but in 1970, Guy powers the same car with Ford FVC which wins the Albi Cup. A second car is built, the car that is subject of this text, JS1/002 chassis, registration 800 LQ 03. This car is powered with the four-cylinders and features four round headlamps to sharpen its looks, and this car participates in testing in April for the 24 Hours of Le Mans (with just 687kg as kerb weight...), wins two weeks later at Montlhéry (with Ligier driving) and takes on the 24 Hours (Ligier-Andruet). Qualifying ahead of the Corvettes and the Porsche 911s, this car begins by fighting it out with prototypes, "helped" by rain and some brilliant driving from an inspired Jean-Claude Andruet inspired. Ranked 18th overall, ahead of most of the 3 litres class, around midnight, the car



Mais elle a beaucoup changé entre temps puisque l'équipe mise à présent sur un V6 Ford Capri 2600 RS préparé par Weslake avec notamment une injection Kugelfischer. Ce serait un plus pour la série, mais comme Ford prépare sa propre "berlinette" (la GT 70, mort-née), commercialement c'est un coup pour rien. Mais du point de vue sportif, les Ligier V6 accusent 740 kilos pour 215 chevaux. De vraies GT qui, faute d'une homologation, courent contre les prototypes, notamment les Matra et les GT40 ! Des deux voitures engagées, c'est notre JS1/002, désormais présentée sous le nom de JS2 à cause du nouveau moteur, qui brillera le plus. Jean-Claude Andruet termine 7e l'épreuve qui inaugure le circuit du Castellet, 4e dans la course de côte du Minier, malgré un moteur amoindri. Quand tout marche, Têtu se souvient qu'Andruet devance les Matra en spéciales ! Pas sur circuit évidemment. Mais le moteur casse à La Baule : fin de la carrière très active de "002".

Elle est aujourd'hui la seule survivante des trois JS1 construites et elle nous parvient dans sa dernière configuration. Une restauration particulièrement intelligente, sous l'égide de Michel Têtu en personne et de Don Foster qui l'avait construite ensemble dans les ateliers de Guy Ligier. Le moteur depuis sa réfection totale n'a pas parcouru un seul kilomètre ; son potentiel est donc total. Ils ont ressuscité son parfum d'époque en toute fidélité. Elle sera remise à l'acheteur avec sa carte grise originale au nom de 'Automobiles Ligier S.A., ce qui est absolument exceptionnel. Cette JS1, la seule survivante des trois, est prête à concourir dans les plus belles compétitions historiques et sera partout accueillie avec le plus grand intérêt, à la fois pour sa légitimité historique, son originalité technique, sa place dans la grande aventure Ligier. Mais plus qu'un document historique, JS1/002 est surtout une vraie gourmandise pour l'amateur. L'occasion unique de goûter la saveur d'une auto compacte, puissante, très légère, dans l'esprit de la Lancia Stratos mais avec plus de polyvalence. Un régal à piloter ! Normal, c'est une "voiture de pilote."
Cette JS1 historique est livrée avec un ensemble très important de pièces, y compris un châssis, sa plaque châssis (#03) ainsi que sa carte grise originale et de nombreuses pièces, ce qui permettra au futur acquéreur de faire revivre la #03 (voir encadré).

ETATS DE SERVICE

DE LA LIGIER JS1-002 (800 LQ 03)

Essais Le Mans (11/04/1970) – n°55- Guy Ligier-Jean-Claude Andruet 4°28'9/4"12"2

Paul Ricard Euro 2 litres (19/04/1970) – Jean-Claude Andruet (Abandon)

Victorieuse des Coupes USA Montlhéry (26/04/1970) –n°12- Guy Ligier

Magny Cours (1/05/1970) –n°66- Guy Ligier (3e)

24 Heures du Mans (13/06/1970) –n° 50- Guy Ligier-Jean-Claude Andruet (Abandon)

Tour de France (19-27/09/1970 –n° 142- Jean-Claude Andruet-Jean-Paul Behra (Abandon)

Vendue à Henri Espinasses (rallyes et courses de côte de 1971 à 1974); « dénichée » en 1999 et

entièrement restaurée en 2004.

drops out as its distributor packs up.

Faithful to its vocation of versatility, the JS1 is also entered for the Tour Auto. But the car has been changed a lot since and now features a V6 Ford from the CAprì 2600 RS, prepered by Weslake. It would be a plus for the series, but as Ford prepares its own "berlinetta" (the stillborn GT 70), commercially it is all for nothing. But from the sporting point of vieu, the Ligier's 740kgs is powered by a 215bhp V6, making for a real GT which, for lack of homologation, is competing against the prototypes, including the Matra and the GT40! The two cars entered, including 'our' JS1/002, called the JS2, as it has the new engine, outshines the rest. Jean-Claude Andruet finishes seventh in the trial section, which inaugurates the Castellet circuit, fourth in the hill climb at Mining, despite an underperforming engine. When everything works, Tetu remembers that Andruet was ahead of the Matra in special! Of course, not on the tracks! But the engine breaks at La Baule: and it's the end of the busy career of "002".

This car is now the only survivor of three JS1 built and is in its final configuration. A particularly clever restoration, led by none other than Michel Tetu in person and Don Foster, who had together built this same car in the workshops of Guy Ligier. The engine since its total rebuild has not turned a single kilometer: its potential is total. They have revived the car's feel with full fidelity. It will be delivered to the buyer with the original car registration in the name of Automobiles Ligier SA, which is absolutely exceptional. This JS1, the only survivor of three, is ready to compete in the most exciting of historic competitions and will be welcomed everywhere with great interest, both for its historical legitimacy, its technical originality and its place in the great Ligier story. But more than a historical document, especially JS1/002 is a real treat for the enthusiast. This unique opportunity to taste the flavour of a compact car, powerful, light, and in the spirit of the Lancia Stratos but with greater versatility. A delight to drive indeed! Normal, as this is a true competitors car.

This historic JS1 comes with a set of very important parts, including chassis, the chassis plate (# 03) and its original registration papers and many pieces, which will allow the future owner to revive the # 03 (see box).

ACCOMPAGNANT LA VOITURE LE DERNIER SURVIVANT DES CHASSIS JS1 COMING WITH THE CAR THE LAST SURVIVOR OF THE JS1 CHASSIS

THE LAST SURVIVOR OF THE JS1 CHASSIS

Nous proposons en plus de cette automobile une opportunité exceptionnelle : reconstruire une 2ème JS1. En effet, un lot de pièces rassemblé par notre collectionneur comprenant un châssis de Ligier JS1, une dizaine d'éléments de moules de carrosserie en polyester, un moule de pare-brise, des porte moyeux arrière et avant, un carton avec divers éléments mécaniques tels que des cardans, pipe d'admission ... accompagnera la voiture et le châssis. Parmi les 3 châssis de JS1 produits, ce châssis, au vu de ses points d'ancrage arrière, peut recevoir un moteur 4 cylindres Cosworth FVC 1600 cc monté avec une boîte Hewland ST200 (points d'ancrages hauts), ce qui correspond très exactement à la configuration de la voiture qui a participé aux 24 Heures du Mans avec le numéro 50 en 1970. (Ligier/Andruet abandon à la 8ème heure).

Prenant en considération ces informations, ce châssis et les éléments qui l'accompagnent semblent constituer un projet aussi passionnant qu'ambitieux de reconstruction: restaurer ce châssis qui était très vraisemblablement celui de l'époque, et ainsi redonner naissance et vie à une JS1 dans sa configuration « le Mans 1970 ». La caisse de #002 pourra être directement remontée sur ce châssis et c'est ainsi deux voitures avec des configurations différentes qui pourront faire revivre l'aventure Ligier en course.



Lot de pièces Ligier JS1

4 jantes + roues

4 pneus pluie

Bouchon de réservoir aviation de Mirage

Volant Motolita en cuir

Paire de silencieux

moyeu

Triangle et tirants d'origine

Batch of parts for Ligier JS1

- 4 rims + wheels

- 4 rain tyres

- Fuel tank cap aviation-style from the Mirage

- Motolita leather steering wheel

- A pair of silencers

- hubs

- Original suspension triangles



Véhicule de compétition, sans titre de circulation
Competition vehicle, not registered
 Châssis n° 1, construit le 23/11/1978

- ✓ Rare et une des plus prestigieuses Ligier F1
- ✓ Provenance de la collection personnelle de Guy Ligier
- ✓ Motorisée par Ford Cosworth
- ✓ Etat d'origine exceptionnel
- ✓ Rare and one of the most prestigious Ligier F1 cars
- ✓ From Guy Ligier's personal collection
- ✓ Powered by Ford Cosworth
- ✓ Exceptional original condition

200.000 – 250.000 €

Voiture gagnante du GP d'Hockenheim avec J.Laffite 1980 / 1980 Hockenheim GP winner with J.Laffite

LIGIER FORD FORMULE 1 JS 11/15, VICE CHAMPIONNE DU MONDE 1980

L'aventure de Guy Ligier en Formule 1 commença grâce à l'arrêt de Matra en compétition, laissant disponible deux partenaires de choix: la puissante SETTA et les moteurs Matra. Il créa alors l'écurie Ligier-Gitanes en offrant à Jacques Laffite la nouvelle JS5 dessinée par Gérard Ducarouge, transfuge de Matra-Sport, avec laquelle il obtint la 5^{ème} place du Championnat du Monde Constructeur et la 7^{ème} ex aequo avec Watson au classement des pilotes, signant la pôle position à Monza où il termina 3^{ème}. En 1977, Jacques Laffite remporta ses premiers lauriers avec la JS7, en gagnant le Grand Prix de Suède et apporta à la France la première victoire en F1 d'un pilote français équipé d'un châssis et d'un moteur français. En 1978, l'ère des « Wing-cars » commença, mais malheureusement, la nouvelle JS9 s'avéra mal née car le système d'effet de sol concocté par la SERA-CD (Société d'études et de réalisation automobiles, Charles Deutsch) ne fonctionnait bien qu'en soufflerie. La JS 7 revint même courir, en renfort, à plusieurs reprises cette année là.

Guy Ligier's adventure in Formula 1 began when Matra stopped competing, which left two partners available to him: the powerful organisation SETTA and Matra engines. He created the Ligier-Gitanes team, and offered Jacques Laffite the new JS5 designed by Gérard Ducarouge, who had defected from Matra-Sport. Ligier achieved 5th place in the Constructors' World Championship and Laffite was joint 7th, tied with Watson, in the Drivers' Championship, having qualified on pole and finished 3rd at Monza. In 1977, Jacques Laffite won his first laurels with the JS7, winning the Swedish Grand Prix, and in doing so, he became the first French driver to win a Formula 1 race in a car with a French chassis and engine. In 1978, the « wing-car » era began, but unfortunately, the new JS9 performed badly as the ground effect system made by SERA-CD (Société d'études et de réalisation automobiles, Charles Deutsch) didn't work as well as it had in the wind tunnel. The JS 7 was called into service as back-up several times that year.



PALMARES (non exhaustif) des LIGIER F1 JS11 & JS11/15 d'après les archives de l'usine.

1979

GP d'Argentine	Jacques Laffite	1er PP / MT
GP du Brésil	Jacques Laffite	1er PP / MT
GP de Long Beach	Patrick Depailler	5er
GP de Jarama	Patrick Depailler	1er
GP de Zolder	Jacques Laffite	2 e PP
GP de Monaco	Patrick Depailler	5e MT
GP de Silverstone	Jacky Ickx	6e Châssis # 1
GP de Hockenheim	Jacques Laffite	3e
GP de Osterreicring	Jacques Laffite	3e
GP de Zandvoort	Jacques Laffite	3e
	Jacky Ickx	5e Châssis # 1

1980

GP du Brésil	Didier Pironi	4e
GP de Kyalami	Jacques Laffite	2e
	Didier Pironi	3e
GP de Zolder	Didier Pironi	1er
	Jacques Laffite	MT
	Jacques Laffite	2e
GP de Monaco	Didier Pironi	PP
GP de Jarama	Jacques Laffite	PP
GP du Castellet	Jacques Laffite	PP / 3e Châssis # 1
GP de Brands Hatch	Didier Pironi	PP
GP d'Hockenheim	Jacques Laffite	1er Châssis # 1
GP d'Osterreicring	Jacques Laffite	4e
GP de Zandvoort	Jacques Laffite	3e
GP d'Imola	Didier Pironi	6e
GP du Canada	Didier Pironi	3e MT
GP de Watkins Glen	Didier Pironi	3e
	Jacques Laffite	5e

MT : Meilleur temps en course / Fastest lap
 P P : Pôle position

GAGNANTE
 WINNER



En 1979, Matra décida de se retirer de la compétition, contraignant Guy Ligier à se tourner vers Ford: la dernière JS11 fut équipée d'un moteur Cosworth DFV 3 litres puissant et endurant dont 2 monoplaces furent équipées pour la première fois. La JS11, dessinée par Michel Beaujon et Gérard Ducarouge se révéla très efficace et Jacques Laffite enleva les 2 premiers Grand Prix de la saison en Argentine et au Brésil. Patrick Depailler gagna à Jarama et fini second au Brésil mais il dû laisser son baquet à Jacky Ickx suite à un accident de Delta-plane. L'équipe se classa 3ème au championnat du monde et Jacques, 4e au championnat pilotes. Pour la saison 1980, Didier Pironi fut choisi pour épauler Laffite au volant de la JS11/15, dénomination signifiant que les châssis 11/15 utilisaient les très rigides coques de type JS11, modifiées à l'arrière ainsi qu'en aérodynamique. Cet ensemble évolua tout au long de la saison: des moustaches furent montées sur le museau pour les circuits lents afin d'assurer plus d'appui sur le train avant ainsi que les flancs qui changeaient de taille et de forme suivant la configuration des circuits. La saison débuta par une 4e place de Pironi au Brésil, d'une seconde place de Laffite à Kyalami, et une victoire de Pironi en Belgique, suivi d'une autre victoire de Laffite à Hockenheim. L'écurie se classa finalement seconde au championnat du monde et Laffite resta pilote n°1 de l'écurie Ligier jusqu'en 1983.

Cette Ligier JS 11/15 est le châssis # 1, fabriqué fin 1978 pour la saison 1979, sous la forme d'une JS 11 et modifié ensuite en JS 11/15. La voiture est complète et intacte depuis sa dernière course en 1980. Elle a, en effet, toujours été conservée avec soin chez Ligier, à Magny Cours. Le moteur est en place et l'ensemble est de toute évidence à réviser, il ne manque que les pédales et le boîtier électronique. Le tableau de bord est équipé d'un magnifique compte-tours Matra gradué jusqu'à 14000 tr/mn et l'échappement est signé Devil. Les JS11 et JS11/15 sont certainement les Ligier les plus prestigieuses en termes de palmarès mais aussi en termes d'efficacité et de facilité d'utilisation grâce à leur moteur Ford Cosworth et à leur boîte Hewland FGB. Ce sont des qualités de premier ordre pour qui souhaiterait l'inscrire en GP historique.

C'est une rare opportunité de pouvoir acquérir une Formule 1 française, dotée d'un excellent palmarès, dans un état de conservation exceptionnel et d'une provenance idéale.

In 1979, Matra decided to withdraw from supplying engines, obliging Guy Ligier to turn to Ford: the last JS11 had a 3-litre Cosworth DFV engine, and two single seaters were fitted with this powerful and resilient engine for the first time. The JS11, designed by Michel Beaujon and Gérard Ducarouge proved to be very effective and Jacques Laffite won the first two Grand Prix of the season in Argentina and Brazil. Patrick Depailler claimed a victory at Jarama and finished second in Brazil, but then had to hand over to Jacky Ickx following an accident in a Delta plane. The team finished 3rd in the World Championship, with Laffite 4th in the Drivers' Championship.

For 1980, Didier Pironi was chosen as Laffite's team mate in the JS11/15. The chassis of this car had the very strong shell of the JS11, modified at the back and aerodynamically. The set up evolved throughout the season: 'moustaches' were mounted on the nose for the slower circuits to give greater downforce, and the sides were changed to alter the shape and size according to the configuration of the circuit. The season began with a 4th place for Pironi in Brasil, a 2nd for Laffite in Kyalami, and a victory for Pironi in Belgium, followed by a victory for Laffite at Hockenheim. The team finished the season as World Championship runners up, and Laffite remained the no.1 Ligier driver until 1983.

This Ligier JS 11/15 is chassis # 1, a JS 11 that was modified to become JS 11/15, built at the end of 1978 for the 1979 season. The car has remained complete and intact since its last race in 1980. It has always been looked after carefully by Ligier, at Magny Cours. The engine is in place, and the whole car will need servicing. It is only missing the pedals and electronic gearbox. The dashboard is fitted with a magnificent Matra rev-counter graduated to 14,000 rpm, and it has a Devil exhaust. The JS11 and JS11/5 were certainly the most prestigious Ligier cars, with outstanding results and an effectiveness and ease of use due to the Ford Cosworth engine and Hewland FGB gearbox. These are valuable qualities of the first order, for anyone wanting to compete in Historic GP events.

Here is a rare opportunity to become the owner of a French Formula 1 car, with an excellent racing provenance, and in an exceptionally well preserved condition.





148

Véhicule de compétition, sans titre de circulation

Châssis N° 6, fabriqué le 23 février 1994

- ✓ Provenance écurie Ligier
- ✓ Eligible en Euro Boss
- ✓ Formule 1 très accessible
- ✓ From Ligier
- ✓ Eligible Euro Boss
- ✓ A very accessible formula 1

50.000 – 80.000 €

1994 LIGIER RENAULT JS 39B FORMULE 1

En 1993, l'écurie Ligier est dirigée par Cyril de Rouvre, ancien manager de Larousse F1. Cet entrepreneur, après avoir vendu ses affaires, se consacra entièrement à sa passion, la Formule 1. Epaulé par le célèbre Gérard Ducarouge à la technique, ils conservent le moteur Renault et la boîte de vitesses semi-automatique développée par Williams Engineering ainsi que les contrats publicitaires, Elf, Loto et Gitanes Blondes. Les pilotes sont les émérites Martin Brundle et Mark Blundell. Le moteur Renault s'avéra très fiable et aucune casse moteur ne fut à déplorer durant cette saison 1993. C'est d'ailleurs cette année là que l'écurie enregistra ses meilleurs résultats depuis 1986 avec plusieurs podiums et 23 points au championnat, trois 3e places, deux pour Blundell à Kyalami et Hockenheim et une autre pour Brundle à Monza, l'équipe se classant 5e au championnat du monde. Le nouveau moteur RS6 est installé dans l'évolution de la JS 39, appelée JS 39B pour la saison 1994 et bénéficie du même traitement que l'écurie Williams. Les pilotes sont Olivier Panis, champion international de F3000 1993 et Eric Bernard, 3e du même championnat. La Ligier a subi quelques adaptations aux normes de 1994 et des améliorations aérodynamiques dont une réduction de pression d'air d'admission. Gérard Ducarouge a géré la saison avec les moyens du bord, sachant la situation de l'écurie instable suite aux événements juridiques qui l'avaient frappée. Cependant, l'homogénéité et la fiabilité de l'ensemble moteur-châssis furent au rendez-vous: la JS 39B se plaça au 6e rang du championnat constructeur 1994, avec une très disputée 2e place d'Olivier Panis à Hockenheim.

La Formule 1 présentée demeure dans l'écurie Ligier depuis sa fabrication, est totalement conforme à l'origine et en excellent état. Elle est dépourvue de son moteur Renault, mais il sera probablement possible d'en obtenir un chez le constructeur afin de la remettre sur la piste pour participer au très disputé championnat Euro Boss. Il s'agit d'une des dernières Formule 1 française qui fera belle figure dans toute collection d'automobiles de compétition.

In 1993, the Ligier team was led by Cyril de Rouvre, former manager of the Larousse F1 team. This entrepreneur, after selling his business, devoted himself entirely to his passion for Formula 1. Backed by the famous Gerard Ducarouge for engineering, they retained the Renault engine and the semi-automatic gearbox developed by Williams, and the advertising contracts of Elf, Gitanes Blondes and Loto. Drivers were the Martin Brundle and Mark Blundell. The Renault engine proved very reliable and there was no engine failure through the 1993 season. It was this year that the team recorded its best results since 1986 with several podium finishes and 23 championship points, three third places, two for Blundell at Kyalami and Hockenheim and another for Brundle at Monza, the team finishing fifth in the world championship. The new RS6 engine was installed in the evolution of the JS 39, the JS 39B, as it was called for the 1994 season and enjoyed the same treatment as the Williams team. The drivers are Olivier Panis, the international champion of F3000 for 1993 and Eric Bernard, third in the same championship. The Ligier underwent some modifications for 1994 and aerodynamic improvements including a reduction in intake air pressure. Gerard Ducarouge managed the season within the means at hand, knowing that the situation of the team was quite unstable following the legal events that hit the team. However, the reliability of the engine-chassis was working well: the JS 39B placed sixth in the manufacturers' championship in 1994, with a hotly contested second place for Olivier Panis at Hockenheim.

The Formula 1 car on offer from the Ligier team is fully compliant with the original and in excellent condition. It is devoid of its Renault engine, but it may be possible to obtain one from the manufacturer to put the car back on the track to participate in the hotly contested Euro Boss championship. This is one of the last of the French Formula 1 cars that one can have in any collection of racing cars.





149

**Carte grise française
French Title**

Châssis n°
VJRJS6D001186

- ✓ Voiturette amusante
- ✓ Idéale pour la ville
- ✓ Sympathique état d'origine
- ✓ Fun little car
- ✓ Ideal for the city
- ✓ In nice original state

3.000 – 5.000 €
Sans réserve
No reserve

1985 LIGIER JS6D

Si la marque Ligier est célèbre pour ces nombreuses victoires en course, elle va aussi se spécialiser dans la production de voiturettes originales et novatrices. La Ligier JS6D en fait partie avec son petit moteur diesel à la fois fiable et économique.

Acheté en 2008 par notre collectionneur pour son fils, la voiture se présente dans un état d'origine sympathique, et fait rare, elle a son manuel d'utilisateur d'époque. Elle a été révisée il y a quelques années mais nécessitera une remise en route aisée. C'est la voiture idéale pour se faufiler jusqu'au paddock de Monaco avant de prendre le volant de sa Ligier JS 11/15!

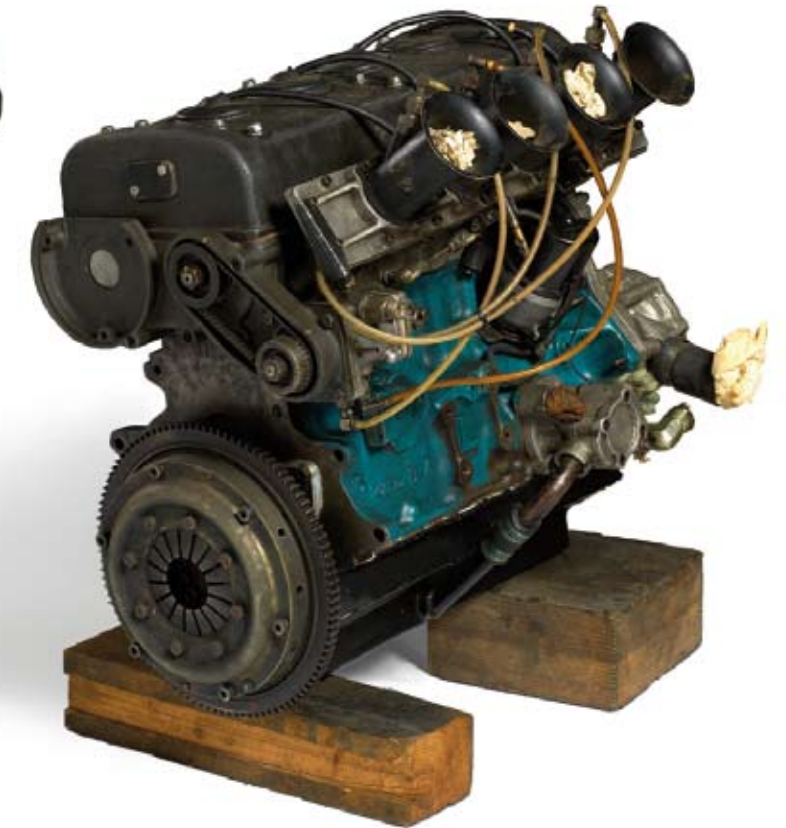
If the Ligier brand is famous for many race wins, the company also specialized in producing some very original and innovative cars. The Ligier JS6D featured a small diesel engine that is reliable and economical. Purchased in 2008 by the collector for his son, the car comes in a nice original condition, and, amazingly, still has its period owners' manual. It was restored several years ago but will require to be restarted, which should be easy. This is the ideal car to sneak up to the Monaco paddock before taking the wheel of a Ligier JS 11/15!



149 A



149 D



149 A
1 MOTEUR V8 FORD COSWORTH DFV 3 LITRES (INJECTION MÉCANIQUE)
V8 Ford Cosworth DFV 3 liter (mechanical injection)

€ 25.000 – 40.000
Sans réserve
No reserve

149B
LOT DE 2 BOITIERS ÉLECTRONIQUES POUR V8 COSWORTH
Set of two electronic boxes for Cosworth V8

€ 4.000 – 8.000
SANS RÉSERVE

149 C
BOITE HEWLAND FT 200
Refaite à neuf jamais roulée, jeu de pignons avec deux pignons à queue de taille différente, lanceur de démarreur, système de refroidissement. Pré-usinée afin de recevoir un embrayage renforcé. Gearbox Hewland FT 200 Redone, and never used since, set of gears with two sprockets of different sizes, starter, cooling system. Pre-machined to receive a reinforced clutch.

€ 9.000 – 13.000
SANS RÉSERVE

149 D
MOTEUR FORD COSWORTH 4 CYLINDRES 1600 POUR FORMULE 3 (ET LIGIER JS1)
Injection Lucas, course longue, bloc d'origine Lotus. Potentiel moteur : neuf, jamais roulé. Ford Cosworth 1600cc 4-cylinder engine for Formula 3 (and Ligier JS1) Lucas injection, long stroke, original Lotus block, potential engine: new, never driven

€ 8.000 – 12.000
SANS RÉSERVE



149 E



149 D

149 D
MOTEUR FORD COSWORTH 4 CYLINDRES 1600
FV1 DÉMONTÉ POUR FORMULE 3
(ET LIGIER JS1)

Complet, course courte, bloc d'origine Lotus
Ford Cosworth engine 4-cylinder 1600 FV1 disassembled for Formula 3 (and Ligier JS1) Complete, short stroke, originally a Lotus block

6.000 – 10.000
SANS RÉSERVE

149 E
CARTER DE BOITE PLEIN TL204

Vendu avec un lot de pignons et une cloche de boîte
Complete Carter gearbox TL204, sold with a lot of extra gears and a bell housing

2.500 – 3.500
SANS RÉSERVE



150

Carte grise française
French title

Châssis n° 100D 2107498

- ✓ Présentation superbe
- ✓ Deux propriétaires seulement, dossier exceptionnel
- ✓ Modèle attrayant, toit ouvrant
- ✓ In superb condition
- ✓ Just two owners since new, outstanding maintenance records
- ✓ Attractive design, with sunroof

8.000 – 14.000 €
Sans réserve
No reserve

1966 FIAT 600 D COACH

Lancée en 1955, la Fiat 600 répond aux besoins de motorisation de l'Italie d'après-guerre. Conçue par le brillant ingénieur Dante Giacosa, elle prend le parti du "tout-à-l'arrière", comme Volkswagen et Renault l'ont fait avant elle. C'est une voiture simple, robuste et qui va connaître quelques déclinaisons intéressantes comme la fameuse Multipla ou les redoutables dérivés Abarth.

Mme Patchett, une distinguée ressortissante de l'empire britannique, avait l'habitude de passer les vacances à Cannes. Pour ses déplacements locaux, elle a un jour décidé de faire l'acquisition d'une petite voiture, et son choix s'est porté sur la Fiat 600 toit ouvrant que nous proposons aujourd'hui à la vente qu'elle a achetée directement au concessionnaire Fiat de Cannes. La voiture est alors utilisée régulièrement pendant les mois d'été, jusqu'au jour où l'actuel propriétaire remarque la petite Fiat, attiré par son remarquable état d'origine. Il prend contact avec la propriétaire et Mme Patchett lui cède sa charmante automobile. Dans les années 2000, il décide de faire bénéficier à la Fiat 600 d'une petite cure de jouvence, en mécanique et en carrosserie. Les factures de pièces détachées jointes au dossier témoignent des travaux effectués à cette occasion. Aujourd'hui, la voiture affiche une superbe présentation, et son compteur kilométrique montre 60 850 km. N'ayant vu passer que deux propriétaires, elle est accompagnée d'un dossier d'une richesse rare, comprenant la facture d'achat neuve auprès du concessionnaire de Cannes, le récépissé de dépôt de carte grise, le certificat de conformité, plusieurs factures d'entretien des années 1960, les notices d'entretien et même le bordereau de service après-vente. Le dossier comporte également des catalogues et une revue technique. Moins commune que la Fiat 500 mais pas moins attrayante, cette voiture présente en plus l'avantage d'un historique limpide et d'un état sans reproche. C'est rarissime sur une voiture de cette catégorie.

Launched in 1955, the Fiat 600 met the needs of the post-war Italy perfectly. Designed by the brilliant engineer Dante Giacosa, the Fiat also took the "all-at-the-rear" thinking of Volkswagen and Renault. This car was simple, robust and became the basis for interesting variants such as the famous and the infamous Abarth and the Multipla.

Ms Patchett, a distinguished citizen of the British Empire, was accustomed to spend her holidays in Cannes. For her local runabout, she decided to purchase a small car, and her choice fell on the Fiat 600 with a sun roof, the car that is on offer, which she bought directly from the Fiat dealership in Cannes. The car was used regularly during the summer months, till the current owner noticed the little Fiat, attracted by its remarkable state of origin. He got in touch with the owner and Ms Patchett gave him her lovely car. In the 2000s, he decided to give the Fiat 600 a small facelift, both mechanical and bodywork. Invoices of spare parts included in the file show the work done. Today, the car displays a superb condition, and its odometer shows just 60,850kms. Having had just two very fastidious owners, the car comes with unusually comprehensive records, including the purchase invoice from the dealer in Cannes, the deposit receipt for the registration certificate, the certificate of conformity, several bills and maintenance details from the 1960s, even service slips. The file also includes catalogs and a technical journal. Less commonplace than the Fiat 500 but no less attractive, this car has the added advantage of a very well documented history and is in very fine condition. A rarity for a car in this category.



151

**Carte grise française
French Title**

Châssis n° 306680
Moteur type DX2
n°0572011702

- ✓ Rare version Commerciale
- ✓ Bénéficie des meilleures modifications "grands raids"
- ✓ Réalisation sans limite de coût
- ✓ Rare commercial van version
- ✓ Modified to tackle the long distance rally raids
- ✓ Modified without cost constraints

20.000 – 30.000 €
Sans réserve
No reserve

1956 CITROËN TRACTION 11C PRÉPARÉE GRANDS RAIDS

Cette Traction spéciale a été achetée en 2005 par son actuel propriétaire, dans le but de participer aux rallyes en Traction à travers le monde. Particulièrement saine d'origine, cette rare version Commerciale a été choisie pour la capacité qu'elle offre à dormir à l'intérieur. La voiture a été ensuite confiée au spécialiste Gérard Derry, de VHC Evolution, à la Roche-sur-Foron. Les très nombreux travaux effectués, sans considération de temps ni de coût, ont partiellement fait l'objet de factures et de photos disponibles dans le dossier accompagnant la voiture. Celui-ci comporte aussi une notice d'entretien d'époque.

Ainsi, la caisse a été mise à nu et renforcée en différents points névralgiques. Les trains roulants ont été revus et renforcés, et des freins avant à disques ont été posés, ce qui a permis d'augmenter la puissance de freinage de façon significative. Le moteur a été remplacé par un ensemble moteur-boîte DX2 de DS, ce qui permet d'améliorer notablement les performances et le confort de conduite, grâce au surcroît de puissance et aux quatre rapports de la boîte de vitesses, tout en restant dans l'esprit de la marque. En conséquence, le radiateur d'origine a été modifié pour augmenter la surface d'échange thermique. A l'intérieur, le système d'aération et de chauffage a été transformé et amélioré, de même que le tableau de bord et le système électrique, en 12 volts. Équipée d'un réservoir d'une capacité de 200 L. Cette traction est en outre dotée de la suspension hydro pneumatique à l'arrière.

Ainsi équipée, la voiture a participé sans encombre à plusieurs périples en Afrique et en Amérique Latine. Elle se présente telle qu'elle est revenue de ces raids et, lors d'un essai routier, les performances de la voiture nous ont très favorablement impressionnés. Cette voiture prouve que la Traction 11 CV, grâce à sa conception moderne et sa structure monocoque, était capable de supporter une mécanique plus puissante. Toute équipée, et préparée avec soin et expérience, cette voiture est prête à se lancer sur les pistes du monde.

This Traction Avant was bought in 2005 by its current owner, so as to participate in Traction Avant rallies worldwide. In a good condition to start with, this rare commercial van version was chosen for the possibility to be able to sleep within. For the preparation the work was entrusted to specialist Gerard Derry, OF VHC Evolution, at Roche-sur-Foron. Major modifications were made, regardless of time or cost, and most of the invoices and photos showing the work done are available in the file accompanying the car. A maintenance manual from the period also comes with the car.

The chassis was stripped and strengthened all over. The suspension has been redone and strengthened, front disc brakes were installed, which has helped in improving braking ability significantly. The engine has been replaced by a DX2 engine-gearbox of the DS, which significantly improves performance and driving comfort, thanks to the extra power and four-speed gearbox, while remaining within the spirit of the brand. Accordingly, the radiator has been altered to increase the heat exchange surface. Inside, the ventilation and heating has been changed and improved, as well as the dashboard and the electrical system, with a 12 volt system. Fitted with a 200 L fuel tank. And rear hydropneumatic suspension.

Thus equipped, the car has safely participated in several trips to Africa and Latin America. After it came back from a rally, during a test drive, were impressed with the performance of the car. This car proves that the Traction 11CV, with its modern design and its monocoque structure was capable of supporting a more powerful powertrain. Fully equipped, and prepared with care and experience, this car is ready to hit the dirt tracks of the world.



152

**Véhicule de
compétition
Competition car**

Châssis n° 81A0093642
Moteur n°

- ✓ Championne de France Supertourisme 1989
- ✓ État d'origine, configuration 1989
- ✓ Préparation intéressante, voiture très rapide
- ✓ French Supertouring Champion 1989
- ✓ Original condition, 1989 configuration
- ✓ Interesting preparation, very fast car

10.000 – 20.000 €
Sans réserve
No reserve

1986 AUDI 80 SUPERTOURISME

A l'origine, cette voiture faisait partie de l'écurie Audi Belgique et, préparée avec des pièces usine, elle participa au Championnat d'Europe Tourisme pendant deux saisons, en Groupe A avec un moteur 2,2 litres et le support du team Audi Belgique. Quatre ou cinq voitures de ce type auraient été construites.

En 1987, Daniel Malbete, pilote de Rueil-Malmaison, en fait l'acquisition et, pour la saison 1988, il l'équipe du quatre cylindres 1 600 cm3 des 80 GTE pour l'engager en Groupe A (appelé classe 3) où elle court avec succès sous les couleurs de Yacco. L'année suivante, Malbete participe au Championnat de France Supertourisme où évoluent des peintures comme Jabouille, Beltoise, Jarier ou Ragnotti. Il effectue avec Daniel Bandura une préparation soignée de la voiture, qui est alors équipée d'un cinq cylindres 2,2 litres, version existant aux États-Unis sous le nom d'Audi 4000. Ce moteur développe 270 ch et, avec un poids de 820 kg, permet à cette Audi d'atteindre 260 km/h. Avec le jeu des coefficients correcteurs, la voiture est inscrite en catégorie de moins de 2 litres, notamment parce qu'il s'agit d'une traction avant.

Avec cette redoutable automobile, Daniel Malbete et Daniel Bandura vont survoler le Championnat de France Supertourisme 1989 dans leur catégorie. Le pilote de Rueil, amateur passionné qui a déjà pris part à plusieurs championnats et Trophées en Talbot Sunbeam, Golf GTI et même Formule 3, signe sept victoires de classe, treize podiums sur treize courses, et une quatrième place au classement général. Ces brillants résultats lui permettent d'être couronné Champion de France moins de 2 litres.

Par la suite, il est question que Yacco sponsorise le pilote pour la saison 1990 mais, faute de temps avant le début de la saison, l'équipe ne se constituera pas. La voiture est vendue en 1989 à son actuel propriétaire et se trouve aujourd'hui dans son état d'origine, dans la configuration exacte de sa victoire au championnat. Elle représente donc un témoin fidèle et intéressant des voitures extrêmement affûtées qui participaient alors à ce championnat très populaire.

This car originally belonged to the Belgian Audi team and, prepared with factory parts, it competed in the European Touring Car Championship. It raced for two seasons in Group A with a 2.2-litre engine, with the support of the Belgian Audi team. Four or five cars of this kind were built. In 1987, Daniel Malbete, a driver from Rueil-Malmaison, bought the car and, fitted with a smaller 4-cylinder 1,600 cc engine from the 80 GTE, it competed successfully in 1988 in Group A (class 3), in Yacco colours. The following year, Malbete took part in the French Supertouring Championship, which featured such up-and-coming names as Jabouille, Beltoise, Jarier and Ragnotti. With Daniel Bandura, he carried out a thorough preparation of the car, and fitted a 2.2-litre five-cylinder engine, from a version known in the US as the Audi 4000. This engine produced 270 bhp, allowing the 820 kg Audi to reach a top speed of 260 km/h. Conforming with the regulations, the car was entered in the under 2-litre category, notably because it was front-wheel drive. Daniel Malbete and Daniel Bandura drove this formidable machine to victory in 1989, winning their class in the French Supertouring Championship. The driver from Rueil, a passionate enthusiast who had also competed in various championships and trophies in a Talbot Sunbeam, Golf GTI as well as a Formula 3 car, clocked up seven class wins, thirteen podium finishes in thirteen races, and a fourth place overall. With these brilliant results, he was crowned under 2-litre French Champion. After this, there was talk of Yacco sponsoring the driver for the 1990 season but time ran out before they could get a team together. The car was sold in 1989 to the current owner and it remains in the exact configuration in which it won the championship. Here is an interesting and faithful example of the highly-tuned cars which took part in this popular championship.



153

Titre de circulation
Luxembourgeois

Châssis n°
WPOZZZ99Z2S695464

- ✓ Une ultra-sportive au sang (très) chaud
- ✓ Faible kilométrage
- ✓ Futur Collector !

50.000 – 80.000 €
Sans reserve
No reserve

Vendue neuve en France, seulement 45 700 km d'origine

2002 PORSCHE 996 GT2

Apparue en 1998, la Porsche 996 constitue la première génération de 911 dont le moteur n'est plus refroidi par air, mais par un circuit d'eau plus conventionnel. Mais une 911 reste une 911 ! En parallèle de la version de base plutôt civilisée, se doit d'exister une extrapolation sportive; en l'occurrence, ce sera la GT2 qui arrive au Salon de Detroit en 2001. Pour ce qui relève de la motorisation, Porsche retient l'alimentation par turbocompresseur, mais là encore, alors que la 996 Turbo présentée en 2000 proposait 420 ch, la mécanique est plus affûtée et développe 462 ch avec un couple maximum en nette augmentation. La voiture a subi une cure d'amaigrissement, en perdant plus de 150 kg. On ne néglige pas pour autant les éléments de sécurité et de confort puisque la climatisation, les airbags et les vitres électriques figurent toujours au programme... Les performances sont au rendez-vous; jugez plutôt, 315 km/h en vitesse de pointe, 4,1 sec. pour passer de 0 à 100, seulement 12,9 sec pour franchir le cap des 200 km/h et un kilomètre départ arrêté abattu en 21,9 sec !

La GT2 de la vente est un modèle 2002 vendu neuf en France. Elle est équipée des options X71 fond de compteur alu, X70 baguette de seuil de porte en acier spécial, XSE et XSF sièges baquets gauche et droit. De couleur gris argent avec son aileron arrière et ses rétroviseurs en carbone apparent, elle affiche seulement 45 700 km au compteur et se présente dans un très bel état. D'origine, cette voiture aux performances impressionnantes était équipée d'ouvrants en aluminium et carbone pour un gain de poids très sensible. Un certificat de garantie Porsche nous apprend qu'en 2006 elle avait parcouru 24 707 km. La voiture sera vendue avec ses manuels techniques en français. Pour une utilisation plus polyvalente, des suspensions réglables de marque Moton clubsport ont été montées sur les quatre roues, ce qui lui apporte une grande rigidité et donc une tenue de route irréprochable. Depuis 2009 aux mains de son propriétaire, c'est une fantastique voiture de course pour la route qui à l'immense avantage d'être fiable et facile à utiliser. Ses accélérations, dans une musique dévastatrice, sont fulgurantes et rares sont les GT de sa catégorie qui peuvent rivaliser avec elle ! Un objet fantastique à tous les niveaux.

Appearing in 1998, the Porsche 996 was the first 911 to switch from an air-cooled engine to a more conventional water-cooled system. But a 911 will always be a 911 ! More sporty extrapolations were produced alongside standard, civilised models and in this case it was the GT2 which first appeared at the Detroit Motor Show in 2001. For the engine, Porsche retained the turbo, but whereas the 996 Turbo presented in 2000 produced 420 bhp, further development increased the horsepower to 462 bhp and more torque. The car's weight was trimmed by more than 150 kg, without compromising security or comfort. Air conditioning, airbags and electric windows were included. The car's performance didn't disappoint, with a top speed of 314 km/h, 0 to 100 km/h in 4.1 seconds, and 1 to 200 km/h in just 12.9 seconds. It took a mere 21.9 seconds to cover a kilometre from a standing start !

The car offered is a 2002 model sold new in France. It is fitted with various options including X71 aluminium-backed odometer, X70 door sill in special steel, XSE and XSF left and right bucket seats. Presented in grey with rear spoiler and carbon mirrors. The car has 45,700 km on the odometer and is in excellent overall condition. A Porsche guarantee certificate tells us that in 2006 it had covered 24,707 km. The car will be sold with its technical manuals in French. To make the car more versatile, adjustable Moton clubsport suspension has been fitted on the wheels. In the hands of its owner from Luxembourg since 2009, this is a fantastic sports car with the huge advantage of being reliable and easy to use.





154

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis n°
ZA9CO05AOKLA12911

- ✓ Combinaison de couleur impressionnante
- ✓ Histoire connue et carnets d'origine
- ✓ OVNI routier au dessin sculptural
- ✓ *Combination of impressive colours*
- ✓ *Known history and a very original car*
- ✓ *A spaceship for the road*

120.000 – 140.000 €

Seulement 20 000 km d'origine / Only 20 000 km from new

1990 LAMBORGHINI COUNTACH 25E ANNIVERSAIRE

La célébration en 1989 du vingt-cinquième anniversaire d'Automobili Lamborghini SpA donna lieu à l'édition d'une série limitée de celle qui avait (presque) fait oublier la Miura, la stupéfiante Countach, autre chef d'œuvre de Marcello Gandini. La Ferrari F40 qui venait d'apparaître faisait l'objet d'une demande qui dépassait les prévisions les plus optimistes et Lamborghini se devait de répliquer. Sans perdre son caractère de machine futuriste, la Countach, apparue pour la première fois en 1973, avait déjà évolué vers davantage de puissance et d'efficacité avec le moteur cinq litres de 1982 et les quatre soupapes par cylindre, acquises en 1985. Pour cet anniversaire, ses lignes avaient été subtilement révisées par Pagani, styliste maison, dans le sens d'un arrondissement de tous les angles et des raccords, l'époque n'étant plus à la forme en coin pure et dure et aux dièdres rigoureusement marqués, mais à une certaine fluidité des lignes et à une intégration plus souple des plans et des volumes, notamment des écopages de refroidissement du moteur et des extracteurs d'air chaud, le groupe arrière ayant souffert sur ce point d'une circulation d'air peu efficace à basse vitesse. Au passage, tout le circuit de refroidissement fut révisé et l'insonorisation améliorée tandis que les finitions et les équipements de confort étaient particulièrement soignés.

Ce monstre musclé et galopant a été livré neuf par le concessionnaire de Milan au premier propriétaire. Elle entre ensuite dans les mains d'un collectionneur bien connu de la région de Bergamo qui l'immatricule à Monaco et la conserve pendant une dizaine d'années. Elle est revendue à un amateur de Regio Emilia et entre dans la collection du propriétaire actuel en 2010. Ce très bel exemplaire n'a parcouru que 20 000 km depuis sa sortie d'usine et se présente dans une combinaison de couleurs rares, noir, intérieur proche du neuf recouvert de cuir rouge. À noter qu'il s'agit d'une préférable version européenne, donc à six carburateurs Weber double corps, qui lui garantissent la suffisante puissance de 455 ch (alors que les versions américaines à injection dépolluées selon les normes locales n'en avaient plus, au mieux, que 425).

Que dire de plus de ce fascinant OVNI routier sans équivalent dans la production mondiale, avec ce panache dans la ligne, signé Bertone.

The celebration in 1989 of the 25th anniversary of Automobili Lamborghini SpA gave cause to launch a series of limited edition of the successor to the (then almost) forgotten Miura, the stunning Countach, another masterpiece from the redoubtable Marcello Gandini. The Ferrari F40, which had appeared just before was the subject of demand that exceeded the most optimistic of forecasts and Lamborghini had to react. Without losing its character as a futuristic machine, the Countach, which had first appeared in 1973, had already evolved towards more power and efficiency with its 5.0-litre engine in 1982 and four-valves-per-cylinder head that had been incorporated in 1985. For the 25th anniversary, the Countach's lines had been subtly revised by Horacio Pagani, Lamborghini's in-house designer then, and in that sense the Countach had become less of a hardheaded wedge shape and more of flowing lines and a more flexible integration of planes and volumes, including the engine cooling scoops and hot air extractors at the rear, to address the problem of inefficient air circulation at low speeds. Incidentally, while the cooling system was revised and improved, interior finish and quality was also improved. The muscular monster on offer was delivered new by the Milan dealer to its first owner. The car then went into the hands of a well-known collector in the region of Bergamo who registered the Countach in Monaco and kept it there for a decade. It was then sold to an enthusiast from Regio Emilia from where it moved to the collection of the current owner in 2010. This beautiful example has only covered 20,000 miles since leaving the factory and comes in a rare color combination of black, which is like new, and the inside is all covered in red leather. Note that this is the better European version, with six twin-choke Weber carburetors that guarantee the more than sufficient power of 455bhp (while the U.S. versions with fuel injections managed at the best 425bhp). Need we say more about this fascinating spaceship, that even today remains unparalleled in the world, with a design signed by Gandini at Bertone?



155

Titre de circulation italien
Italian registration
Châssis n° 18023

- ✓ Combinaison de couleur rare et superbe
- ✓ Livrée avec ses carnets d'origine
- ✓ La première BB... la plus désirable
- ✓ *Combination of rare and beautiful colours*
- ✓ *Comes with its original books*
- ✓ *The first BB, so the most desirable*

140.000 – 160.000 €

Seulement 28 000 km d'origine / Only 28 000 km from new

1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER

Contrairement à la Daytona dont la production s'achèvera en 1973, la 365 GT4/BB ne fut jamais produite à l'usine pour le marché américain pour lequel elle n'était pas légale, ne répondant pas aux règlements antipollution de plus en plus sévères outre-Atlantique, aussi seulement 387 4,4 litres Boxer furent construites entre 1973 et 1976, année qui vit l'introduction de la 512 BB dont la cylindrée passait à 4942 cm³, soit près de 5 litres d'où son nom (5 litres, douze cylindres). La puissance n'augmentait pas mais le couple plus important donnait une plus grande souplesse à cette magnifique voiture.

929 exemplaires de la 512 BB furent construites jusqu'en 1981, année qui vit les carburateurs Weber céder la place à un système d'injection moins polluant. En trois ans 1007 exemplaires 512 BBi : furent construites avant que la BB ne cède la place à la Testarossa.

L'exemplaire présenté est vendu par le deuxième propriétaire. Le premier, un certain Morini Learco habitant à Legnano (Milano) l'a achetée neuve en octobre 1974 chez le concessionnaire Crepaldi de Milan. Il s'agit d'un des tous premiers modèles avec ses sièges caractéristiques, si bien dessinés dans le pur style des années 70. L'intérieur en cuir noir a été refait par Luppi, dans les règles de l'art. Elle est équipée d'un radio-cassette Voxson d'époque et sera livrée au futur acquéreur avec sa pochette cuir d'origine contenant le livret de garantie, le carnet d'entretien, le manuel du propriétaire et la carte d'assistance. Il s'agit d'un très bel exemplaire dans une combinaison de couleur de la plus grande élégance.

Unlike the Daytona whose production came to an end in 1973, the 365 GT4/BB was never produced for the U.S. market, for which it was not legal, as it did not meet environmental regulations which had become more stringent. So just 387 4.4-liters Boxers were built between 1973 and 1976, when the 512 BB was launched, with the displacement rising to 4942cc, or about 5.0-liters, hence its name (5 liters, 12 cylinders). The power did not increase but more torque gave the car more flexibility. 929 copies of the BB 512 were built until 1981, when the Weber carbs were replaced by the cleaner injection system. 1007 of the 512 BBi were made in three years, before the BB gave way to the Testarossa.

The car on offer is being sold by its second owner. The first, a certain Morini Learco, from Legnano (in Milan) bought the car new in October 1974 from the dealer Crepaldi of Milan. This is one of the earliest models with the seats so typical of the 1970s style. The black leather interior was restored by Luppi in state of the art. It is equipped with a period Voxson radio-cassette and will be delivered to the prospective purchaser with its original leather pouch containing the warranty booklet, the owner's manual, and assistance card. This is a very nice example in a most elegant colour combination.





COLLECTION FRANÇAISE

**UNIQUE PROPRIÉTAIRE,
5000 KM D'ORIGINE CHACUNE
INCLUANT L'AC COBRA 427**



156

**Carte grise française
French Title**

Châssis n°
WPOZZZ98Z5L000204

- ✓ Supercar hors du commun, fabrication limitée
- ✓ Performances exceptionnelles, 330 km/h
- ✓ Qualité de conception et de fabrication Porsche
- ✓ *Extraordinary supercar, limited production*
- ✓ *Exceptional performances, 330 km/h*
- ✓ *Porsche design and build quality*

290.000 – 360.000 €

Première main, 4750 km d'origine / *One owner, 4750 km from new*
2005 PORSCHE CARRERA GT

Véritable vitrine technologique de Porsche, la Carrera GT est d'abord présentée comme concept car au Mondial de l'Automobile de 2000, avant d'être commercialisée à partir de 2003, jusqu'à 2006. Cette supercar d'exception, destinée à concurrencer les Ferrari Enzo, Mercedes SLR ou Ford GT, cumule tous les superlatifs, à commencer par ses performances: elle passe de 0 à 100 km/h en 3,9 secondes, de 0 à 200 km/h en 9,9 secondes et atteint 330 km/h en pointe. La Carrera GT succède à la 959 et reçoit une carrosserie mêlant élégance, sportivité et agressivité. Ses quatre phares sous bulle, sa prise d'air latérale et sa forme effilée sont autant de clin d'œil à celles qui ont marqué l'histoire de la marque en compétition, comme le spyder 550 ou la 917, alors que la double bulle de toit se poursuit sur le capot arrière, dans une forme directement inspirée de la course automobile. Ce capot dissimule un moteur V10 à 40 soupapes en position centrale-arrière, d'une cylindrée de 5,7 litres et développant 612 ch à 8 000 tr/min, avec un couple permettant une utilisation dès les plus bas régimes. D'une façon générale, la voiture reprend des solutions techniques largement éprouvées sur les modèles de course d'endurance, et concentre donc l'expérience sans égale de la marque de Stuttgart. L'aérodynamique a été tout particulièrement soignée: un aileron arrière se lève à partir de 120 km/h et la forme du plancher, qui débouche sur un diffuseur arrière, génère une force d'appui qui augmente évidemment avec la vitesse. Comme toujours chez Porsche, une attention particulière a été donnée à la légèreté et la voiture ne dépasse pas 1 380 kg, grâce à l'utilisation extensive de matériaux composites comme le carbone ou, pour le châssis extrêmement rigide, le CFP mis au point par Porsche. La céramique est utilisée pour l'embrayage et les freins, permettant un gain de poids, d'efficacité et de résistance.

A genuine technological showcase, the Porsche Carrera GT was first presented as a concept car at the Paris Motor Show in 2000, and was produced commercially between 2003 and 2006. This exceptional supercar, designed to compete with the Ferrari Enzo, Mercedes SLR and Ford GT, attracted all the superlatives, beginning with its performance. It went from 0 to 100 km/h in 3.9 seconds, from 0 to 200 km/h in 9.9 seconds and was capable of a top speed of 330 km/h. The Carrera GT followed the 959 and displayed a body that fused elegance, sportiness and virility. Its four covered headlights, large side inlets and tapered shape hinted at successful competition models, such as the Spyder 550 and the 917, while the double-bubble roof stretching back over the engine lid was race car-inspired. This lid housed a formidable 40-valve V10 mid-positioned engine, with 5.7-litres producing 612 bhp at 8,000 rpm, and enough torque to enable use at low speed. In general terms, the car made use of technical solutions tested on endurance racing models, drawing on the unparalleled experience of the Stuttgart marque. The aerodynamics were particularly well designed: a rear spoiler lifted from 120 km/h and the shape of the floor, opening onto a rear diffuser, generated a downforce that increased with the speed. As expected with Porsche, particular attention was paid to the weight of the car, which remained below 1,380 kg, due to the use of composite materials such as carbon, and CFP for the strong chassis, prepared by Porsche. Ceramic materials were used for the clutch and brakes, providing weight reduction, resistance and efficiency.





Véritable voiture de course adaptée à la route, la Carrera GT ne néglige pourtant pas les équipements de confort. Dans un habitacle fait de carbone, de cuir et de magnésium galvanisé, les occupants bénéficient de la climatisation, d'un système audio sophistiqué et d'un GPS, alors que le toit en deux parties en carbone est escamotable, permettant une conduite ouverte agréable par beau temps. La direction assistée facilite la conduite alors que, pour que la puissance de la voiture puisse être exploitée en toute sécurité, le conducteur bénéficie de systèmes d'aide contrôlés électroniquement: ABS pour les freins, contrôle de traction et antipatinage. Pour l'amateur de sensations fortes ou lors d'une utilisation sur circuit, ces dispositifs peuvent bien entendu être désactivés. A l'époque de sa présentation, la Carrera GT était vendue 460 000 € environ. Membre du club très fermé des supercars d'exception, elle sera produite à moins de 1 300 exemplaires.

Achetée neuve au centre Porsche Levallois le 19 mai 2005, la Carrera GT que nous présentons est de teinte gris anthracite avec habitacle tabac et sièges bicolores tabac et noir. Il s'agit d'une première main, dont le kilométrage n'a pas dépassé 5 000 km depuis l'origine. Elle vient d'être révisée et a bénéficié d'un remplacement de l'embrayage. Équipée de ses valises, de la même couleur tabac que l'intérieur, cette voiture hors du commun représente l'occasion d'acquérir une des plus efficaces supercars du monde. Ses caractéristiques et sa rareté en font une voiture hautement collectionnable.

A proper racing car adapted for the road, the Carrera GT also offered a high level of comfort. The cockpit was constructed using carbon, galvanised magnesium and leather; and passengers enjoyed air-conditioning, a sophisticated audio system and GPS, while the two-part roof was retractable, allowing open-top driving in good weather. Power-assisted steering made driving easier, and electronically-controlled systems enabled the driver to exploit the car's power safely: ABS for the brakes, traction control and anti-skid. For those seeking a thrill, or for driving on the track, these aids can be turned off. When it was launched, the Carrera GT cost approximately €60,000. Belonging to the very exclusive class of exceptional supercars, less than 1,300 examples were built.

Bought new from Sonauto, the Carrera GT offered is presented in anthracite grey with tobacco interior and black and tobacco seats. It has had one owner from new, and has covered less than 5,000 km. The car has recently been serviced at which time the clutch was replaced. Complete with suitcases in the same colour as the interior, this represents an opportunity to acquire one of the best supercars in the world. It has a character and rarity that make it highly collectible.





157

**Carte grise française
French Title**

Châssis n°
ZFFAY54B000142029

- ✓ Première 2+2 Ferrari du XXI^e siècle
- ✓ Élégance et performances réunies
- ✓ Voiture dans un état exceptionnel

- ✓ First 2+2 Ferrari of the 20th century
- ✓ Combines elegance and performance
- ✓ Car in exceptional condition

80.000 – 100.000 €

Première main, 5000 km d'origine / *One owner, 5000 km from new*
2005 FERRARI 612 SCAGLIETTI

Lors de sa présentation en 2004, on comprend que la Ferrari 612, première Grand Tourisme 2+2 du nouveau millénaire, marque un pas en avant. Outre sa dénomination « Scaglietti », en référence aux œuvres du légendaire carrossier (Testarossa, Monza, California et la mythique 250 GTO, entre autres), cette berlinette apporte un vent nouveau dans la production de la marque au cheval cabré. Son style introduit une nouvelle signature esthétique, le raffinement est encore plus marqué qu'auparavant et la mécanique affiche des solutions technologiques inédites. Avec un empattement important, sa longue carrosserie tout en courbes affirme un style résolument novateur, mais également le matériau utilisé, puisqu'elle est entièrement réalisée en aluminium. L'intérieur surprend aussi pour l'espace qu'il offre aux quatre occupants, confortablement installés dans un habitacle particulièrement cossu, tendu de cuir Connolly où l'aluminium est là encore omniprésent. Sous le capot, on découvre un splendide V12 de 5,7 l. de cylindrée en position centrale-avant, qui développe 540 ch au régime impressionnant de 7250 tr/mn. L'équilibre des masses est remarquable puisqu'on arrive au chiffre de 46% à l'avant et 54% à l'arrière, du fait notamment de l'implantation de la boîte de vitesses, accolée au pont. Cette boîte séquentielle semi-automatique est pourvue de six rapports et permet, grâce à sa technologie « F1 » héritée de la compétition, des changements de rapports ultra-rapides, de l'ordre de 200 millisecondes. Les résultats de cette sophistication mécanique se font immédiatement ressentir, avec un 0 à 100 km/h abattu en 4,2 sec, le 1000 m. DA en 22 sec, et une vitesse de pointe de 322 km/h !

L'exemplaire proposé datant de 2005 est de couleur noire, avec un intérieur en cuir magnolia combinaison de couleur à la fois discrète et élégante. Elle a été vendue par les établissements Charles Pozzi à Levallois. De première main, il n'affiche que 5 000 km au compteur et sera vendu avec ses carnets d'entretien et d'utilisateur.

When presented in 2004, it was clear that the Ferrari 612, the first 2+2 GT of the new millennium, marked a step forward. In addition to its « Scaglietti » title, in reference to the creations of the legendary coachbuilder (Testarossa, Monza, California and iconic 250 GTO, amongst others), this berlinetta put life back into production of the prancing horse marque. Its design introduced a new aesthetic, with emphasis on further refinement and new technological developments on the mechanical side. With a long wheelbase, the curvaceous body shape, made entirely from aluminium, was highly innovative. The four-seater interior was surprisingly spacious and was adorned with Connolly leather, complementing the omnipresent aluminium. Under the bonnet lay the splendid 5.7-litre V12 engine in mid-front layout, which produced 540 bhp at 7,250 rpm. The weight distribution was excellent, with 46% at the front and 54% at the back, due largely to the position of the gearbox over the rear axle. The six-speed semi-automatic sequential gearbox, developed using F1 technology, featured ultra-quick gear change (200 milliseconds). The highly sophisticated mechanics produced an outstanding performance: 0 to 100 km/h in 4.2 seconds, 1,000m in 22 seconds from a standing start and a top speed of 322 km/h ! The example proposed in the sale dates from 2005 and is presented in the discreet and elegant colour combination of black with magnolia leather interior. This is a one-owner car that has covered just 5,000 km from new, and will be sold complete with log book and owner's manual.



158

Carte grise française
French Title

Châssis n°
SCFAB02AX56B03658

- ✓ Première « vraie » Aston Martin de la nouvelle ère
- ✓ Un cabriolet exclusif et efficace
- ✓ Voiture présentant un très faible kilométrage

✓ First real new era
Aston

✓ An exclusive cabriolet
✓ Very low mileage

80.000 – 100.000 €

Première main, 5000 km d'origine / One owner, 5000 km from new

2005 ASTON MARTIN DB9 VOLANTE

En 1994, l'arrivée de la DB7 conçue autour d'une base de Jaguar XJS représente un tournant important pour la firme Aston Martin. Oubliée l'ancienne gamme, place désormais à une nouvelle ère pour la firme. La production est rationalisée et augmente nettement en volume, sans pour autant oublier le caractère exclusif que doit garder une Aston Martin. Le succès est au rendez-vous, et il est temps de créer une voiture entièrement nouvelle. C'est donc en 2003 qu'apparaît la DB9, que les observateurs s'accordent à considérer comme un chef d'œuvre stylistique, avec ses galbes et sa calandre caractéristique des productions de Newport Pagnell. Un an plus tard, c'est au Salon de Detroit que l'on découvre la « Volante », qualificatif dévolu aux cabriolets chez Aston Martin. La DB9 Volante offre les joies du grand air, le confort d'un véritable salon roulant à quatre places, avec un habitacle tendu de cuir où l'aluminium cohabite avec les bois les plus précieux. Pour préserver la tradition et garantir une qualité optimale, nombre d'éléments de la carrosserie et de l'habitacle sont réalisés à la main. Comme pour le Coupé, la DB9 « Volante » est équipée d'un formidable V12 de 6 litres de cylindrée en position centrale avant, qui développe la puissance très honorable de 455 ch, 80% du couple étant disponible dès 1500 tr/mn. L'auto bénéficie de l'architecture « transaxle » qui voit la boîte de vitesses à 6 rapports positionnée au niveau du train arrière, pour un meilleur équilibre des masses. En matière de performances, les 300 km/h et le 0 à 100 atteint en moins de 5 secondes permettent de transporter ses occupants au rythme d'une sportive, sans jamais négliger le confort. L'exemplaire proposé, du millésime 2005, bleu avec un intérieur Magnolia est de première main, et a parcouru moins de 5 000 km. Il se présente dans un état proche du neuf avec ses carnets d'entretien et c'est une opportunité exceptionnelle d'acheter un des fleurons des cabriolets Aston-Martin.

In 1994, the arrival of the DB7, designed using the base of a Jaguar XJS, was an important turning point for Aston Martin. The old range was forgotten, and it was time to focus on a new era. Production was streamlined and significantly increased, without compromising the exclusivity that was an integral part of the marque. This was a great success, and led on the creation of an entirely new car. The DB9 appeared in 2003 and was hailed as a stylistic masterpiece, with the characteristic lines and radiator grille of Newport Pagnell productions. The « Volante » was unveiled one year later at the Detroit Motor Show, the name reserved for Aston Martin cabriolets. The DB9 Volante provided the pleasure of open top driving, the comfort of a four-seater « sitting-room-on-wheels » with an interior decked out in leather, aluminium and the finest wooden trim. To maintain the tradition and guarantee the highest level of finishing, a number of elements of the body and interior were hand-crafted. As with the coupé, the DB9 « Volante » was fitted with a formidable 6-litre V12 engine in the mid-front position, that produced an impressive 455 bhp, with 80% of the torque available from 1,500 rpm. The car had a « transaxle » set up, with the 6 speed gearbox sitting on the rear axle, for better weight distribution. This car could carry its passengers in the greatest comfort, and perform with sporting prowess, with a top speed of 300 km/h and 0 to 100 km/h in under 5 seconds.

The example in the sale, from 2005, is blue with a magnolia interior. It has had just one owner from new and has covered less than 5,000 km. Complete with log book, this car is as new, offering an exceptional opportunity to acquire one of the flagship models of the Aston Martin cabriolet.



Carte grise française
French title

Châssis n° CSX3153

- ✓ Excellent investissement
- ✓ Une des voitures de sport les plus radicales de tous les temps
- ✓ Performances stupéfiantes
- ✓ Historique suivi, enregistrée dans le Shelby Registry
- ✓ Superbe présentation

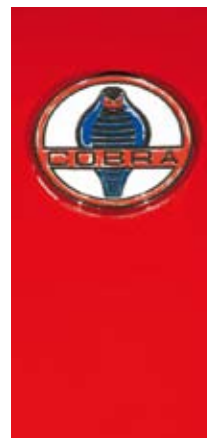
- ✓ *Great investment*
- ✓ *The most radical sports car of all time*
- ✓ *Amazing performance*
- ✓ *Known history, recorded in the Shelby Registry*
- ✓ *In superb condition*

500.000 – 600.000 €

1965 SHELBY COBRA 427 ROADSTER

Dites "Cobra" à n'importe quel amateur d'automobile et vous verrez son pouls s'accélérer et ses yeux se mettre à briller d'un éclat particulier. Mais dites "Cobra 427" et vous déclencherez alors une réaction passionnée et une discussion animée sur les performances exceptionnelles de la création de Carroll Shelby. Le Texan de génie s'est éteint en mai, mais ses Cobra sont plus que jamais vivantes. Son idée d'installer un gros V8 Ford dans le châssis léger et bien conçu de l'AC Ace a donné naissance à une des voitures de sport les plus étonnantes de son époque. Après la version 289 ci (4,7 litres), Shelby a poursuivi l'escalade de puissance, pour rester devant la concurrence qui menaçait de le rattraper. Il a donc posé dans un châssis modifié et équipé d'une suspension à ressorts hélicoïdaux un moteur 427 ci (7 litres) dont les 425 ch faisaient de la Cobra un véritable dragster sur route. Aujourd'hui encore, les performances de cette voiture laissent pantois. Elles forment la base sur laquelle s'est bâtie la légende qui accompagne ce redoutable serpent !

Say 'Cobra' to any car enthusiast and you will see his pulse quicken and eyes start shining with particular brilliance. But say 'Cobra 427' and you will trigger a passionate response and a lively discussion on the outstanding performance of the greatest creation of the late Carroll Shelby. The Texan engineer passed away last May, but his Cobra is more than ever alive. His idea to shoehorn a mighty big Ford V8 in the chassis of the lightweight and well designed AC Ace created a sports car that remains the most amazing from that era. After the 289 version (4.7-liters), Shelby continued increasing the power and size of the engine, to stay ahead of the competition that threatened to overtake him. He therefore placed, in a modified chassis and equipped with a coil-sprung suspension system, the 427 engine (7-liters) with 425bhp that made the Cobra real dragster for the road. Even today, the performance of this car is startling. And they were the base which built the legend that accompanies this formidable serpent!


**CARROLL SHELBY :
LE RÊVE AMÉRICAIN**

Les Cobra ont perdu leur créateur : Carroll Shelby s'est éteint le 10 mai, à l'âge de 89 ans. Symbole de la réussite américaine, Shelby a commencé sa carrière derrière le volant, montrant un vrai talent de pilote. En 1959, il remporte les 24 Heures du Mans sur une Aston Martin DBR/1, avec Roy Salvadori, mais des problèmes de cœur l'éloignent du poste de pilotage. Il reste toutefois proche des voitures : le moment est venu de mettre au point sa propre automobile. Depuis qu'il a piloté des Allard à moteur Cadillac, il est séduit par la solution "hybride" d'un gros V8 américain dans un châssis britannique. Bien que ce ne soit pas son choix initial, il va équiper un châssis AC Ace d'un V8 Ford 260 ci (4,2 litres) : la Cobra est née et, d'emblée, révèle des performances fantastiques. Le moteur passe rapidement à 289 ci (4,7 litres) et les versions compétition raflent les victoires sur les circuits américains, avant de s'attaquer à l'Europe avec le coupé Cobra Daytona, couronné en 1965 Champion du Monde GT. En 1965, la 289 s'efface devant la 427 (7 litres), véritable dragster sur route dont les performances à l'accélération, pour une voiture de route, sont restées longtemps inégalées.

Plus qu'un ingénieur ou un metteur au point, Shelby était doté d'une intuition très sûre, de grandes qualités de communicant, d'une vraie générosité naturelle et avait la capacité à déceler les talents, à les réunir et à les concentrer sur un projet commun. Bien que produites à moins de 1 000 exemplaires, ses Cobra ont révolutionné le monde du sport automobile et fait rêver plusieurs générations. Elles maintiendront son souvenir bien vivant encore de longues années.

**CARROLL SHELBY :
THE AMERICAN DREAM**

The Cobra has lost its creator: Carroll Shelby passed away on 10 May, at the age of 89. An icon who symbolised American success, Shelby began his career behind the wheel, showing a great talent for driving. In 1959, he won the Le Mans 24 Hour Race in an Aston Martin DBR/1, with Roy Salvadori. Heart problems took him out of the driving seat, but he remained close to cars, and turned to developing his own. Ever since driving the Cadillac-engined Allard, he had been fascinated by the idea of a « hybrid » car, a huge American V8 in a British chassis. Although it wasn't his first choice, he fitted a 4.2-litre Ford V8 260ci engine into an AC Ace, and the Cobra was born. Its performance was breathtaking from the word go. The engine grew to 289 ci (4.7-litre) and competition versions collected victories on American circuits, before attacking the European circuits with the Cobra Daytona, which was crowned GT World Champion in 1965. That year, the 289 gave way to the 427 (7-litre), a veritable road-going dragster with a power of acceleration that long remained unrivalled.

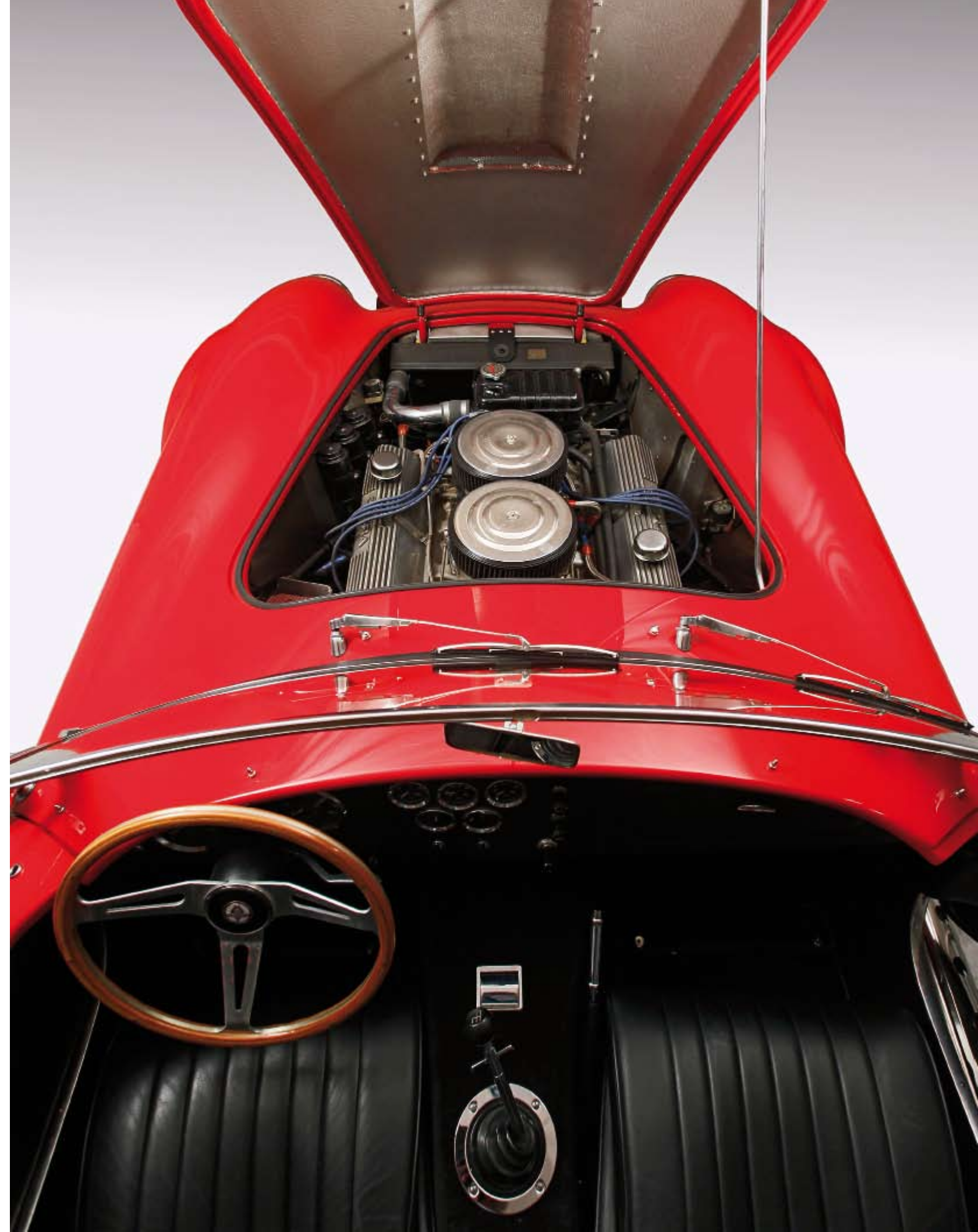
More than simply an engineer, Shelby was gifted with an intuition, an ability to communicate and a natural generosity, and could harness, bring together and utilise the talents of others for a joint project. Although less than 1,000 examples were built, the Cobra revolutionised the world of motor racing, inspiring several generations. They will keep his memory alive for many years to come.





La voiture que nous présentons est sortie des ateliers AC Cars le 24 juillet 1965, puis envoyée chez Shelby aux États-Unis pour que le montage y soit terminé. Comme en témoigne son numéro de châssis CSX, il s'agit d'une version destinée aux États-Unis. Le 8 février 1966, elle est vendue à Hayward Motors, en Californie. Elle est alors de couleur noire. Volée au Colorado quelque temps plus tard, elle est retrouvée par la compagnie d'assurances et vendue à George Bell, de Hayato, Californie. Elle passe ensuite entre les mains de plusieurs propriétaires successifs, toujours aux États-Unis: Rick Burgay, de Sacramento; Leo Gephart, d'Englewood en 1973; Jerome Shinkay, de Janesville en 1975; Larry Megibow, de Wayne en 1977; Fred Freer, de Toledo. En 1978, la voiture bénéficie d'une restauration au cours de laquelle elle est repeinte de couleur rouge. Elle est ensuite exportée en Belgique, via un agent britannique. Un jour où le propriétaire prête sa voiture à une de ses connaissances, la voiture fait une sortie de route qui endommage un côté de carrosserie. Le propriétaire décide donc de la confier en Angleterre à Autokraft, un des meilleurs spécialistes Cobra en Europe. L'aluminium de la carrosserie étant fissuré en plusieurs endroits, il est décidé de poser une caisse neuve, la restauration portant aussi sur l'intérieur, les sièges en cuir noir et le tableau de bord. A cette occasion, la mécanique est également refaite.

The car on offer rolled out of the workshops of AC Cars on July 24, 1965, and was then sent to Shelby in the U.S., so that the car would be completed. As evidenced by its chassis number CSX, this is the version for the United States. On February 8, 1966, the car was sold to Hayward Motors in California. It was then black in colour. The car moved to Colorado sometime later, when it was found by an insurance company and it was sold to a certain George Bell, from Hayato, California. It then changed hands several times, but always in the U.S.: Rick Burgay, Sacramento, then Leo Gephart, of Englewood in 1973, then to Shinkay Jerome, of Janesville in 1975, to Larry Megibow, Wayne in 1977 and then Fred Freer, of Toledo. In 1978, the car received a restoration when it was painted red. It was then exported to Belgium, through a British agent. One day the owner lent his car to an acquaintance, the car went off the road, damaging a side of body. The owner then decided to entrust the rebuild to Autokraft in England, one of the best specialists in Europe for Cobras. The aluminum body had cracked in several places and so it was decided to mount a new body altogether and the restoration included redoing the interiors too, with black leather seats and dashboard. At the same time, the mechanicals were overhauled too.



Au début de l'année 2000, la voiture est achetée par son propriétaire actuel, un collectionneur français qui va peu l'utiliser. Il fait néanmoins tout ce qu'il faut pour la préserver dans un bel état et la confie à Auto Techno Sports, au Mans, pour des travaux de contrôle et remise en état. Les factures jointes au dossier font notamment apparaître la fabrication d'une ligne d'échappement complète (désormais démontable, les silencieux pouvant être regarnis au besoin), le remplacement du pare-brise, la réfection de la capote pour qu'elle retrouve une bonne étanchéité, un contrôle de la boîte de vitesses et de la transmission, un réglage des trains roulants, la pose d'une pompe à essence électrique.

Enregistrée dans le fameux Shelby Registry, cette voiture fait partie des 260 exemplaires de Cobra 427 de route, ce qui en fait une voiture extrêmement rare. Modèle emblématique de la culture automobile américaine, parfois désignée comme la "Duesenberg SJ des temps modernes", offrant des performances hors du commun, elle représente le roadster de sport des années 1960 dans son expression la plus pure et la plus radicale, avant que la crise du pétrole et les réglementations anti-pollution ne viennent mettre un frein brutal à la créativité des artisans passionnés. Plus qu'une automobile, cette Cobra est l'inoubliable témoin d'une époque définitivement révolue. De belle présentation, elle donnera à son nouveau propriétaire l'inestimable occasion de s'y replonger, tout en lui procurant des impressions de conduite exceptionnelles.

In early 2000, the car was purchased by its current owner, a French collector who did not use the car. Nevertheless everything was done to preserve the car in a beautiful state and he entrusted Auto Techno Sport in Le Mans for refurbishing the car once again. Invoices included in the file, show the manufacture of a complete exhaust system (now dismantled, silencers can be replenished if needed), replacement of the windshield, the repair of the hood and improving the seating, overhauls of the gearbox and transmission, adjustment of the running gear and the installation of an electric fuel pump.

Registered in the famous Shelby Registry, this car is one of 260 examples of the 427 Cobras ever made, making it extremely rare. An emblematic model of American car culture, sometimes referred to as the "Duesenberg SJ of modern times", offering outstanding performance, it is THE sports roadster of the 1960s in its purest and most radical, before the oil crisis and pollution control regulations abruptly halted the creativity of the passionate craftsmen of that period. More than being just a car, the Cobra is the unforgettable witness of an era long gone. In beautiful condition, this car will surely give its new owner an invaluable opportunity to slip back into time, whilst providing exceptional driving experiences.



Titre de circulation anglais V5
English registration V5
 Châssis n° 8T02J185115-02613

- ✓ Véritable Shelby Cobra
- ✓ Rare boîte manuelle
- ✓ Restauration soignée
- ✓ A real Shelby Cobra
- ✓ Rare manual transmission version
- ✓ Careful and well executed restoration

70.000 – 100.000 €

1968 FORD MUSTANG SHELBY GT 350 FASTBACK

En 1965, la Shelby 350 GT fut annoncée comme une réponse de Ford à la Chevrolet Corvette. Carroll Shelby fut chargé de transformer la paisible Mustang en voiture à hautes performances. Son travail porta sur la mécanique, la suspension, les freins et la direction.

Comme GM, la Ford Motor Company fit évoluer parallèlement deux dynasties de V8 : le small block et le big block. La course à la puissance fut de nouveau engagée pour contrecarrer la Chevrolet Camaro. 1968 marque une évolution stylistique de la Mustang Shelby avec une calandre plus grande, des attaches de capot de sécurité redessinées et un lettrage Shelby apposé sur les ouvrants. Le traditionnel Mustang est remplacé par le fameux cobra un peu partout à l'intérieur de l'auto jusque sur les ceintures de sécurité à enrouleur qui prennent ancrage sur un arceau de sécurité.

La voiture présentée fut livrée chez Pletcher Ford sales à Jenkintown, Pennsylvania, le 21 mars 1968, deux jours avant la date prévue par l'usine de Meluchen. Elle est équipée du nouveau moteur V8 V302-4V Boss, d'une boîte de vitesses mécanique à 4 rapports et d'un pont autobloquant au rapport de 3.89. La liste des options commandées à l'époque est la suivante: Système de refroidissement renforcé, rétroviseurs extérieurs, sièges arrière sport, direction assistée, freins avant à disques assistés, colonne de direction réglable, radio AM, intérieur spécial, batterie renforcée, butoirs de pare-chocs, chromes d'arches de roue, compte-tours et totalisateur journalier. Laquée dans sa splendide teinte d'origine « Candy apple red », cette rare Mustang GT 350 figure dans le registre Shelby. Elle a été importée de Pennsylvanie en 2005 et a fait l'objet en 2007 d'une restauration fidèle à l'origine, depuis le châssis, par un collectionneur anglais renommé dans le milieu des Mustang Shelby. Il a peu roulé depuis mais toujours régulièrement. Il s'agit ici d'une rare version à boîte manuelle, la plupart ayant été commandées en boîte automatique. Peu courante en Europe, elle représente un très bon investissement.

In 1965, the Shelby GT 350 was launched as Ford's response to the Chevrolet Corvette. Carroll Shelby was commissioned to transform the sedate Mustang into a high performance machine. His brought about changes on the mechanicals, suspension, brakes and steering. Like GM, Ford Motor Company also had two V8 dynasties: the small block and big block. The race for power was again triggered off by the Chevrolet Camaro. 1968 marked a stylistic evolution of the Shelby Mustang with a larger grille, hood fasteners redesigned for better security and Shelby lettering affixed to the doors. The traditional Mustang was replaced by the famous cobra logo and inside the car received inertia reel safety belts that were anchored on to a roll cage. The car on offer was delivered by Pletcher Ford in Jenkintown, Pennsylvania, on March 21, 1968, two days before the date set by the factory at Meluchen. It is powered by a new V8 V302-4V Boss, a 4-speed manual transmission and differential with a 3.89 ratio limited slip. The list of options ordered at the time included a better cooling system, exterior mirrors, rear seats, sports steering, powered front disc brakes, adjustable steering column, AM radio, special interior, heavy duty battery, bumpers over-riders, chrome wheel arches and trip-meter. Painted in its splendid original "Candy apple red" colour, this rare Mustang GT 350 Shelby is on the registry. It was imported from Pennsylvania in 2005 and underwent a thorough restoration in 2007 to take the car back to its original trim, including the chassis, by a famous English collector well known in Shelby Mustang circle. Driven sparingly since, the car is used regularly though. This is a rare manual version – most were ordered with automatic transmissions. Uncommon in Europe, the car represents a good investment.





161

Titre de circulation anglais
English V5 registration

Châssis n° J5951100382

- ✓ Modèle original
- ✓ Préparation course de qualité
- ✓ Éligible au Mans Classic
- ✓ Very original
- ✓ Quality preparation for racing
- ✓ Eligible for Le Mans Classic

65 000 – 85 000 €

1960 CHEVROLET CORVETTE HARD-TOP, PRÉPARATION COMPÉTITION

Lorsque General Motors lance, en 1953, la Chevrolet Corvette, c'est pour occuper un terrain que sont en train de monopoliser des marques comme Jaguar ou MG, celui des voitures de sport. Stricte deux places, la Corvette innove avec une carrosserie en plastique. De taille "européenne" et forte d'une ligne assez sobre, elle commence sa carrière avec un six cylindres, bientôt remplacé par un V8 plus conforme aux habitudes d'outre-Atlantique, alors que la ligne évolue vers une silhouette plus musclée, gagnant en 1956 ses flancs creusés caractéristiques. Parallèlement, General Motors exploite en compétition ses qualités sportives et elle devient rapidement une favorite des écuries privées. On la verra sur les circuits américains, mais aussi en Europe. Par exemple, Briggs Cunningham engage huit Corvettes aux 24 Heures du Mans 1960, celle de Fitch et Grossman terminant 8e au classement général et 1ère en GT de plus de 4 000 cm³.

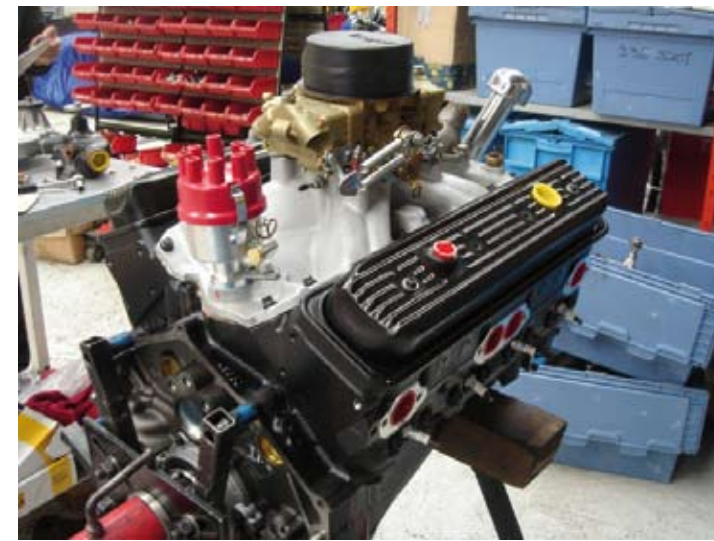
La Corvette 1960 que nous présentons a bénéficié en 2007, en Angleterre, d'une restauration complète, châssis et carrosserie. Puis, en 2010, elle a été confiée à Équipe Europe, atelier dirigé par Yvan Mahé et acteur majeur de la compétition automobile historique. Elle a été préparée pour la course dans la même configuration que celle qui s'imposa au Mans en 1960. Les travaux effectués concernent notamment: boîte de vitesses Muncie M20, radiateur d'eau en aluminium, ventilateur débrayable, radiateur d'huile, vilebrequin acier, bielles et pistons forgés, suspension renforcée, barres stabilisatrices, amortisseurs réglables, réservoir de 120 litres en aluminium... Le total des travaux a dépassé 40 000 €, les factures seront fournies au futur acquéreur. Le moteur V8 Chevrolet, neuf, d'une puissance de 380 ch, n'a été utilisé depuis que dix heures. Cette voiture, qui a fait l'objet de reportages dans deux magazines spécialisés, a participé au Mans Classic en 2010 et à Spa Classic en 2011. Elle est accompagnée de son passeport FIA et d'un lot important de pièces détachées: moteur d'époque en pièces, quatre jantes Torq Thrust en aluminium, cinq jantes acier avec pneus pluie neufs, un carburateur, des pièces d'allumage, des garnitures de freins...

Très performant, cette Corvette représente un ticket d'entrée raisonnable et original pour les épreuves et championnats historiques les plus prestigieux.

When General Motors launched the Chevrolet Corvette in 1953, it was to foray into the sports car market that was being monopolized by the likes of Jaguar and MG. A pure two-seater, the Corvette featured an innovative fibre-glass body. With a size that was more 'European', and with a sober look, the Corvette started off with a six-cylinder that was soon replaced by a V8, more consistent with trends across the Atlantic, and the design also moved towards a more muscular figure, with the 1956 update with its scalloped sides. Meanwhile, General Motors made the most of the Corvette's sporting qualities, entering the car for competition and soon the car became a favorite for privateers. And not just on the American circuits, but the Corvette started being raced in Europe too. For example, Briggs Cunningham entered eight Corvettes for the 1960 edition of the 24 Hours of Le Mans, with Fitch and Grossman finishing eighth overall and first in the GT class over 4000cc.

The 1960 Corvette that is on offer has benefited from a complete chassis-up restoration from 2007, done in the UK. In 2010 the car was prepared by Equipe Europe, a preparation garage led by Yvan Mahé, who is well-known in the historic motor racing scene. The car was prepared for the race in the same configuration as that from the 1960 Le Mans. The included a Muncie M20 transmission, aluminum radiator, cooling fan, oil cooler, steel crankshaft, connecting rods and forged pistons, reinforced suspension, anti-roll bars, adjustable dampers, a 120 litre aluminum tank! The total work exceeds €40,000 and the invoices are all there for the prospective buyer to see. The new Chevrolet V8 engine, with an output of 380bhp, has seen just teen hours of use. This car, which has been featured in two magazines, participated in the 2010 edition of Le Mans Classic and at the Spa Classic of 2011. It comes with its FIA passport and a large supply of spare parts: engine parts from then, four Torq Thrust aluminium rims, steel wheels with five new rain tyres, carburetor, ignition parts, brake fittings...

Of very high performance, this Corvette is a reasonable entry ticket to some of the best of historical events and the most prestigious of championships.





**COLLECTION
MICHEL PIGNARD,
PILOTE VICE CHAMPION
D'EUROPE
DE LA MONTAGNE
QUI A COURU ONZE FOIS
LES 24 HEURES DU MANS**





162

Carte grise
française
French title

Châssis n° V8COL15346

- ✓ Faible kilométrage
- ✓ Historique limpide
- ✓ Ensemble d'origine intéressant
- ✓ Low mileage
- ✓ Continuous history
- ✓ Interesting origin

60.000 – 90.000 €

Sans réserve
No reserve

1989 ASTON MARTIN V8 VOLANTE

L'Aston Martin DBS fut présentée en septembre 1967 pour remplacer la DB6. Dessinée par le nouveau styliste maison, William Towns, la DBS devait recevoir le nouveau moteur V8 à double arbres de 5.3 litres dessiné par Tadek Marek et testé au Mans en avril et juin 1967 dans une Lola pilotée par John Surtees. 797 voitures furent construites entre octobre 1967 et novembre 1972. Entre-temps, le V8 avait été amélioré et était entré en production fin 1969. A partir d'avril 1970, les deux versions de la DBS, six ou huit cylindres, étaient disponibles. Avec les 375 ch du V8, la DBS était transformée, d'autant plus que le nouveau moteur s'avéra fiable et puissant à tous les régimes. Ce fut la dernière Aston Martin de David Brown. Le qualificatif Volante fut employé pour la première fois pour désigner la version décapotable de l'Aston Martin DB6. Cette voiture, entièrement fabriquée manuellement à un peu plus de 400 exemplaires, où chaque élément de carrosserie est battu et formé à la main, et chaque moteur signé par un mécanicien, restera un monstre sacrée de l'automobile d'excellence.

La voiture de la vente est une 3e main, elle fut livrée neuve à un Emir de Dubaï et elle n'a parcouru que 32 000 km. Elle est équipée de la boîte automatique et de la climatisation. La sellerie est entièrement d'origine et en excellent état. La peinture est du plus bel effet et ne présente pas de défauts. Le moteur à carburateurs feule comme il se doit et procure des sensations de puissance tandis que le confort est au rendez-vous. Un bel exemplaire, jamais abusé, prêt à vous emmener sur les routes ensoleillées cet été.

Styled by the new in-house designer, William Towns, the Aston Martin DBS was launched in 1967 to replace the DB6, and 797 cars were built between October 1967 and November 1972. Meanwhile a 5.3-litre overhead twin-cam V8 engine was being developed by Tadek Marek, having been tested at Le Mans in April and September 1967 in a Lola driven by John Surtees. This V8 engine was in production by the end of 1969, and from April 1970, both six and eight-cylinder versions of the DBS were available. The V8, producing 375 bhp, transformed David Brown's last Aston Martin, the DBS, and the new engine proved to be reliable and capable at all speeds. The term Volante was first used for the convertible version of the DB6. Just over 400 examples of the hand-built V8 Volante were produced, with every body panel beaten and shaped by hand, and every engine signed by a mechanic. It remains a rare beast of automotive excellence.

The car in the sale has had three owners, and was delivered new to the Emir of Dubai. It has covered just 32,000 km, and is fitted with an automatic gearbox and air conditioning. The original upholstery is in excellent condition. The paintwork is also in wonderful condition, showing no defects. The carburetted engine has the signature Aston Martin growl, and the car has both power and comfort at its disposal. A superb example, that has always been looked after, and ready to take to the sunny lanes this summer.





163

Carte grise
française
French title

Châssis #
SAJJSAES4BK178333

- ✓ Unique en conduite à gauche
- ✓ 2e main, très bien entretenue
- ✓ Puissante et exclusive
- ✓ Unique left-hand drive example
- ✓ 2 owners, very well maintained
- ✓ Powerful and exclusive

50.000 – 70.000 €
Sans réserve
No reserve

Le seul EVENTER conduite à gauche sur base XJR-S jamais produit / the only LHD EVENTER on XJR-S base built
1991 JAGUAR XJ R-S V12 6 LITRES TWR "EVENTER" BREAK DE CHASSE PAR LYNX

C'est en 1975 que Sir William Lyons présente la XJS équipée du gros moteur V12 de 5,3 litres de la type E série III de 1971 aux performances remarquables. Ce modèle séduisant attire les préparateurs et les carrossiers, dont entre autres, les Ateliers Lynx. Cette firme s'est formée une excellente réputation en réalisant des répliques de Jaguar C, D ou XK SS et a réalisé de très beaux cabriolets sur base XJ6 ou 12. Dès 1985, elle a présenté un "break de chasse" réunissant la qualité de la motorisation à l'élégance de Jaguar, combiné avec un dessin original d'un break spacieux. Quelques 70 exemplaires seront construits, mais seulement 2 virent le jour sur la base de la très puissante XJ R-S 6 litre TWR et un seul en conduite à gauche, celui que nous présentons. Avec un nouvel allumage, une injection inédite Zytek dérivée de celle utilisée sur les XJR-9 gagnante du Mans en 1988, reprise sur les XJ220, et un accroissement de la course, la puissance passait à 333 ch. Les suspensions et la direction furent durcies pour satisfaire la conduite sportive de ce break de chasse ultra rapide et les freins furent redimensionnés. La boîte automatique GM indestructible transmettait la puissance sans broncher.

La voiture présentée, fut livrée neuve à l'écrivain belge Rolland Busselun et fut transformée chez Lynx en 1995 (un dossier complet de la transformation sera fourni avec l'auto): hayon plus esthétique avec charnières invisibles, habitabilité des places arrière allongée de huit centimètres, et finitions nettement plus étudiées. Une profusion de boiserie spécifique à cette voiture orne l'intérieur et la sellerie en buffle noir à passepoil rouge est du plus bel effet. Une restauration totale de la carrosserie fut effectuée en 2006.

Nous sommes en présence d'une voiture qui a été régulièrement et soigneusement entretenue et elle vient de passer une visite de maintenance. Elle est représentée dans le livre « breaks de chasse, racés, sportifs, intemporels » de Michel Stefani.

Sir William Lyons presented the XJS in 1975, fitted with the 5.3-litre V12 engine from the series III E-Type that had proved capable of outstanding performance. The model caught the eye of various preparers and coachbuilders, including Lynx Motors. This company had established an excellent reputation building Jaguar C, D and XKSS replicas, in addition to wonderful cabriolets on the base of the XJ6 and 12. From 1985, they produced a « shooting brake » which combined Jaguar's elegance and mechanical quality with an original design for a spacious estate car. Some 70 examples were built, but only two of these from the base of the very powerful 6-litre XJ R-S TWR. One of these was left-hand drive, which is the car offered. With new ignition, Zytek injection as on the 1988 Le Mans winning XJR-9, and re-used on the XJ220, and a longer stroke, the power was increased to 333 bhp. The suspension and steering were tightened to give this ultra-fast shooting brake a more sporting drive, and the brakes were upgraded. The indestructable GM automatic gearbox utilised the power without hesitation

The car offered was delivered new to the Belgian writer Rolland Busselun and transformed by Lynx in 1995 (a comprehensive file documenting the work will be passed on with the car): a visually improved tailgate with invisible hinges, rear seat space extended by 8 cm, and more detailed finishing. The interior boasts a wealth of wood trim specific to this car, and it has striking black buffalo leather upholstery with red piping. The bodywork was completely restored in 2006. This is a car that has been regularly and carefully maintained which has recently had a service. It appears in the book « Breaks de chasse, Racés, Sportifs, Intemporels » by Michel Stefani.





164

Carte grise française
French title

Châssis n°
SCFDL0159GTL13499

- ✓ Style unique et exclusivité Aston Martin
- ✓ Finition luxueuse
- ✓ Estimation attractive
- ✓ Unique style, Aston Martin exclusivity
- ✓ Luxurious finish
- ✓ Attractive estimate

30.000 – 40.000 €
Sans réserve
No reserve

1990 ASTON MARTIN LAGONDA SÉRIE 4

La marque Lagonda fut fondée en Angleterre par un américain, Wilbur Gunn en 1906. D'abord spécialisée dans la construction de motocyclettes et de voitures à trois roues, la marque se fit connaître dans les années vingt par la production de belles voitures sportives de 2 à 3 litres de cylindrée. En 1935, la firme fut achetée par Alan Good dont l'ingénieur en chef, le célèbre W.O. Bentley mit au point la 4,5L, et produisit une douze cylindres qui rivalisait avec les meilleures productions britanniques, Rolls-Royce y compris. David Brown, le propriétaire d'Aston-Martin, acheta Lagonda en 1947 et construisit les berlines Rapide pendant quatre ans jusqu'en 1964, seulement 55 exemplaires furent produits. Sept berlines virent le jour en 1974 sur la base de l'Aston Martin DBS V8. La marque réapparut en 1976 dans le créneau des voitures de prestige avec le modèle présenté à la vente. Cette berline basée sur l'ensemble mécanique de l'AMV8 est de dimensions exceptionnelles, permettant à quatre adultes de voyager rapidement dans des conditions de confort et de luxe rarement rencontrées. L'habitacle est tendu de cuir et de moquettes de grande qualité. Malgré son poids dû en partie à la qualité de l'insonorisation, c'est une berline aussi rapide que luxueuse.

Cette Aston Martin Lagonda série 4 est une 3e main, son propriétaire la possède depuis 2002. Le premier propriétaire, l'espagnol Ramon Gomez de la Serna la céda à un collectionneur suisse qui fit effectuer une grosse révision en 2000 alors qu'elle totalisait 20330 km. Elle vient de faire l'objet d'une révision importante à 27300 km avec changement de la crémaillère de direction. Il s'agit d'une des dernières des 636 exemplaires produits.

Lagonda was founded in England by an American, Wilbur Gunn, in 1906. Initially specialising in manufacture of motorcycles and three-wheeled cars, the marque became known during the 1920s for the production of beautiful 2 and 3-litre sports cars. In 1935, the company was bought by Alan Good, whose chief engineer, the famous W.O. Bentley, developed the 4.5-litre model, and produced a 12-cylinder model which rivaled Britain's best, including Rolls-Royce. David Brown, the owner of Aston Martin, bought Lagonda in 1947, and was responsible for producing the Rapide saloon between 1961 and 1964, with just 55 examples built. Seven Lagonda saloons, built on the base of the Aston Martin DBS V8, saw the light of day in 1974. The marque reappeared in 1976 with the prestige model presented in the sale.

This exceptionally spacious saloon, built using the entire mechanical components of the AMV8, can carry four adult passengers, at high speed and in great comfort and rarely seen luxury. The interior is fitted with the best quality leather and carpets. Despite its considerable weight, due partly to the level of sound-proofing, this saloon is as fast as it is luxurious. This Aston Martin Lagonda series 4 has had three owners from new, the current owner having bought it in 2002. The first owner, Ramon Gomez de la Serna, from Spain, sold it to a Swiss collector who had a major service carried out in 2000 at 20,330 km. The car has just had another major service at 27,300 km when the steering rack was changed. This is one of the last of the 636 examples built.



165

Carte grise française de collection
French title

Châssis # DH8263

- ✓ Véritable petite sportive
- ✓ Performances étonnantes
- ✓ Genuine tiny sports car
- ✓ Amazing performance

10.000 – 15.000 €
Sans réserve
No reserve

1979 MINI MARCOS MK IV

Jem Marsh et Frank Costin s'associèrent pour construire le prototype de la première Marcos en 1959. Ce nom à consonance hellénique, formé par les premières syllabes du nom des deux amis, n'était pas la seule originalité de la voiture dont le châssis reprenait le principe de construction du De Havilland "Mosquito" en contre-plaqué marine. Après de nombreux prototypes et voitures de course pilotées par de grands noms comme Jackie Stewart, ils lancèrent la très belle Marcos GT en 1964. L'année suivante la Mini Marcos vit le jour et était livrable assemblée ou en kit, avec plusieurs niveaux de performances et de finitions.

Depuis 1975, elle fut fabriquée par D&H Fiberglass Techniques Ltd. Utilisant les berceaux de l'Austin Mini et une carrosserie monocoque en fibre de verre plus légère et plus aérodynamique, la Mini Marcos représente la voiture de course du pilote britannique par excellence. Elle enleva un grand nombre de victoires sur les circuits outre Manche pendant plus d'une décennie et on la verra même aux 24 Heures du Mans 1966, préparée par le fameux Claude Plisson et pilotée par Claude Ballot Léna et Jean Louis Marnat. Ils réussirent l'exploit de l'emmener jusqu'à l'arrivée à la moyenne de 144,21 km/h, atteignant 210 km/h en pointe dans les Hunaudières. Ils terminèrent 15e au général et elle fut la seule voiture anglaise à terminer l'épreuve cette année là.

Vendue neuve en Ecosse par Mainly Minis à Edinburgh en conduite à droite, elle fut convertie en conduite à gauche par la suite. Elle est équipée d'une culasse S avec ses deux boulons supplémentaires, d'un carburateur Weber de 40 neuf, de jantes en alliage léger de 12" et de pneus Falken. A l'intérieur, se trouve des harnais Sabelt et des sièges baquets en velours et vinyl. Les vitres coulissantes sont en Perspex. Un dossier de photos de la restauration et de factures accompagne la voiture.

Jem Marsh and Frank Costin worked together to build the prototype for the first Marcos in 1959. This Greek-sounding name, made from combining the first part of the two friends' names, wasn't the only original feature of the car. Its chassis, inspired by the De Havilland « Mosquito », was built in marine plywood. After building numerous prototypes and race cars, driven by such well known names as Jackie Stewart, they launched the stunning Marcos GT in 1964. The Mini Maros appeared the following year, and was available assembled, or in kit form, in various specifications.

From 1975, it was built by D&H Fiberglass Techniques Ltd. Using the cradle of the Austin Mini with a lighter, more aerodynamic fibreglass monocoque body, the Mini Marcos was a great British racing car. It achieved excellent results in the UK for over a decade, and also competed in the 1966 Le Mans 24 Hour Race, prepared by celebrated Claude Plisson and driven by Claude Ballot Léna and Jean Louis Marnat. They succeeded in completing the race at an average speed of 144.21 km/h, and achieved a top speed of 210 km/h on the Hunaudières straight. They crossed the finish line 15th overall, and it was the only British car to finish that year.

Sold new in Scotland by Mainly Minis of Edinburgh, as a right-hand drive, the car was subsequently converted to left-hand drive. It is fitted with an S cylinder head with the two extra bolts, a new Weber carburetor 40, 12-inch lightweight alloy wheels and Falken tyres. The interior sports Sabelt harnesses and velvet and vinyl bucket seats. The sliding windows are in perspex. A file of photos and bills detailing its restoration are included with the car.



166

Carte grise
française
French title

Châssis n° 62465

- ✓ Désirable version des débuts de la Traction
- ✓ Restaurée avec soin, dans le respect de l'origine
- ✓ Modèle mythique, robuste et facile à utiliser
- ✓ Desirable early version of the Traction
- ✓ Careful restoration, retaining originality
- ✓ Legendary model, robust and easy to drive

12.000 – 18.000 €
Sans réserve
No reserve

1935 CITROËN TRACTION 7C BERLINE

Présentée en 1934, la Traction va devenir un succès universel, prouvant le bien-fondé des choix d'André Citroën: traction avant, carrosserie monocoque, suspension à quatre roues indépendantes, le tout sous une ligne de carrosserie basse et élancée.

La Traction que nous présentons est une 7C de 1935, qui témoigne du tout début de la Traction. Équipée d'un moteur 1 628 cm³, elle a été complètement restaurée et respecte la présentation d'origine, avec une teinte gris irisé et ailes noires. Les chromes ont été refaits et la carrosserie est dans un bel état de présentation. La voiture bénéficie de la caisse des premières versions, avec un coffre n'ouvrant pas de l'extérieur, ce qui justifie la présence d'un porte-bagage de marque Rigidex. Autre trait caractéristique d'une version ancienne, les chevrons sont derrière la calandre.

A l'intérieur, la sellerie a été refaite dans les couleurs et tissus d'époque: ciel de toit beige chamois, sièges en tissu marron clair à chevrons, moquette beige. Les portes présentent une sellerie particulièrement soignée et élégante, propre aux premiers modèles. La planche de bord correspond également aux premières séries, avec ses instruments réunis au centre et ses deux boîtes à gants placées de part et d'autre. L'ensemble est en bon état et fonctionnel.

La mécanique a bénéficié de la même cure de jouvence. Le moteur fonctionne bien et la boîte de vitesses a été restaurée par Saint-Clair d'Aubarède, fils de l'ingénieur d'Aubarède ayant mis au point le principe du moteur flottant. Les freins ont été regarnis, le circuit électrique refait et l'échappement est en inox. Le train avant a été refait et elle est en bon état de fonctionnement. Par sa date de fabrication, sa finition et ses caractéristiques, elle se distingue de la majorité des Traction et représente l'occasion d'en acquérir une des premières versions, plus rare et plus originale que les classiques 11 CV.

Presented in 1934, the Traction became a universal success, vindicating André Citroën's preferences: front-wheel drive, monocoque body, all-round independent suspension, and a low, sleek body style.

The Traction on offer is a 1935 7C, from the very early days of the model, fitted with a 1,628 cc engine. Sympathetically restored, it is presented in grey with black wings. The chrome work has been refurbished and the bodywork is in superb condition. This car is one of the early body styles, with a closed boot, hence the Rigidex luggage rack. Another characteristic of the early version is the position of the chevrons, which is behind the radiator grille.

The interior has been re-upholstered in the correct fabric and colours for the period: beige chamois rooflining, light brown fabric seats in herringbone, and beige carpet. The lining of the doors is wonderfully elegant, in keeping with the early models. The dashboard is also laid out correctly, with the instruments positioned centrally and a glove box either side. It is all in good working order. Mechanically, the car has benefitted from the same careful makeover. The engine works well, and the gearbox has been refurbished by Saint-Clair d'Aubarède, son of the engineer Aubarède, who developed the principle of the floating engine. The brakes have been re-lined, the car has been re-wired and is fitted with stainless steel exhaust. The front axle has been replaced and the car is in good running order. Being an early model, finished to a high standard with an array of good original features, this car stands out from other Tractions, and presents a great opportunity to purchase an example of the early version, rarer than the classic 11 CV.



167

Carte grise
française
French title

Châssis n° 2H2001BW

- ✓ Jaguar rare et exclusive
- ✓ Prix attractif
- ✓ Véritable décapotable 5 places
- ✓ Rare and exclusive Jaguar
- ✓ Attractive price
- ✓ 5-seater convertible

12.000 – 16.000 €
Sans réserve
No reserve

1977 DAIMLER XJC CABRIOLET PAR LYNX

La dernière voiture conçue sous l'égide de Sir William Lyons fut la Jaguar XJC coupé. La berline XJ6 fut couronnée voiture de l'année 1968 grâce à ses lignes somptueuses, à son intérieur du meilleur chic et à la noblesse de son ensemble motopropulseur. L'histoire nous dit que la première commande d'un cabriolet XJC passée chez Lynx le fut par le gouverneur de l'île Maurice pour satisfaire le caprice de la reine mère lors de sa visite officielle. En 1976, 14 autres commandes affluèrent pour cette automobile britannique exclusive et décapotable: la mode était lancée.

La voiture de la vente est une Daimler XJC 4,2 l à boîte de vitesses automatique, vendue neuve à Monaco et transformée par Lynx en 1987. Le châssis a été rigidifié, la capote électrique en toile noire doublée de drap gris et la boîte furent changées. Son propriétaire la possède depuis 2001 et l'a achetée chez Dubourg automobiles à Namur en Belgique. La sellerie d'origine est en cuir noir et l'entretien est suivi régulièrement. Elle est équipée de roues fils boulonnées, de pneus Michelin XWX et de son manuel de bord.

The last car to be designed under the auspices of Sir William Lyons was the Jaguar XJC coupé. The XJ6 saloon, with its sumptuous styling, chic interior and splendid drivetrain was crowned car of the year in 1968. We understand that the first order, for a Lynx XJC cabriolet, was from the Governor of Mauritius, to impress the Queen Mother during her official visit. In 1976, there were 14 other orders for this exclusive British soft top: the trend was underway. The car in the sale is a 4.2-litre Daimler XJC with automatic gearbox, sold new in Monaco and transformed by Lynx in 1987. The chassis was strengthened, and it was fitted with an electrically operated black fabric hood lined in grey. The gearbox was changed. The current owner bought the car in 2001 from Dubourg Automobiles in Namur in Belgium. It has the original black leather upholstery, and the car has been regularly maintained. The car has bolt-on wire wheels fitted with Michelin XWX tyres, and comes with its instruction manual.



168

Carte grise française
French Title

Châssis n° 303333
Moteur n°960084

- ✓ LA Porsche, s'il fallait n'en retenir qu'une
- ✓ Première version du modèle
- ✓ Un exemplaire de compétition particulièrement performant
- ✓ THE Porsche, if you can only have one
- ✓ First version of the model
- ✓ A particularly powerful competition version

50.000 – 80.000 €

Préparée par Mezmarie

1965 PORSCHE 911 2.0 L.

Alors que la 356 a assuré l'essor de la firme Porsche, la marque va s'inscrire durablement dans le monde fermé des constructeurs de voitures sportives avec la 911. Tout en conservant le principe du « tout à l'arrière », on passe à un 6 cylindres à plat, toujours refroidi par air. Les lignes plus tendues et les performances en nette amélioration emportent immédiatement l'adhésion du public dès sa présentation en 1963.

La voiture présentée possède un historique en compétition particulièrement intéressant. En effet, elle a été la propriété de Georges Sevin pendant de nombreuses années, et ce dernier, fidèle pilote des courses VHC, a remporté à son volant beaucoup de victoires, dont une très remarquée lors de la première édition du Tour Auto historique en 1992. Elle a été préparée pour la compétition par le célèbre atelier Mezmarie, et possède sa fiche FIA. Le moteur est optimisé par ses carburateurs Weber, des cylindres et pistons chromés (identiques à ceux des Porsche Carrera 6), un vilebrequin allégé, une culasse retravaillée et une pignonerie de distribution allégée: en conséquence, il affiche une puissance respectable de plus de 200 ch. Le châssis comporte tous les éléments nécessaires à une utilisation en compétition, tels que la barre anti-rapprochement, l'arceau-cage, des suspensions modifiées. De plus, la voiture profite d'un trip master, indispensable pour les épreuves routières. Une révision des freins, un réglage mécanique et le remplacement des pneus sont intervenus en septembre 2011. Avec sa robe gris argenté et sa bande centrale bleue, cette voiture performante peut courir, tant sur circuit qu'en rallye et prétendre ainsi à de beaux résultats, étant classée en période F puisqu'elle date de 1965.

While the 356 had enabled the Porsche company to grow, it was the 911 that guaranteed the marque's permanent place in the world of sports car manufacturers. Retaining the principle of keeping « everything at the back », the car now had a flat six-cylinder engine, still air-cooled. Tighter styling, and a significantly improved performance brought immediate public approval when it was launched in 1963.

The car on offer has a particularly impressive competition history. Indeed, it was owned for many years by Georges Sevin, a regular driver in VHC races, who achieved numerous victories in the car, including a very impressive win in the first historic Tour Auto in 1992. It was prepared for competition by the renowned Mezmarie workshop, and has FIA papers. The engine has Weber carburetors, chrome cylinders and pistons (identical to those on a Porsche Carrera 6), lightweight crankshaft, reworked cylinder head and close ratio gearing. As a result, the car produces more than 200 bhp. The chassis has also been race-prepared, with anti-roll bar, roll-cage, and modified suspension. Moreover, the car has a trip master, indispensable for road rallies. In September 2011, the brakes were overhauled, and the car was given a mechanical check and new tyres.

Presented in silver grey with central blue strip, this high-performance car is competitive on the track or the road, and being a 1965 car, competes in class F, promising great results.



Titre de circulation allemand
German registration
 Châssis n° 908-005
 Moteur n° 908-032

- ✓ Modèle emblématique de l'histoire de Porsche en compétition
- ✓ Devancière immédiate de la fameuse 917, puissant moteur 3 litres
- ✓ Eligible au Mans Classic et Tour Auto
- ✓ Model symbolising Porsche's competition history
- ✓ Immediate predecessor of the famous 917, powerful 3-litre engine
- ✓ Eligible for Classic Le Mans and Tour Auto

1.300.000 – 1.600.000 €

Première au « 500 km de Zeltweg » 1968 avec Jo Siffert, et au « Prix des Nations » 1968 à Hockenheim avec Hans Hermann /
First in 1968 « 500 km de Zeltweg » with Jo Siffert, and 1968 « Prix des Nations » at Hockenheim with Hans Hermann

1968 PORSCHE 908 COMPÉTITION QUEUE COURTE

La Porsche 908 s'insère dans la longue lignée qui, démarrée avec le spider 550, va permettre à la marque allemande d'atteindre les plus hauts sommets avec la fameuse 917. Sous l'autorité de Ferdinand Piech, la 908 prend en 1968 la succession de la 907. Elle-même fait suite à la 906 à moteur 2 litres, qui répond à une nouvelle configuration basée sur un châssis tubulaire (au contraire de la 904 qui la précède) et une carrosserie très profilée, testée pour la première fois en soufflerie. La 908 est la première Porsche de compétition équipée d'un huit cylindres 3 litres, qui développe 350 ch. Il se présente dans la configuration favorite de la marque, c'est-à-dire à plat et refroidi par air. Elle participe au Championnat du Monde des marques dans la catégorie Sport-Prototype.

Les débuts du modèle, en 1968, sont un peu décevants et la mise au point de la 908 va réclamer quelques mois. Le commencement de l'année 1969 est désastreux, avec l'abandon des trois 908 engagées aux 24 Heures de Daytona. Mais la marque se rattrape rapidement et une succession de victoires, avec Jo Siffert et Brian Redman, vont lui permettre de décrocher la plus haute marche du podium au Championnat. C'est la première couronne de Porsche à ce niveau du championnat d'endurance, ouvrant la voie à la 917 qui, encore balbutiante en 1969, va remporter les Championnats 1970 et 1971. De son côté, la 908 va continuer à évoluer en 908/2 et 908/3 notamment, ne disparaissant des circuits qu'au début des années 1980.

The Porsche 908 fits into the long line of models which, starting with the 550 Spyder, allowed the German marque to reach the peak with the famous 917. In 1968, under Ferdinand Piech, the 908 replaced the 907. This model had followed the 2-litre 906, featuring a new tubular chassis, and a streamlined body tested in a wind-tunnel. The 908 was the first competition Porsche with an 8-cylinder 3-litre engine, producing 350 bhp. It was configured in the favourite format for Porsche, flat and air-cooled. It took part in the World Sportscar Championship in the Sports-Prototype category. Initial results for the model in 1968 were a little disappointing, and it took several months to complete the development.

The start of the 1969 season was disastrous, with all three 908s in the Daytona 24 Hours forced to retire. The marque caught up quickly, however, with a succession of victories by Jo Siffert and Brian Redman, that led to the top step of the Championship podium that year. This was the first Porsche victory at this level of endurance racing, opening the way for the 917 which, still in its infancy in 1969, went on to win the Championship in 1970 and 1971. For its part, the 908 continued to develop, notably the 908/2 and 908/3, not disappearing from the circuit until the start of the 1980s



800 LQ 03 à Montlhéry en 1970 courant vers la victoire
 800 LQ 03 at Montlhéry in 1970 running to victory



GAGNANTE
 WINNER



#908 005 testing at the Nurbürgring 1968



#908 005 aux 500 km de Zeltweg courant vers la victoire
 #908 005 at the 500 km of Zeltweg running to victory

La Porsche 908 que nous présentons, châssis 908-005, a été fabriquée chez Porsche au début de l'année 1968. D'après l'historique fourni par Jürgen Barth, la première course de cette voiture correspond le 14 juillet 1968 aux Six heures de Watkins Glenn, épreuve inscrite au Championnat du Monde des Marques. Elle est engagée sous le nom Porsche System Engineering, et confiée à l'équipage Scooter Patrick/Richard Attwood/Joe Buzzetta. Au 145e tour, la voiture sort de la route et doit abandonner. Le 25 août, la Porsche 908 n°005 est engagée en Autriche aux 500 Km de Zeltweg, neuvième manche du Championnat, à nouveau sous les couleurs de Porsche System Engineering. C'est cette fois à Jo Siffert qu'est confié le volant. Il s'adjuge le meilleur temps aux essais et remporte l'épreuve, devant l'autre Porsche 908 d'usine, pilotée par Herrmann/Akrens, et la Ford GT 40 de Hawkins. Il est intéressant de constater que, lors de cette même épreuve, le gagnant de la catégorie 2 litres est Willi Kauhsen, au volant d'une Porsche 910 et futur acheteur de la 908-005. A la suite de ce succès, et toujours selon les précisions de Jürgen Barth, la Porsche n°005 participe entre le 6 et le 25 septembre 1968 à des tests d'endurance à Hockenheim, au Nürburgring et à Weissach, couvrant un total de 5 944 km. Entretemps, elle est engagée au "Prix des Nations" à Hockenheim, sous le numéro 1, et le remporte entre les mains de Hans Hermann. Quelques jours après, elle subit un accident lors d'une séance de tests. On peut rappeler que, en 1968, les 24 Heures du Mans avaient été décalées aux 28 et 29 septembre. La Porsche 908 n°005 est alors entreposée et, le 11 mars 1969, à l'issue d'une discussion entre le chef des essais de Porsche, Helmut Bott, et Willi Kauhsen, le second accepte d'acheter la voiture dans l'état où elle est. Un courrier du 19 mars 1969 faisant partie du dossier confirme cette vente.

A l'époque, Kauhsen est un excellent pilote d'endurance, et effectue des essais pour Porsche. Il est engagé dans le programme de compétition de Porsche et la 908 est un peu oubliée. On le retrouve ainsi en 1970 aux 24 Heures du Mans où il partage le volant d'une 917 avec Gérard Larousse. Ils amènent la voiture aux couleurs Martini à la deuxième place au classement général. En 1972, Kauhsen crée sa propre écurie de course, la Willi Kauhsen Racing Team (WKRT), et la 908 n°005 ne fait toujours pas partie des priorités. Son écurie va s'engager en endurance, puis en Formule 2 et même en Formule 1, en 1978 et 1979, avec une voiture qui porte son nom, ce qui va, comme il dit, "engloutir toutes mes économies". Tout le stock de pièces qu'il a accumulées au cours de ces années, châssis, moteurs, transmissions, suspensions, freins, est entreposé chez ses parents. En 1989, il indique avoir fait l'acquisition du stock de pièces du département course de Weissach et, au décès de son ami Dieter Blatzheim, il rachète encore d'autres pièces. Entretemps, il fait parfois revivre son écurie WKRT, et se lance dans la fabrication de deux Porsche 917/10. "La vente des 917 nous a permis de reconstruire notre 907 Kauhsen-von Wendt", raconte Kauhsen.

The car offered, chassis 908-005, was built by Porsche at the start of 1968. According to details provided by Jürgen Barth, the first outing for this car was on 14 July 1968 at the Watkins Glen 6 Hours, part of the International Championship for Makes, as the World Sportscar Championship was known then. It was entered under the name Porsche System Engineering, and given to the team of Scooter Patrick/Richard Attwood/Joe Buzzetta. On the 145th lap, the car left the road and was forced to retire. On 25 August, Porsche 908-005 took part in the 500 Km Zeltweg in Austria, the 9th round of the Championship, again wearing Porsche System Engineering colours. This time it was Jo Siffert at the wheel. He recorded the fastest time in practice and won the event, finishing in front of the other factory 908, driven by Herrmann/Akrens, and the Hawkins Ford GT 40. Note that the winner of the 2-litre category of the same event was Willi Kauhsen, in a Porsche 910, and the future owner of 908-005. According to Jürgen Barth, 908-005 followed this success by participating between 6 and 25 September 1968 in endurance events at Hockenheim, Nürburgring and Weissach, covering a total of 5,944 km. Carrying no. 1, the car won the "Prix des Nations" at Hockenheim, driven by Hans Hermann. Several days later, it had an accident during testing. It is worth remembering that in 1968, the Le Mans 24 Hour Race had been moved to 28-29 September.

Porsche 908-005 was put away and, on 11 March 1969, following a discussion between Helmut Bott, Head of testing at Porsche, and Willi Kauhsen, the latter agreed to buy the car as it was. A letter dated 19 March 1969, included in the file, confirms this sale. At the time, Kauhsen was a respected endurance driver who carried out testing for Porsche. He was involved in the competition programme for the marque, and so the 908 was rather forgotten about. In 1970, he took part in the Le Mans 24 Hour Race sharing the wheel of a 917 with Gérard Larousse. They brought the Martini-liveried car home in second place overall. In 1972, Kauhsen formed his own race team, the Willi Kauhsen Racing Team (WKRT), and the 908-005 was, again, not top priority. In 1978 and 1979, his team competed in endurance, Formula 2 and even Formula 1, in a car carrying his name, and which, he said « swallowed up my savings ». All the spares he accumulated over the years, chassis, transmission, suspension, and brake parts, were stored at his parents' home. In 1989, he acquired the spares from the Weissach racing concern and, after the death of his friend Dieter Blatzheim, he took on even more parts. Meanwhile, he revived his WKRT team and set about building two Porsche 917/10. « The sale of the 917s allowed us to rebuild our Kauhsen-von Wendt 907, » he said. « After that, we were able to finish rebuilding the 908-005. Three years later, we competed in historic racing events, » The car was therefore rebuilt between 2002/2003. The badly damaged chassis was discarded and replaced by Kauhsen



"Et ensuite, nous avons pu terminer la reconstruction de la 908-005. Environ trois ans après, nous l'avons engagée en compétitions historiques." La voiture a donc été reconstruite à partir de 2002/2003. Le châssis, très abîmé et qui avait été mis au rebut par Kauhzen, a été complètement reconstruit en s'appuyant sur les plans fournis par Porsche. Toutes les autres pièces comme la carrosserie, les trains avant et arrière, les freins, la direction, le moteur et la boîte sont des pièces de Porsche 908 d'origine, ce que confirme Jürgen Barth. En 2008, 2009 et 2010, la voiture a prit part à diverses épreuves historiques dont Le Mans Classic en 2010 entre les mains de Sacha Maassen, Hervé Regout et Jean-Michel Martin. Couronnée à son époque lors d'une épreuve de Championnat du Monde, accidentée lors de tests effectués pour l'usine puis reconstruite par un des meilleurs spécialistes de ce modèle, il s'agit d'un exemplaire dont l'état permettra d'exploiter au mieux ses performances lors des plus belles compétitions historiques du monde, dont Le Mans Classique et le Tour Auto.

plans from Porsche. Everything else, including the body, front and rear axles, brakes, steering, engine and gearbox were rebuilt using original 908 parts, as confirmed by Jürgen Barth.

In 2008, 2009 and 2010, the car took part in various historic events, including Le Mans Classic 2010, driven by Sacha Maassen, Hervé Regout and Jean-Michel Martin. Victorious at a World Championship event, damaged during testing by the factory and rebuilt by one of the best specialists for this model, here is an example ready to perform to its potential at some of the best historic events in the world, such as Le Mans Classic and Tour Auto.



- ✓ Belle présentation
- ✓ Version Roadster, évolution du fameux Speedster
- ✓ Une promesse de plaisir sous le soleil
- ✓ *In very good condition*
- ✓ *Roadster version, an evolution of the famous Speedster*
- ✓ *A promise of fun in the sun*

1960 PORSCHE 356 ROADSTER

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: moteur arrière, quatre cylindres à plat refroidi par air, carrosserie profilée, fabrication de qualité. Une recette qui s'est avérée fructueuse, puisqu'elle est encore partiellement appliquée aux actuelles 911 dont les performances n'ont plus rien à voir avec celle qui a fondé les bases du succès de la marque. Après les deux premières générations, 356 et 356 A, est présentée à l'automne 1959 la 356 B. Elle introduit des changements esthétiques importants qui vont à l'époque faire réagir les (déjà !) puristes Porsche mais révèlent un plus grand modernisme de ligne. Pare-chocs rehaussés, ailes avant moins plongeantes, phares plus haut placés et, en fonction du modèle (T5 ou T6), deux grilles d'aération sur le capot-moteur, vitre arrière agrandie, capot avant plus carré et trappe de réservoir d'essence sur l'aile avant. Côté carrosserie, le Speedster D prend le nom de Roadster et retient le relatif dépouillement propre à sa devancière, avec un pare-brise un peu plus bas et une capote plus sommaire que sur le cabriolet. De couleur gris métallisé avec intérieur rouge et couvre-tonneau de la même teinte, le Roadster 356 que nous présentons comporte un moteur de Porsche 912 et a été complètement restaurée par Bob Smith Coachworks, de Gainesville, au Texas qui est, d'après le vendeur, un restaurateur très connu pour ses travaux sur les Ferrari. Par ailleurs, l'atelier Porsche spécialisé Auto Service Kraan a également réalisé des travaux de remise en état sur la voiture, qui se trouve dans un état de présentation d'excellent niveau. La 356 est particulièrement désirable dans cette version minimaliste, plus résolument sportive que les cabriolets standard.

From 1951 to 1965, the Porsche 356 evolved considerably, whatever the model year; it inherited the initial design of Ferdinand and Ferry Porsche: rear engine, an air-cooled flat four, a streamlined body and quality manufacturing. A recipe that has proven successful, even today, since it is still partially applied to the current 911 whose performances have nothing to do with those who worked on the foundation for success of the brand. After the first two generations, the 356 and the 356 A, the 356 B was launched in autumn 1959, which featured significant aesthetic changes that had the Porsche purists (already!) reacting against, but undoubtedly the design became more up to date. Enhanced bumpers, front fenders sloping away gently, the lamps located higher, depending on the model (T5 or T6) two air vents on the bonnet, an enlarged rear window, front hood and hatch became more squarish and the tank filler cap on to the front fender. On the body designation side of things, the Speedster D was renamed Roadster, and going with the renaming, the design retained a windshield that was a little lower and a slightly higher boot line compared to the convertible.

A metallic grey with red interior and tonneau cover of the same color, the 356 Roadster that we offer has a Porsche 912 engine and was completely restored by Bob Smith Coachworks, of Gainesville, Texas, which, according to the seller, is a restorer well known for his work on Ferraris. Furthermore, Porsche specialists Auto Service Kraan also worked on the restoration of the car, bringing the car up to this excellent state. The 356 is particularly desirable in this minimalist version, and is much sportier than the standard convertibles.



Titre de circulation
 US – Voiture
 dédouanée en
 France
 US registration –
 customs clearance
 in France

Châssis n°
 11102512003938

- ✓ Raffinement, qualité et rareté
- ✓ Un cabriolet « classique » 5 places
- ✓ Belle présentation
- ✓ Refinement, quality and rarity
- ✓ A classic 5-seater cabriolet
- ✓ Superb presentation

55.000 – 75.000 €

1970 MERCEDES BENZ 280 SE CABRIOLET 'LOW GRILLE'

Début des années 60: la berline 220 dite « Fintail » aux excroissances d'inspiration américaine sur les ailes arrière a été lancée voilà peu de temps. Dans un style modernisé, c'est au designer français Paul Bracq que l'on doit le dessin des coupés et cabriolets 220 SE présentés en 1961, qui inspireront d'ailleurs plus tard la future berline. Tout en longueur et en finesse, ils portent néanmoins les attributs de la marque à l'étoile: la qualité est omniprésente et le raffinement des matériaux confirmer que ces modèles cossus jouent dans la « cour des grands ». Au fil des évolutions, la motorisation se muscle et la lignée des 6 cylindres va culminer à partir de 1967 avec la 280 SE, forte de 160 ch.

Le modèle présenté date de 1970, et à ce titre fait partie des 350 exemplaires « low grille », en référence à la nouvelle calandre apparue un an plus tôt, plus large, moins haute et finalement plus élégante. Ce qualificatif peut également s'appliquer à la combinaison de couleurs, conforme à l'origine: carrosserie peinte en beige « Tunis », intérieur avec tableau de bord en bois et sellerie en cuir beige Magnolia, mais aussi capote marron foncé et couvre-capote en cuir beige neufs. Ce cabriolet a connu une restauration poussée, effectuée par plusieurs ateliers californiens, les chromes ont été refaits par Classic Chrome in Downey, le moteur et la transmission par Metric Motors à Los Angeles, la peinture par Best Cars et Autobodyworks in Van Nuys. L'ensemble de cette restauration a été réalisé sans regard sur les dépenses. Ce vrai cabriolet 5 places est doté, comme il se doit, d'une installation d'air conditionné Becker et des vitres électriques, offrant modernité et luxe suprême d'un look classique.

The 220 saloon, known as the « Fintail » for its American-influenced extended rear wings, appeared at the start of the 1960s. The modern styling of the 220 SE coupé and cabriolet, which later also inspired the saloon, was designed by French stylist, Paul Bracq, and presented in 1961. Long and elegant, they exhibited typical Mercedes qualities, such as a high level of craftsmanship and materials confirming that these plush models were in the premier league. As the line evolved, the engine size increased and the 6-cylinder versions culminated, from 1967, in the 160 bhp 280 SE.

The model presented is from 1970, and as such, is one of 350 « low grille » examples, a reference to the new radiator grille which had made its appearance the year before, and was wider, lower and more elegant. The original colour combination is also very smart: « Tunis » beige body, with an interior of Magnolia leather upholstery and wooden dashboard. The dark brown hood and beige leather tonneau cover are new. This cabriolet has enjoyed a thorough, no-expense-spared restoration, carried out by specialist Californian concerns. The chrome work was re-done by Classic Chrome in Downey, the engine and transmission by Metric Motors in Los Angeles, the paintwork by Best Cars and Autobodyworks in Van Nuys. This five-seater cabriolet is correctly equipped with Becker air-conditioning and electric windows, providing a high level of luxury and modernity, all within a very classic look.



172

Documents
de circulation
hollandais
Dutch title

Châssis n°
SCBZD02DXPCX40517

- ✓ Très belle présentation
- ✓ Confort et finition hors du commun
- ✓ Particulièrement désirable en cabriolet
- ✓ In very good condition
- ✓ Comfort and finish out of the ordinary
- ✓ Particularly desirable in convertible form

80.000 – 120.000 €

Seulement 60 500 km d'origine / Only 60 500 km form new

1993 BENTLEY CONTINENTAL CABRIOLET

Chez Bentley, le qualificatif Continental est attribué aux modèles les plus puissants et les plus exclusifs. Le dessin extérieur est dû à John Polwhele Blatchley et la voiture est assemblée chez Mulliner Park Ward, jusqu'au début des années 1990. Entre les années 1970 et 1990, la Corniche et la Continental (la reprise de ce nom datant de 1984) ont connu une évolution progressive, gagnant une direction à crémaillère, une alimentation par injection, des airbags et, à partir de 1992, une transmission automatique à quatre rapports au lieu des trois rapports précédents. Le moteur est resté le très éprouvé V8 de 6,75 litres, dont le couple et la puissance permettent à cette belle automobile de se jouer des pièges de la route et du trafic. La version Bentley Continental est nettement plus rare que la Rolls Royce Corniche, avec une production inférieure à 500 exemplaires, et affiche une discrétion de bon aloi.

La voiture que nous présentons est un cabriolet Continental de teinte bleu foncé, avec sellerie gris clair et capote bleue sous un couvre-capote assorti aux sièges. Elle a été livrée neuve en Allemagne, chez Auto Becker et comporte la lunette arrière en verre apparue en 1992. Elle est équipée d'un téléphone d'époque, qui fonctionne, et elle est accompagnée de ses outils et de son manuel d'utilisation.

At Bentley, the Continental moniker is for the models that are the most powerful and the most exclusive. The credit for the handsome exterior design goes to John Polwhele Blatchley and the car was assembled at coachbuilders Mulliner Park Ward, until the early 1990s. Between 1970 and 1990, the Corniche and Continental (the resumption of the name dates back to 1984) saw a gradual evolution, first getting a rack and pinion steering system, then fuel injection, then airbags and, from 1992, a four-speed automatic transmission instead of the erstwhile three-speeder. The engine remained the proven 6.75-liter V8, with enough torque and power to waft this beautiful car to serenely on the highway or the in dense city traffic. The Bentley Continental version was, of course, much rarer than the Rolls-Royce Corniche, with production limited to less than 500, displaying a certain tasteful discretion.

The car on offer is a convertible version of the Continental, in a shade of dark blue, with light grey upholstery, complimented with a blue hood and matching blue tonneau and seat covers. The car was delivered new in Germany, through dealer Auto Becker and has the rear glass window that appeared in 1992 model year. It features an antique phone that works, and comes with its complete set of tools and its manual.

En conduite à gauche et dans ces coloris, il s'agit d'un modèle rarissime, le nec plus ultra des cabriolets des années 90. Au contraire de Rolls Royce, Bentley se distingue de par son historique en compétition tout au long de sa vie, ce qui apporte aux propriétaires des modèles de la marque une distinction particulière et une image d'esthètes.

Dans un état de présentation impeccable, avec son tableau de bord habillé de bois vernis et ses sièges en cuir épais et confortables, cette Bentley Continental emmène ses occupants avec la puissance d'une voiture de sport et la volupté d'un salon roulant. Elle offre la magie de voyager sur un véritable tapis volant. Il s'agit également d'un modèle exclusif dont le prix augmente et va réellement monter dans les prochaines années. Un « must have » !

In LHD form and in these colors, this is a rare model, the ultimate convertibles from the 1990s. Unlike Rolls-Royce, Bentley is distinguished by its competition history, which provides the owners of this brand a certain distinction and an image of being an aesthete. In a state of perfect presentation, with its dashboard clad in immaculate wood veneer and leather seats thick and comfortable, this Bentley Continental carries its occupants with the power of a sports car with the pleasure of being in a plush salon. It offers the magic of traveling on a real flying carpet. It is also an exclusive model that will surely rise in value over the coming years. A "must have"!





173

Carte grise française
French title

Châssis n° 32541

- ✓ Réalisation de grande qualité, sans considération de coût
- ✓ Voiture mythique et compétitive
- ✓ Une occasion unique de courir sur Ferrari
- ✓ High quality, no-expense spared project
- ✓ Legendary, competitive car
- ✓ A unique opportunity to race a Ferrari

100.000 – 150.000 €

1977 FERRARI 365 GT4 BB, SPÉCIFICATIONS COMPÉTITION

Avec sa Miura présentée en 1966, Lamborghini vient secouer les habitudes de Maranello. Dotée d'un moteur central, basse et effilée, elle fait vieillir les Ferrari à moteur avant, jusqu'à présent reines de la route. Enzo Ferrari est lent à réagir, laissant passer la Daytona avant d'adopter une conception à moteur central pour sa GT la plus prestigieuse. La 365 GT4 BB (Berlinetta Boxer) est dévoilée au Salon de Paris 1973 et innove aussi côté moteur, avec un 12 cylindres à plat placé au-dessus de la boîte de vitesses. Elle marque la naissance d'une magnifique lignée de Ferrari à moteur central et évoluera en version 512 BB.

Lorsque le propriétaire de la Ferrari 365 GT4 BB l'achète il y a huit ans en état d'usage, il a dans l'idée de la restaurer et la confie aux ateliers Ropars Compétition qui se trouvent sur le circuit de la Ferté-Gaucher. Il se trouve que cet établissement abrite alors une Ferrari BB compétition, celle du North American Racing Team, NART, qui porte le numéro de châssis 18095. Cette voiture a notamment participé aux 24 Heures du Mans 1977, terminant 16e au classement général et première de sa catégorie avec François Migault et Lucien Guitteny. Il se lance alors dans une aventure passionnante: avec l'accord du propriétaire de la Ferrari du NART, il en fait fabriquer une réplique fidèle. Des moules de la carrosserie sont réalisés pour pouvoir produire les éléments de même forme, bouclier, ailes et capots en polyester, et le châssis tubulaire est complètement modifié à l'identique de la version course. Tout est mis à nu et toutes les pièces à changer ou modifier le sont, sans aucune considération de coût (dossier photographique). Les suspensions sont revues et la voiture est dotée d'un réservoir FIA et d'un arceau conforme. Le moteur bénéficie lui aussi d'une grosse préparation. Il s'agit d'un cinq litres à carburateurs dont la puissance dépasse dorénavant 400 ch, dans un bruit fabuleux. L'habitacle est débarrassé de tout superflu, et un poste de conduite propre à celui d'une voiture de compétition est aménagé. Les phares sont fixes sous plexi et les vitrages ont été remplacés.

The presentation of the Lamborghini Miura, in 1966, was a wake-up call for Maranello. Low and sleek, it boasted a mid-mounted engine, and made the front-engined Ferrari, till then, the king of the road, look old-fashioned. Enzo Ferrari was slow to respond, launching the Daytona before using a mid-engined set-up for his most prestigious GT. The 365 GT4 BB (Berlinetta Boxer), unveiled at the Paris Motor Show in 1973, provided its own innovation, with a flat 12-cylinder engine placed above the gearbox. It marked the birth of a magnificent line of mid-engined Ferrari, and evolved into the 512 BB.

When the owner of this Ferrari 365 GT4 BB bought it eight years ago, in used condition, he decided to restore it and took it to the Ropars Compétition workshop, situated at the Ferté-Gaucher circuit. He discovered that the business was looking after a competition BB, belonging to NART (North American Racing Team), chassis no. 18095. This car had participated in the 1977 Le Mans 24 Hours, finishing 16th overall, and first in class, driven by François Migault and Lucien Guitteny. The owner launched into an exciting adventure: with the consent of the NART Ferrari owner, he decided to build an exact replica. Moulds of the bodywork were made to create exact copies in fibreglass of the spoilers, wings, and boot/bonnet. The tubular chassis was modified to be identical to the racing version. The car was taken back to bare metal and every part that needed to be changed or modified was, without consideration of the costs involved, (photographic dossier included). The suspension was refurbished, and the car was given an FIA fuel tank and roll-cage. Much mechanical work was carried out, to ensure the 5-litre engine with carburetors produced 400 bhp, and a wonderful sound to match. The interior was stripped out, and replaced with the correct equipment for a competition car. The headlights were fixed under plexiglass and the glass windows replaced.



Les travaux de réalisation de la voiture ont duré cinq ans, au terme desquels elle est tout à fait semblable à la version compétition qui a couru aux 24 Heures du Mans. Seule la présentation est différente: "Elle est de couleur jaune, pour qu'on ne puisse pas la confondre avec l'originale," précise l'actuel propriétaire, soucieux de la bonne déontologie de son projet. Tous les éléments de sécurité - freins, suspensions, direction, jantes - ont fait l'objet d'un contrôle structurel au rayons X par les établissements Métal Contrôle et une attestation signée Yvan Mahé certifie leur bonne intégrité. La voiture sera vendue avec 8 roues supplémentaires.

Depuis sa remise en état, la voiture a pris part à plusieurs compétitions historiques, sur des circuits comme Spa-Francorchamps ou le Val de Vienne, tout en effectuant plusieurs séances de roulage pour mise au point, au cours desquelles elle s'est révélée extrêmement rapide et d'un comportement très efficace. La voiture est dotée de son passeport Technique Historique FFSA et éligible pour les grandes épreuves historiques comme celles du CER, ou pour Le Mans Classic.

Avec sa beauté virile et son état impeccable, cette voiture constitue une occasion exceptionnelle d'acquérir une Ferrari de course d'un modèle peu banal, prête à courir et à affirmer sa supériorité sur les circuits.

The work took five years, by which time the car was an exact replica of the competition version which had competed at Le Mans. Only the colour was different: « Is is yellow, so that it can't be confused with the original, » the current owner has said, concerned that his project is understood correctly. All the safety elements – brakes, suspension, steering, wheels – have had a structural x-ray check by Métal Contrôle, and a certificate confirming their integrity has been signed by Yvan Mahé. The car will be sold with eight extra wheels.

Since restoration, the car has competed in historic events, at circuits such as Spa-Francorchamps and Val de Vienne. It has also undertaken road-tests to continue development which has proved it to be a fast and effective car. It comes with its FFSA Historic Technical passport, and is eligible for the major historic events such as CER and Le Mans Classic.

With a dynamic beauty, and in impeccable condition, this car presents an exceptional opportunity to own a Ferrari racing car, an unusual model, that is ready to assert its superiority on the track.



**Véhicule
de compétition
Competition vehicle**

Châssis n° 124-02
THPNNK06424

- ✓ Deux fois au départ et à l'arrivée des 24 Heures du Mans
- ✓ Très belle présentation, mécanique soignée
- ✓ Rare représentante du très rapide Groupe C2
- ✓ *Started and finished twice in Le Mans 24 Hour Race*
- ✓ *Excellent presentation, mechanically immaculate*
- ✓ *Rare representative of high-speed Groupe C2*

100.000 – 160.000 €

Ex 24 heures du Mans 1988 et 1989
1988-1989 ARGO 19 C GROUPE C2

Argo Racing Cars fait partie d'Anglia Cars, entreprise de conception et fabrication de voitures de compétition créée dans les années 1970 par le concepteur suisse Jo Marquart, avec le mécanicien britannique Nick Jordan. Jo Marquart a fait ses premières armes chez McLaren, puis Huron, GRD et Modus, travaillant sur des monoplaces. Dans un premier temps, Argo va également se concentrer sur ce type de voiture, pour la Formule 3, les séries Super Vee et Atlantic, avant de se lancer dans la réalisation de voitures d'endurance répondant au règlement du Groupe C. Plusieurs types de moteurs équipent ces voitures, depuis les Mazda rotatifs jusqu'aux classiques V8 Cosworth.

La voiture que nous présentons, châssis n° 124-02, a été engagée aux 24 Heures du Mans 1988 par MT Sport Racing. Elle est alors équipée d'un V8 Cosworth, et le volant en est confié à Pierre-François Rousselot, Jean Messaoudi et Jean-Luc Roy. Cette voiture aux couleurs Speedy, qui sponsorise l'écurie, va tourner régulièrement pendant 22 heures, occupant la 2e place du Groupe C2, jusqu'à ce que des ennuis d'embrayage viennent très sérieusement enrayer sa marche. Elle est obligée de rétrograder mais réussit tout de même à terminer, franchissant la ligne d'arrivée en 21e position au classement général. Rousselot a raconté cette passionnante aventure dans la presse; en voici un extrait, qui donne la mesure du talent que réclame cette course de 24 heures: "L'angoisse numéro un s'appelle "Ligne droite des Hunaudières". Le calcul est aussi simple que vertigineux: à 350 km/h, il faut à peine 1 seconde pour dévorer chaque tranche de 100 mètres de goudron. Même en restant au milieu de la piste, ce qui n'est pas possible, vous ne bénéficiez d'aucun dégagement suffisant, de part et d'autre de la trajectoire, vous permettant de corriger quoi que ce soit en cas de difficultés."

Argo Racing Cars was part of Anglia Cars, the company set up in the 1970s by Swiss designer, Jo Marquart, and British mechanic, Nick Jordan, to design and build competition cars. Jo Marquart began his career at McLaren, and worked subsequently at Huron, GRD and Modus, on single-seaters. Initially, Argo concentrated on these type of cars for Formula 3, Super Vee and Atlantic series, before turning to the creation of endurance cars built to Group C regulations. These cars were fitted with various engines, from Mazda rotary engines to the classic V8 Cosworth.

The car that is offered, chassis no. 124-02, was entered for the 1988 Le Mans 24 Hour race by MT Sport Racing. It was fitted with a V8 Cosworth engine, and driven by Pierre-François Rousselot, Jean Messaoudi and Jean-Luc Roy. The car, painted in 'Speedy' colours, the team's sponsor, ran smoothly for 22 hours and was lying 2nd in Group C2 when clutch problems seriously hindered its progress. Although it lost places, the car finished the race 21st overall. Rousselot recounted the adventure to the press, and this extract shows the extent of the talent needed to compete in this 24 hour race: « Anxiety number one is « The Hunaudières straight ». The calculation is as simple as it is staggering: at 350 km/h, it takes just under a second to cover 100m of tarmac. Even staying in the middle of the track, which is almost impossible, there is not sufficient room on either side, to allow any correction if something goes wrong. » The following year, the same car took part again at Le Mans for France Prototeam, still liveried in Speedy colours, and driven by Thierry Lecorf, Pierre-François Rousselot and Jean Messaoudi. This time, the car finished 18th, having covered almost exactly the same distance as the year before: 4,020 and 4,060 km respectively.



L'année suivante, la même voiture prend part à la course mancelle au nom de France Prototeam, toujours sous les couleurs Speedy, et avec Thierry Lecerf, Pierre-François Rousselot et Jean Messaoudi. Elle arrive cette fois 18e, en ayant couvert une distance quasi équivalente à l'année précédente: 4 020 et 4 060 km respectivement.

La voiture est ensuite achetée par un musée allemand, où elle reste jusqu'en 1999. Erhard Motorsport, d'Elsbethen en Autriche, en fait alors l'acquisition. T. Erhard équipe la voiture d'un moteur Chevrolet et participe au volant à plusieurs courses de côte. Elle est revendue en 2000 et part aux États-Unis où elle bénéficie d'une remise en état complète. Les suspensions sont alors améliorées par Aerolus Technologies et la mécanique reçoit aussi un traitement qui permet au V8 Chevrolet à injection Kinsler, construit par ADC Racing, de développer plus de 660 ch. La boîte Hewland DGC est réalisée par Taylor Racing et la voiture est équipée d'amortisseurs Penske. Cette Argo part ensuite au Costa Rica où l'actuel propriétaire en fait l'acquisition.

Elle est vendue avec un jeu de jantes BBS, un nez de rechange, un jeu de rapports de boîte ainsi que d'autres pièces dont la liste est disponible. Le détail des spécifications mécaniques de la voiture est également disponible.

Cette voiture est aujourd'hui en très bon état de présentation, dans sa configuration du Mans 1988 où elle portait le n°124. Elle fut très remarquée à l'occasion du Le Mans heritage en 2008. Son inspection révèle une excellente qualité de fabrication et de construction. Elle fait partie d'une catégorie qui a produit les voitures de compétition les plus rapides qui soient, et promet de procurer à son pilote un plaisir de conduite sans égal. Certains événements historiques accueillent à nouveau les Groupe C et C2, qui peuvent ainsi pleinement exprimer tout leur potentiel.

The car was then acquired by a German museum, where it stayed until 1999. It was subsequently bought by Erhard Motorsport, from Elsbethen in Austria. T. Erhard fitted a Chevrolet engine and took part in various hillclimbs. It was then sold in 2000 and left for the US where it underwent a complete restoration. The suspension was upgraded by Aerolus Technologies, and a mechanical overhaul gave the Kinsler injection V8 Chevrolet engine, built by ADC Racing, more than 660 bhp. The Hewland DGC gearbox was built by Taylor Racing and Penske shock absorbers were fitted. This Argo then went to Costa Rica, where it was bought by the current owner.

It is offered with a set of BBS wheels, a spare nose, a set of gears and various other spare parts, listed in the file. Details of the mechanical specifications of the car are also available. In excellent condition, it is presented in the 1988 Le Mans configuration when it ran as no. 124. Inspection of the car reveals a high quality of build. It belongs to a category that has produced the fastest competition cars promising an unrivalled driving experience. There are historic events that now welcome Group C and C2 cars, providing opportunities to demonstrate again its awesome potential.



175

Voiture de compétition
Competition car

Châssis n°
THPNNK06424

- ✓ Préparée pour la course (Gr.4)
- ✓ Voiture performante et fiable
- ✓ Belle présentation
- ✓ Race-prepared (Gr.4)
- ✓ High performance, reliable car
- ✓ Superb presentation

40.000 – 70.000 €
Sans réserve
No reserve

1973 DE TOMASO PANTERA

Impressionné par les performances de la Shelby Cobra, Alessandro De Tomaso a l'idée, au milieu des années 1960, de produire une voiture "hybride", de conception italienne avec moteur américain. Ce sera la Mangusta, dont la ligne basse et audacieuse a été dessinée par un des stylistes les plus doués de sa génération, Giorgetto Giugiaro. Le moteur est le même V8 Ford que celui des Cobra et procure à la voiture des performances qui n'ont rien à envier aux sportives les plus rapides du moment. Mais elle souffre de défauts de jeunesse, ce qui amène De Tomaso à concevoir une voiture plus aboutie, pour lui succéder. Conçue autour de la même idée, mais avec une carrosserie monocoque au lieu d'un châssis-poutre, la Pantera est dévoilée au salon de New York 1970, où elle crée l'évènement. Le V8 Ford 5,7 litres est plus puissant que celui de la Mangusta et la ligne racée est due à Tom Tjaarda, autre designer de talent. La Pantera reste une des voitures les plus marquantes produites par Alessandro De Tomaso.

La voiture de la vente a été préparée et fiabilisée aux États-Unis, où l'actuel propriétaire en a fait l'acquisition il y a cinq ans environ, auprès d'un pilote d'un certain âge, qui arrêta la compétition. Elle est conforme à la fiche FIA pour homologuer la voiture, à l'exception des freins, qui peuvent être facilement remplacés (un devis de 4000 € a été établi). Elle comporte un arceau de sécurité et un réservoir FIA, ainsi qu'un certificat d'homologation Groupe 4. L'habitacle, complètement dépouillé, est entièrement aménagé pour la course. D'après le propriétaire, qui l'a utilisée en compétition, le moteur est extrêmement coupleux et la voiture très agile. Elle procure un très grand plaisir de conduite et son bruit impressionnant attire les louanges des spectateurs.

La voiture est dédouanée, mais non immatriculée. De belle présentation, elle constitue l'occasion d'acquérir une puissante machine dont la préparation course est de bon niveau.

It was during the mid-1960s that Alessandro De Tomaso, impressed by the performance of the Shelby Cobra, set out to build a « hybrid » car, of Italian design and with an American engine. This became the Mangusta, with bold, low styling by Giorgetto Giugiaro, one of the most talented designers of his generation. The V8 Ford engine, as used in the Cobra, gave the car performance that matched the fastest sports cars of the day. It suffered from a few teething problems, however, leading De Tomaso to conceive a more developed car to succeed it. Designed along the same lines but with a monocoque body instead of a backbone chassis, the Pantera stole the show when it was unveiled at the New York Motor Show in 1970. The V8 Ford 5.7-litre engine was more powerful than the one used in the Mangusta, and the sleek styling was the work of another talented designer, Tom Tjaarda. The Pantera was one of the most remarkable cars produced by Alessandro De Tomaso.

The car in the sale was prepared and improved in the US, where the current owner bought it approximately five years ago, from a racing driver of a certain age, who had stopped competing. It conforms to FIA regulations, for homologation, apart from the brakes, which can easily be changed (an estimate of €4,000 has been given). It is fitted with a roll-cage, FIA fuel tank, and has a Group4 homologation certificate. The cockpit has been stripped out and equipped for racing. According to the owner, who has competed in it, the engine is torquey and the car very agile. It is a great car to drive, with a wonderful sound that attracts spectators' applause. Beautifully presented, it provides a perfect opportunity to buy a powerful period machine that has been race-prepared to a high standard.



175

Véhicule de compétition
Competition car

Châssis n°
194370S406836

- ✓ Fabriquée et pensée pour la course
- ✓ Préparation moteur poussée, 650 ch
- ✓ Voiture sortant de l'ordinaire
- ✓ Conçue et built for the race track
- ✓ race-prepared engine, 650 bhp
- ✓ Extraordinary car

15.000 – 25.000 €
Sans réserve
No reserve

1971 CHEVROLET CORVETTE COMPÉTITION SCCA

Cette Chevrolet Corvette a été fabriquée spécialement pour les compétitions du Sports Car Club of America (SCCA). Elle est constituée d'un châssis tubulaire et habillée d'une "peau" en polyester qui peut être facilement déposée. Le "log-book" qui l'accompagne montre qu'elle a eu une longue carrière en course. Elle est équipée d'un moteur Chevrolet 357 ci (5 850 cm³) spécial, qui comporte: têtes de bielle à quatre goujons, bielles et vilebrequin Crower, pistons forgés Ross, poussoirs Reed, culasses aluminium Brodix, carburateur Holley Brad Urban sur une pipe d'admission Edelbrock 2925 Super Victor, embrayage Centerforce, boîte de vitesses Borg Warner Super T10 compétition, levier Hurst. Le moteur est à carter sec, avec un réservoir d'huile de 11 litres à l'arrière, comporte un allumage MSD et un échappement spaghetti de gros diamètre. Au banc d'essai, ce moteur a développé une puissance de 650 ch. Parmi les autres équipements spéciaux, on note un différentiel 4,11, des freins Wilwood six pistons à l'avant et quatre pistons à l'arrière, des jantes 16x12 à l'avant et 16x14 à l'arrière, une suspension avant réglable d'origine Corvette, une suspension arrière à cinq bras également réglable et facile à déposer pour échanger les rapports de pont. Accessible en déposant la porte, l'habitacle est entièrement aménagé pour la compétition, avec siège baquet et harnais de sécurité.

Cette voiture a été achetée aux États-Unis par l'actuel propriétaire qui souhaitait la remettre en état. Les circonstances en ont décidé autrement et, aujourd'hui, il la propose à la vente. Avant de reprendre la compétition, cette Corvette réclame un démontage complet et une vérification de tous ses composants. Longue, effilée et puissante, cette redoutable bête de course est éligible dans certains championnats de véhicules d'époque de compétition, où sa puissance peut faire des ravages.

This Chevrolet Corvette was built to compete with the Sports Car Club of America (SCCA). It has a tubular chassis clothed in a fibreglass « skin » which can be removed easily. The log-book reveals a long racing career. It is fitted with a Chevrolet 357 ci engine (5,850cc) which has : four-bolt con-rods, Crower crankshaft and connecting rods, Ross forged pistons, Reed valves, Brodix aluminium cylinder head, Brad Urban Holley carburettor with Edelbrock 2925 Super Victor intake manifold, Centreforce clutch, Borg Warner Super T10 competition gearbox with Levier gearstick. It has a dry sump engine, with 11-litre oil reservoir at the back, MSD ignition system and wide-diameter spaghetti exhaust. The engine produced 650 bhp when tested. Amongst other specialist equipment, we note a 4.11 differential, Wilwood brake calipers, six pistons at the front and four at the back, 16x12 front and 16x14 rear wheels, adjustable front suspension from a Corvette, and five-link adjustable rear suspension that is easily removable to allow axle ratio adjustment. Accessible by removing the door, the cockpit is fully equipped for racing with bucket seat and harnesses.

The current owner bought this car in the US to restore. Circumstances prevented this and he has decided to sell it. Before taking to the track again, this Corvette requires a complete overhaul in order to check all components. Long, slender and powerful, this formidable beast is eligible for certain historic championships, where its power has a potential to make a big impression.



177

Carte grise française
French title

Châssis n° 5007297

- ✓ Superbe présentation
- ✓ Version Luxe
- ✓ Mécanique entièrement refaite
- ✓ In excellent condition
- ✓ Luxurious version
- ✓ A fashionable car

10.000 – 15.000 €
Sans réserve
No reserve

1970 FIAT 500 L COACH DÉCOUVRABLE

Après 3,6 millions d'exemplaires produits et quinze ans de carrière, la Fiat 500 n'est toujours pas démodée en 1973, ce qui prouve l'intelligence de sa conception. Et aujourd'hui, elle est même à nouveau rattrapée par la mode, en devenant la coqueluche des amateurs urbains. Il est vrai que c'est une voiture simple, avec son petit bicylindre vertical placé à l'arrière, et légère puisqu'elle ne pèse pas plus de 500 kg. Elle est donc économique, ce qui correspond exactement aux besoins des Italiens lors de son lancement en 1957. Ce best-seller de Fiat va connaître diverses évolutions, tant esthétiques que mécaniques, mais la forme générale, la configuration et l'esprit vont rester inchangés.

La Fiat 500 L que nous présentons, d'origine italienne, est une version Luxe bénéficiant de certains raffinements, en plus de son toit ouvrant largement, des "super pare-chocs" complètent les lames d'origine, un tableau de bord de Fiat 850 étoffe l'habitacle, des chromes viennent enrichir les entourages de vitres, le volant bénéficie de deux branches métalliques, les sièges sont inclinables et le plancher est couvert de moquette, ce qui en fait une urbaine séduisante! De couleur bleu marine avec intérieur noir, elle a été achetée en 2007 dans un garage de Montreuil par son actuel propriétaire. Elle a bénéficié d'une restauration complète et a été correctement entretenue. Pour que son fonctionnement soit irréprochable le moteur vient d'être refait par le bien connu Garage de la Poste (facture de 3000€ dans le dossier). Idéale pour la ville où son gabarit et sa maniabilité font merveille, cette charmante automobile offre un état de présentation enviable.

After 3.6 million copies produced and a fifteen year production run, the Fiat 500 was still not out of date in 1975, when it was finally phased out, which proves the brilliance of the car's design. And today, the new 500 is very much back in fashion, a veritable darling of the urban chic set. The virtue of the original 500 was its simplicity, what with a small vertical-twin at the rear, powering a car that weighed just a tad over 500kg. It is also very economical, which is exactly what the Italians wanted when the car was launched in 1957. This best-selling car did undergo various small changes, both aesthetic and mechanical, but the general shape, the configuration, and the spirit remained unchanged.

The Fiat 500 L which is on offer, is of Italian origin, and is a luxury version with significant refinements: in addition to the folding roof that folds back to reveal a full view of the sky, overrides complement the original bumper; the dashboard is from a Fiat 850, enhancing the interior markedly, plus the chrome window surrounds add a touch of class, the two-spoked steering wheel features metal spokes, the seats recline and the floor is carpeted, making this an altogether very attractive car. Navy blue, with black interior; the car was purchased in 2007 from a garage in Montreuil by its current owner. It received a complete restoration, both cosmetic and mechanical, and since then has been properly maintained. To be in perfect order, the engine has just been redone by the Garage de la Poste (invoice of more than 3000 € in the file). The car's size and maneuverability makes for a charming little automobile for the city that also happens to be in an excellent condition.



178

Documents de circulation anglais
V5
UK V5 registration

Châssis n° K-A254L-1009239
Moteur n° 9FD-SA-H27524

- ✓ Version Cooper, rare et performante
- ✓ État remarquablement préservé
- ✓ Probablement une des plus belles Mini en circulation
- ✓ Cooper version, rare and high performance
- ✓ Remarkably well preserved condition
- ✓ Probably one of the best Minis in circulation

20.000 – 30.000 €
Sans réserve
No reserve

1967 MORRIS MINI COOPER MK 1

La Morris Cooper Mk 1 que nous présentons est exceptionnelle, par son état d'origine remarquablement préservé. Équipée du moteur 998 cm³, conduite à gauche, elle a été livrée neuve au distributeur NV BMC SA, de Seneffe en Belgique. Elle est ensuite immatriculée en France, dans les Alpes-Maritimes, région où elle reste jusqu'en 2007, prenant alors la direction de l'Angleterre. Elle n'a eu qu'un nombre limité de propriétaires et il est probable que son kilométrage de 80 300 km corresponde à la réalité, ce que confirme l'état de la voiture et le dossier qui l'accompagne. Celui-ci comporte notamment le "BMI Heritage Trust Certificate" qui la concerne, ainsi que le manuel d'utilisation d'origine. La mécanique est d'origine et le H du numéro de moteur atteste que c'est une version haute compression. Son aspect traduit un entretien très suivi. La distribution a été améliorée, le cache-culbuteurs est poli et le filtre à huile est de type vissable, mais les pièces d'origine sont toutes livrées avec la voiture. La voiture comporte un radiateur d'huile et une protection inférieure de carter. La carrosserie n'a visiblement jamais été réparée ni modifiée, la voiture ayant simplement bénéficié d'une peinture extérieure, dans la teinte d'origine. Calandre et pare-chocs sont les éléments d'origine en acier chromé. Un réservoir additionnel a été installé, facile à déposer si nécessaire, et la voiture est équipée des désirables jantes Minilite. La voiture dispose des sièges avant inclinables en option, en deux tons de gris comme la banquette arrière. Tout l'habitacle témoigne d'un entretien extrêmement méticuleux. Le tableau de bord affiche l'instrumentation d'origine, ainsi que le compte-tours Smiths optionnel. Le volant est un Moto-Lita et les harnais quatre points peuvent être remplacés par les ceintures trois-points Britax d'origine, livrées avec la voiture.

La version Cooper est une des plus appréciées des Mini, par sa personnalité rageuse. Elle est aussi nettement plus rare que la version normale. Lorsque, en plus, elle se présente presque comme sortant d'usine, elle devient l'exemplaire à posséder. C'est l'occasion que nous proposons avec cette voiture qui se distingue de la majorité des Mini en circulation.

The Morris Cooper Mk 1 on offer is presented in remarkably original condition, and, as such, is an exceptional car. Fitted with a 998cc engine, this left-hand drive model was delivered new to the NV MNC SA dealer in Seneffe, Belgium. It was subsequently registered in France, in the Alpes-Maritimes, and stayed there until 2007, when it returned to England. The car has not had many owners, so it is likely that the odometer reading of 80,300 km is correct. This low mileage is certainly reflected in the condition of the car, and in the accompanying file. Of note in this file is the "BMI Heritage Trust Certificate" and the original owner's manual. Mechanically, the car is original and the H on the engine number signifies that this is a high-compression version. Its appearance reflects careful, regular maintenance. The camshafts and valves have been improved, the rocker cover is polished and the oil filter is a screw-on type, but all the original parts come with the car. There is an oil radiator and oil sump shield. There are no visible signs of repair or modification to the bodywork, and the car has been re-sprayed in the original colour. The car comes with its original chromed steel radiator grille and bumpers, and is fitted with desirable Minilite wheels. An additional fuel tank has been installed, that can be removed easily, if necessary. The interior, which has been meticulously maintained, sports folding front seats as an option, in two tones of grey, as is the rear bench seat. The dashboard displays the original instrumentation as well as a Smiths rev-counter. The steering wheel is a Moto-Lita and the four-point harnesses can be replaced with the original three-point Britax seat belts that came with the car. The feisty performance of the Mini Cooper makes it one of the most popular in the series. An example that looks like it's just left the factory must be the one to own. That is the opportunity we are offering with this Cooper, which stands out from other Minis on the road today.



179

Carte grise française
French title

Châssis n°
818.540.001284

- ✓ Préparation sérieuse
- ✓ Réfection de moteur récente
- ✓ Authentique modèle « Fanalone »
- ✓ Serious preparation
- ✓ Recent engine re-build
- ✓ Authentic « Fanalone » model

45.000 – 55.000 €

1970 LANCIA FULVIA COUPÉ RALLYE HF 1.6 FANALONE

Revenant à des solutions typiquement Lancia, comme le moteur en V étroit en aluminium, l'ingénieur Antonio Fessia conçut une petite berline courte et agile malgré son essieu arrière rigide et dotée de quatre freins à disque. Son excellent comportement dynamique et sa légèreté incitèrent les responsables de Lancia à en dériver un coupé sport encore plus court, d'un style nerveux, très fin, très lumineux qui, doté d'un moteur porté à 1,3 litres, fit preuve dans sa classe de cylindrée de performances prometteuses grâce à son excellent rapport puissance-poids. Ce fut le début d'une aventure sportive unique qui allait renforcer l'image de Lancia. En 1966, le coupé 1300 donna le jour à une version HF disposant de 80 ch, suivi en 1968 du coupé Rallye HF 1,6 litre porté à 114 ch en production et à 160 ch préparé compétition. Cette petite bombe routière capable d'atteindre 200 km/h allait signer pour la marque un palmarès extraordinaire dont il suffira de mentionner les premières places, parmi beaucoup d'autres, obtenues aux rallyes du RAC en 1969, au Portugal, à la Targa Florio (catégorie) et au RAC en 1970, au Monte Carlo, au Maroc, en Sicile et au Sanremo en 1972, et dans quatre épreuves majeures en 1973. La Fulvia Rallye HF 1.6 entra en fanfare dans l'histoire sportive de la marque et ouvrait la route aux Stratos, Beta Montecarlo, Rallye 037 et autres Delta S4.

La voiture présentée fait partie des rares voitures surnommées Fanalone (les gros phares) construites en 1969-1970 selon les spécifications des voitures d'usine (casse acier avec ouvrants en aluminium). La voiture fut soigneusement préparée dans les années 2000 pour son propriétaire monégasque qui participa avec brio au Rallye de Monte-Carlo. Son propriétaire actuel a fait poser une livrée rappelant les voitures d'usine et vient de faire refaire entièrement le moteur (facture des pièces disponible) par un spécialiste qui garanti la qualité de son travail. C'est donc une auto compétitive et entretenue, prête à participer aux plus beaux rallyes internationaux.

Coming back to typically Lancia solutions, such as the narrow aluminium V-engine, the engineer Antonio Fessia designed a small saloon that was short and nimble despite its fixed rear axle with four brake discs. Its excellent dynamic behaviour and its agility prompted those in charge at Lancia to create a sports coupé based on it, though even shorter, with an edgy, very delicate, very bright style which, fitted out with an engine enlarged to 1.3 litres, gave promising performances in its size class thanks to its excellent power/weight ratio. Other versions were quickly derived from it and equipped for competition. It was the beginning of a unique sporting adventure which went on to strengthen the image of Lancia. In 1966, the 1300 coupé gave birth to the HF version with 80 hp, followed in 1968 by the Rallye HF coupé 1.6 litre increased to 114 hp in production and to 160 hp equipped for competition. This little road rocket, which was able to reach 200 km/h, went on to have an extraordinary list of prize winners of which it will suffice to mention the first places, among many others, that were reached at the RAC in 1969, in Portugal, at the Targa Florio (category) and the RAC in 1970, in Monte Carlo, in Morocco, in Sicily and in Sanremo in 1972 and in four major races in 1973. The Fulvia Rallye HF 1.6 entered into the sporting history of the brand with spectacular style and paved the way for the Stratos, Beta, Montecarlo, Rally 037 and other S4.

The car offered is one of the rare Fanalone cars (big headlights), built in 1969 – 1970 to factory specification (steel body with aluminium hoods and doors). The car was meticulously prepared during the 2000s for its Monegasque owner to compete with brio in the Monte-Carlo Rally. The current owner had the car liveried in factory car colours and has just had the engine completely re-built by a specialist (invoices available) who has guaranteed his work. This is, without doubt, a competitive and well-maintained car, ready to participate in all the best international rallies.



**LARBRE COMPÉTITION,
ÉCURIE FRANÇAISE
DE PREMIER PLAN**

**LARBRE COMPÉTITION,
LEADING FRENCH TEAM**

Dirigée par Jack Leconte et composée d'une vingtaine de personnes, l'écurie Larbre Compétition fait partie des acteurs importants des Championnats d'endurance actuels. Avec un atelier basé en bordure du circuit du Val de Vienne, Larbre a totalisé depuis 2000 sept titres mondiaux (dont deux victoires de catégorie aux 24 Heures du Mans 2010 sur la Saleen présentée ici et 2011 sur la Corvette de la vente. Larbre a fait courir les meilleures marques de la discipline : Porsche, Dodge, Ferrari, Aston Martin. Aujourd'hui, Larbre Compétition dispute le nouveau World Endurance Championship avec deux Corvette C6.R, en catégorie GTE Am, et participe aux 24 Heures du Mans 2012. Au moment où nous mettons sous presse, les résultats ne sont pas encore connus...

Led by Jack Leconte and comprising some twenty people, the Larbre Competition team is one of the major players in current Endurance Championships. With a workshop at the Val de Vienne circuit, Larbre has won a total of seven world titles since 2000 (including two class wins in the Le Mans 24 Hour Race with the Saleen presented here in 2010 and the Corvette, also in the sale, in 2011). Larbre has run the most successful marques in the discipline : Porsche, Dodge, Ferrari and Aston Martin. Today, Larbre Competition is contesting the new World Endurance Championship with two Corvette C6.Rs, in the GTE Am category, and is taking part in the 2012 Le Mans 24 Hours. At the time of going to press, the results were not known...

**Véhicule de
compétition
Competition car**

Châssis # 082

- ✓ Une voiture historique
- ✓ Gagnante au Mans
- ✓ La dernière des GT1
- ✓ An historical car
- ✓ Winning Le Mans car
- ✓ The last GT1

600.000 – 800.000 €

Sans réserve

No reserve

Victorieuse aux 24 Heures du Mans 2010 / 24 hours Le Mans 2010 Class winner

2006 SALEEN S7R

Dans les années 60 les Américains ont développé la notion de « muscle car », ces voitures routières capables de se distinguer sur les pistes moyennant quelques développements. C'est ainsi que Carroll Shelby a bâti sa réputation, transformant des AC Cobra puis des Mustang en de redoutables machines à gagner des titres nationaux ou mondiaux. Trente ans plus tard, reprenant le même concept, un certain Steve Saleen a réussi à donner une nouvelle carrière à la Mustang et à devenir un constructeur reconnu des amateurs de Grand Tourisme.

Elevé par un père qui adorait les voitures de sport, Steve Saleen est très vite devenu propriétaire d'une Porsche avec laquelle il fait ses classes de pilote dans les manifestations du Porsche Owner Club. En 1980 il tente sa chance en Formula Atlantic terminant 3ème alors qu'est sacré un certain Jacques Villeneuve. Deux ans plus tard, il découvre la série TransAm en même temps que la Ford Mustang. Le début d'une longue liaison qui va se doubler d'un beau succès commercial. Fondant Saleen Performance en 1984, il reprend à son compte l'idée de vendre des Mustang sur lesquelles il améliore les performances du moteur, l'aérodynamique de la voiture et l'ergonomie du cockpit. Le succès de cette initiative est immédiat et très vite plusieurs centaines de Mustang Saleen sortent d'une usine installée à Irvine en Californie. Sa clientèle, il va la chercher parmi la jeunesse américaine mais aussi dans la "jet-set" de Hollywood. Ainsi Saleen devient un constructeur à part entière dès sa première année de fonctionnement. Une évolution qui connaît un nouveau coup d'accélérateur après une rencontre en 1995 avec Tim Allen, acteur très connu aux Etats Unis, vedette de la série télévisée « Home Improvement ». Le duo forme alors le Saleen/Allen Speedlab, équipe qui va se distinguer dans la série World Challenge, très populaire outre-Atlantique. Cherchant à affirmer encore un peu plus sa réputation, Steve décide alors de participer aux 24 Heures du Mans, cette épreuve qui le fait rêver depuis sa plus tendre enfance.

In the 1960s, the Americans developed the "muscle car", a road car that was competitive on the track with a few changes. This was how the late Carroll Shelby built his reputation, transforming Cobras and Mustangs into formidable machines to win national and international titles. Thirty years later, using the same idea, Steve Saleen provided the Mustang with a new career and became a manufacturer held in high regard by GT enthusiasts.

With a father who was mad about sports cars, Steve Saleen wasted no time in buying himself a Porsche and competed in Porsche Owners Club events. In 1980, he tried his hand at the Formula Atlantic series, finishing 3rd behind a certain Jacques Villeneuve. Two years later, he discovered Trans-am and the Ford Mustang, which was the start of a long relationship that became a commercial success. He formed Saleen Performance in 1984, with the idea of selling Mustangs with improved engines, aerodynamics and cockpit ergonomics. His venture was successful immediately and within a short space of time, several hundred Mustang Saleens had left the factory in Irvine, California. His clientele comprised the American youth and the Hollywood jet-set. Within a year of setting up, Saleen was a fully-fledged manufacturer. In 1995, this evolution experienced a new burst after a meeting with Tim Allen, the well-known American actor and star of the television series "Home Improvement". The pair formed the Saleen/Allen Speedlab team, which distinguished itself in the popular World Challenge series. Seeking to enhance his reputation further, Saleen then decided to take part in the Le Mans 24 Hour Race, a challenge that he had dreamed about since childhood.



Saleen #082 at the 24 Hours of Le Mans in 2010 running to victory
Collection du vendeur

**GAGNANTE
WINNER**

Le Mans première

La première apparition d'une Saleen dans la Sarthe remonte à 1997, année où grâce à cette initiative, Ford fait son retour au Mans après 14 ans d'absence. Manquant de repères face aux Porsche 911 GT2, ces débuts sont laborieux et se concluent par un double abandon. Déçu mais pas abattu, Steve Saleen est bien décidé à revenir et laisser son empreinte sur la classique sarthoise. L'occasion de réaliser cet objectif lui est offerte en 2001 avec l'arrivée de la S7R. Voiture entièrement nouvelle, la S7R, à la ligne très élégante, est bâtie autour d'un châssis tubulaire, propulsée par un classique V8 culbuté d'origine Ford donné pour plus de 600 chevaux après que les ingénieurs du bureau d'études Saleen se soient occupés de son cas. Sa boîte de vitesse, une X-Trac transversale, est celle d'un véritable prototype fermé. Appartenant à la catégorie LM GTS, la S7R doit alors rivaliser avec les Chrysler Viper, Chevrolet Corvette et autres Ferrari F550 Maranello. La S7R débute en compétition au milieu de l'été 2000 sur le circuit de Laguna Seca dans le cadre d'une manche de la série ALMS. Dès ses premiers tours de roues, le rêve devient cauchemar pour la concurrence puisque la nouvelle venue se montre aussi rapide sur un tour que les Corvette et les Viper.

Saleen parmi les grands

Une victoire de catégorie aux 12 Heures de Sebring 2001 conforte Steve Saleen dans le potentiel de sa dernière création. C'est donc plein d'espoir qu'au mois de juin il assiste aux débuts des trois S7R invitées aux 24 Heures du Mans. A noter que l'une d'elle est engagée par le Britannique Ray Mallock, associé à la conception et la production de la voiture. Cette première se traduit par un classement modeste pour la seule voiture en état de rejoindre l'arrivée. Mais l'impression laissée est forte et plusieurs clients se font connaître. A partir de 2003 lorsque la S7R est homologuée par la FIA, des teams connus comme le Konrad Motorsport mais aussi le Vitaphone Racing Team font de la S7R leur cheval de bataille. En FIA-GT elle signe plusieurs pôle-positions et l'emporte à Magny-Cours, à Brno et Imola en 2004 grâce à Bartels-Alzen. Les choses vont alors se compliquer. En FIA-GT, l'arrivée de la Maserati MC12 place les débats à un niveau encore supérieur. Au Mans, la Saleen est victime du nouveau règlement de l'ACO qui, à partir de 2002, exige de nouveaux critères d'homologation en catégorie Grand Tourisme. Or la S7R est un objet rare, vendu à moins de vingt exemplaires, qui a du mal à respecter ces critères. Elle est certes autorisée à courir en catégorie LM GTS, mais avec de sérieuses pénalités en poids et en dimension des brides à l'admission. Résultat, elle ne peut jouer au Mans le rôle espéré et disparaît durant deux saisons. Heureusement à partir de 2004 ces pénalités seront caduques et en 2006 on revoit des S7R dans la Sarthe.

Second souffle

Décidé à distribuer la S7R en Europe, Hugues de Chaunac prend aussi en mains une nouvelle phase de son développement. Outre un important développement du châssis, l'équipe Oreca repense toute la face arrière améliorant sensiblement l'aéro de la Saleen. Par ailleurs, amortissement, refroidissement, cartographie, distribution, haut moteur, accessibilité à la mécanique et confort des pilotes font que les voitures qui courent à partir de 2006 n'ont que peu de points communs avec la version 2000-2006. Pour Oreca les succès ne tardent pas que ce soit en FFSA-GT ou en Le Mans Series où l'équipe remporte les titres Equipes et Pilotes (Ayari-Ortelli) en 2007. De quoi décider Jack Leconte en 2008 de prendre la relève de l'équipe provençale partie dans la catégorie prototypes. C'est ainsi que Larbre Compétition fait l'acquisition fin 2007 du châssis 082, construit à Signes, en bénéficiant des toutes dernières évolutions techniques. Une voiture d'abord engagée en Championnat de France GT où elle s'impose sur le circuit du Val de Vienne avant de se retrouver en Le Mans Series la saison suivante. Une campagne 2009 qui voit le trio Berville-Dumez-Groppi remporter la victoire en LM GT1 au Nürburgring puis finir second à Silverstone et Portimao tout en terminant vice-champion en FFSA-GT avec comme meilleur résultat une seconde place à Ledenon. Mais le plus beau est à venir en 2010, saison à l'issue de laquelle l'équipe Larbre Compétition s'est imposée dans la catégorie LM GT1 au Mans avec Roland Berville, Gabriele Gardel et Julien Canal le régional de l'étape ainsi qu'en Le Mans Series où elle permet à Patrice Goueslard et Gabriele Gardel de remporter le titre Pilotes. Au niveau européen le résultat est stupéfiant car il sanctionne un grand chelem avec des victoires au Paul Ricard, à Spa, à Portimao, à Budapest et à Silverstone, une performance rarement réussie à pareil niveau.

La Saleen S7R, châssis 082, est donc une voiture unique, au palmarès exceptionnel.

The first Le Mans

Saleen made its first appearance at La Sarthe in 1997, the year that Ford returned from a 14-year absence. Lacking the experience of the Porsche 911 GT2, this first attempt was painful and ended with a double retirement. Disappointed but not beaten, Steve Saleen pledged to return and leave his mark on this Classic French event. The opportunity to realise this objective came in 2001 with the arrival of the S7R. A completely new car; the elegantly styled S7R was built around a tubular chassis, powered by a classic Ford V8 engine capable of more than 600 bhp once the engineers from Saleen had worked on it.

The X-Trac transverse gearbox comes from a closed prototype. Eligible for the LM GTS category, the S7R was up against Chrysler Vipers, Chevrolet Corvettes and Ferrari 550 Maranellos. Its competition debut came in mid-summer 2000 at the Leguna Seca round of the ALMS series. From the first lap, it was clear that the dream had become a nightmare for its rivals as the newcomer's lap times matched those of the Corvettes and the Vipers.

Saleen amongst the Greats

A class win in the 2001 Sebring 12 Hours reassured Saleen that his latest creation had great potential. Full of hope, he watched three S7Rs line up for the start of the Le Mans 24 Hours. One of these was entered by Ray Mallock, who had been involved with the conception and production of the car. Results for this first attempt were modest, with only one car lasting the race. The cars made a strong impression, however, and new clients came forward. From 2003, when the S7R was homologated by the FIA, well-known teams such as Konrad Motorsport and Vitaphone Racing Team used the S7R as their warhorse. In FIA-GT, the car clocked up several pole positions and won at Magny-Cours, Brno and Imola in 2004, thanks to Bartels-Alzen. Then things got more complicated. In FIA-GT, the arrival of the Maserati MC12 raised the game. At Le Mans, the Saleen was the victim of a new ACO rule, which set out new criteria for homologation in the GT category. The S7R, being a rare machine with less than 20 examples sold, found it difficult to meet the new criteria. It was allowed to run in the LM GTS category, but was seriously hindered by the restrictions on weight and the air intake. As a result, it was not as competitive at Le Mans as hoped and disappeared within two seasons. Fortunately, these restrictions were lifted in 2004, and the S7R returned to La Sarthe again in 2006.

Second wind

With the decision to distribute the S7R in Europe, Hugues de Chaunac played a part in a new stage of its development. In addition to major redevelopment of the chassis, the Oreca team rethought the back end of the Saleen, improving the aerodynamics considerably. Also upgraded were the shock absorbers, cooling system, engine mapping, camshafts and cylinder head, which, along with improved access to the engine and driver comfort meant that these cars, running from 2006, had little in common with the 2000-2006 version. For Oreca, success wasn't long in coming in the FFSA-GT or the Le Mans Series. In 2007, the team won the Team and Drivers titles (Ayari-Ortelli). This prompted Jack Leconte to work with team from Provence to compete in the 2008 series.

And so, at the end of 2007, Larbre Compétition bought chassis 082, built in Signes, and benefitting from all the latest technological advances. The car was entered for the Championnat de France GT, and won at Val de Vienne before ending up in the Le Mans series the following season. The 2009 campaign saw the trio, Berville-Dumez-Groppi, win the LM GT1 class at Nürburgring, and finish 2nd at Silverstone and Portimao, while finishing runner up in the FFSA-GT, with a best result of second at Ledenon. The best was yet to come, however. In 2010, the Larbre Compétition team won the LM GT1 category at Le Mans with Roland Berville, Gabriele Gardel and Julien Canal, in both the regional stage and the Le Mans Series in which Patrice Goueslard and Gabriele Gardel won the Drivers title. At European level, the results were amazing, with a grand slam of victories at Paul Ricard, Spa, Portimao, Budapest and Silverstone. A performance like this is rarely seen at this level. The Saleen S7R, chassis 082, is therefore a unique car with outstanding racing credentials.

Saleen #082 at the 24 Hours of Le Mans in 2010 running to victory

Collection du vendeur



Saleen #082 at the 24 Hours of Le Mans in 2010 running to victory
Collection du vendeur



LES SALEEN S7R AUX 24 HEURES DU MANS

2001

Konrad-Borcheller-Gavin (n°60) 18ème
Slater-Brun-Seiler (n°61) Abandon
McKellar-Lambert-Mowlem (n°62) Abandon

2002

Konrad-Borcheller-Seiler (n°66) 26ème
Brun-Slater (n°67) Abandon
Pickering-Ramos-Chaves (n°68) 23ème

2003

Chaves-Erdos-Newton (n°64) Non classé
Konrad-Seiler-Brun (n°66) Abandon

2006

Borcheller-Mowlem-Fittipaldi (n°66) 11ème

2007

Groppi-Prost-Belloc (n°54) 10ème
Lapierre-Ortelli-Ayari (n°55) 16ème

2008

Bouchut-Bornhauser-David « Hallyday » (n°50) 28ème

2010

BERVILLE-CANAL-GARDEL (N°50) 13E ET 1ÈRE EN CATÉGORIE LM GT1



SALEEN S7R (6 PAGES)

181

Véhicule de
compétition
Competition car

Châssis GT-001

✓ Une voiture
compétitive
✓ Gagnante au Mans
✓ Idéale pour Le Mans
2013

✓ An historical car
✓ Winning Le Mans car
✓ The last GT1

400.000 – 600.000 €

Victorieuse aux 24 Heures du Mans 2011 / 24 hours Le Mans 2011 Class winner

CHEVROLET CORVETTE C6-R

Si au Mans les noms de Porsche, Aston Martin ou Ferrari sont depuis toujours liés à la notion de Grand Tourisme, celui de Corvette peut dorénavant leur être associé tant depuis plus d'une décennie la présence régulière de ses représentants a modelé une nouvelle image de marque au constructeur de Detroit. Représentante de la dernière offensive en date, la C6 ZR1 est la digne descendante de la précédente génération après s'être imposée elle aussi aux Porsche 997 GT3 RSR, Ferrari F430 ou F458 GTC et aux Aston Martin DBRS9 puis Vantage GT.

Lancée en 1953, la Chevrolet Corvette est au départ un coupé/cabriolet à vocation sportive mais pas une voiture destinée à la compétition. Il faut attendre 1955 et le remplacement du 6 cylindres en ligne par un V8 pour sentir une volonté de la part des responsables de General Motors d'en faire un « monstre sacré » des circuits. Deux visionnaires, Bill Mitchell et Zora Arkus-Duntov, lui apportent alors les premières améliorations comme l'injection directe qui donne un potentiel certain à la Corvette. En 1956 apparaissent les premières Corvette « musclées » au moteur performant. Des tentatives de record de vitesse sur la plage de Daytona aux premiers engagements semi-officiels à Sebring en 1957, en quelques années la vocation de voiture de course de la Corvette est effective. Au Mans, en 1960 quatre Corvette sont au départ. Seule celle de Fitch-Grossman, engagée par Briggs Cunningham rejoint l'arrivée au huitième rang. Ce résultat est longtemps resté le meilleur résultat d'une Corvette dans la Sarthe. Par la suite, que ce soit la scuderia Filipinetti, Henri Greder, l'écurie Léopard, et même les Américains de chez BF Goodrich aidés par le spécialiste John Greenwood n'ont pu faire mieux. Les GT européennes sont toujours les meilleures. En fait il faut attendre le retour officiel de la marque pour que les choses changent.

While the names of Porsche, Aston Martin and Ferrari have long been linked to the idea of Gran Turismo at Le Mans, the Chevrolet Corvette now warrants a place on that list too, since their regular presence there during the last ten years has forged a new image for the Detroit manufacturer. A representative of the most recent campaign, the C6 ZR1 is the worthy successor to the previous generation that also made an impact in competition, racing against such cars as the Porsche 997 GT3 RSR, Ferrari F430 and F458 GTC, as well as the Aston Martin DBRS9 and Vantage GT.

Launched in 1953, the Chevrolet Corvette was originally a road-going coupé/cabriolet sports car. It was not until 1955, when the in-line 6-cylinder engine was replaced by a V8, that those in charge at General Motors were willing to make a "sacred monster" for the track. Two visionaries, Bill Mitchell and Zora Arkus-Duntov, introduced the first improvements, such as direct injection, giving the Corvette clear potential. In 1956 the first "muscular" Corvette appeared with a highly competitive engine. From speed record attempts on Daytona Beach to the first semi-official engagements at Sebring in 1957, the Corvette established its vocation as a racecar within a few short years. At Le Mans in 1960, four Corvettes lined up at the start. The Fitch-Grossman car, entered by Briggs-Cunningham finished the race eighth. This remained the Corvette's best result for a long time at La Sarthe, and later, the scuderia Filipinetti, Henri Greder, the Léopard team, and even the Americans of BF Goodrich aided by specialist John Greenwood couldn't beat it. The European GT cars were still the best. In fact, it wasn't until the marque made its official return that this changed.



The C6R of the sale running to victory at the 24 Hours of Le Mans in 2011
Collection du vendeur

GAGNANTE
WINNER

Victoires à répétition

En 1998 le premier constructeur mondial annonce son retour officiel en endurance avec un programme mondial dont les Corvette C5-R seront le fer de lance. Car chez GM on est contrarié par les résultats des Chrysler Viper et de ses succès répétés dans la série BPR, puis dans le championnat FIA-GT et enfin au Mans. Chevrolet se doit de réagir et confie cette mission à l'équipe de Gary Pratt, mais c'est bien Corvette le maître d'œuvre de l'opération. Après un résultat modeste aux 24 Heures de Daytona 1999, les C5-R découvrent Le Mans en 2000. Malgré un manque évident de repère, les Corvette restent dans le sillage immédiat des Viper jusqu'à la mi-course. Freon, Pilgrim et Collins résistent jusqu'au bout si bien qu'à l'arrivée la n°64 se retrouve sur le podium. La consécration vient dès le début de 2001 lorsqu'une C5-R signe l'exploit de s'imposer au classement général des 24 Heures de Daytona. Au Mans les C5-R se présentent avec l'intention de ramener à Detroit une autre victoire prestigieuse même si simplement de catégorie. Tout va passer pour le mieux grâce à Fellows-O'Connell-Pruett, huitièmes au général et faciles vainqueurs en catégorie LM GTS. A partir de 2002, l'adversaire change de nom. Viper renonce remplacé par Ferrari ! Sous l'impulsion du préparateur britannique Prodrive apparaissent les F550 Maranello. Pour faire face à la menace, Chevrolet adopte pour 2002 une boîte de vitesse Hewland à 6 rapports et fait appel à l'aluminium pour gagner quelques kilos. Une seconde fois l'équipe américaine met les autres LM GTS au pas. Fellows-O'Connell-Gavin, déjà les plus rapides des C5-R aux essais, s'imposent à leurs équipiers. Mais la menace Ferrari se concrétise en 2003 lorsqu'une F550 Maranello s'impose à son tour dans la Sarthe. Conscient du potentiel de la belle italienne, les responsables de Corvette annoncent pour 2005 l'arrivée d'une C6.R développée sur la base de la nouvelle C6 présentée au Salon de Detroit 2004.

De la C6.R à la C6 ZR1

Pendant cinq saisons, la nouvelle venue va se montrer la digne descendante de la C5-R en signant des succès en catégorie LM GT1 lors des éditions 2005, 2007 et 2009. Malgré le profond changement que représente le passage entre ces deux générations de Corvette, la transition est moins spectaculaire car les deux modèles évoluent dans la catégorie LM GT1. En fait, la vraie révolution survient en 2010 avec l'apparition de la C6 ZR1, engagée elle en LM GT2. Face à la désertion des grands constructeurs européens en GT1, Corvette n'hésite pas à aller chercher Porsche, Ferrari et Aston Martin en GT2. Un pari risqué car ces marques sont particulièrement bien préparées. Et bien que ressemblant fort à ses devancières, il s'agit d'une toute autre voiture. Dérivée d'une base ZR1 au châssis aluminium là où la C6.R prenait sa source dans une Z06 au châssis poutre acier, la nouvelle venue est propulsée par un V8 de 5,5 litres seulement mais avec deux brides à l'admission d'un diamètre plus généreux, dispose d'une boîte de vitesse différente même si toujours signée X-Trac, de pneus différents alors que son poids descend de 1175 à 1260 kilos.

La C6 ZR1 a fait ses débuts en ALMS à Mid-Ohio 2009 où deux exemplaires sont engagés par l'équipe Corvette Racing toujours exploitée par Gary Pratt. Logiquement le châssis GT-001 figure dans l'effectif et débute sa carrière par une très encourageante seconde place dans sa catégorie. Mieux encore, la première victoire survient quelques semaines plus tard seulement à Mosport et elle est à porter à l'actif de ce châssis GT-001. Après avoir terminé la saison par une seconde place à Laguna Seca, cette Corvette poursuit sa carrière en 2010 avec un programme complet en ALMS plus une sortie au Mans. Si aux Etats Unis, elle n'arrive pas à remporter une seconde course, elle termine par deux fois sur le podium GT2. Dans la Sarthe où public et concurrents découvrent les C6 ZR1 à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'arrivée de Corvette en ces lieux, la prestation va être très douloureuse. Les deux exemplaires engagés abandonnent, chaque fois avec un moteur cassé. Des défauts à mettre sur le compte de la jeunesse puisqu'en 2011, il en va tout autrement. Trois C6 ZR1 sont présentes. Dans la catégorie LM GTE Pro on retrouve les deux voitures officielles. Si l'une d'elle abandonne sur accident, l'autre, confiée à Beretta-Milner-Garcia, s'impose renouant avec la glorieuse tradition des GT1. Mieux encore, en catégorie LM GTE Am, la C6 ZR1 châssis GT-001, maintenant exploitée par l'équipe Larbre Compétition pour Bornhauser-Canal-Gardel, triomphe également des Porsche, Ferrari et autre Aston Martin. Un doublé exceptionnel tout à l'honneur de Corvette et d'une voiture qui commence à peine sa carrière internationale. Et par la suite, toujours sous les couleurs Larbre Compétition, ce même châssis GT-001 permet à Jack Leconte et son groupe de remporter le titre Equipes en Intercontinental Le Mans Cup.

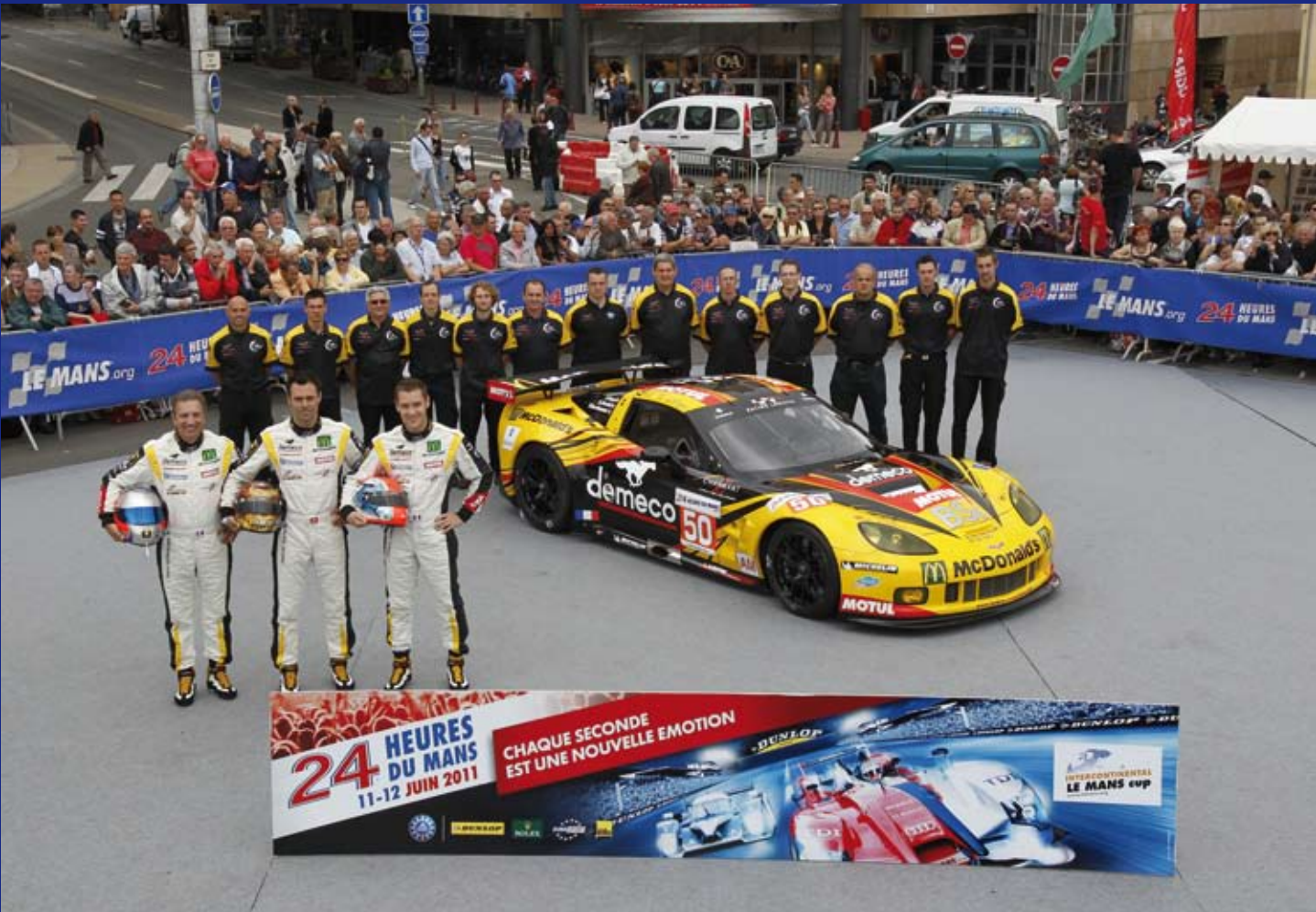
C'est cette voiture qui est aujourd'hui proposée à la vente.

Repeated victories

In 1998, the world's leading manufacturer announced its official return to endurance racing, with a worldwide programme starring the Corvette C5-R. GM was unhappy about results achieved by the Chrysler Viper and their repeated successes in the BPR series, the FIA-GT championship and also at Le Mans. Chevrolet responded by handing the challenge to Gary Pratt and his team, although the Corvette was actually the centrepiece of the operation. After a modest result at the 24 Hour Daytona race in 1999, the C5-R tried out at Le Mans in 2000. Despite the lack of a benchmark, the Corvettes stayed on the tail of the Vipers for the first half of the race. Freon, Pilgrim and Collins in car no. 64, were still there at the end of the race and found themselves on the podium. The confirmation came at the start of 2001 when a C5-R created a sensation by winning the 24 Hour race at Daytona. At Le Mans, the C5-Rs arrived with the intention of taking another prestigious victory back to Detroit, even if it was just in their category. It all went to plan thanks to Fellows-O'Connell-Pruett, who finished 8th overall and were comfortable winners of the LM GTS class. From 2002, the opponent changed his name. Viper gave way to Ferrari! Instigated by the British preparer Prodrive, the F550 Maranello appeared. To deal with this threat, Chevrolet adopted a six-speed Hewland gearbox in 2002, and used aluminium to reduce the weight by a few kilos. For a second time, the American team kept up the pace in LM GTS. The Fellows-O'Connell-Gavin team, already the quickest of the C5-Rs in testing, beat their team mates. The Ferrari menace materialised, however, in 2003, when a F550 Maranello had its turn at winning at La Sarthe. Aware of the potential of this stunning Italian, Corvette announced the arrival of the C6.R in 2005, developed on the base of the new C6, which had been launched at the Detroit Motor Show in 2004.

From the C6.R to the C6 ZR1

For five seasons, the newcomer proved to be a worthy descendant of the C5-R, successfully competing in category LM GT1 in 2005, 2007 and 2009. Despite the enormous differences between these two generations of the Corvette, the transition was not dramatic, since both models evolved in LM GT1. In fact the real change came in 2010 with the appearance of the C6 ZR1, which took part in LM GT2. Faced with desertion in GT1 by the major European manufacturers, Corvette didn't hesitate in going after Porsche, Ferrari and Aston Martin in GT2. This was a gamble since the rival marques were well prepared. Although it looked similar to its predecessors, here was a completely different car. Where the C6.R was based on a Z06 with steel beam chassis, the new car had a ZR1 aluminium chassis. It was powered by just a 5.5-litre V8 engine, with two wider air restrictors, a different gearbox still designed by X-Trac and different tyres. Its weight fell from 1,260 to 1,175 kilos. The C6 ZR1 made its debut in ALMS, in Mid-Ohio 2009, where two examples, entered by the Corvette Racing team still led by Gary Pratt. Logically, chassis GT-001 was involved, and began its career with an encouraging second in category. Better still, the first victory followed on just a few weeks later at Mosport, increasing the value of this chassis GT-001. After finishing the season with second place at Laguna Seca, this Corvette continued its career in 2010 with a complete race programme in ALMS and an outing at Le Mans. Although it didn't manage a second win in the US, the car had ended up on the GT2 podium twice. At La Sarthe, this was the 50th anniversary of Corvette's first appearance at Le Mans, making their performance in front of public and competition very painful. The two cars entered both had to retire with engine problems. This proved to be little more than teething problems, however, and 2011 told a different story. Three C6 ZR1s were entered. In the LM GTE Pro category, there were two official cars. Although one had an accident and failed to finish, the Beretta-Milner-Garcia car won, reviving its glorious tradition in GT1. Better still, in the LM GTE Am category, the C6 ZR1 chassis GT-001, now campaigned by the Larbre Compétition team of Bornhauser-Canal-Gardel triumphed over Porsche, Ferrari and Aston Martin. This was an outstanding double that honoured Corvette with a car that has only just begun its international career. Following on, still in Larbre Compétition colours, chassis GT-001 allowed Jack Leconte and his team to win the Team title in the Intercontinental Le Mans Cup. It is this car that is offered in the sale.





CARRIÈRE DE LA CORVETTE C6 ZR1 CHÂSSIS GT-001

2009 (AMERICAN LE MANS SERIES)

Mid-Ohio : Magnussen-O'Connell (n°3) 8ème et 2ème GT2

Road America : Magnussen-O'Connell (n°3) 11ème et 3ème GT2

Mosport : Magnussen-O'Connell (n°3) 6ème et 1er GT2

Petit Le Mans : Magnussen-O'Connell-Garcia (n°3) 14ème et 6ème GT2

Laguna Seca : Magnussen-O'Connell (n°3) 7ème et 2ème GT2

2010 (AMERICAN LE MANS SERIES)

Sebring : Magnussen-O'Connell-Garcia (n°3) 15ème et 8ème GT2

Long Beach : 10ème et 2ème GT

Laguna Seca : Magnussen-O'Connell (n°3) 10ème et 6ème ALMS-GT

Miller Motorsports Park : Magnussen-O'Connell (n°3) 11ème et 3ème ALMS-GT

Lime Rock : Magnussen-O'Connell (n°3) abandon

Mid-Ohio : Magnussen-O'Connell (n°3) abandon

Road America : Magnussen-O'Connell (n°3) 10ème et 4ème ALMS-GT

Mosport : Lime Rock : O'Connell-Beretta (n°3) 15ème et 5ème ALMS-GT

Petit Le Mans : O'Connell-Beretta-Garcia (n°3) 15ème et 6ème ALMS-GT2

2011 (INTERNATIONAL LE MANS CUP)

Sebring : Bornhauser-Canal-Gardel (n°50) abandon

Spa : Bornhauser-Canal-Gardel (n°50) 26ème et 3ème LM GTE AM (ILMC)

Le Mans : Bornhauser-Canal-Gardel (n°50) 26ème et **1^{er} LM GTE AM (ILMC)**

Imola : Bornhauser-Canal-Gardel (n°50) 25ème et 2ème LM GTE AM (ILMC)

Silverstone : Bornhauser-Canal-Gardel (n°50) 36ème et 3ème LM GTE AM (ILMC)

Petit Le Mans : Bornhauser-Canal-Gardel (n°50) 25ème et 2ème LM GTE AM (ILMC)

Zhuhai : Bornhauser-Canal-Beretta (n°50) 13ème et 2ème LM GTE AM (ILMC)



182

Carte grise française
French title

N° de série : S 836 900
DN
Moteur # 7B52328-S

- ✓ Rare version 3.8l S d'origine française
- ✓ Auto fiable et très performante
- ✓ Eligible au Tour Auto
- ✓ Rare version 3.8l S of French provenance
- ✓ A reliable high performance car with « C » cylinder head
- ✓ Eligible for Tour Auto

45.000 – 65.000 €

Vendue neuve en France

1960 JAGUAR XK 150 COUPÉ 3,8 L S

La voiture présentée est un coupé XK 150 sorti d'usine le 25 Octobre 1960. Il était à l'époque vert Sherwood, cuir vert et fut livré en France à Monsieur Larquetoux par les établissements Delecroix/Royal-Elysées à Paris. La plaque de l'importateur figure toujours dans le compartiment moteur et elle est référencée dans l'excellent ouvrage de Bernard Viart et Michel Cognet, Jaguar, Sport & Tradition p 435. Seulement quatre 3.8l S furent importées en France par Royal Elysées, 3 coupés et un cabriolet. La chaîne des propriétaires est connue depuis l'origine, et c'est son second propriétaire qui commença à la faire courir et en changea la teinte en bleu violine qu'elle arbore depuis. Elle participa à de nombreuses épreuves sur routes et sur circuit et notamment à plusieurs Tour Auto. Le spécialiste Francis Trichet de Poitiers s'est chargé de la préparation mécanique depuis les années 80 et a préparé un moteur de 300 cv équipé d'arbres à cames renforcés de type Racing, d'un volant moteur allégé, de pistons forgés, de grosse soupapes de type D, d'un radiateur d'huile, d'un collecteur inox Hayward & Scott, d'un embrayage bi-disque en acier fritté AP et d'une butée hydraulique. Les supports moteurs ont été renforcés ainsi que les suspensions et les jantes reçoivent 72 rayons, chaussées de pneus Avon en 205. Le freinage est confié à des disques Dunlop de 305 mm et à de gros étriers en aluminium à 2 pistons aux normes FIA. Les sièges proviennent d'une Type E série 1 et elle est pourvue de harnais homologués, d'un coupe circuit et d'un extincteur. C'est une automobile spacieuse et utilisable dans sa meilleure cylindrée, puissante et souple et elle est équipée d'une boîte à quatre rapports Moss reconditionnée avec un overdrive Laycock de Normanville Racing renforcé et d'un pont autobloquant. Un important dossier de factures accompagne cette automobile ainsi que des copies de la 1ère carte grise et de la facture d'origine de Royal Elysée. Eligible à de nombreuses épreuves historiques, cette désirable et rare 3.8l S demeure un excellent investissement et un ticket d'entrée très attrayant au Tour Auto.

Passeport FFSA. / FIA GTS 7 / Période E.

The car on offer is an XK150 coupe that rolled out of the factory on the 25th of October 1960. It was then a Sherwood green, with matching green leather interior and the car was delivered to a certain Mr. Larquetoux in France by dealers Delecroix/Royal Elysees in Paris. The plaque of the importer is still in the engine compartment and the car has been mentioned in the excellent book by Bernard Viart and Michel Cognet, Jaguar, Sport & Tradition in page 435. Only four 3.8 S were imported to France by Royal Elysees, of which three were coupes and one was a convertible. The provenance and the series of owners is well documented and it was the second owner who changed the color to a purple-blue, the colour that you see on the car today. The car has participated in many events on road and track, and in particular it has participated at several Tour Autos. The specialist Francis Trichet was responsible for the mechanicals since the 1980s and the engine's been honed to develop about 300bhp. Braking is courtesy 305mm Dunlop discs, the large calipers are aluminum twin pistons as approved by FIA. The gearbox is a reconditioned Moss with Laycock de Normanville overdrive. Plus the differential locks are racing specifications. A comprehensive invoice file comes with the car, as well as copies of the first license and the original invoice from Royal Elysee. Eligible for many historic events, this desirable and rare 3.8 S remains an excellent investment and a very attractive entry ticket for the Tour Auto. / FFSA passport. / FIA GTS 7 / Period E.



183

Carte grise française
French Title

Châssis n° 1E76817
Moteur n° 7E52476-9

- ✓ Plus de 70 000 € de restauration (sur factures)
- ✓ 2+2, le parfait compromis pour la famille
- ✓ More than €0,000 of restoration bills
- ✓ 2 +2, the perfect package for the family

50.000 – 70.000 €

Sans réserve
No reserve

Sortant d'une restauration complète / Fresh from a complete restoration

1966 JAGUAR TYPE E COUPÉ 4,2L 2+2

Les Jaguar type E sont apparues au début des années soixante pour prendre la relève des légendaires XK et ont aussitôt été adoptées comme une voiture mythique, de grande race, aux formes enthousiasmantes. Le modèle 2+2 a été présenté en mars 1966. Il a été allongé de 23 cm pour permettre d'installer deux (petites) places arrière. La superbe 2+2 présentée appartient au même propriétaire depuis 2002. Il en a fait l'acquisition alors que la voiture demandait une restauration complète. Commencant par une mauvaise aventure qui dure quelques mois chez un restaurateur malhonnête, il emmène son automobile intouchée chez les Etablissements Huart MPO à Avesnes, dans le Nord de la France. Cette Jaguar est alors entièrement mise à nue, moteur, freins, suspensions, les trains avant et arrière, l'électricité, la carrosserie, l'intérieur, tout a été restauré pour atteindre les standards de « l'état neuf ». La boîte de vitesses Getrag 5 vitesses est neuve, les étriers de freins Cooper Craft améliorent le freinage. L'allumage électronique, une ligne d'échappement inox, les amortisseurs à gaz fiabilisent cette belle automobile. Bref, le travail a été particulièrement soigné et les factures sont toutes présentes dans le dossier, ainsi qu'un CD contenant toutes les photos de la restauration complète. Bref, le vendeur a dépensé en tout plus de 125 000 € pour cette voiture qui se présente aujourd'hui prête à faire voyager quatre occupants dans le plus pur style anglais. La sellerie en cuir noir, le ciel de toit en jersey sont de la plus belle facture. Nous conseillons souvent à nos clients de plutôt se diriger vers une voiture entièrement restaurée pour un premier achat, évitant ainsi de dépenser du temps et beaucoup d'argent dans une restauration. Voici une belle opportunité d'acquérir une des plus belles voitures de série de la production automobile, une grande classique qui satisfera un couple d'amateur et ses enfants.

The Jaguar E-type appeared in the early 1960s to take over from the legendary XK, which itself was immediately recognized as a legend in the making. The 2 +2 version of the car was launched in March 1966. The length went up 23cm to allow for the installation of two (rather small) seats at the rear. This beautiful 2 +2 on offer belongs to the same owner since 2002. He acquired the car recognizing that it needed a complete restoration. Starting with a bad experience that lasted a few months at a dishonest restorer, he took his car across to Etablissements Huart MPO at Avesnes, in northern France. This car was stripped bare, and engine, brakes, suspension, front and rear axles, electricals, bodywork, interior, everything has been restored to look like new. The 5-speed Getrag gearbox is brand new and Cooper Craft brake calipers improve braking considerably. The electronic ignition, a stainless steel exhaust system and gas shocks makes this a more reliable car. In short, the work is particularly neat and complete and there are accompanying invoices, all in a folder and a CD containing all photos of the complete restoration. The seller has spent a total of over € 125,000 for this car and this Jaguar is today ready to travel with four occupants in true English style. The black leather upholstery and the roof lining in jersey are most beautifully crafted. We often advise our clients to move towards a more fully restored car for a first purchase, thus avoiding spending time and a lot of money on a restoration. Here is a great opportunity to acquire one of the most beautiful cars in series production car, a great classic that will satisfy a couple of enthusiasts and their children.



184

Titre de circulation US dédouané en France
US title French customs clearance documents

Châssis n°
 1943755112083

- ✓ Un des modèles de Corvette les plus emblématiques
- ✓ Un long passé en compétition
- ✓ Voiture préparée, prête à courir
- ✓ One of the most iconic of all Corvettes
- ✓ A long competition history
- ✓ Car fully prepared and ready to be raced

60.000 – 80.000 €

1965 CHEVROLET CORVETTE STING RAY COUPÉ C2 COMPÉTITION

Dès son apparition, en 1953, la Chevrolet Corvette fait sensation, par son allure mais aussi son architecture inédite aux USA, une carrosserie en fibre de verre sur un châssis en acier. Pendant dix ans, elle ne cessera de s'améliorer, jusqu'au lancement de la mythique Sting Ray (Corvette C2). Cette dernière, conçue par l'équipe de Bill Mitchell, pétillant responsable du style GM, impressionne par ses lignes tendues et musclées.

De couleur bleue, la voiture présentée est probablement l'une de celles ayant le plus long historique en compétition. En effet, aux mains de son second propriétaire, elle a commencé à écumer les circuits dès 1966, et remporta de nombreuses victoires sur la plupart des pistes américaines. A son actif, figurent des épreuves courues dans le championnat SCCA dans les années 70 et plus récemment en SVRA (Vintage). Elle a vécu la première partie de sa carrière sportive sur la côte ouest des USA, avant de traverser le pays et continuer sur la côte est. Son « small block » de 350 ci, un moteur qui a fait l'objet d'une préparation très aboutie pour la compétition, est neuf. Il est accouplé à une boîte à 4 rapports, bénéficie d'un carter sec, d'un carburateur Holley à 4 corps et l'ensemble de l'équipement répond à ce que l'on attend de mieux sur une auto de compétition: arceau-cage, phares tronqués, interrupteurs de type aviation sur le tableau de bord, ainsi que toutes les spécifications qui la caractérisent. Datant de 1965, elle peut prétendre à courir en « période F », ce qui en fera une arme redoutable. Cette voiture, extrêmement rapide, a été importée du New Jersey par son propriétaire actuel.

Since its launch in 1953, the Chevrolet Corvette was a sensation not only in terms of its design, but also its uniqueness in the US car making scene: a fiberglass body on a steel chassis. For ten years the first generation evolved till the launch of the legendary Sting Ray (Corvette C2). The latter, designed by a team lead by Bill Mitchell, head of GM design, impressed with its taut and muscular lines.

The blue car on offer is probably one of those with the longest history in competition. In fact, in the hands of its second owner, this car toured the American racing circuit in 1966, and won numerous victories. And to the car's credit, it also included events run in the SCCA Championship in the 1970s, and more recently, in SVRA (Vintage). The first part of the car's sporting career was out of the American West Coast, before crossing the country and continuing its winning ways on the East Coast. The car's "small block" 350, tuned for racing duty, is new, and is mated to a 4-speed gearbox. The car features a dry sump, a four-barrel Holley carburetor and all equipment necessary for competition: roll cage, proper lamps, aircraft-style switches on the dashboard, etc. Dating from 1965, this Corvette is entitled to run in "period F", making it a formidable weapon. Seriously fast, this car was imported from New Jersey by its current owner.





185

Sans carte grise, véhicule de compétition, passeport FIA Without registration papers, competition vehicle with FIA passport

Châssis n° SL 71/29

- ✓ Superbement restaurée
- ✓ Voiture emblématique des courses d'endurance et CAN AM des années 1960
- ✓ Conception brillante, par Eric Broadley
- ✓ Beautifully restored
- ✓ Iconic car for endurance and CAN AM racing of the 1960s
- ✓ Brilliant design, by Eric Broadley

260.000 - 340.000 €

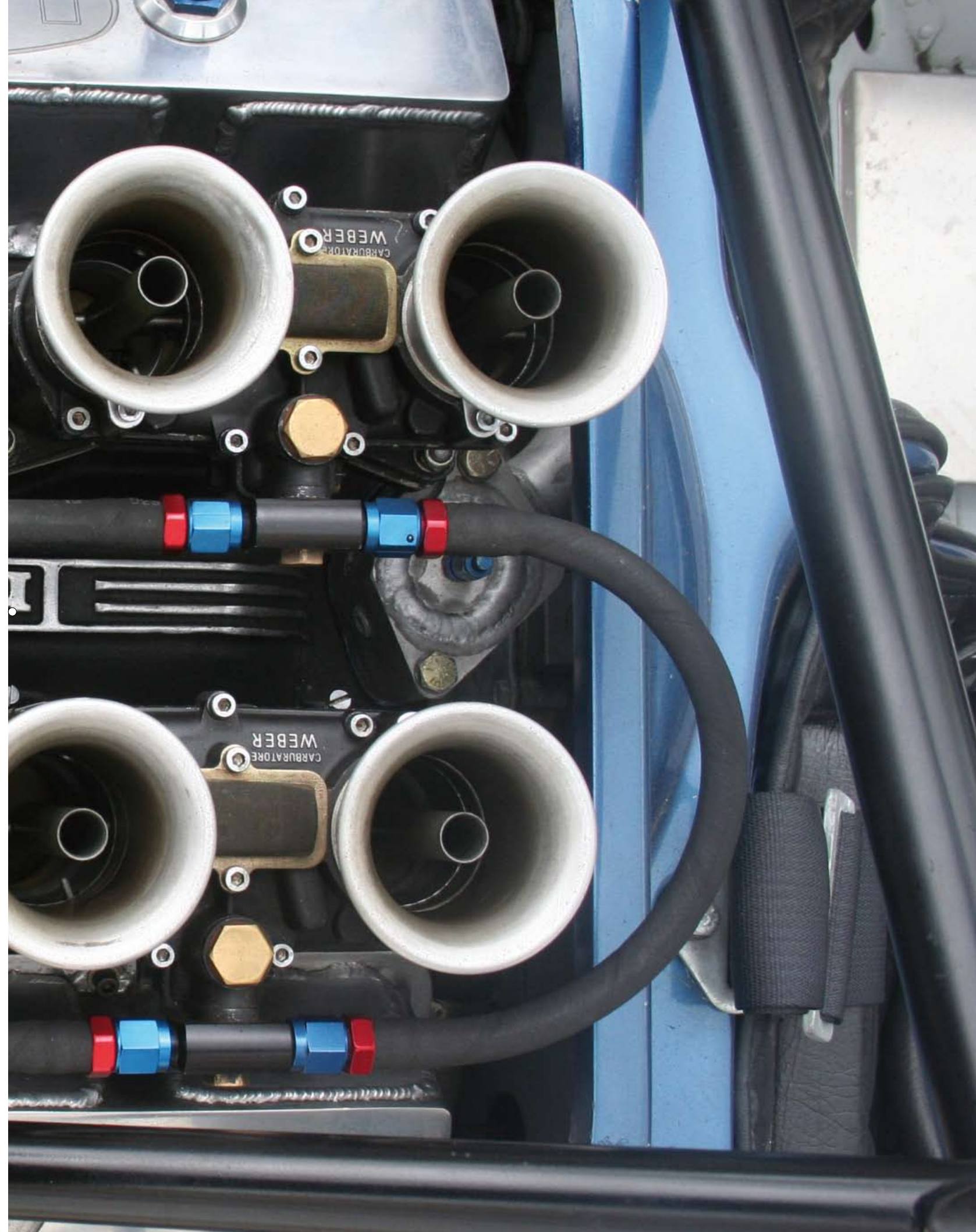
○ 1966 LOLA T70 MKII BARQUETTE

L'échec des négociations du rachat de Ferrari par Ford, au début des années 1960, ne décourage en rien les projets du géant de Dearborn de se lancer dans la compétition en Europe. "Ford advanced vehicles" doit mettre au point la Ford GT mais, comme le temps presse, il est décidé de se rapprocher d'Eric Broadley, patron de Lola Cars. Celui-ci vient en effet de mettre au point une voiture légère, compacte et efficace, la Lola GT Mk6, dotée d'une structure monocoque en aluminium. Ford récupère deux prototypes mais un troisième s'échappe et passe entre les mains du riche magnat du pétrole, John Mecom. Avec un moteur Chevrolet, il l'engage pour la saison 1964. Parallèlement, à partir des deux prototypes, Ford développe la Ford GT et s'adjoint les services de John Wyer pour gérer le projet. Mais les désaccords entre Eric Broadley et les ingénieurs de Ford sont de plus en plus profonds, les Américains souhaitant un châssis en acier, et Broadley reprend son indépendance. Durant l'été 1964, il apporte la dernière main à la Lola T70, un chef-d'œuvre d'équilibre esthétique et dynamique. Présenté au Racing Car Show de 1965 à Londres, le premier exemplaire est testé à Silverstone par John Surtees, qui égale le record du tour du circuit. Manquant de moyens en face du géant américain, Lola ne parviendra pas à signer les mêmes succès que la Ford GT40, mais la T70 animera pendant de longues années les circuits américains et européens, que ce soit en version fermée ou ouverte.

La barquette Lola T70 Mk II que nous présentons a été livrée neuve le 3 juin 1966 chez John Mecom, distributeur de Lola Cars aux États-Unis, qui l'a ensuite vendue à Robert "Bobby" Brown, pilote privé habitué des championnats américains. Le 18 septembre 1966, Brown engage la voiture à la deuxième manche du championnat Can-Am, sur le circuit de Bridgehampton. Portant le numéro 00, il parvient à signer le 2e temps aux qualifications et, à l'issue de la course, termine en 13e position. Une semaine plus tard, il est sur le circuit de Mosport pour la troisième épreuve du championnat et passe la ligne d'arrivée à la 8e place, très belle performance pour un pilote indépendant. A l'époque,

The failure of negotiations for the purchase of Ferrari by Ford in the early 1960s, prodded the giant from Dearborn to get into motorsport competition in Europe. Ford Advanced Vehicles was tasked to develop the Ford GT, but as time was short, it decided to approach Eric Broadley, the boss of Lola Cars, who went on to develop a light, compact and efficient car, the Lola Mk6 GT, with a monocoque aluminum body. Ford was given two prototypes but a third 'escaped' and passed into the hands of wealthy oilman John Mecom. With a Chevrolet engine, Mecom went racing in this car during the 1964 season. Meanwhile, from the two prototypes, Ford developed the Ford GT and engaged the services of John Wyer to manage the project. But disagreements between Eric Broadley and Ford engineers became deeper, as the Americans wanted to use a chassis in steel, and Broadley regained his 'independence' off Ford. During the summer of 1964, Broadley worked on completing the Lola T70, a masterpiece of aesthetic balance and dynamics. Unveiled at the 1965 Racing Car Show in London, the first prototype was tested at Silverstone by John Surtees, tying the lap record of the circuit. Lacking the means to take on the giant, Lola failed to score the same success as the Ford GT40, but the T70 continued to provide privateers with a very competitive racer both on the American and the European racing circuit, in both open and closed version.

This Lola T70 Mk II barchetta on offer was delivered new in June 3, 1966 to John Mecom, distributor of Lola Cars in the US, who then sold to Robert "Bobby" Brown, a privateer who raced the car in the U.S. championships. On September 18, 1966, Brown entered the car in to the second round of the Can-Am championship, at the circuit of Bridgehampton. With the number 00, Brown scored the second fastest time in qualifications and in the main race finished 13th. A week later, at Mosport, for the third round of the championship, Brown finished a creditable 8th, a very good performance indeed for a privateer. At the point of time, the Can-Am championship had the





les courses accueillent en effet des pointures comme John Surtees (champion Can-Am 1966), Bruce McLaren, Chris Amon, Dan Gurney, Phil Hill ou Mark Donohue. Après sa brève carrière, elle fut remise et vendue à Lilo Zicron, de Toluca Lake Historics, qui l'a complètement remise en état dans sa configuration d'origine. Depuis, elle a participé à plusieurs courses historiques en 2009 et 2010 (Laguna Seca, Phoenix, Daytona, Road Atlanta, Willow Springs, Chicago, Road America notamment), comme en atteste son log-book. A la course de Daytona, elle a terminé 3e au classement général et 1ère de sa catégorie.

Aujourd'hui, la voiture est équipée d'un moteur Chevrolet 350 ci (5 932 cm³), d'une boîte Hewland FT 500 / 72 d'origine à cinq rapports, de quatre carburateurs Weber 48 Inglesse sur une pipe d'admission Brandford Induction (spéciale Can-Am), d'un compte tour Moroso, d'instruments Smiths et d'un harnais Simpson. Elle est accompagnée d'un livret de réglages et d'un dossier de factures correspondant aux travaux de restauration. Elle est dotée de son passeport historique FIA. Cette voiture très rapide, bien construite et en magnifique état, est prête à courir. Véhicule en importation temporaire à dédouaner.

likes of John Surtees, Bruce McLaren, Chris Amon, Dan Gurney, Phil Hill and Mark Donohue competing. After a brief racing career, this Lola was stored and then sold at Lilo Zicron, of Toluca Lake Historics, which completely restored the car back to its original configuration. Since then the car has participated in several historic races during 2009 and 2010: Laguna Seca, Phoenix, Daytona, Road Atlanta, Willow Springs, Chicago, Road America, amongst others, as evidenced by the car's logbook. At the Daytona race, the car finished third overall and first in class.

Today the car is powered by a 350 Chevrolet engine this (5932cc), they gearbox is Hewland FT 500/72 five-speeder, and comes with four Weber 48 Inglesse carbs, with Brandford induction intakes (special Can-Am), a Moroso tachometer, Smiths instruments and Simpson harness. The car comes complete with a booklet of settings and a folder of invoices that details the restoration work. It has a FIA historical racing passport. This car is very fast, well built and in a beautiful condition, all ready to race. Temporary import car to be custom cleared.



**Titre de Circulation
américain
document de
dédouanement
français
US title
French customs
cleared**

Châssis n° CSX 6020

- ✓ Dernières AC Cobra
construites
- ✓ Une Cobra adoubée par
son créateur
- ✓ Voiture quasiment neuve
- ✓ *The last AC Cobra
built*
- ✓ *A Cobra anointed by
its creator*
- ✓ *An almost new car*

90.000 – 150.000 €

Seulement 150 Miles d'origine / *Barely 150 Miles old*

1965 AC COBRA 427 « CONTINUATION »

Carroll Shelby, ancien vainqueur des 24 heures du Mans décide de raccrocher le casque au milieu des années 60. Il a alors en tête de créer une voiture de sport extrême, plus abordable que les GT italiennes. L'idée lui vient d'approcher la firme britannique AC, pour greffer à son roadster une mécanique américaine. C'est chose faite avec l'AC Cobra dès 1962, qui intègre un V8 d'origine Ford. Musclée, la Cobra 260 se transforme rapidement en Cobra 289, celle qui assurera le succès de la marque. Toujours plus: voilà la devise de Carroll Shelby, qui lance en 1965 la Cobra 427, encore plus virile et agressive avec sa mécanique de 7 litres qui développe la puissance impressionnante de 425 ch. Les années passant, compte tenu de l'engouement resté intact pour le modèle, la société Shelby Automobiles décide à la fin des années 80 de lancer la fabrication des modèles « continuation », d'abord la série des « CSX 4000 », puis les « CSX 6000 ».

La voiture proposée à la vente est la vingtième de cette série et se présente dans une couleur rouge, avec un intérieur en cuir noir. Comme il était de coutume sur les exemplaires « continuation », le maître Shelby en a signé le couvercle de boîte à gants et le modèle comporte quelques évolutions par rapport à la 427 d'origine, notamment les roues arrière indépendantes. Fait rarissime, cet exemplaire n'a parcouru que 150 miles et il se présente dans un état superbe. Il est intéressant de noter que les documents d'immatriculation portent l'année de fabrication 1965, correspondant à la sortie de la 427. Alors que l'on a appris récemment le décès de Carroll Shelby, cette auto représente une belle opportunité de rendre hommage à l'une de ses plus célèbres créations.

Carroll Shelby, a former winner of the 24 Hours of Le Mans decided to hang up his racing gloves in the mid-1960s. He then went on to create an extreme sports car, but which was more affordable than the expensive Italian GTs of the period. The idea came to him to approach the British firm of AC, to graft his American roadster mechanicals. This was done with the AC Cobra in 1962, which used an original Ford V8. Muscular, the Cobra 260 soon became the Cobra 289, which would go on to ensure the success of the brand. Yet more was to come: Carroll Shelby launched the Cobra 427 in 1965, even more virile and more aggressive with a 7.0-litres monster engine that developed an awesome 425bhp. As the years passed, and given the popularity that remained for the Cobra, Shelby Automobiles decided in the late 1980s to relaunch the a 'continuation' series of the Cobra with first the series CSX 4000 and then the CSX 6000.

The car on offer is the twentieth in this series and comes in a red colour, with black leather interior. As was customary on the "continuation" series, Shelby's signature is on glove box lid and the model has a few detail changes from the original 427, including independently sprung rear wheels. Extremely rare, this example has covered barely 150 miles and it comes in a superb condition. It is interesting to note that the registration documents are for the model year 1965, corresponding to the launch date of the 427. With the recent demise of the legendary Carroll Shelby, this car represents a great opportunity to pay tribute to one of his most famous creations.



Titre de Circulation américain document de dédouanement français
US title
French customs cleared

Châssis n° 201

- ✓ Championne du Monde
- ✓ La seule sur le marché
- ✓ Authentique voiture d'usine
- ✓ World champion
- ✓ The only one on the market
- ✓ Exclusive Works car

€ 1.300.000 - 1.600.000

Championne du Monde / World champion

2007 AUDI R10 TDI

Après l'interdiction en rallye et dans les épreuves pour voitures de Tourisme des quatre roues motrices, Audi a cherché un programme sportif capable de promouvoir les capacités d'innovations de la marque en Europe mais aussi aux États Unis, un de ses marchés majeurs. Formule 1, Indianapolis, après de longues réflexions les dirigeants choisissent l'endurance que Porsche vient de désertier. Annoncé en 1998, le projet se traduit par une présence concrète sur le terrain en 1999 avec une voiture ouverte, la R8R, exploitée techniquement par l'équipe de Reinhold Joest choisie pour son expérience et ses quatre victoires aux 24 Heures du Mans. Le résultat de cette préparation soignée est une troisième place aux 12 Heures de Sebring pour la première sortie de la voiture. Un coup d'essai transformé en coup de maître aux 24 Heures du Mans la même année avec une R8R à nouveau sur le podium. Audi, qui a aussi engagé dans la Sarthe deux voitures fermées qui ont beaucoup déçu, est maintenant fixé pour l'avenir. Les coupés sont condamnés et les spyders remis en cause car jugés pas assez efficaces. Finalement, c'est une voiture profondément modifiée, la R8, qui est présentée pour la saison à venir. Outre l'arceau, qui ressemble désormais à celui d'une monoplace, c'est toute l'aérodynamique qui a été revue avec des répercussions sur l'implantation mécanique. La réussite est de nouveau là avec cette fois un doublé à Sebring 2000 devant les BMW et les Panoz. Le début d'une saga qui va se traduire par cinq victoires au Mans (2000-2001-2002-2004-2005), 70 victoires et les titres Equipes et Constructeurs en American Le Mans Series.

After four-wheel drive cars were banned from rallying and touring car events, Audi looked for a sporting programme that would best promote its innovative capabilities, in Europe and also in the US, an important market for the marque. After long deliberations, they chose Endurance racing, which Porsche had just retired from, over Formula 1 and Indianapolis. Announced in 1998, Audi first appeared on the track in 1999 with an open car, the R8R, run by Reinhold Joest's team, who had been chosen for his experience which included four victories at Le Mans in the 24 Hour Race. With this expert preparation, the car won 3rd at the Sebring 12 Hours on its first outing. This initial success turned to triumph at the Le Mans 24 Hours that year, when the R8R found itself on the podium again. Audi had also entered two closed cars at Le Mans, with disappointing results, and so the future direction was set. The coupés were forgotten, and development continued on the spyders to improve their effectiveness. It was a profoundly modified car that appeared for the following season: the R8. In addition to the roll-cage, which now resembled that used on a single seater, the aerodynamics had been completely re-designed, which caused modifications to the mechanical elements too. The new car was a great success, achieving a double win over BMW and Panoz at the 2000 Sebring race. This was just the beginning of a story that would tell of five victories at Le Mans (2000-2001-2002-2004-2005), and 70 victories, along with Team and Constructor titles in the American Le Mans series.

Place au diesel

Nouveau changement de cap en 2006 suite à l'arrivée d'un nouveau règlement qui porte le poids des LM P1 de 900 à 925 kilos et ouvre cette catégorie aux moteurs diesel. Une opportunité que ne laisse pas passer le Docteur Ulrich, Directeur de la compétition chez le constructeur d'Ingolstadt et qui correspond à ce que recherche Audi : à savoir réaliser en compétition des investissements transposables sur la voiture de « Monsieur tout le Monde » avec une réduction de la consommation et une meilleure protection de l'environnement. Ainsi va naître la R10 TDI. Un choix technologique qui permet donc de diminuer le nombre de ravitaillements et de changer moins souvent de vitesse, deux données fondamentales en endurance. Pour cela, sous la direction de Ulrich Baretzky, les motoristes Audi développent un V12 tout aluminium de 5,5 litres (le maximum admis par le règlement) qui, suralimenté par deux turbocompresseurs Garrett à 2,94 bars, est capable de fournir plus de 650 chevaux avec un couple de 1100 newton/mètre dans une plage d'utilisation allant de 3000 à 5500 tours/minute, ce malgré deux brides de 39,9 mm. Un moteur qui bénéficie d'un système d'injection fonctionnant à plus de 1600 fois la pression atmosphérique, injectant une quantité précise de carburant dans les chambres de combustion. Dans sa communication, Audi insiste beaucoup sur le fait que la conception de son V12 découlait essentiellement de la technique TDI, la plus récente développée pour les modèles de production. Autant de données inhabituelles pour une voiture de course. Doté de deux filtres à particules, la R10 TDI est, selon ses pilotes, difficilement identifiable comme faisant appel à un moteur diesel du fait de la douceur de son

A move to diesel

A change in direction came in 2006, following a new regulation requiring an increase in weight for the LM P1, from 900 to 925 kg, which effectively opened the category up to diesel engines. Dr Ulrich, Competition Director for the Ingolstadt manufacturer, did not let this opportunity pass. Audi looked at how investments made in the « Monsieur tout le Monde » car, reducing consumption and protecting the environment, could be used in competition. And so the R10 TDI was born. A technological choice allowing fewer re-fuelling stops and fewer gear changes – two fundamentals in endurance racing. Audi developed, under the direction of Ulrich Baretzky, an all-aluminium V12 engine of 5.5-litres, (the maximum allowed), boosted by two 2.94-bar Garrett turbochargers, that, despite two intakes of just 39.9mm, produced more than 650 bhp, with torque of 1,100 newton/metre between 3000 and 5500 rpm. The engine benefitted from an injection system operating at more than 1,600 times atmospheric pressure, injecting a precise amount of fuel in the combustion chambers. In the marketing material, Audi made much of the fact that, highly unusual for a racing car, the V12 was based on TDI technology, the recent development on the production models. Fitted with two particle filters, the engine ran smoothly, and, according to the drivers, the R10 TDI was difficult to identify as a diesel-powered car. The styling was similar to the R8, but the wheelbase was lengthened from 2,750 to 2,980mm, to take the larger V12 engine. To comply with the regulations, the front overhang increased from 900 to 919mm and



**GAGNANTE
WINNER**



fonctionnement. Si sa ligne reprend un profil qui n'est pas sans rappeler celui de la R8, la nouveauté se caractérise par un empattement porté de 2750 à 2980 mm. Une obligation du fait de l'encombrement de son V12. Pour respecter le règlement, le porte à faux avant passe de 900 à 919 mm alors que celui arrière perd en longueur tombant de 999 à 746 mm. Fausse ressemblance également à l'avant avec un nez plus pointu permettant d'augmenter le volume d'air dirigé vers le compartiment moteur ou les roues avant de part et d'autre du carénage du train avant. C'est dire si le nouveau monocoque en fibre de carbone, qui fait également office de carrosserie, est bien plus effilé que celui de la R8. Il est doté d'un double bossage anti-tonneau au-dessus de chaque place du cockpit. Bien que la nouvelle réglementation avec comme objectif de réduire de 15% l'appui des LM P1, Audi estime avoir réussi à conserver la même efficacité aérodynamique que celle de la R8 grâce à une silhouette abaissée de 5 cm. Un travail réalisé chez Dallara sous la responsabilité de Wolfgang Appel et du bureau d'études d'Audi Sport. La transmission, conçue elle en collaboration avec X-Trac, n'est qu'à cinq rapports et a fait l'objet d'un développement particulier du fait de l'énorme couple à transmettre. Même les bancs d'essais ont dû être équipés d'éléments spéciaux capables de supporter des contraintes hors normes. De son côté Michelin a été obligé de créer des pneus spécifiques, en particulier pour les roues avant, au diamètre augmenté de 3 cm afin d'augmenter la surface de roulement. De quoi atteindre des dimensions jusqu'ici jamais utilisées sur une LM P1. Enfin, pendant que ZF Sachs travaillait sur un embrayage en céramique, Shell peaufinait un carburant particulier, le V-Power Diesel, aux qualités – fluidité et pouvoir énergétique – toutes aussi exceptionnelles que la voiture à laquelle il était destiné.

De succès en succès

Après quatre années d'absence, 2006 marque le retour de l'équipe officielle Audi dans la Sarthe mais aussi en American Le Mans Series. Comme en 2002 celui-ci s'effectue via le Joest Racing qui totalise désormais 7 victoires aux 24 Heures. Une saison exceptionnelle marquée par une victoire dès sa première sortie à Sebring puis un succès aux 24 Heures du Mans et une campagne nord-américaine sanctionnée dont les R10 TDI sortent invaincues avec sept succès consécutifs. Une série qui se poursuit en 2007 à Sebring où, pour la seule sortie d'Audi avant le Mans, Pirro-Biela-Werner s'imposent. Mais Peugeot se fait de plus en plus menaçant avec sa 908 HDi et dans la Sarthe, une seule voiture est à l'arrivée, encore une fois à la première place avec dix tours d'avance sur la Peugeot classée seconde. Mais les 908 HDi ne cessent de progresser et remportent la Le Mans Series où Audi s'est abstenu. L'affrontement entre les deux grands constructeurs s'équilibre en 2008 où les R10 TDI raflent pourtant la victoire au Mans et en Le Mans Series mais grâce à un heureux concours de circonstance dans ce dernier cas. A Ingolstadt, il est décidé de construire une nouvelle voiture – ce sera la R15 TDI – et de proposer les R10 TDI à toute équipe privée apportant la preuve de moyens suffisants pour faire courir des voitures aussi sophistiquées. C'est le cas du team Kolles, basé à Ingolstadt, qui achète deux châssis que l'on va voir tout au long de la saison européenne et au Mans.

the rear decreased from 999 to 746mm. At the front, a pointed nose directed more air onto the engine and the front wheels. The new carbon fibre monocoque was narrower than the R8. It was fitted with a double-bubble roll bar over both seats in the cockpit. Although the new ruling was intended to reduce the downforce of the LM P1s by 15%, Audi claimed to have maintained the same aerodynamic efficiency as on the R8, due to a 5cm lower body. This work was carried out by Dallara under Wolfgang Appel and the Audi Sport design team. The transmission, was developed specially, in collaboration with X-Trac, and with the enormous torque available, had just five gears. Even the test benches had to be fitted with special supports capable of withstanding the extreme stresses. Michelin were asked to produce special tyres, in particular for the front wheels, with a diameter increased by 3cm to increase the tread surface. These were sizes never previously used on an LM P1 car. Finally, while ZF Sachs worked on a ceramic clutch, Shell refined a special fuel, the V-Power diesel, with fluidity and efficiency properties, as exceptional as the car it was destined for.

From success to success

After four absent years, 2006 marked the return of an official Audi team to La Sarthe and also to the American Le Mans Series. As in 2002, this was run by Joest Racing which had, by then, clocked up 7 victories in the 24 Hour Race at Le Mans. It was to be an exceptional season, which began with a victory on its first outing at Sebring, followed by a success in the Le Mans 24 Hour Race, and a North American campaign in which the R10 TDIs were undefeated with seven consecutive wins. In 2007, Pirro-Biela-Werner won at Sebring, the only outing before Le Mans. However, Peugeot was looking increasingly menacing with its 908 HDi which claimed 2nd place at Le Mans, 10 laps behind the only Joest team Audi to finish. The 908 HDi continued to develop and won the Le Mans series, with Audi absent. The battle between the two major manufacturers continued in 2008, when the R10 RDI team claimed victory at Le Mans and in the Le Mans Series, the latter due to a lucky set of circumstances. At Ingolstadt, the decision was taken to build a new car – the R15 TDI – and to offer the R10 TDI to any private team with sufficient funds to run such a sophisticated car. This was the case with the Kolles team, based at Ingolstadt, who bought two chassis and competed throughout the European season including Le Mans. It is one of these two cars that is offered in the sale. An ex-factory R10 TDI, which brought glory to Alexandre Premat and Mike Rockenfeller in the 2008 Le Mans series, when they achieved 4th place at Silverstone, with favorites Peugeot eliminated from the race. This is a car built by Audi, and the first of its kind ever to appear at auction. A chassis with an outstanding racing provenance, that has participated twice in the Le Mans 24 Hours, once at Sebring (1st in class), and once in the Petit Le Mans with numerous outstanding results during its three full seasons of racing.





C'est une de ces deux voitures qui est mise à la vente. Un R10 TDI ex-usine qui a contribué au sacre de Alexandre Premat et de Mike Rockenfeller en Le Mans Series 2008 grâce aux points de la quatrième place à Silverstone, course où les Peugeot favorites se sont elles-mêmes éliminées de la course. Il s'agit bien d'une voiture construite par Audi, la première de ce type jamais proposée dans une vente aux enchères. Un châssis au palmarès rarissime avec deux participations aux 24 Heures du Mans, une à Sebring (victoire de catégorie), une à Petit Le Mans et de nombreuses places d'honneur durant ses trois saisons d'activité à plein temps ou presque.

Jean Marc TEISSEDE

Historique du châssis #201
Racing History

2007
 Mosport : n°2 (Pirro-Werner) 4e et 4e LMP
 Petit Le Mans : n°2 (Luhr-Werner) 17e et ? LMP
 Laguna Seca : n°2 (Rockenfeller-Werner) 3e et ? LMP

2008 (permet à Premat-Rockenfeller de marquer des points pour le titre LMS)
 Sebring : n°1 (KristenseCapello-McNish) 3e et 1e LM P1
 Nürburgring : n°2 (Premat-Rockenfeller) 3e et 3e LM P1
 Silverstone : n°2 (Premat-Rockenfeller) 4e et 4e LM P1

2009 (arrivée des R15 TDI et pas d'ALMS – châssis vendu à Kolles)
 Barcelone : n°14 (Krumm-Meyrick) 27e
 Spa : n°14 (Meyrick-Karthikeyan-Zwolsman) 6e
 Le Mans : n°14 (Lotterer/Zwolsman/Karthikeyan) 7e
 Portimao : n°14 (Meyrick-Karthikeyan-Zwolsman) non classé
 Nürburgring : n°14 (Meyrick-Karthikeyan-Zwolsman) 4e
 Silverstone : n°14 (Meyrick-Karthikeyan-Zwolsman) 6e
 Okayama : n°14 (Albers-Cressoni-Noda) 6e après avoir terminé 5e de la course 1 et 6e de la course 2

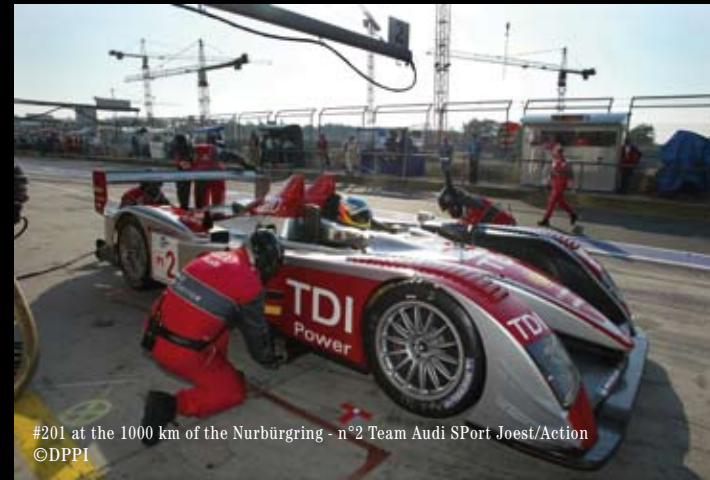
2010
 Le Mans : n°14 (Bouchut-Tucker-Rodrigues) abandon



#201 at the 1000 km of Silverstone 2008 - n°2 Team Audi Sport Joest/Action ©DPPI



12 Hours of Sebring, 2008. ©DPPI



#201 at the 1000 km of the Nürburgring - n°2 Team Audi Sport Joest/Action ©DPPI



12 Hours of Sebring, 2008. ©DPPI



#201 at the 1000 km of Silverstone 2008 - n°2 Team Audi Sport Joest/Action ©DPPI



12 Hours of Sebring, 2008. ©DPPI



SUITE DE LA VENTE À 18H ENVIRON DU LOT 200 AU LOT 240

COLLECTION HEULIEZ (VOIR CATALOGUE SÉPARÉ)

200	1980	Talbot 1100 VF2 «Wind» ●
201	1970	Citroën M35 ●
202	1987	Peugeot 405 Coupé USA ●
203	1967	Simca 1100 prototype fourgon commercial ●
204	1986	Renault 25 V6 Turbo Limousine ●
205	1982	Renault Fuego Cabriolet USA ●
206	1994	Citroën ZX Cabriolet «Vent d'Ouest» ●
207	1988	Citroën AX Van Evasion ●
208	1988	Citroën BX Break 19 TRD «surélevé» ●
209	1968	Simca 1501 Coach Spécial ●
210	1986	Citroën BX Break de chasse «Dyana» ●
211	1941	Peugeot VLV électrique ●
212	1980	Peugeot 604 Ti Limousine ●
213	1969	Porsche 914-6 «Murène» ●
214	2007	Dacia Logan MCV «Edelweiss» ●
215	1992	Citroën XM V6 Turbo Limousine «Palace» ●
216	1986	Citroën BX 4TC ●
217	1971	Citroën SM Espace ●
218	1957	Ford Fairlane 500 Skyliner ●
219	1988	Peugeot 309 Break ●
220		UMM VLH 4x4 ●
221	1971	Citroën VLH M7 4x4 ●
222	1990	Citroën Concept-Car Scarabée d'Or ●
223	1996	Citroën Xantia Break 4x4 «Buffalo» ●
224	1984	Mercedes-Benz 500 SEL Limousine ●
225	2002	Mercedes-Benz CLK Rétractop 10. ●
226	1996	Mercedes-Benz G Intruder ●
227	1986	Heuliez Atlantic - Stars & Stripes ●
228	1995	Citroën XM limousine ●
229	2006	Peugeot 407 phaéton «Macarena» ●
230	1972	Peugeot 204 Taxi H4 ●
231	1985	Renault Super Van Cinq ●
232	1979	Peugeot 504 «Loisirs» ●
233	1989	Peugeot Concept-Car 4x4 «Agadès» ●
234	2000	BMW Série 3 2000 Cabriolet Retractable 2 ●
235	1994	Renault Safrane V6 Turbo ie «Long Court» ●
236	1992	Heuliez Raffica ●
237	1998	Renault Espace «Teksi» ●
238	1988	WM P88 N°51 des 24 Heures du Mans 1988 ●
239	1990	WR SP2 Maquette de soufflerie ●
240	1990	WR SP2 Maquette d'exposition ●

LIVRAISON ET STOCKAGE DELIVERY AND STORAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé avant le lundi 9 juillet 2012 au soir après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 9 juillet 2012 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 200 € HT par voiture et 30 € HT par voiture enfant. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 15 juillet 2012 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour. Règlement sur place par chèque/en espèce ou préalablement par virement.

The removal of vehicles must take place by Monday 9th of July 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 € 200 + VAT per car, and € 30 by child's car.

Storage cost is offered until Sunday 15th of July 2012 and will then be invoiced € 20 + VAT per day. Payment by cheque/cash at collection or prior by bank transfer.

LA MAISON ARTCURIAL SERA FERMÉE DU 3 AU 26 AOÛT 2012.

Les voitures qui n'auront pas été réglées intégralement le 2 Août 2012 ne pourront pas être délivrées pendant la fermeture. Les voitures payées seront disponibles chez les transports Prévost pour enlèvement pendant cette période.

ARTCURIAL AUCTIONEERS WILL BE CLOSED FROM 3rd TO 26th AUGUST 2012.

Cars which have not been paid for in full on 2nd August 2012 before this date will not be released during the closure period. Cars that have been paid for will be available for collection at Prevoist Transport during this time.

TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS RECOMMENDED SHIPPERS

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

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

INFORMATIONS PRATIQUES

BILLETTERIE GÉNÉRALE
www.lemansclassic.com/billetterie

Le Mans est à 205 kms (A11) de Paris, le circuit est situé à environ 5km du centre ville et des gares SNCF du Mans

AVION
Aérodrome du Mans +33 (0)2 43 84 00 43
lemans.aerodrome@wanadoo.fr
L'aérodrome se situe en face de l'enceinte du circuit des 24 Heures du Mans

TRAINS
TGV Paris Montparnasse : 1h
Paris Aéroport Roissy CDG : 1h40
TER Paris : 2h15, Lille : 2h, Lyon : 3h,
Marseille : 4h45, Rennes : 1h15,
Bruxelles : 3h30, Nantes : 1h15, Londres : 4h30

TAXI
Taxis radio 24h/24h : +33 (0)2 43 24 92 92
Le Mans taxi radio : +33 (0)2 43 82 07 07
Taxis Station Gare : +33 (0)2 43 24 99 99

TRAMWAY / BUS
Le terminal du tramway se trouvant à Antares, à 150 m de l'entrée côté Est du circuit et relie directement la gare au circuit en 20 minutes. Liaison bus (plus 15 minutes à pied pour rejoindre le circuit), lignes 17 et 3 (terminus Oasis), 12 et 7 (terminus Les Raineries)

LOGEMENT
Un grand choix d'hôtels, de châteaux et de B&B
Destination Le Mans
70 bd Alexandre Oyon, 72100 LE MANS
Tél : + 33 (0)2 43 200 700
Site internet : www.destinationlemans.com
Email : contact@destinationlemans.com
Camper sur le circuit
L'ACO propose de nombreuses aires d'accueil
www.lemansclassic.com

EVENT INFORMATION

TICKETS FOR THE EVENT
www.lemansclassic.com/billetterie

Le Mans is 205 kms (A11) from Paris, the Circuit is situated approximately 3 miles (5km) from Le Mans train station and city centre.

BY PLANE
Aérodrome du Mans +33 (0)2 43 84 00 43
lemans.aerodrome@wanadoo.fr
Le Mans Aerodrome is situated opposite the Le Mans 24 Hours Circuit.

BY TRAIN
TGV Paris Montparnasse : 1h
Paris Aéroport Roissy CDG : 1h40
TER Paris : 2h15, Lille : 2h, Lyon : 3h,
Marseille : 4h45, Rennes : 1h15
Brussels : 3h30, Nantes : 1h15, London : 4h30

TAXI
Taxis radio 24h/24h : +33 (0)2 43 24 92 92
Le Mans taxi radio : +33 (0)2 43 82 07 07
Taxis Station Gare : +33 (0)2 43 24 99 99

TRAMWAY / BUS
The tram terminal at Antares is less than 200 yards from the Circuit's East Entrance. Trams run from the train station; journey-time is 20 minutes (www.setram.fr)
The nearest bus-stop is a 15-minute walk from the Circuit. Take Lines 3/17 (direction Oasis) or Lines 7/12 (direction Les Raineries).

ACCOMMODATION
A wide range of hotels, castles and B&Bs
Destination Le Mans
70 bd Alexandre Oyon, 72100 LE MANS
Tel: + 33 (0)2 43 200 700
Website: www.destinationlemans.com
Email: contact@destinationlemans.com
Camping at the circuit
The ACO offers campsites www.lemansclassic.com

PROCHAINES VENTES UPCOMING AUCTIONS

**JEUDI 26 JUILLET 2012
THURSDAY 26TH JULY 2012**
Réserves de la Collection de voitures de S.A.S. Le Prince de Monaco, Monaco

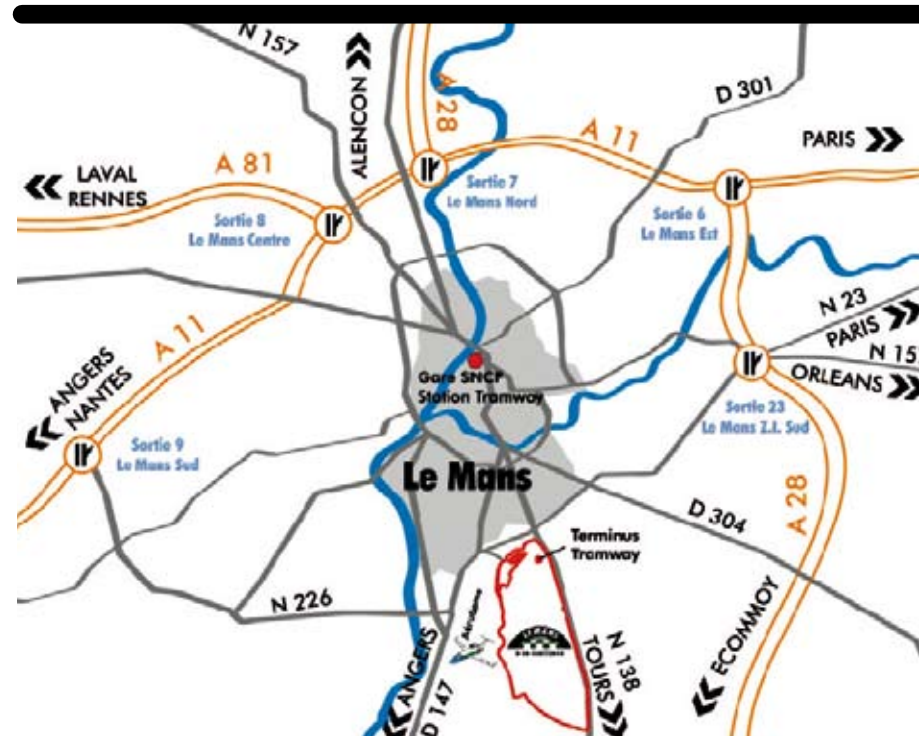
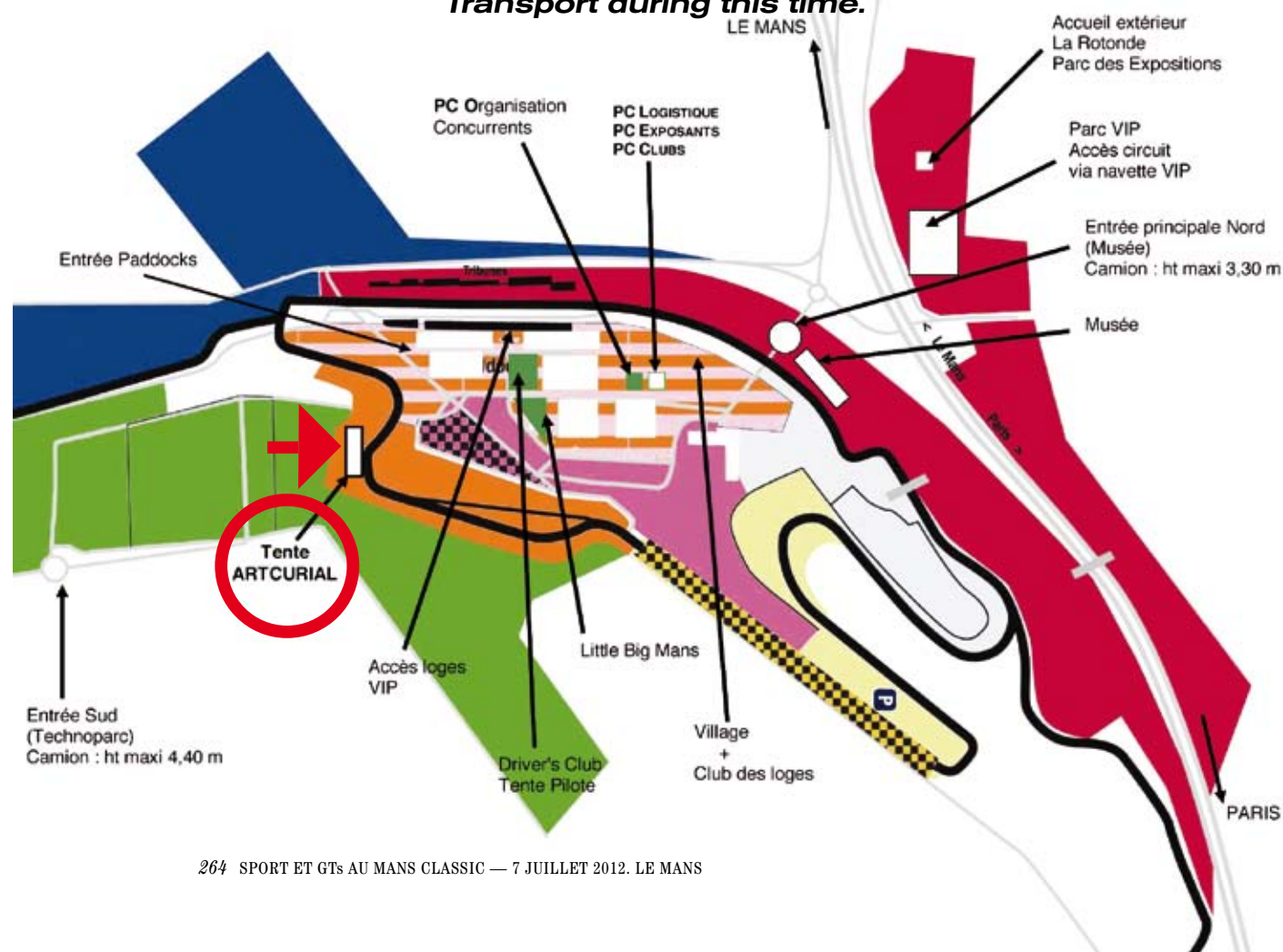


**NOVEMBRE 2012
NOVEMBER 2012**
Automobiles sur les Champs 4, Paris

ARTCURIAL
MOTORCARS

**VENDREDI 8 FÉVRIER 2013
FRIDAY 8TH FEBRUARY 2013**
Artcurial Motorcars à Rétromobile, Paris

**SALON
RETRO
MOBILE**
AUTO - MOTO - PASSION



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.
 - c) Toute personne qui se porte enchérisseur 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. A toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, 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 :

Automobilia :

- 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**
- Au-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.

Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. 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 chngement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

i) - L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 9 juillet 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 lundi 9 juillet 2012 seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour la somme de 200 € HT par voiture, 90 € HT par moto et 50 € HT par voiture enfant. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 15 juillet 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 rétrocédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE.

Un adjudicataire CEE justifiant d'un no de TVA Intracommunautaire 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 (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

b) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan sera autorisé à reproduire sur le procès verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.

Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée.

Toute personne s'étant fait enregistrer auprès 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) Lacquéreur 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 prémption 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 prémption dans les 15 jours. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la prémption 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
NSM OBC
3, avenue Hoche
75008 Paris

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 made by 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 by 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.

e) 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.

In case of challenge or dispute, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated.

The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "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
• 23% + 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 Monday 9th July 2012, at the latest.

j) - Cars that have not been collected on Monday 9th July 2012 will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 200 + 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 15th July 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 strongly 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 independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

5 – Law and Jurisdiction

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

1) Lots from outside the EEC : (identified by an ○)

In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (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/responsability 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.

Partner
NSM OBC
3, avenue Hoche
75008 Paris

ARTCURIAL BRIEST – POULAIN – F. TAJAN

**7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS**

**T. +33 1 42 99 20 20
F. +33 1 42 99 20 21
E. contact@artcurial.com**

www.artcurial.com

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

REPRÉSENTATIONS

BELGIQUE

Vinciane de Traux
5, Avenue Franklin Roosevelt
B - 1050 Bruxelles
T +32 02 644 98 44
vdetraux@artcurial.com

CHINE

Jiayi Li
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
T +86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

ITALIE

Gioia Sardagna Ferrari
Via Monte di Pietà 21
I - 20121 Milano
T +39 02 86 337 813
gsardagnaferrari@artcurial.com

ASSOCIÉS

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

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Martin Guesnet
Fabien Naudan
Isabelle Bresset
Bruno Jaubert

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 Berard, direction
Morgane Delmas

Comptabilité et administration :

Joséphine Dubois, direction
Sandrine Abdelli, Marion Bégat,
Virginie Boisseau, Marion Carteirac,
Isabelle Chênais, Nicole Frerejean,
Mouna Sekour

Logistique et gestion des stocks :

Rony Aylon, Mehdi Bouchekout
Denis Chevallier, Philippe Da Silva,
Joël Laviolette, Vincent Mauriol,
Lal Sellahannadi

Transport et douane :

Marianne Balse, **16 57**

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Anne-Sophie Masson, **20 51**
Élodie Landais
Diane Pellé
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES

Géraldine de Mortemart, **20 43**

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Boudot
de La Motte, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux,
Matthieu Fournier

ARTCURIAL TOULOUSE JACQUES RIVET

Commissaire-priseur :

Jacques Rivet
8, rue Fermat. 31000 Toulouse
t. +33 (0)5 62 88 65 66
j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL DEAUVILLE

Commissaire-priseur :

Bernard de Reviers
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
t. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

ARTCURIAL LYON MICHEL RAMBERT

Commissaire-priseur :

Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin
69008 Lyon
t. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

ARTCURIAL MARSEILLE STAMMEGNA ET ASSOCIÉ

22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille

Contact :

Inès Sonnevile
t. +33 (0)1 42 99 16 55
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 : Laurent Dassault
S.A. la princesse Zahra Aga Khan,
Francis Briest, Guillaume Dard,
Laurent Dassault, Daniel Janicot,
Serge Lemoine, Delphine Pastor,
Michel Pastor, Bruno Pavlovsky,
Hervé Poulain, François Tajan

DÉPARTEMENTS D'ART

ART IMPRESSIONNISTE ET MODERNE

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

ART ABSTRAIT ET CONTEMPORAIN

Directeur associé :
Martin Guesnet
Directeur art abstrait :
Hugues Sébilleau
Spécialiste sénior :
Arnaud Oliveux
Spécialiste Italie :
Gioia Sardagna Ferrari
Spécialiste :
Florence Latieule
Recherche et certificat :
Jessica Cavaleiro, **20 08**
Administrateur :
Sophie Cariguel, **20 04**

ORIENTALISME

Spécialiste : 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 Barthélemy, **20 48**

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII^E ET XIX^E S.

Directeur associé :
Isabelle Bresset
Céramiques , expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
Cabinet Déchaut-Stetten
Administrateur :
Sophie Peyrache, **20 41**

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX^E S.

Spécialiste :
Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts :
Bruno et Patrick de Baysse
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^E S.

Spécialiste : Olivier Berman
Administrateur :
Tatiana Ruiz Sanz, **20 34**

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Expert : Robert Montagut
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**

ARTS D'ASIE

Expert : Philippe Delalande
Administrateur :
Catherine Houssais, **20 32**

ARCHÉOLOGIE D'ORIENT ET ARTS DE L'ISLAM

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

ARCHÉOLOGIE

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

BIJOUX

Spécialiste : Julie Valade
Expert : Thierry Stetten
Administrateur :
Alexandra Cozon, **20 52**

MONTRES

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

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Spécialistes : Matthieu Lamoure
et Pierre Novikoff
Consultant : Frédéric Stoesser
Administrateur :
Iris Hummel, **20 56**

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

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

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 :
iboudotdelamotte@artcurial.com

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

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

**AFFILIÉ
À INTERNATIONAL
AUCTIONEERS**

IA
International
Auctioneers

RICHARD MILLE

A RACING MACHINE ON THE WRIST



CALIBER RM 011
FLYBACK CHRONOGRAPH
LE MANS CLASSIC 2012

Skeletonized, automatic winding chronograph movement
Power reserve: circa 50 hours
Flyback Chronograph with 24-hours totalizer
Annual calendar
Free sprung balance with variable inertia
Variable rotor geometry
Double barrel system
Baseplate and bridges in grade 5 titanium
Balance wheel in Glucydur with 4 arms
Frequency: 28 800 vph (4Hz)
Moment of inertia: 4.8 mg·cm²
Case in grade 5 titanium, satin-finished with double "Le Mans" microblasted stripe
Caseband DLC treated
Splines screw in grade 5 titanium for the bridges and the case
Water resistant to 50 meters
Anglage and polishing by hand
Baseplate and bridges in titanium, hand-polished, wet sandblasted, PVD treated
Sandblasted and rhodium-plated, beveled wheels

Limited edition of 150 pieces



www.richardmille.com

Votre patrimoine est le fruit de votre audace, faisons preuve de créativité ensemble pour le faire grandir.



CIC BANQUE PRIVÉE

BANQUE PRIVÉE DU DIRIGEANT D'ENTREPRISE



CIC BANQUE PRIVÉE

| A MEMBER OF CIC PRIVATE BANKING |

ALAIN FIGARET

L'ÉLÉGANCE AVEC PASSION



BOUTIQUE EN LIGNE : WWW.FIGARET.COM

REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK : WWW.FACEBOOK.COM/ALAINFIGARET

PARTENAIRE OFFICIEL

HABILLEMENT OFFICIEL





Depuis plus de 30 ans,
les Transports Prévost acheminent vos marchandises
et véhicules partout dans le monde que ce soit
par voies maritime, aérienne ou routière.

Prevost Transport Company forwards your goods
and vehicles all over the world either
by sea, air or road.



Situés à 30 minutes du centre de Paris et de l'aéroport Charles de Gaulle,
les Transports Prévost vous proposent le stockage sur un site gardienné 24h/24 et 7j/7 de votre véhicule.

Located at 30 minutes from the center of Paris as well as the airport Charles de Gaulle,
Prevost Transport Company offers to store your vehicle in a full secured site.



Fort de notre expérience, nous mettons en œuvre tous
les moyens nécessaires pour vous procurer un service
exemplaire et adapté à vos besoins.

With a wealth of experience
behind us, we bring you all the necessary
means to provide you the expected level service.

Tél : +33 (1) 48 12 29 99

WWW.PREVOST-TRANSPORTS.COM



« Depuis 1923, Le Mans est le théâtre de performances
exceptionnelles. L'éclat des automobiles du Musée
des 24h en est une de plus. »

Hervé de Colombel, Conseil général de la Sarthe

Meguiar's
since 1901

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

Appelez Meguiar's pour un conseil d'expert, un échantillon gratuit, un catalogue ou l'adresse du distributeur le plus proche, en appelant le 02 99 60 00 00 ou visitez notre site: www.meguiars.fr

**Formule 1
Group C
Sportscars
GT**

**5-7 OCTOBRE
2012**

**SUR LE CIRCUIT PAUL RICARD
www.dixmiletours.com**

**DIX MILLE
TOURS**
DU CASTELLET
by Peter Auto



**40 VOITURES SANS RÉSERVE
PROVENANT DE LA COLLECTION
DE VOITURES DE S.A.S. LE PRINCE DE MONACO**

**VENTE LE JEUDI 26 JUILLET 2012 À 17H
LES TERRASSES DE FONTVIEILLE - MONACO**

**EXPOSITION DU 22 AU 26 JUILLET 2012
LES TERRASSES DE FONTVIEILLE - MONACO**

**CONTACT:
+33 (0)1 42 99 20 56
motorcars@artcurial.com
Catalogue online: www.artcurial.com/motorcars**

Ordre d'achat Absentee Bid Form



SPORT & GTs AU MANS CLASSIC
VENTE N° 2138

SAMEDI 7 JUILLET 2012 / SATURDAY 7 JULY 2012

11h : Automobilia

14h : Automobiles de collection / Motorcars

18h environ : collection Heuliez

CIRCUIT DES 24 HEURES

LE MANS - FRANCE

- ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID*
 LIGNE TÉLÉPHONIQUE / *TELEPHONE*

TÉLÉPHONE / *PHONE*:

RÉFÉRENCES BANCAIRES OBLIGATOIRES À NOUS COMMUNIQUER
REQUIRED BANK REFERENCE:

EXPIRE FIN / *EXPIRATION DATE:*

NOM / *NAME*

PRÉNOM / *FIRST NAME*

ADRESSE / *ADDRESS*

TÉLÉPHONE / *PHONE*

FAX

EMAIL

APRÈS AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES CONDITIONS DE VENTE DÉCRITES
DANS LE CATALOGUE, JE DÉCLARE LES ACCEPTER ET VOUS PRIE D'ACQUÉRIR
POUR MON COMPTE PERSONNEL AUX LIMITES INDIQUÉES EN EUROS,
LES LOTS QUE J'AI DÉSIGNÉS CI-DESSOUS. (LES LIMITES NE COMPRENANT
PAS LES FRAIS LÉGALX).

*I HAVE READ THE CONDITIONS OF SALE AND THE GUIDE TO BUYERS PRINTED
IN THIS CATALOGUE AND AGREE TO ABIDE BY THEM. I GRANT YOUR PERMISSION
TO PURCHASE ON MY BEHALF THE FOLLOWING ITEMS WITHIN THE LIMITS
INDICATED IN EUROS. (THESE LIMITS DO NOT INCLUDE BUYER'S PREMIUM AND TAXES).*

LOT	DESCRIPTION DU LOT / <i>LOT DESCRIPTION</i>	LIMITE EN EUROS / <i>MAX. EUROS PRICE</i>
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€
<i>N°</i>		€

LES ORDRES D'ACHAT DOIVENT IMPÉRATIVEMENT NOUS PARVENIR
AU MOINS 24 HEURES AVANT LA VENTE.

*TO ALLOW TIME FOR PROCESSING, ABSENTEE BIDS SHOULD BE RECEIVED
AT LEAST 24 HOURS BEFORE THE SALE BEGINS.*

À RENVOYER / *PLEASE MAIL TO:*

BIDS@ARTCURIAL.COM
FAX: +33 (0)1 42 99 20 60

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE
REQUIRED DATED SIGNATURE



INDEX

A	
1965	AC Cobra 427 «continuation» 186
1971	Alfa Romeo Giulia 1750 GT Veloce ● 138
1969	Alfa Romeo Giulia 1300 GT Junior ● 144
1965	Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 113
1988	Argo JM 19 Groupe C2 174
1966	ASA RB type 613 1300GT 131
1966	Aston Martin DB6 Vantage 115
1998	Aston Martin DB7 Volante cabriolet ● 133
2005	Aston Martin DB9 Volante 158
1990	Aston Martin Lagonda Série 4 ● 164
1989	Aston Martin V8 Volante ● 162
1986	Audi 80 Supertourisme ● 152
2007	Audi R10 TDI 187
B	
1993	Bentley Continental cabriolet 172
C	
2011	Chevrolet Corvette C6-R 181
1971	Chevrolet Corvette compétition SCCA ● 176
1960	Chevrolet Corvette Hard-Top, préparation compétition 161
1965	Chevrolet Corvette Sting Ray Coupé C2 Compétition 184
1956	Citroën Traction 11C 'Grands Raids' ● 151
1935	Citroën Traction 7C berline ● 166
D	
1977	Daimler XJC Cabriolet par Lynx ● 167
1973	De Tomaso Pantera 175
F	
1959	Facel Véga Excellence 129
1959	Ferrari 250 GT coupé Pininfarina ● 136
1966	Ferrari 275 GTC 137
1977	Ferrari 365 GT4 BB préparée LM 173
1974	Ferrari 365 GT4 BB 155
1972	Ferrari 365 GTB/4 Daytona coupé 141
2006	Ferrari 430 Challenge ● 109
2002	Ferrari 456 M GT ● 112
1982	Ferrari 512 BBi 120
2005	Ferrari 612 Scaglietti 157
1974	Ferrari Dino 308 GT4 ● 132
1988	Ferrari Testarossa 114
1970	Fiat 500 L coach découvrable ● 177
1966	Fiat 600 D coach ● 150
1968	Ford Mustang Shelby GT 350 Fastback 160
J	
1966	Jaguar Type E Coupé 4,2L 2+2 ● 183
1991	Jaguar XJR-S TWR «Eventer» par Lynx ● 163
1952	Jaguar XK 120 roadster 130
1955	Jaguar XK 140 roadster 116
1960	Jaguar XK 150 Coupé 3,8 L S 182
L	
1990	Lamborghini Countach 25e Anniversaire 154
1983	Lancia 037 Rally 139
1970	Lancia Fulvia Coupé Rallye HF 1.6 Fanalone 179
1967	Lancia Fulvia Sport 1,3 L Zagato ● 135
1978	Ligier Ford JS 11/15 Formule 1 147
1970	Ligier JS1 146
1974	Ligier JS2 145
1985	Ligier JS6D ● 149
1994	Ligier Renault JS 39B Formule 1 148
1966	Lola T70 MkII barquette ○ 185
M	
1962	Maserati 3500 GTi 128
1970	Maserati Ghibli 4,9 L SS coupé 119
1961	Mercedes Benz 190 SL Roadster 122
1970	Mercedes Benz 280 SE cabriolet 171
1955	Mercedes Benz 300 SL Gullwing 142
1961	Mercedes Benz 300 SL Roadster 121
1958	Messerschmitt KR 200 ● 123
1954	MG TF ● 102
1979	Mini Marcos MK IV ● 165
1967	Morris Mini Cooper Mk 1 ● 178
1968	Morris Mini Traveller MK II 1000 Taka Hira ● 101
P	
1938	Peugeot 402 Darl'mat Roadster 118
1993	Peugeot 405 Supertourisme ● 107
1996	Peugeot 406 Supertourisme ● 108
2001	Peugeot 406 Coupé «Silhouette» ● 110
1991	Peugeot 905 EV13 ● 106
1959	Porsche 356 A 1600 S Coupé 125
1960	Porsche 356 Roadster 170
1968	Porsche 908 169
1973	Porsche 911 2,7 L RS ○ 140
1965	Porsche 911 2.0 L préparée par Meznarie 168
1986	Porsche 911 3.2 L Carrera ● 111
1973	Porsche 911 S 2,4 L Coupé «Almeras» ● 105
1997	Porsche 993 GT2 R Art car par Klasen 117
2002	Porsche 996 GT2 ● 153
2005	Porsche Carrera GT 156
R	
1971	Renault 12 Gordini R1173 ● 124
1970	Renault 8 Gordini R1135 ● 104
1974	Riva Super Ariston 126
1994	Rover Mini Cooper préparée Groupe A ● 143
S	
2009	Saleen S7R ● 180
1965	Shelby Cobra 427 roadster 159
1962	Simca 1000 publicitaire Butagaz par Rotrou 127
T	
1962	Terrier MK6 ● 134
1962	Triumph TR3 B roadster ● 103

Les lots marqués d'une ● sont vendus sans réserve



ARTCURIAL
MOTORCARS

**SPORT & GTS
AU MANS CLASSIC
COLLECTION HEULIEZ**

**SAMEDI 7 JUILLET 2012 À 18H00
TENTE ARTCURIAL CIRCUIT DES 24H**

5m espace



**SPORT & GTS
AU MANS CLASSIC
COLLECTION HEULIEZ**

**SAMEDI 7 JUILLET 2012 À 18H00
TENTE ARTCURIAL CIRCUIT DES 24H**

Lang Cams

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

Crédits photographiques / Photo credit
Archives Heuliez
Xavier de Nombel
Archives Dominique Pagneux

**SPORT & GTs
AU MANS CLASSIC
COLLECTION HEULIEZ**

VENTE / AUCTION N°2138

Contact pendant l'exposition /
Contact during viewing
Tél. : +33 (0)2 43 40 39 01
Fax : +33 (0)2 43 40 39 02

Commissaire-Priseur / *Auctioneer*
Hervé Poulain

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

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

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

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

Administration / *Communication*
Iris Hummel,
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile : +33 (0)6 08 18 86 58
Fax : +33 (0)1 42 99 16 39
ihummel@artcurial.com

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

Catalogue & videos online :
www.artcurial.com/motorcars

**EXPOSITIONS
PUBLIQUES**

Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

Vendredi 6 juillet 2012
8h – 9h (entrée libre sur rendez-vous)
10h – 22h

Samedi 7 juillet 2012
10h – 14h

PUBLIC VIEWING
Friday 6th July 2012
8am – 9am (free entrance on appointment)
10am – 10pm
Saturday 7th July 2012
10am – 2pm

VENTE
Tente Artcurial
Circuit des 24 Heures
72000 Le Mans

SAMEDI 7 JUILLET 2012
11h : Automobilia
14h : Automobiles de collection
18h environ : collection Heuliez

AUCTION
SUNDAY 7th JULY 2012
11am : Automobilia
2pm : Motorcars
around 6pm : collection Heuliez

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



HEULIEZ UNE HISTOIRE AUTOMOBILE

C'est à l'aube du 19ème siècle que l'on trouve Louis Heuliez (1776-1843), le premier charron de la famille. Il fabriquait des chars, des charrettes, des tombereaux, des brouettes... Un siècle plus tard son petit fils, Adolphe (1854-1935) exploite un atelier de maréchalerie et de charronnage à Cerizay. Il y répare les camions à bestiaux des maquignons et les charrettes des paysans de la région. Louis Heuliez (1887-1947) succède à son père Adolphe en 1922.

L'aventure industrielle ne commence réellement qu'avec Louis. A cette époque, les petits ateliers Heuliez se spécialisent dans la fabrication de charrettes anglaises, ces carrioles qui devinrent plus tard l'emblème du groupe. En 1923, Louis met au point un procédé inédit de caoutchoutage des roues qui rencontra un très vif succès. Il dépose le brevet sous la marque Elastic Rubber Tyres. Ce procédé permet à l'entreprise de commercialiser ce type de roues dans toute la France et d'accéder à une plus grande dimension.

Louis jette les bases d'un petit empire industriel. Passionné par la carrosserie, il fabrique en 1925 un break sur un châssis de Peugeot 177 B. L'année 1932 voit la naissance du premier autocar à armature en bois. Louis Heuliez, à l'affût de toutes les techniques les plus modernes, est l'un des premiers carrossiers français à réaliser dès 1936 un véhicule à ossature métallique, sous la marque Robustacier, selon une conception née aux Etats Unis.

A la mort de Louis en 1947, la carrosserie Heuliez subit les contre-coups de la seconde guerre mondiale. Les ateliers n'emploient plus qu'une trentaine de salariés, contre soixante en 1938. Henri et Pierre, ses fils, reprennent le flambeau. Henri a la ferme volonté de développer un grand pôle industriel, et Pierre va diriger le bureau de dessin. Les anciens ateliers installés dans le bourg de Cerizay sont abandonnés au profit d'une nouvelle usine passant de 1000 m2 à ses débuts, à 18 000 m2 en 1960 et 64 000 m2 en 1968. En 1949, Heuliez expose pour la première fois au Salon de l'Automobile de Paris un autocar de grand tourisme type Citroën P 45

A cette époque, l'essor de l'entreprise s'appuie essentiellement

sur la production d'autocars et de grands véhicules publicitaires. En 1953, Heuliez abandonne la fabrication à l'unité, et commence à produire en petites séries des fourgons de moyen tonnage, puis très vite des bus et autocars économiques, en particulier en coopération avec Citroën. Les premiers prototypes automobiles firent leur apparition. Heuliez expose au salon de Paris 1968 un coupé Simca 1501. La longue lignée des prototypes de salon débute, avec des concepts souvent trop en avance sur leur temps, premier monospace compact (H4), premier 4X4 de ville (Agadès), premier break tout chemin (Xantia Buffalo), premier pick-up loisir (Talbot Wind), premier 4X4 coupé (Intruder)...

En 1968, Heuliez est chargé par Simca de l'emboutissage des soubassements des Simca 1301 et 1501. Les usines Heuliez alimentent les chaînes de montage de Poissy. C'est lors du salon de Paris de 1972 qu'est présenté un véhicule mono-corps baptisé H4, basé sur un châssis et une mécanique diesel de Peugeot 204.

Il y avait désormais quatre divisions dans la société Heuliez: la Division Etudes Automobiles (DEA), la Division Heuliez Automobiles, la Division Car et Bus et celle des Véhicules Série (Ambulances, bêtaières, plateaux).

Le partenariat particulier avec Peugeot-Citroën permet à Heuliez de produire en série les breaks CX, les breaks BX, les breaks Xantia, les breaks XM, et les 106 et Saxo électriques. L'année 1998 est marquée par la présentation au salon de Genève de la Peugeot 20Coeur, fruit d'une étroite collaboration entre Peugeot et Heuliez. La principale innovation de cette voiture destinée à être produite en série sous le nom de 206 CC est la présence d'un toit rigide rétractable, qui outre son aspect pratique, transformant un coupé en cabriolet et vice-versa permettait de maintenir deux minuscules places arrière d'appoint. Euro Automobiles Heuliez est devenu un véritable fabricant de véhicules complets pour le groupe PSA. Cependant l'entreprise doit s'ouvrir à de nouveaux marchés. Ainsi est signé un accord avec le fabricant de voitures sans permis Jeanneau, qui conduit à la produc-

tion des modèles Microcar Lyra (plus de 3000 exemplaires), puis Virgo (à partir de l'année 2000). 1998 fut également l'année de la production de 1000 taxis fonctionnant au gaz naturel, destinés à la Malaisie, sur la base de L'Espace pour le compte de ... Matra.

En mars 2001, l'entreprise ferme la chaîne de fabrication dédiée à la Xantia break, dernière production issue d'un long partenariat avec PSA. En 2007 cesse l'assemblage des ensembles de toits rétractables pour la Peugeot 206 CC. Plus de 370 000 exemplaires furent produits depuis 2000.

Heuliez parvient à convaincre le constructeur allemand Opel d'engager les études puis la production dans les Deux Sèvres de la nouvelle Opel Tigra TwinTop. Les premiers modèles tombent de chaîne au cours de l'été 2004 mais les ventes seront malheureusement décevantes. Opel prévoit de retirer ce modèle de son catalogue pour 2009, et ne confiera pas à Heuliez d'autres productions.

De plan de relance en plan de préservation, la situation de l'entreprise devient critique. Une partie de l'entreprise, qui avait étudié la petite automobile électrique Mia, est alors reprise par un investisseur allemand, l'autre partie est sauvée de la liquidation par un repreneur, François de Gaillard, ancien cadre et styliste du groupe, qui conserve 320 salariés et relance l'activité de la nouvelle société Heuliez SAS en

Immatriculation des Prototypes Heuliez

Heuliez est un constructeur automobile. A ce titre, les prototypes bénéficient d'une plaque constructeur et d'un numéro d'identification. Tous les véhicules de la Collection Heuliez seront vendus avec une Attestation Constructeur.

En vue d'immatriculer ces véhicules nous avons reçu de la FFVE les informations suivantes :

—Pour les véhicules réalisés il y a plus de trente ans, une attestation de la FFVE pourra être obtenue et ainsi, une fois le contrôle technique passé, les véhicules pourront être immatriculés avec une carte grise de collection.

—Pour les véhicules réalisés il y a moins de 30 ans, une réception à titre isolé auprès de la DREAL sera nécessaire ainsi qu'un contrôle technique afin d'obtenir une carte grise normale.

Merci de noter que les véhicules de la collection Heuliez seront vendus sans contrôle technique

diversifiant les productions hors du secteur automobile, conscient que l'automobile ne peut plus, seul, faire vivre l'entreprise.

Une nouvelle activité de restauration automobile, "Heuliez Héritage", vient de s'ouvrir au sein du groupe, pour valoriser le travail des artistes que sont les carrossiers et selliers présent au sein du groupe Heuliez SAS. Heuliez Héritage est désormais pour les collectionneurs un partenaire privilégié, disposant d'un savoir faire transmis de génération en génération depuis la fin du 19e siècle. S'y ajoute les moyens modernes de l'usine, comme une protection anticorrosion des caisses restaurées par un bain de cataphorèse, le même que celui utilisé par les constructeurs aujourd'hui, pour leur production grande série.

Conscient que la collection Heuliez n'est pas mise en valeur, que la vocation première de l'entreprise est d'écrire le patrimoine de demain, le choix est alors fait de transmettre chacun de ces joyaux, de ces pièces uniques faites à la main par des grands professionnels de l'automobile, à des collectionneurs passionnés afin que chacun d'eux valorise une part de ce prestigieux héritage. A eux désormais de porter partout l'image du talent et de l'imagination qui fait la richesse des hommes qui ont créé, fait vivre, et continuent de porter la société Heuliez.





THE STORY OF HEULIEZ

Louis Heuliez (1776-1843) was the first wheelwright in the family, working at the start of the 19th century. He made carts, wagons and wheelbarrows...a century later his grandson, Adolphe (1854-1935) ran a blacksmith's workshop in Cerizay, repairing the horse dealers' trucks and the local farmers' carts. Louis Heuliez (1887-1947) took over from his father Adolphe, in 1922.

The industrial adventure really began with the later Louis. At this time, the small Heuliez workshop specialised in making the dog-carts that would become the company's emblem. In 1923, Louis developed an innovative rubber wheel which was an immediate success. He patented it under the brand name Elastic Rubber Tyres. The business marketed this type of wheel across the whole of France and scaled up its operation.

Louis laid the groundwork for a small business empire. Coachbuilding held a particular fascination for him and in 1925 he built an estate on the chassis of a Peugeot 177B. The first bus with a wooden frame appeared in 1932. Louis Heuliez kept up to date with the latest technology and in 1936 was one of the first French coachbuilders to build a vehicle with a metal frame, under the marque Robustacier, taken from a design from the US.

When Louis died in 1947, the coachbuilders Heuliez succumbed to the effects of the second world war. The workshops could only sustain around thirty employees, whereas before the war they had had double that. Henri and his son, Pierre, took over. Henri was very keen to develop a large industrial centre, with Pierre running the design team. The old workshops in the town at Cerizay were abandoned in favour of a new factory which began with 1,000 m² and grew to 18,000 m² in 1960 and 64,000 m² in 1968. In 1949, Heuliez appeared at the Paris Motor Show for the first time, exhibiting a Citroën P 45 touring coach.

At this time, the company relied primarily on the production of coaches and large publicity vehicles. In 1953, Heuliez stopped bespoke production in favour of small series of mid-weight trucks,

and also inexpensive buses and coaches, particularly in association with Citroën. The first prototype cars also began to appear. At the 1968 Paris Motor Show, Heuliez displayed a Simca coupé 1501. The long line of motor show prototypes, displaying concepts that were often ahead of their time, began with the first compact monospace (H4), the first urban 4X4 (Agadès), the first all-terrain estate (Xantia Buffalo), the first fun pick-up (Talbot Wind), the first 4X4 coupé (Intruder)...

In 1968, Heuliez was asked by Simca to produce the underbody pressings for the Simcas 1301 and 1501. The Heuliez factories supplied the assembly lines at Poissy. Based on the chassis and diesel engine of the Peugeot 204, the 'H4' monospace appeared at the 1972 Paris Motor Show.

There were now four divisions of the Heuliez company : the Division Etudes Automobiles (DEA), the Division Heuliez Automobiles, the Division Car et Bus and the Véhicules Série (Ambulances, trucks and platforms).

The special partnership with Peugeot-Citroën allowed Heuliez to produce series of the CX estate, BX estate, Xantia estate, XM estate, and the 106 and Saxo electric. The Peugeot 20Coeur was presented at the 1998 Geneva Motor Show, the result of close collaboration between Peugeot and Heuliez. Destined for production under the name 206 CC, the principal innovation of this car was a retractable rigid roof which, allowed it to switch from coupé to cabriolet and back again, and to sport two additional tiny rear seats.

Euro Automobiles Heuliez became the manufacturer of complete cars for the PSA group. However, the company needed to open up new markets. For this reason it signed an agreement with Janneau, the manufacturer of licence free cars, which led to the production of models Microcar Lyra (more than 3,000 examples), and Virgo (from the year 2000). In addition, for Matra, 1,000 taxis running on natural gas were produced in 1998, based on the Espace and destined for Malaysia.



In March 2001, the company ceased production of the Xantia estate, the last model in the long partnership with PSA. The assembly of retractable roofs for the Peugeot 206 CC stopped in 2007. More than 370,000 examples had been produced since 2000. Heuliez convinced the German carmaker Opel to undertake design and then production in Deux Sèvres of the new Opel Tigra TwinTop. The first models came off the production line in the summer 2004 but sales were disappointing. Opel decided to withdraw this model from its catalogue for 2009 and did not entrust Heuliez with further productions.

From a recovery plan to a preservation plan, the situation at the company became critical. One part of the business, which had been involved with the small electric car, the Mia, was bought by a German investor, and the other part was taken over and saved from liquidation by François de Gaillard, a former employee and designer for the company. He kept 320 employees and boosted activity of the new company Heuliez SAS by diversifying production outside the automotive sector, aware that cars alone would not keep the business alive.

Registration of Heuliez Prototypes

Heuliez is a car manufacturer. As such, the prototypes all have a manufacturer's plate and an identification number. All the vehicles in the Heuliez Collection will be sold with a Manufacturer's Certificate. In order to register these vehicles, we have received the following information from the FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Epoque = French classic cars association):

—For vehicles that are more than thirty years old, an FFVE certificate can be obtained. Once a French technical inspection has also been obtained, the vehicles are eligible for French collectors' registration

—Vehicles less than 30 years old will need to be individually approved by the French administration DREAL and have a current technical inspection, in order to be registered in France

Please note that all the cars of the Heuliez collection are sold without French technical inspection

A new car restoration business, Heuliez Héritage, has just opened within the group, to make good use of the skills of the artists at the heart of Heuliez SAS : the coachbuilders and leatherworkers. Heuliez Héritage is an ideal partner for collectors, possessing expertise that has been passed down from generation to generation since the end of the 19th century. Add to that the up-to-date facilities of the factory, such as the cathaphoresis bath to protect restored bodywork from corrosion, which is the same as that used by today's carmakers for large-scale production.

Conscious that the Heuliez collection was not being valued, with the business focussed on establishing a heritage for tomorrow, the decision was taken to pass on these jewels, these unique pieces that have been hand-made by craftsmen of the automobile industry, onto passionate collectors, so that each one can play its full part in preserving the heritage of this prestigious company. These individual creations will go on to represent the essence of that talent and imagination, produced by the men who created, brought alive and continue to support the Heuliez enterprise.



200

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1980-1

- ✓ Ludique
- ✓ Fonctionnelle
- ✓ Ambiance "Surf"

- ✓ Fun
- ✓ Functional
- ✓ "Surfing" feel

€ 15.000 - 25.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Ex Salon de Paris 1980

1980 TALBOT 1100 VF2 «WIND»

Depuis 1966, Heuliez fabrique les fourgonnettes Simca VF2 sur base de Simca 1100 pour le compte de Chrysler France. Lorsque Matra Automobiles présenta le concept de la Rancho en 1977, et que la marque intégra le modèle dans sa gamme quelques mois plus tard, ce fut Heuliez qui fut chargé de fournir à Matra les plateaux-cabines qui servaient de base à la construction de la Matra-Simca Rancho. De ce fait, disposant du savoir faire et de la base pour décliner des versions dérivées, Heuliez laissa ses stylistes rêver et proposer en 1980 la Talbot Wind. Exposée sur le stand du carrossier en octobre 1980 lors du Salon de l'Automobile de Paris, la Talbot Wind suscite aussitôt les éloges de la presse qui espère sa commercialisation prochaine en série ou tout du moins en kit prêt à monter. En effet, les stylistes Deux-Sévriens ont réussi à créer un véhicule très original avec peu de moyens. Un habillage plastique des bords de la caisse arrière, un arceau quatre points, une calandre et l'entrée d'air de capot empruntée à la Rancho, des jantes sport de 6 pouces, un hayon arrière siglé, des phares de toit, des coussins en tissus éponge, un habillage de l'habitacle du même tissu, et voila un véhicule de plage et de plein air.

Le véhicule est en bon état de présentation. Le compteur kilométrique affiche seulement 1063 kilomètres parcourus. Le véhicule est vendu équipé d'une planche à voile, d'un mat en carbone et d'une dérive comme lors de sa présentation très remarqué à l'époque dans le journal LUI. Il dispose d'un moteur 4 cylindres de 1100 cm3 et d'une boîte de vitesse à quatre rapports.

Ce véhicule aussi séduisant que ludique respire les vacances et l'insouciance tout en étant une création très réussie. Il annonce la plage, les embruns et l'air iodé. La voiture est roulante et le système de freinage a été révisé.

From 1966, Heuliez was responsible for building the small Simca VF2 van on the base of the Simca 1100 for Chrysler France. When Matra Automobiles presented the concept for the Rancho in 1977, which was integrated into the range a few months later, it was Heuliez who was given the task of providing Matra with the flatbed that served as the platform for the Matra-Simca Rancho. Using his knowledge and experience, and the base of the model to experiment with different versions, he let his designers dream, and offered, in 1980, the Talbot Wind. On show on the coachbuilder's stand at the Paris Motor Show in 1980, the Talbot Wind was received rapturously by the press who hoped that the car would be commercialised, or at least made available in kit form. In fact, the designers from Les Deux-Sèvres had succeeded in creating a very original vehicle with limited means. A plastic covering around the edges of the rear body, four-point roll bar, grille and air intake on the bonnet borrowed from the Rancho, six inch sports wheels, a distinctive tailgate, roof lights, sponge fabric cushions and the same fabric throughout the cabin, and hey presto, a vehicle for the beach and the great outdoors.

The vehicle is in very good condition. The odometer displays only 1,063 km. It is to be sold complete with windsurf, carbon mast and a board like the one so remarked upon at the time, in the paper LUI. It is fitted with a four-cylinder 1,100cc engine and four speed gearbox. This irresistible and successful creation is a fun vehicle with a holiday spirit. It signals the beach, sea spray and salty air. The car is in running condition and brakes have been serviced.





201

Carte grise
française /
French title
Châssis n° 00EA0039

- ✓ Carte grise normale
- ✓ Historique limpide
- ✓ Technologie novatrice

- ✓ Standard French title
- ✓ Full history
- ✓ Innovative technology

€ 20.000 - 40.000
SANS RÉSERVE /
NO RESERVE

Voiture personnelle d'Henri Heuliez depuis l'origine / The personal car of Henri Heuliez from new

1970 CITROËN M35

Dans les années soixante, le bureau d'étude Citroën planche sur les applications automobiles du brevet de moteur à piston rotatif développé par l'ingénieur Wankel. Une association destinée à développer cette technologie est mise en place entre Citroën et la marque allemande NSU à travers une société commune dénommée Comotor. Les premiers essais sont réalisés au milieu de la décennie et débouchent sur l'installation en série d'un moteur monorotor dans le spyder NSU-Wankel. Les premiers résultats donnant satisfaction, Citroën décide à son tour d'effectuer des essais de fiabilité avec une pré-série de véhicules. Pour des raisons d'économies de fabrication, il convient d'utiliser une base existante. De son côté, le chef du service de communication, Jacques Wolgensinger, suggère au patron de Citroën, Pierre Bercot, de profiter de cette série d'essais pour en faire une opération de communication, et de confier les voitures de pré-série à des clients privilégiés et sélectionnés. Il convient dès lors de créer une carrosserie et un modèle qui se distingue des modèles présents dans la gamme. C'est ainsi que naît la Citroën M35, basée sur un châssis d'AMI 8 renforcé, doté de la suspension hydropneumatique de la DS, et d'une carrosserie de coupé deux portes dont le dessin est inspiré de celui de l'AMI 8. L'emboutissage et l'assemblage sont confiés à la carrosserie Heuliez.

Toutes les M35 étaient livrées dans le même coloris gris métallisé, avec une finition intérieure en simili noir. L'équipement de conduite et de confort était digne de celui de la DS, afin de satisfaire les clients privilégiés, qui déboursaient pour ce coupé expérimental, le prix équivalent au haut de gamme de la marque. Il était prévu d'assembler 500 exemplaires de M35 mais il n'en sera finalement réalisé que 267, confiés à des clients triés sur le volet qui seront suivis et assistés par le réseau. Le contrat avec Citroën prévoyait que les M35 étaient rachetées en fin de vie par la marque à leur propriétaire essayeur afin d'être étudiées et de finaliser l'étude du moteur Wankel. Les voitures ainsi rachetées furent stockées un temps au centre d'essais de la Ferté Vidame avant d'être finalement détruites.

During the 1960s, the research department at Citroën worked on licences for cars with a rotary engine developed and patented by the engineer Wankel. A joint venture between Citroën and the German marque NSU was set up under the name Comotor to develop this technology. The first trials took place in the mid-1960s and led to use of a single rotor engine in the production of the NSU-Wankel Spider. Satisfied with these results, Citroën undertook their own reliability trials on a pre-series run. To keep manufacturing costs down, it made sense to use an existing base. Jacques Wolgensinger, in charge of Public Relations, suggested to the head of Citroën, Pierre Bercot, that these trials become part of a marketing campaign, by giving the pre-series vehicles to select VIP clients. It was therefore necessary to create a new model, with a body that distinguished itself from other cars in the range. And thus the Citroën M35 was born, based on the reinforced chassis of an AMI 8, with hydropneumatic suspension from the DS, and featuring a two-door coupé body inspired by the AMI 8. Panel building and assembly was entrusted to Heuliez.

All the M35s were liveried in the same metallic grey, with black imitation leather interior. The level of equipment and comfort was on a par with that of the DS, to satisfy the VIP clientele who would have to pay top-of-the-range price for this experimental coupé. Plans were made for 500 examples of the M35 to be built, but just 267 were finished, and handed over to select customers who were treated to a support service from the company. The contract allowed Citroën to buy back the M35s from their 'trial owners' at the end of their life to finalise the study of the Wankel engine. The cars that were bought back were stored for a while at the Ferté Vidame test centre before finally being destroyed. The powerful, high-performance single rotor engine of the M35 provided 49bhp DIN at 5,500 rpm, and mated to a four-speed gearbox, the top speed was 144 km/h. The car's extraordinary acceleration was achieved with a high level of comfort. A few examples not returned by their owners survived the massacre, including the one offered here, Henri

Puissant et performant, le moteur monorotor de la M35 permet à cette dernière d'afficher une puissance de 49ch DIN à 5500 tr/mn, avec une boîte 4 vitesses, pour une vitesse de pointe de 144 km/h, le tout avec des reprises étonnantes et un confort haut de gamme. Quelques exemplaires non restitués par les acquéreurs survécurent au massacre, dont celui-ci, voiture personnelle d'Henri Heuliez, qui l'avait fait peindre en bleu métallisé, sa couleur fétiche. On estime qu'il reste de nos jours moins de 50 exemplaires de M35 sauvagés. Le véhicule proposé affiche 87 059 km au compteur. Cosmétiquement, il est en bon état d'usage et dispose de sa carte grise normale. Voici donc une opportunité rare de vous porter acquéreur d'un prototype roulant dont l'ancien et unique propriétaire fut un acteur majeur de l'histoire de l'automobile française.

Heuliez' personal car which was repainted in his trademark colour, metallic blue. Of the M35s that were saved, it is thought that less than 50 examples survive today. The vehicle, with 87,059 km on the odometer, is cosmetically presented in good, used condition, and comes with its carte grise normale. What a rare opportunity this is to buy a running prototype whose previous single owner played a major part in the history of the French automobile.



202

Sans carte grise / No title

Châssis n° HZ1987-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Potentiellement fonctionnel
- ✓ Mécanique sportive

- ✓ Unique prototype
- ✓ Potentially functional
- ✓ Sporty engine

€ 20.000 - 30.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Ex Salon de Genève 1988

1987 PEUGEOT 405 MI 16 COUPÉ USA

Destinée à remplacer à la fois la Peugeot 305 et la 309, la nouvelle Peugeot 405 apparaît sur le marché automobile en juin 1987. De vocation familiale, la 405 se veut consensuelle et fiable. Mais pour donner une image plus dynamique à la gamme, Peugeot propose en haut de gamme une version extrêmement désirable: la MI16. Elle est dotée d'un moteur de 1.9 litres à 16 soupapes. La marque, qui n'a jamais vraiment réussi à percer sur le marché américain malgré des tentatives répétées, mise sur cette dernière version puissante pour séduire les amateurs de modèles européens, considérées là-bas comme des «exotic cars». C'est donc sur la base de la Peugeot 405 MI16 que Heuliez démarre ses études pour une version deux portes de la berline. Une maquette roulante est présentée à la direction de la marque franc-comtoise. Les deux cotés de la voiture sont asymétriques afin de proposer deux versions différentes, dont l'une à moindre coût. La voiture est ensuite exposée sur le stand du carrossier au Salon de Genève en mars 1988. Comme les prédécesseurs coupés et cabriolets 505 destinés au marché nord américain, le coupé 405 USA restera unique et ne sera jamais produit en série.

La voiture est en bon état général. Les vitres latérales sont en plexiglas. Elle bénéficie d'un intérieur en cuir et Alcantara beige et marron, de jantes en alliage d'aluminium empruntées à la 205 GTI, et d'un toit ouvrant. Le moteur quatre cylindres à injection et la boîte de vitesse à cinq rapports sont fonctionnels. La voiture n'affiche que 52 kilomètres au compteur. Voici une occasion rare de posséder l'un des témoins de l'espoir déçu de la marque au Lion de conquérir le mythique marché américain avec une automobile très intéressante. On ne peut que regarder avec intérêt cette auto dont la mécanique a su faire bien des étincelles en compétition.

Intended as a replacement for both the Peugeot 305 and 309, the Peugeot 405 appeared on the market in June 1987. A family car, the 405 claimed to be reliable and amenable. To add a more dynamic image to the range, Peugeot offered an extremely desirable unmarket version: the MI16, which was fitted with a 1.9-litre 16-valve engine. The marque had never managed to break into the American market despite repeated attempts, and wanted this powerful version to attract collectors of European models that were considered to be «exotic cars» in the US. And so Heuliez used the base of the Peugeot 405 MI16 to work on a two-door saloon version. A model on wheels was presented to the board of the marque from Franche-Comté. Either side of the car was asymmetrical, to show off two different versions, one of which would cost less. The car was displayed on the coachbuilder's stand at the Geneva Motor Show in March 1988. Like the preceding 505 coupé and cabriolet that was aimed at the North American market, the 405 USA coupé was not put into production and remained unique.

The car is in generally good condition. The side windows are plexiglass. It features a leather and alcantara upholstered interior in beige and brown, aluminium alloy wheels taken from the 205 GTI, and a sunroof. The four-cylinder fuel-injection engine and the five-speed gearbox are both in working order. The car has covered just 52 km. This is a rare opportunity to own an example of Peugeot's hopeful and ultimately unsuccessful attempts to conquer the mythical American market with a very interesting car. It is impossible not to take an interest in this car with engineering that made an impact in competition.



203

Sans carte grise / No title

Châssis n° HZ1967-1

- ✓ Maquette unique
- ✓ Look amusant
- ✓ Projet passionnant

- ✓ Unique model
- ✓ Light-hearted look
- ✓ Exciting project

€ 6.000 - 12.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1967 SIMCA 1100 PROTOTYPE FOURGON COMMERCIAL

Quatrième marque automobile généraliste française à la fin des années soixante, Simca déployait une gamme fort bien fournie qui, de la Simca 1000 à la Simca 1501 couvrait une bonne partie de la clientèle. Cependant, absent du marché des utilitaires, la marque de Poissy espérait bien se faire une petite place entre le Citroën Type H, l'Estafette Renault et le Peugeot J7. C'est ainsi que Georges Héreil, père de l'avion français Caravelle, devenu le grand patron de Simca-Chrysler, confia à Heuliez la charge de concevoir un petit utilitaire urbain à traction avant pouvant utiliser les moteurs et les trains roulants des Simca 1000 ou 1100, tout en offrant une capacité de charge la plus importante possible. Il avait été imposé que chaque flanc de l'utilitaire ne dispose que d'une seule porte coulissante suffisamment longue pour permettre à la fois l'accès aux places avant, mais également au plan de charge. Les stylistes et mécaniciens de Heuliez mirent au point un plateau-cabine et un fourgon. Ce dernier présentait de fortes similitudes avec le Peugeot J7, mais à une moindre échelle. Cependant, le groupe Simca-Chrysler devint rapidement Chrysler-Simca, pour finir en Chrysler-France. La direction américaine du groupe, voyant les finances de sa branche française dans le rouge, mit un point d'arrêt à la réalisation de cet utilitaire, alors que les matrices d'emboutissage étaient déjà prêtes. Une rapide et hâtive version fourgonnette de la Simca 1100 se chargea à moindre frais d'occuper le marché sous le nom de Simca VF2.

La maquette se présente sous la forme d'une coque métallique avec vitrages et phares. Un volant fixe symbolise la direction. Quatre roues non directionnelles et deux portes latérales coulissantes servent à compléter cette maquette de démonstration qui est en bel état, la peinture ayant été refaite il y a quelques années.

Avec cet amusant utilitaire en devenir, vous serez l'unique propriétaire d'un témoignage des recherches actives du Groupe Simca pour étendre sa clientèle. Une part de l'histoire du groupe Simca-Chrysler est à votre portée !

As the fourth largest French car marque at the end of the 1960s, Simca offered a wide range of vehicles covering the majority of the market. They were absent from the commercial vehicle sector, however, and the marque from Poissy wished to find themselves a slot inbetween the Citroën Type H, the Estafette Renault and the Peugeot J7. This was why Georges Héreil, father of French aircraft, the «Caravelle», who became the head of Simca-Chrysler, gave Heuliez the task of developing a small front-wheel drive commercial vehicle suitable for urban use. He was asked to use the engine and running gear of the Simca 1000 or 1100 and provide as large a load capacity as possible. Each side of the vehicle had to have just one sliding door that was wide enough to allow access to both the front seats and the rear compartment. Designers and mechanics at Heuliez developed a flatbed and a van. The latter had much in common with the Peugeot J7, but was on a smaller scale. However, the Simca-Chrysler group then became Chrysler-Simca, before finally becoming Chrysler-France. The American board of the group seeing that the finances of the French branch were in the red, put a stop to development of this vehicle, even though the equipment was ready for production. A 'Fourgonnette' version of the Simca 1100 was hastily put together, as economically as possible, to enter the market as the Simca VF2.

This model is presented as a metal shell with windows and lights. There is a fixed steering wheel to represent the steering. Four non-turning wheels and two sliding doors complete this demonstration model which is in excellent condition, having been resprayed a few years ago. You could be the sole owner of this fun commercial vehicle in the making, which represents the research undertaken by the Simca Group to reach a wider clientele. A part of Simca-Chrysler's history at your door!



204

**Carte grise
française /
French title**
Châssis n° VFB295E5.
000580046

- ✓ Production très limitée
- ✓ Finition exclusive
- ✓ Peu kilométrée
- ✓ Unique Renault 25
Limousine phase 2

- ✓ Very limited production
- ✓ Exclusive finishing
- ✓ Low mileage
- ✓ Unique Renault 25
Limousine phase 2

€ 10.000 - 15.000
**SANS RÉSERVE /
NO RESERVE**

1986 RENAULT 25 V6 TURBO LIMOUSINE

Fort de l'expérience avec la fabrication à la main de la 604 Limousine, Heuliez s'empare de la R25, dévoilée en 1984, et présente en 1985 à la direction de Renault une limousine agrandie de 23 cm par rapport à la berline de base. Séduite par cette version qui permet de donner une légitimité en haut de gamme à la nouvelle R25, la direction de Billancourt accepte le projet et en confie la construction complète à Heuliez. La voiture de série est présentée au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1984, et sa fabrication débute dans les semaines qui suivent, à Cerizay. Le carrossier de Cerizay va donc assembler un total de plus de 830 R25 limousines avant de cesser la production courant 1986.

La plaque de numérotation de la caisse porte le numéro BH100X000090, ce qui nous indique que cette auto est la 90ème R25 limousine de série produite. L'histoire de notre exemplaire est pour le moins étonnante. Vendu neuf en 1984 à un bon client, le véhicule fut volé en 1989 et servit à faire un casse dans une banque ! Retrouvée abandonnée quelques heures après, l'auto présentait des traces de chocs à l'avant et à l'arrière. Son propriétaire, très attaché à sa voiture, confia la voiture à Heuliez pour sa réfection et en profita pour la remettre au style de la R25 phase 2. Fort bien remise en état par son propre créateur, cette auto est donc la seule et unique R25 Limousine phase 2!

Cette limousine est en bel état de conservation. La voiture dispose de l'ABS, de l'air conditionné, d'une sellerie en cuir de buffle, d'habillage en loupe de noyer, de sièges avant et arrière chauffants, réglables électriquement. Sous le capot, le V6 Turbo ne demande qu'à reprendre du service après une remise en route par un professionnel. Elle affiche seulement 51.994 km au compteur.

Using his experience of hand-building the 604 limousine, Heuliez seized on the R25, and in 1985, presented a limousine extended by 23 cm, under Renault's supervision. Attracted by this version which would reinforce the R25's standing in the top end of the market, the Billancourt management agreed to the project and entrusted manufacture to Heuliez. The production model was presented at the Paris Motor Show in October 1984, and production began a few weeks later at Cerizay. The coachbuilder from Cerizay would go on to assemble more than 830 R25 limousines before ceasing production in 1986.

A plate on the body bears the number BH100X000090, telling us that this was the 90th R25 limousine built. The provenance of our example is somewhat surprising. Sold new in 1984 to a valued customer, the car was stolen in 1989 and used in a bank robbery ! Discovered abandoned a few hours later, the car had suffered some damage at the front and the back. The owner, who was very attached to the car, asked Heuliez to do the necessary repairs and took this opportunity to upgrade the car to the style of the R25 phase 2. Restored properly by its creator, this car is therefore the one and only R25 limousine phase 2 !

This limousine is presented in superb condition. It is equipped with ABS, air conditioning, buffalo leather upholstery, burr walnut trim, and electrically-operated heated front and rear seats. Under the bonnet, the V6 Turbo only requires a service. The odometer reads just 51,994 km. Like its predecessor, the 604, this limousine R25 offers a level of comfort, elegance and prestige that can't fail to appeal to those who appreciate a certain discreet excellence.



205

**Sans carte
grise / No title**
Châssis n° HZ1982-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Version USA
- ✓ Les joies du cabriolet
- ✓ Voiture roulante

- ✓ Unique prototype
- ✓ Version USA
- ✓ The pleasures
of a cabriolet
- ✓ Running condition

€ 15.000 - 25.000
**SANS RÉSERVE /
NO RESERVE**

Ex Salon de Paris 1982

1982 RENAULT FUEGO CABRIOLET USA

Depuis le milieu des années 50 et l'épisode raté des Dauphine Export, Renault tente en vain d'investir le marché américain. Ni la Dauphine, ni la Floride rebaptisée Caravelle pour conquérir les USA, ni la R16 ne sauront séduire les américains amateurs de grandes automobiles. Mais dès 1974, la crise du pétrole a changé les mentalités et les habitudes nord-américaines s'adaptent peu à peu aux automobiles compactes. La régie Renault va d'abord rencontrer un petit succès amusé avec la R5 Le Car, sorte de jouet roulant qui amusera plus qu'il ne séduira les américains. C'est pourtant l'occasion pour Renault de commencer à se faire un nom sur le marché et de prendre en 1979 des participations, puis finalement de racheter le constructeur américain Motors Corporation en difficulté. De ce rachat naîtront les AMC Alliance, Encore, Medalion et Premier. Moins connu, on oublie souvent que le coupé R17 fut commercialisé aux USA en découvrable sous l'appellation « Gordini ». Il était logique que le coupé Fuego dessiné par Robert Opron poursuive cette petite carrière américaine dès 1982.

C'est à la demande de la Régie Renault que Heuliez étudia le cabriolet Fuego pour le marché américain. La voiture fut transformée à Cerizay sur la base d'un coupé 1982. La voiture non terminée fut expédiée au printemps à l'usine AMC de Jacksonville aux USA. Elle y reçut les éléments spécifiques aux marchés américains : pare-chocs plus imposants avec amortisseurs de choc intégrés pouvant amortir des chocs de moins de 8 km/h, mais également les phares, clignotants et feux de position latéraux aux normes américaines. Elle reçut également une ligne d'échappement à catalyseur. De retour de sa ballade américaine, le cabriolet Fuego USA fut exposé au Salon de l'Automobile de Paris d'octobre 1982, remportant tous les suffrages par son élégance. Mais les difficultés d'AMC incitaient Renault à ne pas prendre de risques exagérés avec sa filiale américaine, et le cabriolet Fuego ne fut pas commercialisé.

La voiture est en bon état de présentation. Elle présente un agréable intérieur en cuir et skaï noisette ainsi qu'une capote en vinyle blanc. Sous le capot sommeille le moteur essence 1.995 cm³ équipé du turbo. La voiture possède son Owners Manual. La voiture est roulante, les échappements et le circuit d'essence ont été revus.

Renault had been trying in vain to break into the American market, ever since an unsuccessful episode with the Dauphine Export in the mid-1950s. Neither the Dauphine nor the Floride, renamed the Caravelle for the US campaign, appealed to enthusiasts of big motor cars. However, attitudes were changed by the oil crisis of 1974, and North American habits adapted slowly to more compact cars. Renault first met with success with the R5 Le Car, a kind of toy on wheels that amused rather than tempted the American. It provided an opportunity, however, for Renault to market itself, and, in 1979, to take a stake in, and finally buy American Motors Corporation, a manufacturer in financial difficulties. The AMC Alliance, Encore, Medalion and Premier were all born from this takeover. It is often forgotten that the R17 coupé was marketed in the US as an open-top car known as the « Gordini ». It was logical that the Fuego coupé styled by Robert Opron enjoyed the same American career from 1982.

On the instruction of Renault, Heuliez made a study of the Fuego cabriolet for the American market. The car was converted at Cerizay using the platform of a 1982 coupé. The unfinished car was shipped that spring to the AMC factory in Jacksonville, USA. Once there, it was fitted with certain elements: more imposing bumpers with integrated shock absorbers to absorb low-speed impacts, also lights, indicators and side-lights built to U.S specification. It received a catalytic converter to the exhaust system. Returning from its American escapade, the Fuego USA cabriolet was put on show at the Paris Motor Show in October 1982, winning many admirers for its elegance. Difficulties at AMC, however, made Renault cautious about taking further risks with its American venture, and the Fuego cabriolet was not commercialised.

The car is presented in good condition. It features an attractive hazelnut brown leather and skaï interior and white vinyl hood. Under the bonnet lies a 1,995 cc petrol engine with turbo. The car comes with its owner's manual, and is in running condition.

Here is an opportunity to acquire a handsome French cabriolet that was built to conquer the American market. A beautiful dream that remained unfulfilled, but which will definitely add sparkle to a Renault enthusiast's collection.



Ex-Salon de Paris 1994

1994 CITROËN ZX CABRIOLET «VENT D'OUEST»

La Citroën ZX est censée s'intercaler entre l'AX et la déjà vieillissante BX. Ses deux carrosseries, berline 5 portes et coupé 3 portes, ont pour mission d'élargir l'offre afin de séduire une clientèle plus jeune. Dans cette logique, la présence d'un cabriolet serait des plus appréciables pour booster la gamme de ce modèle au physique quelconque. Avec l'accord de la marque, Heuliez lance en mars 1994 l'étude d'un cabriolet quatre places, dont il présentera le prototype au Salon de Paris en octobre 1994, sous le joli nom de «Vent d'Ouest». Par rapport à la base de coupé utilisée, le porte-à-faux arrière est augmenté de 13 cm, ce qui permet à «Vent d'Ouest» d'offrir un volume de coffre supérieur au coupé de série malgré l'encombrement du capotage! Elaboré en collaboration étroite avec l'équipementier ASC, spécialiste des cabriolets à capotage électrique, le cabriolet «Vent d'Ouest» reçoit un accueil enthousiaste de la part du public. Mais le directoire de PSA ne souhaite pas créer une concurrence interne à son cabriolet Peugeot 306. De surcroît, la gamme ZX affiche déjà quatre années de carrière, et le bureau d'étude travaille déjà à élaborer sa succession sous la forme de la Xsara. Le projet «Vent d'Ouest» arrive trop tard ! L'élégant cabriolet ZX restera donc unique, ce qui le rend aujourd'hui encore plus désirable.

Ce prototype roulant, réalisé sur la base d'un coupé ZX sorti de chaîne, est en très bel état de présentation. Il bénéficie d'une capote en toile bordeaux et d'un bel intérieur associant tissus à motif et cuir rouge brique. Le véhicule n'affiche que 22 km au compteur. Il est motorisé par un bloc quatre cylindres essence 16 soupapes accouplé à une boîte de vitesse à cinq rapports. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation, mais il est roulant et la courroie de distribution a été changée récemment. Très élégant et fort bien fini, ce superbe concept-car cabriolet entièrement réalisé à la main aurait mérité une production. Aujourd'hui, son unicité lui confère une exceptionnelle valeur ajoutée que ne manqueront pas de noter tous les passionnés.

The Citroën ZX was supposed to fit in between the AX and the ageing BX. The two bodies, a five-door saloon and a 3-door coupé, were seen as widening choice to attract a younger clientele. Following this logic, the presence of a cabriolet was seen as the best way to boost the image of this somewhat ordinary model. In March 1994, with the marque's agreement, Heuliez began designing a four-seater cabriolet, and he presented the prototype at the Paris Motor Show in October 1994, under the delightful name «Vent d'Ouest».

Using the platform of the coupé, the rear overhang was increased by 13 cm, which gave the «Vent d'Ouest» a larger boot than the standard coupé, despite the space needed for the hood casing. Developed in strict collaboration with ASC, the specialist supplier for cabriolets with electric hoods, the car received an enthusiastic response from the public. However, the management at PSA did not want to create competition for its Peugeot 306 cabriolet. Moreover, the ZX range was by then four years old, and the design team were already working on its successor, the Xsara. The «Vent d'Ouest» project had arrived too late ! The elegant ZX convertible therefore remained unique, making it more desirable today. This running prototype, built on the platform of a ZX that came off the production line, is in superb condition. It has a maroon soft top and an attractive interior with brick red leather and patterned fabric. The car displays just 22 km on the odometer. It is powered by a four-cylinder 16-valve petrol engine mated to a five-speed gearbox. The car has never been registered. Extremely elegant and finished to a high standard, this superb hand-built concept-cabriolet would have merited production. Today, being unique makes it even more special.



208

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1994-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Fonctionnelle
- ✓ Belle présentation

- ✓ Unique prototype
- ✓ Running condition
- ✓ Superbly presented

€ 20.000 - 40.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE



207

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1988-5

- ✓ Prototype unique
- ✓ Seulement 12 km au compteur
- ✓ Potentiellement fonctionnel

- ✓ Unique prototype
- ✓ Just 12 km on the clock
- ✓ Potentially functional

€ 6.000 - 10.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Ex salon de Paris 1988

1988 CITROËN AX VAN EVASION

La Citroën AX, présentée en 1986, vient à point nommé pour remplacer la Visa et la LNA dont les carrières laborieuses tardaient à s'achever. Cette petite citadine, d'abord disponible uniquement en trois portes, se veut économique, à produire, à utiliser, et à entretenir. Il faut attendre deux années pour voir la version cinq portes élargir la gamme.

C'est sur cette base qu'Heuliez présente l'AX Evasion au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1988. Sur une plate-forme dont l'empattement a été allongé de 23 cm, le concept-car propose un van surélevé dont l'habitabilité accrue permet de proposer jusqu'à sept places assises en trois rangées. Petite à l'extérieur, l'AX Evasion est grande à l'intérieur. Destinée à une clientèle de mères de famille emmenant les enfants à l'école, comme son modèle l'AMC Pacer, la voiture est asymétrique. Si elle dispose de deux portes sur le flanc droit, côté trottoir, elle ne dispose que d'une porte côté gauche, pour la conductrice. Elle bénéficie d'un toit translucide à l'avant. Son intérieur est tendu de tissus en laine Woolmark, car Heuliez collabore avec la marque anglaise depuis le break BX Woolmark. Très logiquement, l'AX Evasion Heuliez est équipée d'un toit ouvrant Webasto-Heuliez modèle "Spoiler roof". Elle fut ensuite remise en configuration année modèle 1993 et repeinte en coloris vert métallisé, qu'elle a encore aujourd'hui, pour une représentation à la direction de Citroën, qui demeura sans suite. Intelligente proposition, le van AX Evasion imaginé par Heuliez préfigurait le Citroën Berlingo avec huit années d'avance.

En bon état de présentation, le véhicule n'affiche que 12 km au compteur. Il est équipé d'un moteur quatre cylindres et d'une boîte de vitesses à 5 rapports. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation mais dispose d'un numéro de série frappé à froid. Comme ses prédécesseurs, l'AX Van Evasion, concept-car unique, mérite de trouver sa place au sein d'une collection d'amateur chevronné.

The Citroën AX, presented in 1986, came just at the right moment to replace the Visa and LNA which had by then enjoyed extended production runs. This small urban car, only available at first with three doors, claimed to be cheap to produce, use and maintain. It was another two years before the range was extended to include the five door version. It was on this base that Heuliez presented the AX Evasion at the Paris Motor Show in October 1988. With a wheelbase extended by 23cm, the concept car offered a vehicle with raised roof whose increased dimensions allowed room for seven seats in three rows. Petite from the outside, the AX Evasion was roomy inside. The target market for were mothers who drove their children to school and like the AMC Pacer, the car was asymmetrical. With two doors on the right side, or the pavement side, it had just one door on the left side for the driver. It featured a translucent roof at the front. The interior was fitted out in 'Woolmark' wool, as Heuliez had continued working with the English firm since the 'Woolmark' BX estate. Logically, the AX Evasion Heuliez featured a Webasto-Heuliez "Spoiler roof" sunroof. It was later re-configured as a 1993 model and repainted in metallic green, like it is today, for a presentation to Citroën, which was not followed up. The AX Van Evasion, was a clever proposition dreamt up by Heuliez eight years before the appearance of the Citroën Berlingo.

Offered in very good condition, this vehicle has just 12 km on the odometer. It has a four-cylinder engine and a five speed gearbox. Although never registered, the vehicle has nonetheless been stamped with a serial number. Like its predecessors, the AX Van Evasion, a unique concept car, deserves to find its place at the heart of an enthusiast's collection.

208

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1988-3

- ✓ Prototype unique
- ✓ Seulement 20 km au compteur
- ✓ Potentiellement fonctionnel

- ✓ Unique prototype
- ✓ Only 20 km on the clock
- ✓ Potentially functional

€ 10.000 - 15.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1988 CITROËN BX BREAK 19 TRD «SURÉLEVÉ»

Réalisant pour le compte de Citroën la production en série du break BX Evasion, Heuliez était à même de pouvoir étudier très facilement de nombreuses déclinaisons sur cette base, qu'il proposa au constructeur. C'est le cas de ce break surélevé qui ne fut jamais présenté au public mais que la Direction de Citroën découvrit en 1988 lors d'une présentation spéciale. Le projet ne sera pas retenu par la marque et ce concept-car restera unique.

Contrairement au break de série qui reprend les portes arrière de la berline, ce break dispose d'un dessin spécifique qui permet de disposer d'un plus grand volume intérieur. Les portes arrière, les superstructures et le hayon sont bien spécifiques à ce prototype assemblé à la main. Le toit rehaussé bénéficie de percées lumineuses en hauteur, ce qui apporte une grande clarté à l'habitacle.

Ce concept-car gris métallisé dispose de 7/8 places assises. Il est en fort bel état tout comme son intérieur habillé d'un mélange de tissus de laine Woolmark et de chamoisine. Il dispose d'un moteur 4 cylindres diesel de 1.9 litres en version TRD et d'une boîte 5 vitesses. Le véhicule n'affiche que 20 km au compteur. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation. C'est une rare occasion pour un collectionneur passionné de la marque de posséder un concept-car unique vdans un superbe état. Ce véhicule saura trouver sa place dans la collection d'un Citroëniste éclairé !

Given the task by Citroën of producing the BX Evasion estate series, Heuliez tried out variations on this theme, which he proposed to the manufacturer. This raised estate car was shown to the director of Citroën at a special presentation in 1988, but was never seen by the public. The project was not taken up by the marque and this concept car will remain unique.

Unlike the production estate model which featured the rear doors of the saloon, this estate was based on a design which allowed for a much roomier interior. The rear doors, the superstructure and the tailgate are unique to this handbuilt prototype. The raised roof allowed taller windows which give the cockpit more light.

This concept car, finished in metallic grey has 7/8 seats. It is in excellent condition, as is the interior which is presented in a mix of Woolmark wool and chamois. Fitted with a 1.9-litre 4 cylinder TRD diesel engine, it has a five-speed gearbox. The odometer reads just 20 km. It has never been registered. This is a very rare opportunity for a collector of this marque to acquire a unique concept car in superb condition. The car is destined to find its place in the collection of a knowledgeable Citroëniste !



209

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1968-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Fonctionnelle
- ✓ Charme et élégance
- ✓ Préfigure la M35

- ✓ Unique prototype
- ✓ Running condition
- ✓ Charm and elegance
- ✓ Inspired M35

€ 15.000 - 25.000
SANS RÉSERVE /
NO RESERVE

Ex salon de Paris 1968

1968 SIMCA 1501 COACH SPÉCIAL

En 1967, en dédommagement du projet avorté de petit utilitaire Simca, Heuliez se voit chargé par Simca-Chrysler de réaliser les soubassements des Simca 1301 et 1501, qui sont alors le haut de gamme de la marque. Heuliez réalisera plus de 150.000 plate-formes de ce modèle qui seront livrées à l'usine de Poissy. Pour fêter cet accord commercial, Henri Heuliez demande à ses stylistes de concevoir une version coach de la berline 1501 Spécial.

Le coach Simca 1501 Spécial sera exposé sur le stand du carrossier en octobre 1968 au Salon de l'Auto, où il remportera un franc succès. Son élégance certaine ne manqua pas d'être remarquée par la concurrence, et c'est en visitant le stand et voyant le coach Simca que Pierre Bercot, Directeur Général de Citroën, prenant son staff d'ingénieurs à témoin déclara : « C'est exactement le dessin de carrosserie que je veux pour la M35. C'est donc Heuliez qui va la créer et la construire ! ».

La voiture est en bel état de conservation. La partie avant est en tôle comme la berline d'origine. Les portes sont rallongées. La partie arrière, c'est-à-dire les ailes arrière, le hayon de coffre et le pavillon, sont en stratifié verre-polyester. L'automobile a bénéficié il y a une dizaine d'années d'une refectation de la peinture. Les sièges et la banquette sont habillés de cuir noir en bon état. Le tableau de bord est celui de la berline, habillé de placage de bois comme cela était la mode à l'époque. Le compteur affiche 12.504 km parcourus. La voiture a récemment été révisée chez Heuliez, le moteur a été déculassé et le système de freinage a été révisé.

Cet élégant coach Simca est un joyau raffiné pour participer aux concentrations de collectionneurs de la marque à l'hirondelle. Il sera un bel écrin pour participer aux concours d'élégance de l'été, une ombrelle de coton brodé, et une jolie robe de mousseline jaune pastel assortie à l'auto.

In 1967, in compensation for the aborted project for a Simca commercial vehicle, Simca-Chrysler put Heuliez in charge of building the underbodies of the Simca 1301 and 1501, both top-of-the-range models. Heuliez produced more than 150,000 platforms which were delivered to the factory at Poissy. To celebrate this commercial agreement, Henri Heuliez asked his designers to style a coach version of the 1501 Spécial. The coach Simca 1501 Spécial was displayed on the coachbuilder's stand at the Motor Show in October 1968, where it met with great success. Competitors took note of its elegance, and on visiting the stand, the Director General of Citroën, Pierre Bercot, showed the Simca coach to his team of engineers and declared : « This bodywork design is exactly what I'd like for the M35. Heuliez will therefore create and build it ! » The car has been very well preserved. The front part is steel bodied, like the original saloon. The doors have been lengthened. The rear section comprising wings, tailgate and roof are in laminated fibreglass. The paintwork was redone some ten years ago. The black leather on the front seats and rear bench seat is in very good condition. The dashboard is taken from the saloon, with a wood veneer finish that was fashionable at the time. The odometer reads 12,504 km. The car has been recently serviced by Heuliez, engine and brakes have been recommissioned. This elegant Simca coach is a stylish gem that will attract all collectors of the flying swallow marque. It will make the perfect companion for summer concours d'élégance, with an embroidered cotton umbrella and pale yellow chiffon dress to match.





210

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1986-2

- ✓ Prototype unique
- ✓ Seulement 35 km au compteur
- ✓ Classe folle

- ✓ Unique prototype
- ✓ Just 35 km on the odometer
- ✓ Stylish

€ 20.000 - 30.000
SANS RÉSERVE / NO RÉSERVE

Ex Salon de Paris 1986

1986 CITROËN BX BREAK DE CHASSE «DYANA»

Première voiture à marquer le renouveau de la marque Citroën après son rachat par Peugeot et son assimilation dans le consortium PSA, la BX fait ses premiers pas officiels en septembre 1982. Mais dans le cahier des charges du projet BX, rien ne prévoyait d'y inclure un break, les finances de la marque étant de la même couleur que celle du lancement de la BX: rouge. C'est le carrossier Heuliez qui fera infléchir la décision de la direction de Neuilly en proposant une version intelligente et peu coûteuse. Le concept présenté par Heuliez fut étudié pour être le plus économique à fabriquer, en conservant un maximum d'éléments structurels de la berline. C'est donc avec le même empattement, et en conservant les portes arrière et le montant arrière que le break est élaboré. Il gagne 16 cm sur le porte à faux arrière, et 7 cm au niveau du pavillon pour encore améliorer son habitabilité et son volume de charge. Même la base est adaptée à la fonction en adoptant des sphères plus importantes et une suspension renforcée.

L'état major de Citroën est séduit par la proposition d'Heuliez qui a le mérite d'offrir une seconde carrosserie à moindre frais. Un problème majeur se pose néanmoins: la production. En effet, le succès de la berline BX fait que l'usine de production de Rennes-la-Jannais fonctionne au maximum de ses capacités et ne peut absorber un surcroît de production. C'est donc Heuliez qui va investir sur son site historique de Cerizay pour se doter d'une chaîne de production moderne, passant ainsi du stade de carrossier-concepteur à celui de carrossier-constructeur. Le break BX prend l'appellation Evasion, déjà créée et utilisée précédemment par Heuliez pour une version luxueuse et rallongée du break CX. Il sera produit 186 827 BX Evasion de série par Heuliez, de 1985 à 1994, qui vit dans cette première production en grande série le début d'une fructueuse collaboration avec Citroën.

Dès lors, il devenait très facile aux hommes de Cerizay, d'élaborer des variantes plus ou moins spécifiques dérivées de leur création d'origine. Heuliez dévoile au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1986, le break Evasion Dyana, sur base du break Evasion GTI. Ce dernier reprend

The BX first appeared in September 1982 and was the first car to represent Citroën's revival after its takeover by Peugeot and assimilation into the PSA brand. However the BX project made no mention of an estate version, as the marque finances were very much the same colour as the newly launched BX: red. It was left to the coachbuilder Heuliez to influence the management at Neuilly by producing a clever and inexpensive estate version. The concept proposed by Heuliez was designed to keep the main structural elements of the saloon, and therefore be economical to build. It had the same wheelbase, and used the same rear doors and rear pillar. An overhang at the back added 16cm to the length and the roof was raised by 7cm to create a roomier interior. The base was adapted to cope with the new design, employing upgraded suspension.

The directors at Citroën were won over by this proposition, which also offered a second, cheaper body. There was one major problem to overcome however: production. The success of the BX saloon meant that the factory at Rennes-la-Jannais was at full capacity and unable to increase production. Heuliez, therefore, invested in the historic site at Cerizay, adding a modern production line, and transforming the company from coachwork designer to coachwork manufacturer. The BX Estate took the name Evasion, which had already been used by Heuliez for an extended luxury version of the CX estate. This first large-scale series produced by Heuliez marked the start of a fruitful collaboration with Citroën, and some 186,827 examples of the BX Evasion rolled off the production line between 1985 and 1994. Subsequently, it became easier for the team at Cerizay to develop particular variations of their original creations.

At the Paris Motor Show in October 1986, Heuliez unveiled the Evasion Dyana estate, taken from the Evasion GTI estate. This took up the idea of the sporting estate already seen on the Lancia Beta HPE and the Volvo P1800 ES. The car boasted a more elegant design with elongated front doors. Its charm comes from the attempt to conceal the rear quarter

le principe du break de chasse, déjà vu sur la Lancia Beta HPE ou la Volvo P1800 ES. La voiture présente des portes avant rallongées, au dessin plus élégant. Le charme vient également de la volonté de masquer au mieux le montant intermédiaire de custode, entre les anciennes portes arrière et le coffre, grâce à un stripping strié noir mat qui fait visuellement oublier la coupure. Notons que la BX Dyana ne comporte pas de barres de toit, afin de gommer son aspect utilitaire, mais gagne un toit ouvrant Webasto-Heuliez. Autre spécificité distinctive, les baguettes de flancs de caisse et de pare-chocs sont plus épaisses et apposées plus bas que celles de série, et comportent l'emblème de la carrieole du carrossier.

Ce modèle unique est en bel état cosmétique. Il dispose de jantes en alliage et d'un bel intérieur en cuir noir. Il est motorisé par un bloc 4 cylindres essence accouplé à une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports. Il n'affiche que 35 km au compteur. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation. Tous les amateurs de la marque sauront déceler dans cette automobile l'aspect unique et historique de cette réalisation qui trouvera sa place dans toutes les manifestations de collectionneurs du double chevron.

panel upright between the door and the boot, with a matt black striated strip to disguise the interruption to the line. Also, the roof lost its utilitarian roof bars and was replaced with a Webasto-Heuliez sunroof. Another distinctive feature was the wider, lower trim on the sides of the car and the bumpers which featured the coachbuilder's emblem. This unique model is cosmetically in wonderful condition. It has alloy wheels and superb black leather interior. It is powered by a four-cylinder petrol engine twinned to a manual five-speed gearbox. The odometer reads just 35 km. The vehicle has never been registered. Citroën enthusiasts will appreciate the unique and historic importance of this creation which would be at home in any collection of the double chevron marque.



211

Carte grise française de collection / French title
Châssis n° 955035

✓ Très rare
✓ Précurseur d'une technologie à la mode

✓ Very rare
✓ Precursor of technology current today

€ 8.000 - 12.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1941 PEUGEOT VLV ÉLECTRIQUE

Présenté par Peugeot au début de l'occupation de la France par les troupes allemandes, le véhicule VLV, pour Véhicule Légère de Ville, entendait répondre à la demande de moyens de transports de ceux dont le véhicule avait été réquisitionné ou ne pouvait rouler faute de carburant rationné et fort cher. Conçu comme un cyclecar, avec une voie large à l'avant et une voie étroite à l'arrière, le VLV fonctionnait à l'électricité au moyen de batteries stockées dans le coffre avant, et d'un moteur électrique sans différentiel qui agissait sur les roues arrière. Son autonomie était de 70 à 80 km, pour une vitesse ne dépassant pas 35 km/h. Le VLV dispose de deux places assises. Entre 1941 et 1945, il n'en sera produit que 377 exemplaires, ce qui rend celui-ci fort attrayant. Notre VLV a bénéficié d'une restauration générale il y a une dizaine d'années. Il dispose de quatre batteries de 12 volts de 105 Ah chacune. Son habillage de banquette est en skaï. Sa carrosserie porte le numéro 32, c'est donc un des tout premiers exemplaires assemblés en 1941. Ce sympathique petit véhicule est l'ancêtre d'une technologie redevenue d'actualité, et à ce titre mérite tout l'intérêt dû aux engins précurseurs.

Presented by Peugeot at the start of the German occupation in France, the VLV, for Véhicule Légère de Ville, was intended to meet the demand of those who had had a vehicle requisitioned or who could not drive because of high fuel costs and rationing. Designed like a cyclecar, wide at the front and narrow at the rear, the VLV was electric, with an engine, without differential, positioned on the rear wheels, powered by batteries stored in a box at the front. It had a range of 70 to 80 km, with a top speed of no more than 35 km/h. The VLV had two seats. Between 1941 and 1945, there were just 377 examples produced, making this one very desirable today.

Our VLV has benefitted from a restoration some ten years ago. It comes equipped with four 12 volt batteries, each 105 Ah. The bench seat is covered in imitation leather. The body bears the number 32, making this one of the earliest examples built in 1941. This great little vehicle is the ancestor of a technology which has become relevant again today, and as such deserves interest and recognition.



212

Carte grise française / French title
Châssis n° 604A35A6634890

✓ Seulement 124 exemplaires produits
✓ Très bel état
✓ Historique exceptionnel

✓ Just 124 examples produced
✓ In superb condition
✓ Exceptional provenance

€ 10.000 - 20.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Livrée neuve à la Famille Farah / Delivered new to the Farah family

1980 PEUGEOT 604 TI LIMOUSINE

Lorsque paraît la Peugeot 604 en 1975, le choc pétrolier vient de voir le jour. Conçue à l'origine pour être une statutaire automobile de haut de gamme, dotée d'un moteur V8, la nouvelle Peugeot voit ses prétentions et sa finition rognée par les exigences de la rentabilité et de l'économie. Exit le V8, bonjour le V6 PRV. La ligne signée de la collaboration Chausson - Pininfarina est classique et élégante. Le moteur à carburateur est puissant mais quelque peu gourmand en ces temps de pénuries. Cela n'empêchera pas la Peugeot 604 de reprendre le flambeau de la DS dans la cour des ministères et du Palais de l'Élysée où le président Giscard d'Estaing en fait personnellement l'usage.

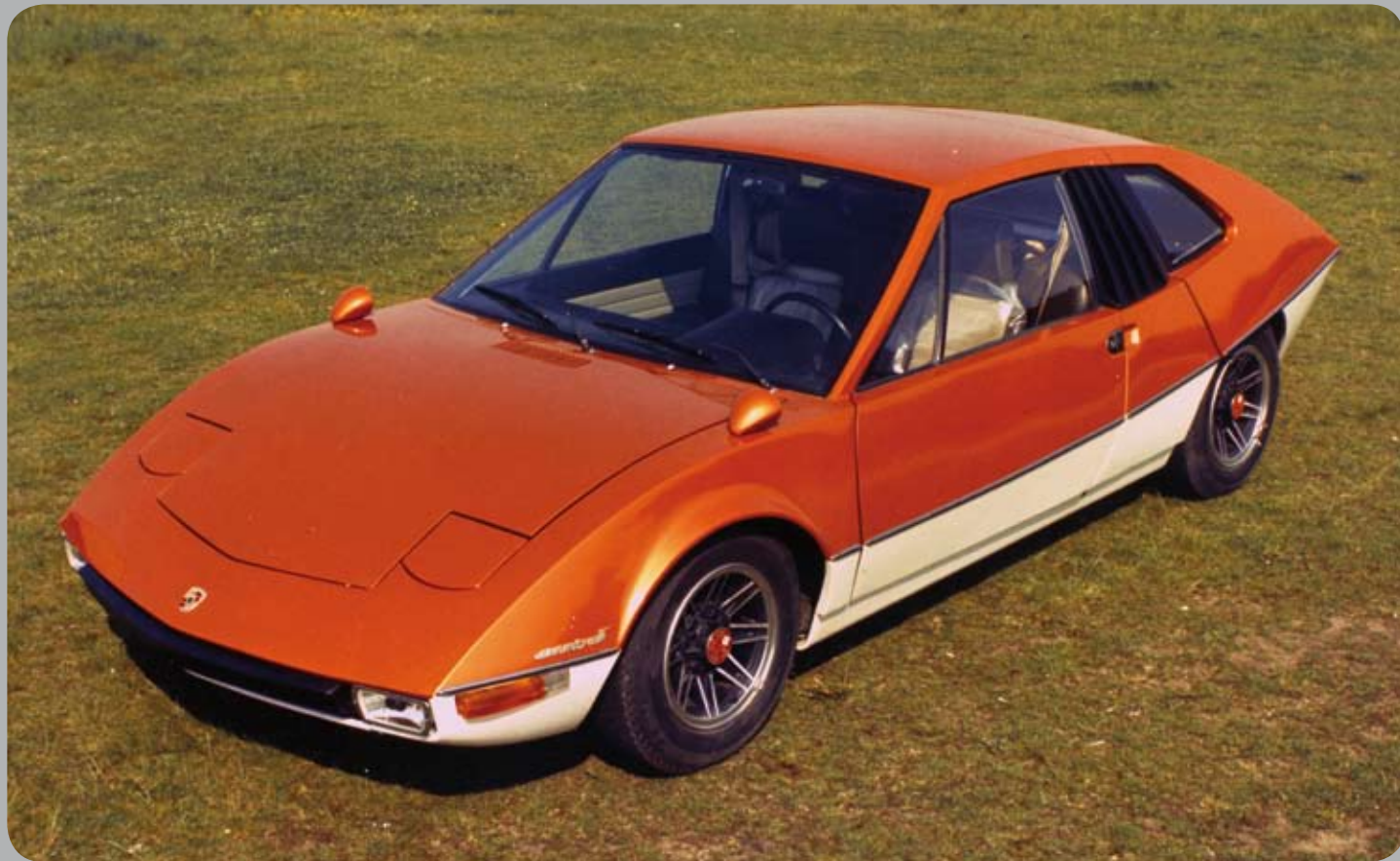
Pour satisfaire une clientèle d'ambassade, de grands patrons d'industries et de société de grande remise, Heuliez présente en 1978 au Salon de Paris la première 604 limousine. Rallongée de 62 cm, la voiture bénéficie d'un espace intérieur considérable qui permet, au choix, de loger deux strapontins supplémentaires ou une séparation chauffeur avec console centrale d'agrément. Il faut attendre 1980 pour que la 604 limousine soit homologuée par le service des Mines. Malgré une finition à la carte et un confort exclusif, il ne sera produit que 124 exemplaires de cette belle limousine entre 1980 et 1984.

La présente limousine fut commandée directement à la Holding Heuliez, par la société Almahani. Elle porte le numéro de transformation 9500012, ce qui se traduit par le fait qu'elle est la 12ème limousine homologuée en France de cette série. Dans la nomenclature globale des 604 limousines Heuliez, elle se place en numéro 20, si l'on ajoute les exemplaires livrés préalablement aux Emirats. La voiture fut rachetée par la suite par Heuliez pour figurer dans sa collection personnelle. Elle est en bel état de présentation. Elle bénéficie d'un toit habillé de vinyl noir. L'intérieur est intégralement habillé de velours moutarde de belle qualité. Les sièges et banquette sont revêtus de cuir marron clair. Elle dispose d'une séparation chauffeur à vitre verticale commandée électriquement, d'une console centrale arrière faisant office de mini-bar, et de rideaux de lunette arrière en velours. La voiture nécessite une remise en route.

By the time the Peugeot 604 appeared in 1975, the oil crisis had begun. Originally conceived as a dignified, top-of-the-range motor car with a V8 engine, aspirations for the level of finishing for the new Peugeot were cut short by the state of the economy and a need to be profitable. Goodbye V8, hello V6 PRV. The styling was the result of a collaboration between Chausson and Pininfarina, and was classical and elegant. The engine, with carburettor, was powerful and a little thirsty for a period ruled by fuel shortages. This didn't stop Peugeot, however, from taking over from the DS, in both the ministers' courtyard and at the Palais de l'Élysée, where this model was used personally by President Giscard d'Estaing.

To court an ambassadorial clientele, the patrons of industry and high society figures, Heuliez presented the first 604 limousine at the Paris Motor Show in 1978. Lengthened by 62 cm, the car enjoyed a spaciousness that allowed a choice of two extra fold-down seats or a driver's partition with central console. It was 1980 before the 604 limousine was homologated. Despite an 'à la carte' level of finishing and comfort, just 124 examples of this beautiful vehicle were built between 1980 and 1984.

The limousine presented here was ordered directly from Heuliez Holdings, by the Almahani company. It bears the transformation number 9500012, which signifies that it is the 12th limousine homologated in France in this series. In the listings of 604 limousines by Heuliez, it is actually 20th, if we add the examples delivered previously to the Arab Emirates. Heuliez later bought back the car to be in his personal collection. It is beautifully presented, and features a black vinyl roof. The interior is entirely upholstered in high quality mustard-coloured velvet, with light brown leather seats. It has a vertical glass driver's partition that is electrically-operated and a central console in the rear that houses a mini-bar, and velvet curtains on the rear window. The car requires re-commissioning.



213

Vendue avec une facture d'achat ainsi qu'un certificat de dédouanement / Sold with the old bill of sale
Châssis n° HZ1970-1

- ✓ Une des premières 914-6
- ✓ Dessiné par le designer du TGV Sud-Est
- ✓ Récemment reconditionnée

- ✓ One of the first 914-6
- ✓ Styled by the designer of the TGV South-East
- ✓ Just serviced

€ 50.000 - 100.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Ex salon de Paris 1970

1969 PORSCHE 914-6 «MURÈNE»

Depuis sa création, la société de l'ingénieur Ferdinand Porsche vivait principalement grâce au succès d'un modèle unique. La 911 avait succédé à la 356 en 1964, mais ne se plaçait plus sur le même secteur financier que sa devancière. La clientèle jeune n'ayant plus les moyens de s'offrir une 911, une fois le succès de cette dernière bien installé, la société Porsche décida d'étudier un modèle plus économique destiné à la jeunesse. Pour réduire les coûts de fabrication et d'étude, Porsche s'associait à sa cousine Volkswagen pour créer la VW-Porsche 914, disponible avec le quatre cylindres dans la gamme VW et avec le 6 cylindres dans la gamme Porsche.

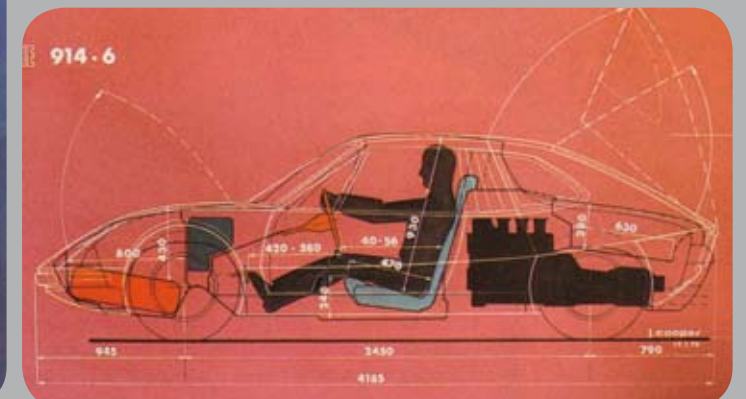
De son côté le carrossier Brissonneau & Lotz, déjà en partie intégré au carrossier Chausson, est installé à Creil dans l'Oise où il réalise de petites séries de caisses pour de grandes marques européennes, mais également des rames de transport ferroviaire et des carrosseries de locomotives. Son bureau d'étude accueille des stylistes de talent, comme Paul Bracq, ou Jacques Cooper, le créateur du style du premier TGV (TGV001). Ce dernier dessine en 1969 un joli coupé sur base de la toute nouvelle Porsche 914. Le dessin est élégant et la direction de Brissonneau & Lotz acquiert une Porsche 914-6 afin de réaliser la voiture. Cependant, les difficultés financières de la maison mère, le carrossier Chausson, entraînent l'annulation du projet. Jacques Cooper se tourne alors vers Henri Heuliez, qui voit là une occasion de sortir son entreprise de l'inconnu. Jacques Cooper tout en restant styliste pour Brissonneau, collabore avec le bureau d'étude Heuliez et le projet entamé dans l'Oise est rapatrié et réalisé dans les Deux-Sèvres.

La Porsche 914-6 réalisée par Heuliez est baptisée Murène, avant d'être exposée en octobre 1970 au Salon de l'Automobile de Paris. Elle arbore à l'époque une livrée beige métallisé en partie supérieure et beige clair en bas de caisse. Evidemment, elle y rencontre un franc succès d'autant que son élégance contraste avec la ligne tranchée de la 914 de série. Cependant, le projet n'intéressait pas Porsche, Heuliez ne prit pas le risque de se lancer seul dans sa commercialisation. La Porsche de base

Since its beginnings, engineer Ferdinand Porsche's company has principally lived off the success of one model. The 911 succeeded the 356 in 1964, but was attractive to a different financial sector. Once its success was recognised, the younger client base could no longer afford to buy the 911, so Porsche looked at producing a more economical model aimed at the younger generation. To keep build and design costs down, Porsche teamed up with its cousin Volkswagen to create the VW-Porsche 914, available in the Volkswagen range with four cylinders and six cylinders in Porsche.

Meanwhile, the coachbuilder Brissonneau & Lotz, already working closely with the coachbuilder Chausson, was installed at Creil dans l'Oise, building small series of bodies for major European marques, as well as railway carriages and locomotive bodywork. The research department took in talented designers, such as Paul Bracq and Jacques Cooper, who styled the first TGV (TGV001). It was the latter who, in 1969, drew a design for a pretty coupé on the base of the new Porsche 914. The management at Brissonneau & Lotz liked the elegant design and acquired a Porsche 914-6 to build the car. However, financial difficulties of the parent company, Chausson, brought the project to an end. Jacques Cooper then turned to Henri Heuliez, who saw this as an opportunity to bring his own company into the limelight. While remaining as a designer for Brissonneau, Jacques Cooper collaborated with the Heuliez research department, and the project that started in l'Oise was taken up again and built in Les Deux-Sèvres.

The Porsche 914-6 built by Heuliez was called the Murène, and was shown at the Paris Motor Show in October 1970. At that time, the top half of the body was painted metallic beige and the bottom was pale beige. Its elegant silhouette contrasted with the stark cut-off shape of the production 914, and it met with a positive response. However, the project was not of interest to Porsche, and Heuliez didn't take the risk of going it alone. Brissonneau & Lotz owned the base vehicle, and Heuliez bought it from them in 1971, paying 24,250 francs, as stated on the invoice,



ayant été acquise à l'origine par Brissonneau, l'automobile fut rachetée par Heuliez en 1971 à la société Brissonneau & Lotz, pour la somme de 24.250 francs de l'époque comme en atteste la facture qui figure au dossier. A son arrivée chez Heuliez, la partie supérieure de la carrosserie est repeinte en orange, puis la voiture est remise, sans jamais avoir été immatriculée.

La voiture vient de bénéficier d'une remise en état réalisée par le nouveau département «Heuliez Héritage», qui lui a refait une jeunesse cosmétique, et a procédé à la remise en route et à la révision de la mécanique. Elle porte le numéro de série Porsche 1300005, ce qui indique que la base est une voiture de pré-série prise au tout début de la chaîne de fabrication. Elle dispose du moteur six cylindres à plat de 1.991 cm³ qui porte le n°6191814. L'intérieur est habillé d'un mélange de cuir noir et de tissus gris. Elle affiche 12.000 km au compteur. Cette voiture dispose de son document de dédouanement d'époque ainsi que son certificat de cession entre Brissonneau et Heuliez.

Historique, cette automobile marque les tous premiers pas d'Heuliez, jadis cantonné dans les utilitaires, dans le domaine de l'automobile, et sa première apparition au Salon de l'Automobile de Paris. Contrairement à d'autres automobiles de sport, les réalisations de carrossiers sur base de Porsche 914 sont très rares. Cela n'en rend que plus désirable la Porsche Murène, dont les lignes harmonieuses apportent la touche de charme pour jouer le contraste avec le feulement rauque et prenant du 6 cylindres boxer. Voilà assurément un cocktail digne de séduire le sportsman et le collectionneur qui sommeille en vous !

included in the file. Once the car had been delivered to Heuliez, the top part of the body was painted orange, and it was then put away, without ever being registered.

This car has recently been restored by the new «Heuliez Héritage» department. In addition to benefitting from a cosmetic facelift, the car has been recommissioned, and mechanically checked. It bears the Porsche serial number 1300005, showing that the base is one of the pre-series cars which came off the production line very early. It has a flat six 1,991cc engine, number 6191814. The interior is upholstered in a mix of black leather and grey fabric. The odometer reads 12,000 km. The car comes with period customs clearance certificate, as well as the transfer document between Brissonneau and Heuliez.

Historically, this marks the first steps taken by Heuliez, who had previously restricted himself to commercial vehicles, into the domaine of the automobile, and his first appearance at the Paris Motor Show. Unlike other sports cars, there are very few transformations by coachbuilders of the Porsche 914. This Porsche Murène is therefore a very desirable car, with an elegant styling that contrasts charmingly with the raucous growl of the 6 cylinder boxer engine. A heady cocktail certain to arouse the sporting collector in you !





214

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ2007-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Potentiellement fonctionnel
- ✓ Ludique

- ✓ Unique prototype
- ✓ Potentially functional
- ✓ Fun

€ 10.000 - 20.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Ex-Salon de Genève 2007

2007 DACIA LOGAN MCV «EDELWEISS»

Lorsque la marque française Renault-Automobiles signe des accords avec la marque roumaine Dacia en 1968, les premières autos produites sont des versions à peine modifiées de R8, puis de R12. Cette dernière va former sous l'appellation Dacia 1310 le principal de la production durant les années 70 et 80 avec de nombreuses versions dérivées inconnues en France: pick-up, pick-up double cabine ou berline fastback. En 1999, Renault rachète la société et entreprend de rénover les sites comme la gamme. La Logan apparaît en 2004 comme étant le modèle low-cost de Renault. Son succès de part le monde et en France a surpris jusqu'à ses propres concepteurs. Une gamme va donc rapidement en être dérivée: le break MCV en 2006, puis le pick-up et le van. La marque Dacia représente actuellement 30% des automobiles vendues par Renault dans le monde. En 2006, le constructeur Heuliez est en plein dans la tourmente financière. Mais le bureau d'étude n'en est pas moins productif et propose toujours des solutions en marge de la production courante, offrant aux constructeurs la possibilité d'élargir l'offre de leurs produits. C'est le cas du concept "Edelweiss" présenté en avant première sur le stand Heuliez au Salon de Genève en mars 2007 sur la base du break Dacia Logan MCV. La logique de cet aménagement consiste à offrir à une clientèle familiale un véhicule de loisir modulable. Dotée d'un hayon arrière télescopique à ouverture longitudinale vers le bas, l'Edelweiss permet de charger des engins de loisir du type quads, mountain-bikes ou windsurfs. Pour faciliter la charge, un toit escamotable en toile coulisse vers l'avant pour la charge, mais également vers l'arrière pour le voyage. Justifiant son appellation montagnarde, la Logan Edelweiss bénéficie d'un coloris blanc neige digne des plus beaux glaciers alpins. L'intérieur est élégamment drapé d'un mélange beige de skaï et de suédine. A l'arrière une banquette rabattable permet de loger le quad qui est vendu avec la voiture ou tout autre accessoire de sport et de loisir. La voiture est motorisée par un quatre cylindres 1.6 litres Renault à injection. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation. Cette ludique automobile ne peut que séduire tous les férus de randonnées, de ski hors pistes et de sensations fortes, mais aussi les amateurs de solutions automobiles originales sortant du quotidien motorisé classique.

When the French marque Renault-Automobiles signed an agreement with the Romanian marque Dacia in 1968, the first cars produced were little-modified versions of the R8, and then the R12. The latter would form, under the name Dacia 1310, the bulk of production during the 70s and 80s with numerous versions unknown in France: pick-up, pick-up double cabin and fastback saloon. In 1999, Renault bought out the company and undertook redevelopment of the site and the range. The Logan appeared in 2004, marketed as Renault's low-cost model. Its success, not just in France but around the world took everyone by surprise, even its designers. A range was developed rapidly: the MCV estate in 2006, followed by the pick-up and the van. The Dacia marque accounts for 30% of cars sold by Renault around the world. In 2006, the manufacturer Heuliez was in the midst of financial turmoil. The design department remained very productive, however, and they continued to plan variations to current production cars, offering manufacturers the possibility of widening the range of models available. This was the case with the « Edelweiss » concept, built on the base of the Dacia Logan MCV estate and presented by Heuliez at the preview of the Geneva Motor Show in March 2007. The idea behind this adaptation was to offer families a flexible leisure car. Sporting a telescopic hatchback which opened downwards, the Edelweiss could be loaded up with leisure gear such as quads, mountain-bikes or windsurfs. To ease loading, a retractable roof opened towards the front, but could equally open backwards for the journey. Justifying its 'mountainous' name, the Logan Edelweiss is presented in a snowy white worthy of the finest alpine glaciers. The interior is upholstered elegantly in a mix of beige imitation leather and suede. In the back, a bench seat folds down to accommodate the quad which is to be sold with the car, or any other sports or leisure accessories. The car is powered by a four-cylinder 1.6-litre fuel-injection engine. The vehicle has never been registered. This playful automobile will appeal to keen hikers, off-piste skiers and lovers of outdoor activities, as well as those who appreciate original and unusual motor cars that have evolved from classic daily drivers.





Gérard Queveau présentant un prototype au président Jacques Chirac en 1996

215

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1992-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Voiture présidentielle
- ✓ Voiture fonctionnelle

- ✓ Unique prototype
- ✓ Presidential car
- ✓ Running condition

€ 15.000 - 20.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Voiture officielle de la visite du Président Chirac en janvier 1996 / Official car for the official visit by President Chirac in January 1996

1992 CITROËN XM V6 TURBO LIMOUSINE «PALACE»

Lorsque Citroën présente en 1989 le haut de gamme XM, pour remplacer la vieillissante CX, le break n'est pas inscrit au catalogue. Il faut attendre 1991 pour le voir apparaître. Sa conception et sa réalisation ont été confiées intégralement à Heuliez, qui assemblait déjà les breaks CX et BX. De fait, le carrossier des Deux-Sèvres connaît parfaitement bien la plateforme et dispose des outillages. Il lui est donc très facile de proposer des variantes susceptibles d'être produites en petites séries.

C'est le cas de cette première proposition de limousine dénommée «Palace», en référence aux versions Pallas des DS et CX de jadis. La voiture, réalisée sur une base de berline, est présentée officiellement au Salon de l'Automobile de Genève en mars 1992. L'empattement de la voiture a été allongé de 13 cm par rapport à celui de la berline, afin de libérer de l'espace pour les occupants à l'arrière. Elle dispose d'un coffre classique, conservant les feux et la ligne de la berline, qui lui confère un profil plus équilibré que la XM de base, grâce à un accroissement de 20cm du porte-à-faux arrière. La XM «Palace» était supposée séduire l'Etat, à travers les parcs automobiles ministériels, mais également les chefs d'entreprises et les administrations. Elle aurait ainsi succédé fort logiquement à ses ancêtres Peugeot 604 limousine et Renault 25 limousine, fers de lance de la carrosserie Heuliez. Il n'en fut rien et la XM «Palace» resta unique.

Bénéficiant à l'origine d'une face avant spécifique, la XM Palace fut remise en configuration phase 2 et repeinte en bleu métallisé fin 1995. La voiture servit de voiture officielle au Président de la République Française Jacques Chirac, lors de sa visite officielle des usines Heuliez le 15 janvier 1996 pour découvrir la seule chaîne de production de véhicules 100 % électriques au monde.

Le véhicule est en bon état de conservation, le circuit d'essence a été révisé et la voiture est roulante. Il bénéficie de jantes en alliage d'aluminium, de porte-fanions sur les ailes avant, d'un intérieur en cuir noir avec inserts en boiserie, d'un anti-démarrage codé, d'un auto-radio à code. Sous le capot, on trouve un moteur V6 turbo à injection associé à une boîte de vitesses à cinq rapports.

Doublement exclusive, cette automobile cumule l'aura d'une automobile présidentielle à celui de prototype roulant. A ce double titre, elle ravira les amateurs du chevron tout autant que les admirateurs des grands personnages de l'histoire politique française.

When Citroën presented the top-of-the-range XM in 1989, to replace the ageing CX, there was no estate car in the catalogue and it was 1991 before this version made its appearance. The task of designing and building the car was given to Heuliez, who was already assembling estate versions of the CX and BX. In fact, the coachbuilder from Deux-Sèvres was completely familiar with the platform and had all the necessary equipment. It was therefore straightforward to produce variations that could be produced in small numbers.

That was the case with this first limousine project given the name «Palace», in reference to the former Pallas versions of the DS and CX. The car, built on the base of a saloon, was presented officially at the Geneva Motor Show in March 1992. The wheelbase had been extended by 13cm, to provide more room for passengers in the rear. It had the classic-shaped boot and rear styling and lights of the saloon, and a more balanced profile than the standard XM, due to a 20cm overhang at the rear.

La XM «Palace» was intended to win over the government, and to infiltrate the ministerial fleet, as well as attract business leaders. As such it would have been the logical successor to the Peugeot 604 limousine and the Renault 25 limousine, both flagship Heuliez models. It didn't happen and the XM «Palace» remained a one-off. Originally benefitting from a specially styled front end, the XM Palace was reconfigured and repainted in metallic blue in 1995. It served as the official car for the President of the French Republic, Jacques Chirac, when he visited the Heuliez factory on 15 January 1996 to unveil the only production line producing 100% electric cars in the world. The vehicle has been very well preserved, the car is in running condition. It sports aluminium-alloy wheels, flag posts on the front wings, black leather interior with wooden trim, anti-theft device, and radio. Under the bonnet, there is a V6 turbo fuel-injection engine with five-speed gearbox.

Exclusive on two counts, this car has the status of a presidential car combined with that of a running prototype. As such it will attract fans of the 'double chevron' as well as admirers of great figures in French political history.





218

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1986-3

- ✓ Véhicule historique
- ✓ Seulement 1036 km au compteur
- ✓ Couleur unique
- ✓ Comme sortie d'usine

- ✓ Historic vehicle
- ✓ Just 1,036 km on the odometer
- ✓ One-off colour

€ 40.000 - 60.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1036 Km depuis l'origine / 1,036 km from new

1986 CITROËN BX 4 TC

La fabrication des BX 4 TC démarre en 1985 à Cerizay, sur une chaîne spéciale où elles sont assemblées à la main, et livrées en un seul et unique coloris blanc. De cette version civile, moins d'une dizaine d'automobiles seront préparées en version deux portes à l'emplacement raccourci, pour participer aux rallyes du groupe B pour laquelle elle a été conçue à l'origine. La carrière peu convaincante de la BX 4TC en rallye, plombée par un budget ridicule en regard des sommes dépensées pour mettre en valeur la Peugeot 205 T16, et l'arrêt inopiné du Groupe B scelleront définitivement le sort de la BX 4 TC moins de trois ans plus tard. La production cessera en 1988 après seulement 85 voitures vendues. Citroën lance une campagne de rachat d'une partie de ces autos afin de ne pas être contraint d'assurer un service après-vente complexe. Les voitures non vendues et celles rachetées à la clientèle seront détruites devant huissier. On estime à une quarantaine d'exemplaires, les BX 4 TC survivantes aujourd'hui. Cette auto rarissime marque un jalon incontournable dans l'épopée en rallyes de Citroën, qui aboutira au titre actuel de septuple champion du monde des rallyes WRC. L'exemplaire présenté fut à l'époque assemblé à la main par les élèves en carrosserie du Lycée Professionnel de Niort. C'est Gérard Quéveau, alors Président Directeur Général d'Heuliez, qui choisit sur la chaîne de le peindre en noir pour le différencier de la série. Il est en excellent état de carrosserie. L'intérieur en velours noir est en état neuf. Le véhicule affiche seulement 1036 km au compteur. Cet exemplaire unique par son histoire autant que par son propriétaire représente une très rare occasion d'acquiescer une parcelle de l'histoire des rallyes automobile de la fin du 20e siècle.

Production of the BX 4 TC began at Cerizay in 1985, on a special production line. They were assembled by hand and liveried exclusively in white. From this standard version, less than a dozen cars were prepared with a shortened wheelbase and featuring two doors, to participate in the Group B rallies they had been designed for. The unconvincing performances of the BX 4TC in competition, added to the size of the budget needed to develop the Peugeot 205 T16, and the unforeseen demise of Group B, sealed the fate of the BX 4 TC whose career came to an end less than three years later. Production ceased in 1988 after just 85 cars had been sold. Citroën undertook to buy back some of these cars to avoid having to offer a demanding after-sales service. Cars that were either unsold or bought back were destroyed in front of a legal witness. It is thought that some forty examples of the BX 4 TC survive today. There is no doubt that this extremely rare car represents a milestone in Citroën's epic involvement in rallying which culminated in seven World Rally Championship titles. The example offered was handbuilt by bodywork apprentices at the Lycée Professionnel de Niort. It was CEO of Heuliez, Gérard Quéveau, who took the decision, while the car was on the production line, to paint it black so that it would stand out from the rest of the series. The bodywork is in excellent condition. The black velours interior is as new, and the odometer reads just 1,036 km. The story of this car and its ownership make it totally unique and it represents a very rare opportunity to own a piece of rallying history from the late 20th century.



217

Carte grise Française / French title
Châssis n° 00SB6200

- ✓ Carte grise normale
- ✓ Prototype unique
- ✓ Technologie novatrice
- ✓ Collection personnelle d'Henri Heuliez

- ✓ Standard French title
- ✓ Unique prototype
- ✓ Innovative technology
- ✓ From the personal collection of Henri Heuliez

€ 200.000 - 400.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1971 CITROËN SM «ESPACE»

Lorsqu'elle est présentée en mars 1970 au Salon de Genève, la nouvelle Citroën SM marque les esprits. Sa ligne d'une incontestable élégance est due au crayon inspiré du styliste maison Robert Opron. La puissance de son moteur 6 cylindres en V et son incomparable confort dû à la suspension hydropneumatique la placent d'emblée en tête des GT de série. Depuis, la Citroën SM est consacrée dans l'histoire de l'automobile comme la seule GT française 2+2 de série des années soixante-dix. Il est évident qu'une telle auto ne pouvait laisser insensible les carrossiers. Aucun cabriolet n'étant inscrit au programme officiel du constructeur, la carrosserie Henri Heuliez proposa en octobre 1971 au Salon de Paris une intelligente version, compromis entre coupé et cabriolet, doté d'un toit escamotable en deux parties distinctes. La solution choisie permettant de conserver une poutre centrale longitudinale qui assurait à l'auto une vraie rigidité en cas de retournement, tout en permettant de bénéficier des joies de la conduite en plein air. Chaque côté du toit ouvrant est composé de plusieurs lamelles qui s'effacent tel un store dans la poutre centrale. Le tout est animé, pour chaque côté indépendamment, par un mécanisme à commande électrique.

Pour la circonstance, la voiture se nomme SM «Espace». Le premier exemplaire assemblé, bénéficiant d'une sellerie spécifique en daim marquant le blanc au vert dans les teintes typiques des années 70, d'enjoliveurs chromés à voile plein et d'une élégante jalousie de lunette arrière, fut exposé au Salon de Paris 1971. L'accueil du public fut enthousiaste. La SM Espace aura droit aux colonnes de tous les magazines spécialisés de l'époque, Auto-Journal, l'Automobile Magazine, Action Automobile et Touristique, etc. La même voiture, amputée de sa jalousie de lunette arrière fut présentée à nouveau au Salon de Bruxelles, quelques mois plus tard, arborant cette fois-ci un intérieur cuir marron de série. En 1972, un second exemplaire est réalisé pour l'usage personnel d'Henri Heuliez lui-même, et peint dans sa couleur fétiche, le bleu métallisé. C'est ce second exemplaire qui perdure et reste aujourd'hui le seul exemplaire de SM Espace authentique, celui des salons de l'auto ayant été officiellement envoyé à la casse comme le précisent les archives du carrossier. La SM Espace n°2 fut exposée à Rétromobile en février 2005.

The new Citroën SM made a big impression when it was unveiled at the Geneva Motor Show in March 1970. Its unquestionably elegant styling was the creation of the in-house designer, Robert Opron. With a powerful V6 engine, an unrivalled level of comfort due to the hydropneumatic suspension immediately put it ahead of other GT series. Since then, the Citroën SM went on to be honoured as the only French GT 2+2 production car from the 1970s.

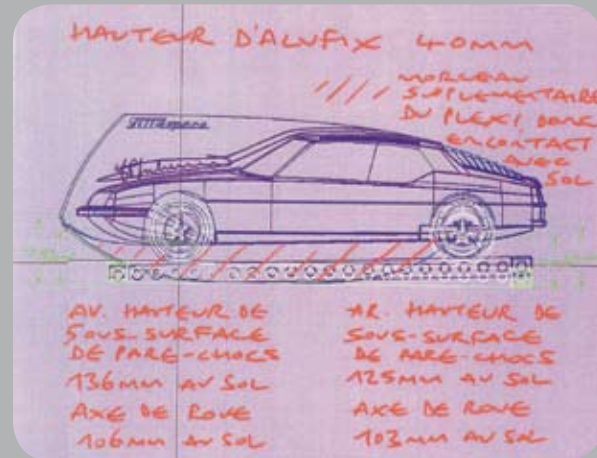
Clearly, such a car would not be ignored by coachbuilders. With no convertible entered in the manufacturer's official catalogue, the coachbuilder Henri Heuliez presented a clever version at the Paris Motor Show in October 1971. Halfway between a coupé and a cabriolet, the car featured a roof which folded away in two sections. This allowed the retention of a central beam which ran lengthways giving the car rigidity and protection if it rolled, as well as the benefits of open-top driving. Each side of the sunroof comprises several panels which disappear into a compartment in the central beam. The whole mechanism is controlled electrically, with each side working independently.

The car is the SM « Espace ». The first example, built for the 1971 Paris Motor Show, featured special suede upholstery in 1970s shades of white and green, full chrome hub caps and an elegant blind for the rear window. The car received an enthusiastic response from the public. The SM Espace filled the pages of all the specialist magazines of the period : Auto-Journal, l'Automobile Magazine, Action Automobile and Touristique, etc. The same car was shown at the Brussels Motor Show a few months later, this time without its rear blind, and displaying a standard brown leather interior. In 1972, a second example was built for Henri Heuliez' personal use, and it was painted in his favourite colour, metallic blue. It is this second example which survived, and is today, the only authentic SM Espace. The Motor Show example was officially destroyed, as recorded in the coachbuilder's files. The SM Espace no.2 was displayed at Retromobile in February 2005.

This car represents perfectly the first stage in the long and fruitful research undertaken by Heuliez to allow production cars to enjoy safe open-top driving. As such, it was recently given an entry in l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques, confirming its importance in the history of the French automobile.







Elle représente parfaitement le premier jalon de la longue et fructueuse recherche de la carrosserie Heuliez pour faire bénéficier les automobiles de série de la joie de la conduite en plein air en toute sécurité. A ce titre, cette automobile a bénéficié récemment d'une inscription à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques, signant ainsi son caractère exceptionnel et incontournable dans l'histoire de l'automobile française. L'automobile se présente dans un bon état de conservation d'origine aussi bien en carrosserie qu'en mécanique, la voiture est tournante, la batterie a été changée ainsi que les sphères avant et arrière. L'intérieur est habillé de cuir chamois en bon état. Le moteur V6 de 2 670 cm³ est alimenté par 3 carburateurs double-corps Weber 42 DCNF et affiche 170ch DIN à 5500 tr/mn. Cette SM Espace dispose de sa carte grise normale d'origine. Cette automobile exceptionnelle, tant historiquement que techniquement, mérite de rejoindre la collection d'un véritable passionné de la marque et du modèle, qui saura la mettre en valeur et en préserver l'unicité. Digne de figurer dans les concours d'élégance les plus renommés, cette incroyable GT mérite de fouler la pelouse de la Villa d'Este, de se confronter aux embruns iodés de Pebble Beach, où son audace et sa distinction française porteront haut l'élégance retrouvée du dernier des grands carrossiers français.

The car is offered in well preserved, original condition, both mechanically and cosmetically, and is in running condition, the front and rear spheres have been changed. The interior chamois leather upholstery is in good condition. The V6 2,670cc engine has 3 twin-choke Weber 42 DCNF carburetors which gives the car 170ch DIN at 5500 rpm. This SM Espace comes with its original carte grise normale. It is an exceptional car, both historically and technically, and deserves to belong to a true enthusiast of this marque and model, to someone who appreciates how special this car is and will preserve its unique status. Worthy of a place in the most exclusive concours d'élégance, this incredible GT deserves to be trampling the lawn at the Villa d'Este and braving the salty sea spray at Pebble Beach where its daring and distinction is testimony to the elegance of the last of the great French coachbuilders.





218

Carte grise
française /
French title
Châssis n°D7KW148171

- ✓ Modèle très recherché et rare
- ✓ «So Glamourous!»
- ✓ Symbole de l'American Way of Life
- ✓ Voiture tournante

- ✓ Rare and sought-after model
- ✓ «So Glamourous!»
- ✓ Symbolises the 'American Way of Life'
- ✓ Running condition

€ 15.000 - 25.000
SANS RÉSERVE /
NO RESERVE

1957 FORD FAIRLANE 500 SKYLINER

Elément ludique de la gamme américaine du géant Ford, la Fairlane 500 Skyliner apparaît en 1957. L'appellation Skyliner est apparue en 1954 pour définir un toit en plexiglas bleu translucide qui équipait la version two doors hardtop de la Ford Crown Victoria. Elle fut reprise trois ans plus tard, en 1957, pour inaugurer une solution bien plus audacieuse de toit rigide rétractable dans le coffre. Selon un principe déjà utilisé en France vingt ans auparavant par le styliste George Paulin sur ses cabriolets découvrables Panhard, Lancia et Peugeot Eclipse, carrossés par Marcel Pourtout, le couvercle de coffre s'ouvrait pour accueillir le hard-top, puis le recouvrir et transformer le coupé en cabriolet sans capote. L'aspect novateur du procédé Skyliner consistait à fragmenter le hard-top en deux éléments afin de réduire sa surface de rangement d'autant. Comme rien n'est impossible aux Etats-Unis, la manœuvre d'escamotage du hard-top était assurée de manière électrique en appuyant sur un bouton au tableau de bord qui déclenchait aussitôt, moteur allumé, une armada de sept moteurs électriques, dix solénoïdes et quatre serrures de verrouillages, le tout commandé par pas moins de 185 m de fils électriques ! La Ford Fairlane 500 Skyliner était à l'époque la seule automobile vendue dans le monde à disposer de cette technique. Le groupe Ford généralisera ensuite cette technique à ses gammes Galaxy, Thunderbird et Lincoln Continental.

Pour 1957, sa première année de production, la Ford Fairlane 500 Skyliner remportera un succès d'estime avec 20766 exemplaires produits. C'est peu à l'échelle du continent américain, mais cela s'explique en partie par le prix exorbitant qu'il fallait déboursier pour acquérir la Skyliner, et qui correspondait au double de la berline Fairlane de base. Aujourd'hui rare, même sur le continent américain, la Fairlane 500 Skyliner est aussi très recherchée par les incondionnels de l'American way of life, tant elle symbolise la liberté et la démesure qui caractérisait le marché automobile de la fin des années cinquante sur le continent nord américain. Commercialisée neuve par les Etablissements Stroman, à Monte-Vista, dans le Colorado, l'exemplaire proposé fut acquis et importé il y a une

A light hearted element in the range of the American giant Ford, the Fairlane 500 Skyliner appeared in 1957. The Skyliner name had first been used in 1954 for the blue translucent plexiglass roof on the two-door hardtop version of the Ford Crown Victoria. This was withdrawn three years later to make way for a more advanced rigid top which could stow away into the boot. Using the principles seen in France 20 years earlier on designs by George Paulin for the Panhard, Lancia and Peugeot Eclipse cabriolets bodied by Marcel Pourtout, the cover on the boot opened to take in the hardtop, then closed again to transform the coupé into a cabriolet. The innovative aspect of the Skyliner roof was that the hardtop separated into two parts to reduce the area needed to store it. As nothing was impossible in America, the whole mechanism was electric, and at the push of a button on the dashboard, it sprang to life, with an armada of seven electric motors, ten solenoids and four locking mechanisms, all connected by no less than 185 m of wiring ! At that time the Ford Fairlane 500 Skyliner was the only car on sale anywhere to use this technique. The Ford group went on to make it standard on their Galaxy, Thunderbird and Lincoln Continental ranges. In 1957, the first year of production, the Ford Fairlane 500 Skyliner won critical success with 20,766 examples produced. This was a small number, given the size of America, explained by its exorbitant price, which was double that of the standard Fairlane saloon. The Fairlane 500 Skyliner is rare today, even in the US. It is also highly sought after by followers of the 'American Way of Life', for whom it symbolises the freedom and excess that characterised the car market at the end of the 1950s in North America.

Sold new by Stroman in Monte-Vista, Colorado, the example offered was bought and imported fifteen years ago by the Heuliez company to study The engineering used to operate and stow the hardtop. It is presented in nicely unrestored condition and is in running condition. The black and grey imitation leather interior is in good original condition, and the odometer reads 68,594 miles. It is fitted with a V8 «Thunderbird Special» engine (312 cc inches and 345hp), and a «Ford-o-Matic»



quinzaine d'années par la société Heuliez pour en étudier la cinématique de déploiement et de rangement du hard-top. Elle se présente dans un beau jus d'origine.

L'intérieur skai noir et gris est en bon état d'origine. L'automobile affiche 68594 miles au compteur, elle est roulante. Elle est équipée du moteur V8 «Thunderbird Spécial» de 312 cubic inches et 245hp, et d'une boîte automatique «Ford-o-Matic».

Rien que son nom, Fairlane 500 Skyliner, sonne comme une promesse de cruising cheveux au vent sur les lacets boisés de Mulholland drive surplombant Los Angeles, de soirées sensuelles sous les étoiles à admirer la baie de San Francisco sous l'incontournable brise du soir, ou d'interminables ligne droites sous le soleil cuisant de la Route 66 dans sa traversée du Colorado. Toujours impressionnante par le spectacle sans cesse renouvelé de son décapotage et recapotage, cette très glamour automobile sera sans conteste le joyau de n'importe quel garage d'amateur d'américaines.

automatic gearbox.

The name alone, Fairlane 500 Skyliner, sounds like a promise of driving with the hood down, on the winding, wooded lanes on Mulholland Drive, overlooking Los Angeles. Of lazy evenings under the stars, staring at the line of the San Francisco bay in the evening breeze, or the relentless straight roads across Colorado on Route 66 that disappear into the distance under the baking sun. The ability to switch from hood up to hood down will always be a spectacle worth watching, and this very glamorous automobile will, without doubt, be the jewel of any American car enthusiast's garage.



219

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1988-6

- ✓ Prototype unique
- ✓ Seulement 47 km au compteur
- ✓ Potentiellement fonctionnel

- ✓ Unique prototype
- ✓ Just 47 km on the odometer
- ✓ Potentially functional

€ 5.000 - 10.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Ex Salon de Genève 1988

1988 PEUGEOT 309 BREAK

La Peugeot 309 résulte d'un concours de circonstances. Née sous l'égide de Chrysler UK pour succéder à la Simca Horizon, le projet tombe dans la corbeille de PSA lors du rachat du groupe par la marque sochaliennne. Pour des raisons économiques, le projet est revu pour s'adapter à la plateforme de la Peugeot 205 dont elle emprunte aussi les portes. La nouvelle Peugeot, qui s'intercale entre cette dernière et la 405, se voit dénommée 309. Elle fait son apparition en 1985 sur les chaînes de l'usine Simca-Talbot de Poissy. Le début de carrière de la 309 est discret. Deux années après son lancement, il devient urgent pour la marque de trouver une solution pour relancer les ventes, d'où la recherche de variantes nouvelles pour dynamiser la gamme. Cela donnera naissance à la 309 GTI. C'est ainsi que Heuliez propose une variante break intéressante car elle s'adresse à une clientèle de mère de famille. Comme aime le développer le carrossier des Deux-Sèvres, la voiture ne dispose que d'une porte avant gauche, mais de deux portes droites. En effet, ses concepteurs destinent le break 309 principalement aux mères de famille qui emmènent les enfants à l'école. La sécurité impose que les enfants ne puissent descendre que du côté du trottoir. Le break 309 fut présenté sur le stand du carrossier au Salon de l'automobile de Genève en mars 1988, mais ne déboucha sur aucune production en série. Le véhicule est en bon état de présentation et dispose d'un moteur quatre cylindres essence et d'une boîte de vitesses à cinq rapports. Il n'affiche que 47 km au compteur. Témoin d'une époque de transition du constructeur sochalien, ce break 309 est unique et peut à ce titre s'intégrer dans toute collection d'un amateur éclairé de la marque au lion.

The Peugeot 309 resulted from a combination of circumstances. Started by Chrysler UK to succeed the Simca Horizon, the project fell into PSA's hands when the group was taken over by the marque from Sochaux. For economic reasons, the project was revised and adapted using the platform of the Peugeot 205 from which it also took the doors. The new Peugeot slotted inbetween the 205 and the 405, and was called the 309. It first rolled off the production line at the Simca-Talbot Poissy factory in 1985, and the start of its career was a quiet affair. Two years after its launch, the marque urgently needed to find a way to boost sales, and began research on new variations to revive the range. Hence the 309 GTI was born. Heuliez proposed an interesting estate version that would be attractive to a family-oriented clientele. As the coachbuilder from Les Deux-Sèvres had previously shown a fondness for, the car had just one door on the left, for the driver, but two doors on the right. In fact, its designers aimed the 309 estate at parents taking their children to school. With this design the children could only get out on the pavement side of the car. The 309 estate was presented on the coachbuilder's stand at the Geneva Motor Show in March 1988, but did not lead to a production series. The vehicle is in excellent condition and is equipped with a four-cylinder petrol engine and a five-speed gearbox. It has just 47 km on the odometer. Witness of a period of transition for the constructor from Sochaux, this 309 estate is unique and, as such, would fit into every Peugeot enthusiast's collection.



220

Sans carte grise / No title
Châssis n° VJ2V2HCTCVLH0004

- ✓ 4x4 Tout terrain
- ✓ Usage facile
- ✓ Peu kilométré

- ✓ All terrain 4x4
- ✓ Easy to use
- ✓ Low mileage

€ 3.000 - 5.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

UMM-HEULIEZ VLH 4X4

À l'origine, il y eut l'intelligent véhicule tout terrain Cournil, produit à partir de 1960 dans le centre de la France. Le Cournil fut vite proposé en empattement court et en empattement long. En 1977, la société portugaise UMM, Uniao Metal Mecanica, rachète la licence du Cournil pour le monde entier sauf la France. Celle-ci entreprit de moderniser l'utilitaire et d'en accélérer la production. En 1980, UMM présente une nouvelle évolution du véhicule dénommée Alter. À partir de 1982, il adopte le moteur diesel Indenor XD2 de 2.3 litres. C'est en 1988 qu'apparaît la nouvelle face avant avec les ailes intégrées en biseau. Un accord de production signé avec Heuliez permit d'en décliner une version à moteur 2.5 litres Indenor dont la face avant intégrait des ailes carrées évoquant la face avant du Land Rover. Heuliez homologua cette version sous le nom de Heuliez-VLH 4x4, afin de pouvoir fournir de nombreuses administrations dont la Gendarmerie, les pompiers, l'armée, ou la DDE. L'exemplaire présenté est en configuration break 3 portes vitré. Il est équipé du moteur XD3P de 2.5 litres qui affiche 76 ch à 4500 tr/mn. Il revendique une vitesse maximale de 120 km/h. Il dispose à l'arrière de deux banquettes en skaï longitudinales. Ce véhicule dont le circuit de freinage a été révisé, fut le véhicule personnel de Gérard Queveau pour aller à la chasse. Il y avait fait peindre des oiseaux sur les portes, figurant sa passion pour les oies du Canada, et un castor sur le capot représentant son animal fétiche. Le véhicule affiche 5.932 km au compteur. Voilà un tout-terrain quasiment en rodage, qui ne demande qu'à vous ouvrir ses portes pour une partie de chasse en Sologne, une balade sous le soleil de la Camargue, ou un crapahut sur les sentiers escarpés des Alpes.

The clever all-terrain Cournil vehicle was produced in the middle of France from 1960, and was quickly followed by both short and long-wheelbase versions. In 1977, the Portuguese company UMM, Uniao Metal Mecanica, bought the Cournil licence for production everywhere in the world apart from France. Here, work was carried out to modernise the commercial vehicle and accelerate production. In 1980, UMM presented a new evolution called the Alter. From 1982, it was fitted with a 2.3-litre diesel Indenor XD2 engine, and in 1988 the front end was re-styled with wings feathered into the body. Heuliez signed a production agreement that allowed him to produce a 2.5-litre Indenor version styled with squared wings that resembled the Landrover at the front. Heuliez homologated this version under the name Heuliez-VLH 4x4, in order to provide vehicles for the Gendarmerie, fire brigade, army and the DDE (directions départementales de l'Équipement). The example offered is configured as a three-door estate. It has an XD3P 2.5-litre engine capable of 76 bhp at 4,500 rpm, with a top speed of 120 km/h. Inside it has two imitation leather bench seats positioned lengthways. The brakes have been refurbished, and the odometer reads 5,932 km. This was Gérard Queveau's personal vehicle which he used to go hunting, with birds painted on the doors, signifying his passion for Canadian geese, and a beaver, his favorite animal, on the bonnet. Here is a perfect all-terrain vehicle, nicely run in, that is ready to open its doors and take you hunting in Sologne, driving across the Camargue in the sun, or climbing up mountainous tracks in the Alps.



221

Carte grise française de GS / French title from a Citroën GS

Châssis n° 15GA3763
Châssis Heuliez n° HZ1975-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Projet militaire très original
- ✓ Fonctionnel

- ✓ Unique prototype
- ✓ Very original military project
- ✓ Functional

€ 8.000 - 16.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1971 CITROËN VLH M7 4X4

Le projet M7 date de l'époque où Citroën souhaite répondre à une demande de l'armée pour un véhicule tout-terrain pratique et léger susceptible de remplacer la Jeep Willys. Le cahier des charges établis par l'Etat-Major français prévoit qu'il puisse transporter 4 militaires munis de leur paquetage, qu'il dispose d'une radio, et surtout qu'il puisse être héliporté et parachuté. Au début des années soixante-dix, les trois grands constructeurs français sont sollicités par le Ministère de la Défense pour soumettre leurs propositions pour un tel véhicule.

Le carrossier Heuliez va étudier ce 4x4 en partant des trains roulants et de la mécanique de la GS. Le choix d'utiliser la suspension hydropneumatique autorise en effet une faculté de franchissement plus importante. Plusieurs esquisses sont réalisées par Jacques Cooper, le styliste interne du carrossier qui, quelques années plus tard, dessinera le TGV. Il propose plusieurs déclinaison du projet, en torpédo quatre portes ou en pick-up à deux portes. La phase suivante consiste à étudier la plateforme roulante de l'engin. Afin de conserver une garde au sol importante, le moteur quatre cylindres à plat de la GS doit être monté en position supérieure afin de ne pas subir de dommage en cas de franchissement important.

Une visite de l'état major, alors que le projet n'est qu'en cours d'étude va entraîner d'importantes modifications. Celui-ci émet le souhait que le pare-brise soit rabattable afin d'hélicopter la voiture dans de bonnes conditions. C'est donc un second prototype qui est développé. S'il comporte toujours quatre portes, les montants sont réduits, et le pare-brise est mobile. Le style a été entièrement revu. Le tableau de bord intègre le volant recouvert de mousse de la GS et le compteur kilométrique de l'Ami 8. Le prototype statique ainsi terminé et peint en beige, est présenté au bureau d'étude, sur un décor de sable et de roche, à côté d'une berline GS de série. L'état-major de l'armée ayant donné son accord, il est décidé de réaliser un prototype roulant afin de tester les capacités de la Jeep GS M7. Il effectue ses premiers tours de roues de nuit dans la cour de l'usine de Cerizay quelques mois plus tard.

The M7 project dates from a time when Citroën wished to respond to demand from the armed forces for a light and practical all-terrain vehicle to replace the Willys Jeep. To meet the specification set by of the head of the French army, the vehicle had to be able to carry four soldiers with kit, be fitted with a radio, and above all, be able to be transported by helicopter and parachuted. At the beginning of the 1970s, the three main French car manufacturers were called on by the Ministry of Defence to submit their proposals for such a vehicle.

The coachbuilder Heuliez took the running gear and mechanical components of the GS to begin his development of this 4 x 4. The decision to use hydropneumatic suspension allowed an important degree of off-road driveability. Jacques Cooper, a designer at Heuliez, who would later be involved in designing the TGV, produced several drafts. These included such variations as a four-door roadster and a two-door pick-up. The next phase was to study the running gear. In order to keep the necessary ground clearance, the flat-four cylinder engine of the GS was mounted high up to avoid possible damage while travelling off-road on important missions.

While the project was in its early stages, a visit from the army chief led to important modifications. One of these allowed the windscreen to fold down while being transported by helicopter. Thus a second prototype was developed. This retained four doors, the uprights were reduced and the windscreen was movable. The vehicle was completely re-styled. The foam-covered steering wheel from the GS and the odometer from the Ami 8 were integrated into the dashboard. When the stationary prototype was finished and painted beige, it was shown to the design team next to a standard GS saloon, against a backdrop of sand and rocks. Once the army chief gave his consent, the decision was taken to build a driveable prototype to test the capabilities of the Jeep GS M7. It was the middle of the night a few months later when the wheels of this vehicle turned for the first time in the factory yard at Cerizay. The all-terrain demonstrations were a great success and highlighted the obvious

Les démonstrations de franchissement sont effectuées avec succès et ne peuvent que souligner l'attrait évident de la suspension hydraulique dans de telles circonstances. Mais deux logiques différentes vont sceller le sort de la Citroën M7. D'un côté, le groupe Peugeot qui vient de racheter Citroën alors en pleine crise financière, veut faire des économies et supprimer tous les projets coûteux. Peugeot n'aime guère les technologies avancées et la suspension hydraulique du projet M7 ne l'incite pas à vouloir tenter l'expérience. D'autant que du côté de l'armée française, on aime également les engins à la technologie basique et facile à réparer. Le projet M7 trop en avance sur son temps est recalé par le Ministère de la Défense de l'époque. Peugeot saura en tirer avantage néanmoins, puisque quelques années plus tard, un recyclage hâtif du tout-terrain Mercedes G avec des moteurs quatre cylindres en ligne essence et diesel Peugeot équipera l'armée en grande série.

Le prototype de la Jeep Citroën M7 est donc restitué à Heuliez. Fidèle à sa couleur fétiche, Henri Heuliez le fait repeindre en bleu métallisé pour son usage personnel. Le véhicule est en bel état de conservation. Il est équipé d'un bloc 4 cylindres 1220 cm3 qui comporte une plaque rivetée mentionnant «essai 604521», et d'une boîte semi-automatique à 4 vitesses de type C-Matic. L'intérieur est équipé de deux sièges avant et d'une banquette arrière, le tout en état d'origine correct, tout comme le capotage. Le véhicule affiche seulement 358 km au compteur. La mécanique est tourmente et la suspension hydraulique fonctionne, l'allumage et la carburation ont été révisés. Le véhicule dispose de la carte grise et du numéro de série de la base GS d'origine datée de novembre 1971 ainsi qu'un numéro de châssis Heuliez.

Ce prototype unique et exceptionnel par son style autant que pas son aspect novateur ne peut que séduire tout amateur éclairé fervent de technologie avancée et d'exclusivité.

advantages of using hydraulic suspension for this purpose. However, for different reasons the fate of the Citroën M7 was sealed. On one hand, the Peugeot group, who had just taken over a financially-struggling Citroën, wanted to cut costs and terminate costly projects. Peugeot was not a fan of advanced technology and the hydraulic suspension of the M7 project didn't persuade them to change this view. On the other hand, the French army also preferred vehicles employing simple technology that was easy to repair. The M7 project was turned down by the Ministry of Defence. Peugeot would draw on the work done, however, as a few years later, a hasty reworking of the all-terrain Mercedes G with Peugeot in-line four cylinder petrol and diesel engines would equip the army in large numbers. This prototype was kept by Henri Heuliez and was repainted in his favourite color metallic blue. It is still in nice original condition, fitted with a four cylinder 1220 cm3 engine, and a semi automatic gearbox. The interior is in really interesting original condition as the softop. The odometer shows 358km and the car is running with its hydraulic suspension. The car has a french carte grise from the original base, a Citroën GS from november 1971 and an Heuliez chassis number. This exceptional and unique prototype, for its style as much as its innovative design will seduce all enthusiasts with a passion for advanced and exclusive technology.



222

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1990-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Ludique
- ✓ Peut être équipé d'une mécanique

- ✓ Unique prototype
- ✓ Fun
- ✓ Possible to add mechanical components

€ 10.000 - 15.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1990 CITROËN CONCEPT-CAR SCARABÉE D'OR

Au salon de Genève en mars 1990, Heuliez représente à nouveau le concept-car Peugeot Agadès, cette fois-ci en version baroudeur, et le double d'un second concept-car, le Citroën Scarabée d'Or. Si le Peugeot Agadès est fonctionnel, son alter-ego Citroën n'est qu'une maquette d'étude, supposé recevoir une mécanique de BX GTI 4x4 qu'il ne reçut jamais. Reprenant le nom d'une des autochenilles de la Croisière Noire Citroën en 1922, le Scarabée d'Or 1990 propose un micro 4x4 ludique à habitabilité modulable. En version de base, sa carrosserie découverte se décline en deux places de front, mais un coffre arrière peut se déployer, qui offre deux autres places d'appoint. Ouvert sur la nature, ses flancs ajourés permettent d'appréhender le terrain tout en servant de protections latérales.

Pour l'anecdote, lors de sa présentation au Salon de Genève, le talentueux producteur Eddy Barclay tombe amoureux de l'engin et signe un chèque, en blanc évidemment, pour tenter de s'en porter acquéreur mais en vain, Heuliez se refusant de motoriser l'engin sans l'accord du constructeur, qui ne vint jamais ! Vous voilà aujourd'hui en position de faire plus fort que le flamboyant Eddy Barclay en vous portant acquéreur de ce sympathique et ludique concept-car.

Cette maquette roulante ne dispose ni de mécanique ni de direction. Elle est en bel état de présentation et les sièges arrière sont fonctionnels. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation. Emblématique de l'incroyable créativité du bureau d'étude Heuliez, le Scarabée d'Or est aussi le symbole des nombreuses occasions rencontrées par Citroën de sortir de son image trop classique. A ce titre, Scarabée d'Or mérite toute l'attention des collectionneurs qui ne manqueront pas d'être séduit par son attachant sourire !

At the Geneva Motor show in March 1990, Heuliez showed once again the Peugeot Agadès concept car and, alongside it, a second concept car, the Citroën Scarabée d'Or. Whereas the Peugeot Agadès was fully functional, its Citroën alter-ego was just a static model, missing the BX GTI 4x4 engineering intended for it. Taking its name from the Citroën Autochenilles of the Croisière Noire in 1922, the 1990 Scarabée d'Or was a fun micro 4x4 with a flexible use of space. In basic form, the open body came with two front seats, but the boot could be opened out to provide two extra seats. Open to the elements, the semi-open sides allowed a view of the ground while providing a level of protection.

For the record, when it was presented at the Geneva Motor Show, the talented producer Eddy Barclay fell in love with it and signed a blank cheque in an attempt to buy it. This was in vain, however, as Heuliez refused to add the engine without the manufacturer's permission, which was never granted ! Now you are in a stronger position than the flamboyant Eddy Barclay to become the owner of this fun and friendly concept car.

This model with wheels has neither mechanics nor steering. It is in excellent condition, with functional rear seats. The vehicle has never been registered. An emblem of the incredible creativity of the Heuliez design team, the Scarabée d'Or also epitomizes the numerous attempts made by Citroën to escape its rather classical image. As such, the Scarabée d'Or deserves close attention from enthusiasts who are sure to be captivated by its endearing smile !





223

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1997-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Forte personnalité

- ✓ Unique prototype
- ✓ Full of character

€ 15.000 - 25.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1996 CITROËN XANTIA BREAK 4X4 «BUFFALO»

Tout comme cela avait été fait auparavant pour les breaks BX et XM, c'est Heuliez qui élabore, industrialise, et produit le break Citroën Xantia à partir de 1995. La société des Deux-Sèvres en produira pas moins de 147 829 exemplaires jusqu'en 2002.

L'année suivant la présentation du break Xantia au public, afin de démontrer son savoir-faire tout autant que proposer une version moins classique de sa production, le carrossier présente le break Xantia 4x4 Buffalo. Il reprend la logique du break BX 4x4 qui avait été proposé quelques années plus tôt et qui n'avait pas recueilli le succès escompté. Pour donner une image de fiabilité à son projet, Heuliez a collaboré sur la transmission 4 roues motrices avec la société britannique FFD-Ricardo. Le style extérieur fait la part belle aux éléments rapportés de façon très réussie et flatteuse. La finition intérieure, comme sur les précédents breaks Heuliez portant l'appellation « Buffalo », consiste en un élégant et raffiné mélange de cuir de buffle rouge, et de tissus en laine de cachemire. Le concept-car Xantia 4x4 Buffalo restera un véhicule unique, la marque aux chevrons ne donnant pas suite à cette proposition. Le véhicule est en superbe état de présentation. Il est motorisé par un bloc quatre cylindres diesel 12 soupapes accouplé à une boîte de vitesses à cinq rapports. Il est équipé d'un anti-démarrage codé et n'affiche que 2 kilomètres au compteur. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation.

Doté d'une personnalité agressive et dynamique, le Xantia 4x4 Buffalo saura séduire tous les gentlemen amateurs de conduite sportive et élitiste, et sera l'élément hors du commun parfait pour valoriser une collection.

As he had previously done for the BX and XM, it was Heuliez who planned, developed and produced the estate version of the Citroën Xantia from 1995 onwards. The organisation at Deux-Sèvres produced no less than 147,829 examples up until 2002.

The year after the Xantia estate was presented to the public, in order to show his talents and offer a less standard version, the coachbuilder exhibited the Xantia 4x4 Buffalo estate. It drew from ideas used on the BX 4x4 which had been offered a few years earlier and which hadn't been as successful as expected. To add a sense of reliability to his project, Heuliez collaborated with the British company FFD-Ricardo to develop the 4-wheel drive transmission.

The exterior styling displayed a flattering and successful mix of elements. The interior, as with previous « Buffalo » estates by Heuliez, was finished in an elegant and refined mix of red buffalo leather with and cashmere. The Xantia 4x4 Buffalo remained a one-off creation, as Citroën did not follow up on the idea.

The vehicle is presented in superb condition. It is powered by a four-cylinder 12-valve diesel engine linked to a five speed gearbox. It is fitted with an anti-theft device and has just 2 km on the odometer. Although the car has never been registered.

Bearing a bold and assertive personality, the Xantia 4x4 Buffalo is bound to appeal to all gentleman drivers of unusual sports cars, and it will add an unorthodox and valuable element to any collection.





224

Copie de carte grise / Copy of the French title
Châssis n°
WDB12603212000421
Châssis Heuliez n°
HZ1984-1

✓ Véhicule unique
✓ Magnifique intérieur
✓ Probablement 38500 km d'origine

✓ Unique vehicle
✓ Beautiful interior
✓ Probably 38536 km from new

€ 10.000 - 20.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Voiture personnelle de Mme Heuliez

1984 MERCEDES BENZ 500 SEL LIMOUSINE

Présentée officiellement au Salon de l'Automobile de Frankfurt en 1979, la Mercedes 500 SEL est le haut de gamme de la marque à l'étoile. La version SEL à empattement long affiche une longueur de 5,29 m de série. Sous le capot, prêt à bondir, un V8 de 5 litres de cylindrée. Vaisseau amiral de la firme allemande, la 500 SEL fit l'objet de transformations nombreuses et variées en limousine chez de nombreux préparateurs tels que AMG, Brabus, Carlson, Duchatelet, GFG, Le Marquis, Schulz ou Trasco. Cependant, si ces sociétés réalisèrent différentes limousines en plusieurs exemplaires, celle réalisée par Heuliez en France est une réalisation unique.

Cette version limousine fut rallongée en 1984 à la demande de la direction allemande de Daimler-Benz, sur proposition de Gérard Quéveau. Cependant, lorsqu'il s'est agi de livrer l'auto pour le Salon de Frankfurt, la décision avait été prise d'abandonner ce projet jugé peu rentable au regard du potentiel de commande. Daimler-Benz, grand seigneur, accepta de laisser la voiture au carrossier. La limousine 500 SEL fut donc remise au garage du groupe Heuliez et servit à l'occasion. Après le décès de Henri Heuliez, elle devint la voiture de Mme Heuliez qui s'en servit à l'occasion pour des déplacements en famille à La Baule.

La voiture se présente aujourd'hui en état extérieur d'usage. L'intérieur dispose d'une banquette avant, d'une séparation chauffeur à vitre électrique, d'une banquette arrière et de deux strapontins escamotable dos à la route. Entre ces deux derniers, une console accueille un autoradio Becker et un espace bar. Tout l'intérieur est habillé d'un superbe velours à côtes marron foncé en parfait état, agrémenté d'inserts «façon boiseries». Sous le capot sommeille un moteur 8 cylindres en V de 5 litres, avec boîte automatique nécessitant une remise en route. Le compteur affiche 38 536 km parcourus. La voiture bénéficie d'une suspension hydraulique qui devra faire l'objet d'une remise en service, tout comme les pneumatiques. Il manque le réservoir de carburant. Tout amateur de la marque à l'étoile devrait comprendre l'intérêt autant historique que stylistique de s'offrir un exemplaire unique de Mercedes Benz.

Launched at the Frankfurt Motor Show in 1979, the Mercedes 500 SEL was the marque's top-of-the-range model. The long wheelbase SEL version measured 5.29m. Under the bonnet, raring to go, was a 5-litre V8 engine. Flagship model of the German company, the 500 SEL was transformed into various limousine versions by numerous preparers, including AMG, Brabus, Carlson, Duchatelet, GFG, Le Marquis, Schulz and Trasco. However, whereas these companies made several examples of each limousine, the one built by Heuliez was unique.

This version was lengthened in 1984, as requested by Daimler-Benz, following a proposal by Gérard Quéveau. However, by the time the car was ready to be delivered to Frankfurt for the Motor Show, the decision had already been taken to drop the project, which was thought not to be commercial. The rather prodigal Daimler-Benz, agreed to leave the car with the coachbuilder. The 500 SEL limousine was therefore put into the garages at Heuliez and from then on brought out occasionally. After Henri Heuliez died, it became Mme Heuliez's car which she used for family trips to La Baule.

The exterior of the car is presented in used condition. The interior has a front bench seat, a driver partition with electric window, a rear bench seat and two fold-down seats facing away from the driver. Inbetween these two seats, a central console houses a Becker radio and a bar. The entire interior is upholstered in dark brown corduroy in wonderful condition, with « wood-style » trim. Under the bonnet lies a 5-litre V8 engine with automatic gearbox, which requires recommissioning. The odometer reads 38,536 km. The car's hydraulic suspension is in need of a service, as do the tyres. It is missing a fuel tank.

Mercedes Benz enthusiasts will appreciate this unique example, as much for its history as its design.



225

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ2002-1

✓ Prototype unique
✓ Potentiellement fonctionnel

✓ Unique prototype
✓ Potentially functional

€ 10.000 - 16.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

2002 MERCEDES BENZ CLK RÉTRACTOP 10

La tradition de Mercedes-Benz de proposer des cabriolets et des coupés dans sa gamme remonte quasiment aux origines de l'entreprise. On ne peut oublier les 300 SL et 190 SL des années cinquante, ni les superbes versions «Pagode» des années soixante. Depuis, plusieurs générations de coupés et cabriolets perpétuèrent ce talent d'allier luxe, confort et loisirs. La première génération de Mercedes CLK fut présentée en 1996 par la firme allemande sous forme d'un cabriolet unanimement apprécié par la presse automobile de l'époque. L'année suivante, apparaissait une seconde version en coupé deux portes et quatre places. Le bureau d'étude Heuliez, disposant d'une expérience sans pareil en matière de toits rétractables, proposa d'unir les deux principes de carrosseries en une seule version, le Mercedes CLK Retractable Top 10, dont le carrossier présenta un exemplaire en 2002. La technologie développée se caractérisait notamment par le maintien de la forme du toit afin de conserver l'allure générale, par une protection anti-retournement qui se mettait en place automatiquement lors de la conversion en cabriolet, par la possibilité d'utiliser quatre vraies places, et par un volume utile du coffre supérieur à celui d'origine.

La voiture est réalisée sur une base de coupé CLK année modèle 98. Elle se présente en très bel état. Elle dispose de la finition «Sport», d'un intérieur en cuir noir et Suédine, et de jantes en alliage d'aluminium. Elle bénéficie d'un moteur 6 cylindres et d'une boîte de vitesses à 5 rapports. Cette belle automobile ne peut que séduire l'amateur de beaux cabriolets allemands d'exception.

The Mercedes-Benz tradition of offering cabriolets and coupés as part of the model range stretches a long way back into the company's history. One can't forget the 300 SL and 190 SL of the 1950s, nor the superb « Pagoda » versions of the 1960s. Since those days, several generations of coupés and cabriolets have carried on this talent for combining luxury, comfort and touring.

The first generation Mercedes CLK was presented in 1996 as a cabriolet which was unanimously held in high regard by the motoring press at the time. The following year, a second version appeared : the two-door, four-seater

Coupé. The design team at Heuliez, offering a wealth of experience in retractable roofs, proposed combining both body styles into one, as the Mercedes CLK Retractable Top 10, which was presented by Heuliez in 2002. The technology used allowed the roof to maintain its shape and thus keep the overall appearance of the car the same, through use of a roll bar which positioned itself automatically when the roof was lowered. It also had four true seats, and a larger boot space than on the original. The car was built on the base of a 1998 model CLK coupé. It is presented in excellent condition, finished to « Sport » specification, with a black leather and suede interior, and aluminium alloy wheels. It boasts a 6-cylinder engine and five-speed gearbox. This superb automobile can't fail to attract enthusiasts of exceptional German cabriolets.



228

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1996-2

- ✓ Prototype unique
- ✓ Forte personnalité
- ✓ Seulement 141 km au compteur

- ✓ Unique prototype
- ✓ Full of character
- ✓ Just 141 km on the odometer

€ 15.000 - 25.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Ex Salon de Paris 1996, Ex Salon de Genève 1998

1996 MERCEDES BENZ G INTRUDER

Ceuvre du talentueux styliste Marc Deschamps, responsable d'Heuliez-Torino, le spectaculaire Intruder est basé sur une plate-forme de Mercedes G. Il allie avec talent les vertus sportives d'un roadster avec les capacités de franchissement du 4x4. Du Mercedes G, il hérite d'une importante garde au sol et d'une transmission efficace et sûre, tandis que du roadster Mercedes il bénéficie d'une ligne et d'une position de conduite résolument sportive. L'aspect général du Mercedes Intruder voulait remettre en cause l'aspect toujours massif et peu élégant des 4x4 disponibles sur le marché. A l'intérieur également, le style soulignait sa différence, avec des sièges baquets et une position de conduite très allongée. Le Mercedes Intruder se voulait être un tout-terrain de grand luxe.

Présenté en octobre 1996 lors du Mondial de l'Automobile de Paris, le Mercedes Intruder disposait d'un toit Targa déposable manuellement. Pour le salon de Genève en mars 1998, l'Intruder voit son arrière entièrement redessiné afin de recevoir un toit rétractable électriquement. Il est alors exposé dans une étonnante combinaison bicolore rouge et gris métal. Il sera par la suite repeint dans une teinte grise plus conventionnelle. Il est à noter que ce superbe engin bénéficie de pneus spécifiques issus du département Sport-protos de la société Michelin. Le véhicule est en bon état de présentation. L'intérieur est habillé de cuir alliant le gris et le bleu requin. Le véhicule bénéficie d'une boîte automatique. Le boîtier électronique permettant d'actionner le toit Rétractop n'est pas présent dans le véhicule, néanmoins la société Heuliez pourra en réaliser un à la demande après devis. Son compteur kilométrique ne totalise que 141 km. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation.

A l'époque, nombreuses et insistantes furent les tentatives émanant des pays du golfe persique pour acquérir le Mercedes Intruder. Mais Heuliez se refusa catégoriquement à vendre ce fleuron de son savoir-faire. Voilà aujourd'hui l'occasion enfin venue de devenir l'unique et chanceux propriétaire de cet impressionnant tout-terrain de charme!

The work of talented designer Marc Deschamps, head of Heuliez-Torino, this spectacular Intruder was based on the platform of the Mercedes G series. It combined perfectly the sporting qualities of a roadster with the all round capabilities of a 4x4. It had the all-important ground clearance, and efficient and robust transmission of the G series, and the sporty styling and driving position of the roadster. The overall appearance of the Intruder challenged the view that available 4x4s were bulky and inelegant. The interior confirmed this difference, with bucket seats and extended driving position.

The Mercedes Intruder wanted to be an all-terrain luxury car. Presented in October 1996 at the Paris Motor Show, the Mercedes Intruder featured a removable Targa roof. For the Geneva Motor Show in March 1998, the Intruder appeared with the rear completely re-styled to house an electrically-operated roof. It was exhibited in unusual two-tone red and metallic grey livery and later repainted in a more conventional grey. Of note are the tyres which were a special order from Michelin.

The vehicle is presented in good condition and the interior is upholstered in grey and shark blue leather. It has an automatic gearbox. The electronic control to operate the Rétractop roof is missing from the vehicle, but the Heuliez company will quote to build one. The odometer reads 141 km. The car has never been registered.

At the time, Heuliez received numerous, persistent requests from the Middle East to purchase the Intruder, but he categorically refused to sell his flagship model that displayed the extent of his talents. Today, however, the opportunity has finally arrived to become the one and only lucky owner of this impressive all-terrain masterpiece!





227

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1986-4

- ✓ Style jeune et décontracté
- ✓ Concept-car officiel du salon 1986

- ✓ Youthful zest and style
- ✓ Concept car for the 1986 motor show

€ 2.000 - 4.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Ex Salon de Paris 1986

1986-1987 HEULIEZ ATLANTIC - STARS & STRIPES

Au milieu des années 80, les marques automobiles françaises tentent comme elles peuvent de renouer avec le succès. Victimes de choix industriels contre-productifs en série, PSA comme Renault disposent de gammes mal équilibrées et sans âme. Il leur manque des produits ludiques, dérivés de la série et permettant au public de s'identifier à tel ou tel produit phare. L'image d'une gamme et d'une marque se gagne avec les produits destinés aux jeunes, dont les marques françaises manquent cruellement. C'est dans cette perspective que Heuliez présente ce qui est le premier concept-car de son histoire. En octobre 1986 au Salon de l'Automobile de Paris, le carrossier des Deux-Sèvres dévoile le coupé Atlantic, une proposition élégante et séduisante de coupé deux places susceptible d'être réalisé sur une base de voiture de gamme moyenne inférieure. En fait, sans le dire explicitement, c'est à la Peugeot 205 que les stylistes de France-Design ont songé, puisque ils ont donné au coupé Atlantic l'exact empattement de 2,42 m du «Sacré Numéro». La clientèle visée est celle des jeunes qui rêvent d'une voiture de sport ludique et anti-conformiste mais qui ne peuvent se payer le luxe d'une Porsche ou d'une Alpine. L'accueil reçu par Atlantic est à la hauteur de l'attente du public, et le concept-car Heuliez aura même droit à la couverture du numéro spécial Salon de l'Auto-Journal. L'année suivante, en 1987, pour renouveler la proposition, le coupé Atlantic est transformé en spider par suppression du toit. Il est ensuite renommé «Stars & Stripes», et refait une tournée des salons européens sur le stand Heuliez. Il sera enfin repeint en jaune et badgé à l'image de Renault pour représenter le carrossier à l'inauguration d'un site de style installé à Colombes en 1990. Cette maquette sur roues ne dispose ni de mécanique ni de direction, mais se présente dans un correct état de conservation. Cet intéressant concept-car, qui marque l'arrivée de France Design dans le monde du style, est une astucieuse et sympathique proposition de ce qu'aurait pu être une version fun de la Peugeot 205. Les amateurs d'innovation française et de youngtimers sauront apprécier cette proposition qui aurait pu devenir la «voiture des copains» de la fin des années 80.

In the mid-80s, the French car manufacturers such as PSA and Renault were in turmoil with a range of cars that were soulless, mundane and not well thought out. Sporting models or interesting variants were lacking and neither was there a flagship or a halo product to brighten the image of the French carmakers. It was in this kind of a situation that French coachbuilders and design house Heuliez made its first concept car. In October 1986 at the Salon de l'Automobile in Paris, the coachbuilder revealed the coupe Atlantic, an elegant and attractive proposal for a two-seater coupe that could slot in as an inexpensive and accessible coupe. In fact, without saying so explicitly, it was the Peugeot 205 that the France Design designers had in mind, since they gave the Atlantic mock-up the exact wheelbase of 2.42 metres as that of the 205. The target audience was the nonconformist youth who dreamt of a fun sports car, but couldn't quite afford a Porsche or an Alpine. The reception given to the Atlantic was as per expectations, and the Heuliez's concept car even made it to the cover the prestigious French car magazine l'Auto Journal for their special issue covering the Paris Salon. The following year, in 1987, to renew the idea, the coupe Atlantic was turned into roadster by knocking off the roof. And the car was renamed «Stars & Stripes». The concept did a tour of the important European shows on the Heuliez stands. The car was eventually painted in yellow and badged a Renault as Heuliez's representative exhibit at a design show to celebrate the inauguration of Renault's Colombes facility in 1990. This full size mock-up on wheels has neither mechanicals nor a steering system, but comes in a very good condition. This exciting concept car, which marked the arrival of France Design in the world of automotive design, is an astute and stylish proposal of what could have been a fun version of the Peugeot 205. Fans of French innovation and Youngtimers will appreciate that this design proposal could have become the cult car of the 1980s.

228

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1996-1

- ✓ Maquette unique
- ✓ Historique présidentiel
- ✓ Image du haut de gamme à la française

- ✓ Unique model
- ✓ Presidential history
- ✓ Upmarket French image

€ 2.000 - 4.000
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

1995 CITROËN XM «LIMOUSINE»

La XM «Limousine» est une seconde proposition de véhicule de haut de gamme français, venant en complément de la XM «Palace» présentée en 1992. Cette fois-ci, les stylistes de Heuliez-France-Design ont choisi d'utiliser la plate-forme du break XM, dont Heuliez assurait la production pour le compte de PSA, pour réaliser une limousine qui n'en est pas une, la voiture ne disposant que de deux ouvertures latérales vitrées. Cette berline trois volumes conserve le coffre et les feux du break XM, mais reçoit une lunette arrière plus verticale, qui permettait de libérer de l'espace pour un capot de coffre classique. L'arrière du véhicule fut modelé en clay pour figurer le volume choisis. La maquette fut présentée au Président Chirac lors de sa visite des usines Heuliez en 1996. Cette automobile non motorisée se présente en bon état, avec néanmoins quelques craquelures sur la partie arrière en clay. Elle ne présente pas de frappe à froid ni de plaque constructeur. L'intérieur est habillé de tissus de velours gris anthracite en état moyen. Le véhicule dispose d'un anti-démarrage codé. Le compteur kilométrique affiche seulement deux kilomètres. Cette intéressante proposition de style saura ravir les nombreux amateurs de la marque aux chevrons, qui ne manqueront pas d'apprécier son élitisme et son exclusivité. Voila un joyau pour toute collection citroëniste digne de ce nom.

The XM «Limousine» was the second proposition for a top-of-the-range French vehicle, offered to complement the XM «Palace» which had appeared in 1992. This time, the designers at Heuliez-France-Design had decided to use the platform of the XM estate, a car that Heuliez produced for PSA. Despite its name, this wasn't a true limousine, as it only had two opening doors on each side. This three box saloon retained the XM boot and lights, but had a more vertical rear window, which provided enough room for a standard boot lid. The rear of the vehicle was modelled in clay to show its size. The model was shown to President Chirac when he visited the Heuliez factory in 1996. This non-motorised model is presented in good condition, with some cracking to the clay section at the rear. It has no manufacturer's plate or serial number. The dark grey velours interior is presented in reasonable condition. It is fitted with an anti-theft device and the odometer shows just 2 km. This is a fascinating style project of enormous interest to 'marque aux chevrons' collectors, who will appreciate its unique and exclusive nature. A gem worthy of a place in the collection of any true citroëniste.



229

Sans carte grise / No title
-Châssis n° HZ2006-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Audace technologique
- ✓ Potentiellement fonctionnel
- ✓ Charme et élégance

- ✓ Unique prototype
- ✓ Bold technology
- ✓ Potentially functional
- ✓ Charm and elegance

€ 20.000 - 30.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE

Ex Salon de Genève 2006

2006 PEUGEOT 407 PHAËTON «MACARENA»

Jusqu'en 2005, aucun constructeur au monde ne s'était aventuré à imaginer adapter le principe du toit rigide escamotable à une berline quatre portes. Certes Lincoln, aux Etats-Unis, avait couvert sa Continental d'un capotage électrique, mais réalisé en toile, il ne nécessitait pas une cinématique aussi compliquée que pouvait l'imposer un toit rigide. Avec le phaëton Peugeot 407 Macarena, Heuliez se paie l'audace d'être le premier constructeur au monde à proposer une berline à toit rigide escamotable, transformable en cabriolet intégral, qui de surcroît présente l'innovation ultime d'être intégralement vitrée en position fermée. Son nom est hérité de la cinématique du toit escamotable qui rappelle la chorégraphie de ce tube planétaire. Lors de l'ouverture du toit, la voûte vitrée de Macarena se scinde en trois panneaux distincts qui glissent vers l'arrière en se superposant sur la lunette arrière avant de basculer dans les profondeurs du coffre. Les deux arches longitudinales de toit se plient alors sur elles-mêmes vers l'intérieur, avant de s'escamoter perpendiculairement dans le coffre. En position fermée, chaque panneau vitré du toit peut se comporter comme un toit ouvrant classique. En position ouverte, aucun obstacle ne s'offre au regard périphérique des heureux passagers de ce vaisseau de grand luxe. Pour assurer une parfaite rigidité de la plate-forme, celle-ci est renforcée dans les soubassements, et reçoit une paroi de renfort derrière les sièges avant. Profitant de cette paroi, habillée de bois et de cuir, un aménagement luxueux permet de disposer de deux écrans plasma pour le bien être des passagers. Présentée sur le stand du carrossier en mars 2006 au Salon de Genève, Macarena va susciter une déferlante d'éloges de la part de la presse et du public. Les propos des magazines automobiles seront dithyrambiques sur l'audace de ce concept-car, qui malheureusement ne verra pas le jour. Macarena est en superbe état de présentation. Elle dispose d'un moteur diesel HDi à 16 soupapes, et d'une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports. L'intérieur arbore un superbe habillage de cuir beige clair, agrémenté d'inserts bois. La voiture dispose de la climatisation, d'un ordinateur de bord, et de jantes en alliage. Seul un esthète automobile peut comprendre tout le génie de Macarena. Seul un gentleman peut apprécier son inventivité. Seul un épcurien peut en savourer le confort. Macarena mérite l'homme exceptionnel qui saura valoriser son exceptionnelle audace tout en conservant son élégance raffinée typiquement française.

Before 2005, no manufacturer in the world dared contemplate adapting the retractable hardtop to a four-door saloon. Lincoln, in the US, had fitted an electric roof to the Continental, but it was a soft-top, and required a less complicated mechanism than a hardtop. With the Peugeot 407 phaëton Macarena, Heuliez boldly proposed a saloon with folding hardtop, which transformed into a perfect cabriolet. Displaying yet further innovation, it was completely glazed when in the closed position. The movement of the folding roof suggested the worldwide dance craze, the Macarena, hence the name. As it opened up, the glazed roof split into three separate panels which slid backwards and lay on the rear windscreen before sliding into the depths of the boot. The two longitudinal arches bent in on themselves before retracting at right angles and also disappearing into the boot. When the roof was up, each glass panel functioned like a standard sunroof. When down, there was no obstacle to hinder the view for the lucky passengers in this luxury craft. To guarantee complete rigidity of the platform, the underbody was strengthened, and reinforced behind the front seats. This reinforced panel was covered in leather and wood and fitted with two plasma screens to add a touch of luxury for the passengers. Presented on the coachbuilder's stand at the Geneva Motor Show in March 2006, the Macarena incited a wave of eulogies from the press and the public. The motoring magazines raved about the boldness of this concept car, which, sadly, never saw the light of day. The Macarena is presented in superb condition. It is fitted with an HDi 16-valve diesel engine, and a six speed gearbox. The interior sports a wonderful display of pale beige leather and wood trim. Other luxury features include air conditioning, an on-board computer and alloy wheels. Only an aesthete can fully comprehend the brilliant engineering of the Macarena. Only a great mind can appreciate its inventiveness. Only a hedonist can savour the comfort. This car deserves an exceptional person to recognise its exceptional boldness and preserve its typically French elegance.



230

Carte grise / French Title

-Châssis n° 204DB-6635599
Châssis Heuliez n° HZ1972-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Concept novateur
- ✓ Look des "années Pop"
- ✓ Jalon dans l'histoire du design

- ✓ Unique prototype
- ✓ Innovative concept and design
- ✓ 70's feel
- ✓ Milestone in the history of design

€ 30.000 - 50.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE

Ex Salon de Paris, 1972

1972 PEUGEOT 204 TAXI «H4»

«Eh, Taxi !» A la fin des années 60, la marque Peugeot est la pionnière du marché des taxis en France, avec ses modèles 403 et 404, bientôt suivies des 504. La majeure partie du temps, il s'agit de braves berlines à moteur diesel Indenor. Contrairement à d'autres pays européens où les taxis bénéficient d'une carrosserie bien spécifique à leur usage, comme en Grande-Bretagne, la France n'a pas su ou pas voulu faire l'effort de normaliser et optimiser ses taxis.

Fort de cette constatation, les stylistes du carrossier Heuliez imaginent et présentent le Taxi H4 au Salon de Paris d'octobre 1972. Dessiné par Yves Dubernard et son équipe, le H4 utilise la plate-forme d'un break Peugeot 204 diesel acheté d'occasion pour la circonstance. Le style et les formes novatrices du H4 sont immédiatement remarqués et salués par la presse spécialisée. Avec une longueur de 3,65 m, le Taxi H4 est très compact pour se glisser dans la circulation urbaine. L'aménagement intérieur avait été conçu à l'instar des London cabs, avec une cellule minimale mais néanmoins confortable et usuelle réservée au pilote. Cette cellule est isolée de l'habitacle réservé à la clientèle par une séparation en plexiglas. Dans la partie publique, une banquette arrière permet d'accueillir trois passagers. A droite du conducteur, un espace est réservé pour le stockage des bagages des passagers, mais peut éventuellement permettre l'accueil d'un quatrième client grâce à la présence d'un strapontin escamotable. L'accès des clients se fait par deux portes arrière larges et de grand débattement. Autre aspect résolument novateur, le toit du Taxi H4 est intégralement transparent, afin de permettre aux touristes d'apprécier les merveilles architecturales de Paris. Il faudra attendre les années 2000 pour que cette technologie soit intégrée dans des modèles de série! Vu au Salon de Paris en 1972, le Taxi H4 ne refit qu'une seule apparition en public, à Rétromobile en 1994 sur le stand du Club 204-304. Considéré comme un exceptionnel jalon du style automobile, le Taxi H4 a bénéficié depuis 2010 d'une inscription à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques.

Ce concept-car est aujourd'hui en bel état de présentation. Il dispose d'un

«Taxi !» At the end of the 1960s, Peugeot was the market leader in France for taxis, with the 403 and 404, and later the 504 models. It was predominantly a question of using a robust saloon with an Indenor diesel engine. Unlike other European countries where taxis had a specific body suited to their function, as in Great Britain, France was unable, or unwilling, to standardise and optimise their taxis. With this in mind, the designers at Heuliez conceived and presented the taxi H4 at the Paris Motor Show in October 1972. Styled by Yves Dubernard and his team, the H4 used the platform of a Peugeot 204 diesel estate. The innovative shape and styling of the H4 immediately attracted attention and praise in the specialist press. At 3.65m long, the Taxi H4 was very compact in order to deal with city traffic. The interior layout was based on the London cab, with a small but comfortable and usable compartment for the driver. This was isolated from the passenger cabin by a plexiglass partition. In the passenger section, a rear bench seat could seat three. To the right of the driver there was space for baggage, although this was eventually used for a fourth passenger with the addition of a fold down seat. Clients could get in and out through two wide rear doors with good clearance. Another innovative feature of the Taxi H4 was the see-through roof which allowed tourists to admire the wonderful architecture of Paris. It wasn't until the 2000's that this technology was used in production models!

On show at the Paris Motor Show in 1972, the Taxi H4 has only made one other public appearance, at the Retromobile Salon in 1994 on the 204-304 stand. Considered to represent a milestone in the history of automobile design, the Taxi H4 was given an entry in l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques in 2010. This concept car is presented today in excellent condition. It is fitted with a four cylinder diesel transverse engine and a four speed gearbox. The interior is upholstered throughout in woollen fabric. The vehicle is not ready to take to the road, having no brakes or fuel tank. It shows just 1km on the clock. We even have the original invoice for the estate bought



moteur quatre cylindres diesel en position transversale et d'une boîte de vitesse à quatre rapports. L'intérieur est intégralement habillé d'un tissu de laine chiné. Le véhicule n'est pas apte à prendre la route tel quel car ne dispose pas de circuit de freinage ni de remplissage de carburant. Il affiche un seul kilomètre au compteur. Nous disposons même de la facture d'achat neuve du break d'origine qui sert de base à la transformation. Il est convenu aujourd'hui de considérer Heuliez comme le premier précurseur du monospace moderne, plusieurs années avant les premières propositions de Matra pour ce qui deviendra la Renault Espace. Comment ne pas craquer pour cet amusant véhicule aux coloris résolument seventies? Replongez-vous dans vos années pattes d'éléphant. En 1972, souvenez-vous, dans l'auto-radio, le hit qui passait en boucle, c'est le groupe Hot Butter avec «Pop Corn»..... Un petit retour en arrière en H4 psychédélique, cela ne se refuse pas !

new to provide the base of this transformation. It is generally agreed today that Heuliez was the forerunner of the monospace vehicle, several years before the first designs by Matra became the Renault Espace. How can you not fall for this crazy vehicle in resolutely '70s colours? Jump back into the bell-bottom years. Remember the song by a group called Hot Butter, that played on a loop on the car radio in 1972, called « Pop Corn » ?A tiny step back in time in the psychedelic H4 is a must!



Ex Salon de Paris 1985

1985 RENAULT SUPER VAN CINQ

La Renault Supercinq apparaît en 1984 pour tenter de prolonger et renouveler l'incroyable succès de la Renault 5 depuis douze ans. Il faut attendre l'année suivante pour qu'elle soit disponible en cinq portes, une version plus pratique pour les familles. Fidèle à sa volonté de présenter des automobiles destinées à faciliter la vie, comme par le passé le break 309 ou l'AX Evasion, Heuliez s'empare de la nouvelle Supercinq, la coupe et la rallonge au niveau de l'empattement. Comme sur ses précédents vans, il ne conserve qu'une porte à gauche pour deux portes à droite. Mais l'innovation vient du fait que la porte arrière droite est désormais coulissante, pour un usage facilité en secteur urbain. Le Super Van Cinq dispose de 5 places pouvant se muer en 7 places avec l'appoint de deux sièges escamotables dos à la route dans le coffre. Sur ce concept-car, les feux arrière sont factices. La voiture fut présentée au public lors du Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1985. Dans le catalogue édité à cette occasion, on peut noter que le concept-car fut temporairement habillé d'une finition aux couleurs du couturier français Yves Saint Laurent. Le concept-car est en état de conservation correct. Il possède un bel intérieur en tissus beige. Le compteur kilométrique affiche 30 km seulement. Le Renault Super Van Cinq démontre une fois de plus le rôle de précurseur de Heuliez qui fut le premier à proposer une porte coulissante sur une automobile compacte de grande diffusion, bien avant l'apparition de cette technologie en série. A ce titre, le Super Van Cinq mérite de figurer dans la collection d'un amateur de style et d'innovation automobile.

The Renault Supercinq appeared in 1984 and was an attempt to prolong the incredible success of the 12-year old Renault 5. It was not until the following year that it became available in a five-door version more practical for families.

Faithful to his commitment to produce cars that made life easier, as with the earlier 309 and AX Evasion estates, Heuliez took the new Supercinq and lengthened the wheelbase. As he had done with other 'vans', he kept just one door on the left and two doors on the right. The innovation here was that the rear right-hand door was sliding, for easy use in the city. The Super Van Cinq had five seats, but could take seven passengers with two folding, rear-facing seats in the boot. There are dummy rear lights on this concept car. It was presented to the public at the Paris Motor Show in October 1985. Documented in the catalogue produced for the occasion, the car was temporarily finished in the colours of French designer Yves Saint Laurent.

This concept-car has been well preserved. The odometer reads just 30km. The Renault Super Van Cinq demonstrates once again the pioneering role taken by Heuliez, who was the first to offer a sliding door on a compact mass-market car, long before this feature appeared on production models. As such, the Super Van Cinq deserves a place in a collection featuring innovative cars.

231

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1985-1

- ✓ Style avancé
- ✓ Potentiellement fonctionnel

- ✓ Advanced design
- ✓ Potentially functional

€ 8.000 - 12.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Ex salon de Paris 1979

1979 PEUGEOT 504 «LOISIRS»

En 1979, la berline 504 a déjà onze années de carrière derrière elle. Succédant fort logiquement à la consensuelle 404, la 504 se démarquera par un style bien personnel qui fera son succès. Comme de coutume dans la gamme Peugeot, la part belle est faite aux utilitaires dérivés des berlines, mais en 1978, c'est encore et toujours le pick-up 404 qui tient la vedette de ce marché. Si celui-ci a encore une belle carrière devant lui à l'export, Peugeot décide quand même de proposer à la clientèle européenne un nouveau pick-up 504 qui apparaît en 1979. Sa carrière sera très longue puisque les derniers exemplaires produits le seront en 2005 au Nigéria !

Mais en 1979, ce nouvel utilitaire inspire Heuliez qui présente au Salon de Paris une intelligente interprétation de celui-ci dans une finition «véhicule de loisirs» qui préfigure là encore quelques années avant Matra, la Simca-Talbot Rancho. Une cellule indépendante à structure métallique habillée de polyester vient se greffer sur la base d'origine. Le volume habitable est augmenté par rapport à un break de série et de surcroît modulable à volonté au gré des désirs et usage du client. Extérieurement, le 504 «Loisirs» est habillé comme un baroudeur, avec des inserts en bois véritable. «Knock on wood» disait Amii Stewart cette année là !

Le véhicule est en état d'usage. Il bénéficie d'un intérieur en tissus marron et orange aux coloris typiques des années disco, et d'un jeu de jantes larges en alliage d'aluminium de marque Wolface. Le compteur kilométrique affiche 130 km parcourus. Le moteur Indenor XD88 de 1948 cm³ est fonctionnel. Voilà un amusant véhicule de week end sans prétention mais exclusif qui vous permettra de vous replonger dans ces dynamiques années disco.

By 1979, the 504 saloon was already eleven years old. A perfect successor to the agreeable 404, the 504 had a very distinctive personality which made it successful. As usual with Peugeot, the spotlight fell on commercial vehicles derived from saloons, but in 1978, it was still the pick-up 404 which was the star of the market. While this vehicle still had a rosy future in the export market, Peugeot decided to offer European customers a new 504 pick-up which appeared in 1979. This model enjoyed an amazingly long career, with the last examples produced in 2005 in Nigeria !

At the Paris Motor Show in 1979, Heuliez presented a clever interpretation of this commercial vehicle, finished as a «leisure vehicle», which predated by several years Matra's Simca-Talbot. An independent steel structure clothed in polyester was grafted onto the original base. It had a larger interior than the standard estate and offered a flexible arrangement according to how the client wanted to use it. Externally, the 504 «Loisirs» looks like an all-terrain vehicle, with trim in wood. «Knock on Wood» as Amii Stewart sang that year ! The vehicle is in used condition. In true disco-style, it sports brown and orange fabric interior and a set of aluminium alloy wide wheels by Wolface. According to the odometer, the car has covered 130 km. The 1948cc Indenor XD88 engine is working. Here is an unpretentious but exclusive car for the weekend that will transport you back to the dynamic disco years.

232

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1979-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Concept novateur pour l'époque
- ✓ Voiture de loisir idéale et originale

- ✓ Unique prototype
- ✓ Innovative design for the period
- ✓ Original «leisure» car

€ 10.000 - 20.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE



Ex Salon de Paris 1989

1989 PEUGEOT CONCEPT-CAR 4X4 «AGADÈS»

Partant du principe que les bas de gamme Peugeot offraient des solutions somme toutes très classiques, et que des niches de clientèle pouvaient être trouvées sur ce marché, Heuliez imagina un véhicule de taille réduite doté de quatre roues motrices, petit à l'extérieur mais pouvant néanmoins accueillir quatre passagers.

Présenté en 1989 au Salon de Paris dans un offensif coloris bleu, le concept-car Agadès affichait une longueur de 3,30 m pour une largeur de 1,66 m, ce qui lui concédait un vaste habitacle pour sa petite taille. De Peugeot, il ne portait en fait que l'apparence inspirée de la très conventionnelle 106, car fonctionnel, il a été réalisé sur la base d'une Citroën BX GTI 4x4. A l'intérieur, on trouve un habillage en cuir sable et jeans du même bleu que la carrosserie. Si l'accueil des visiteurs du salon fut positif, il fut néanmoins remarqué qu'Agadès n'était pas assez ludique pour la clientèle jeune qu'il visait.

C'est pourquoi Agadès réapparut quelques mois plus tard au Salon de Genève en livrée sable satiné, avec des barres de toit, deux phares orientables, des enjoliveurs plus virils et une roue de secours sur le hayon arrière. Cette fois-ci, l'accueil fut aussi enthousiaste de la part du public qu'il fut indifférent du côté de la direction de la marque franc-comtoise, restant relativement conservatrice. Le Peugeot Agadès fut également exposé dans la vitrine du show-room Heuliez, boulevard Saint Germain à Paris, durant l'hiver 1990.

Le véhicule est en très bon état général. Son intérieur en jeans et cuir beige est en parfait état. Sous le capot, on trouve un moteur 1.9 GTI de type 1CW2Y6DEA, portant la mention «essai n°109126». Le véhicule est équipé de la suspension hydraulique. Le compteur kilométrique affiche 1 km.

Voilà un concept-car totalement séduisant qui démontre parfaitement l'esprit d'inventivité des ingénieurs et stylistes du bureau d'étude du groupe Heuliez. Se glisser derrière le volant d'Agadès, c'est aussitôt voir l'horizon s'ouvrir sur des dunes de sable à perte de vue, avec un petit vent chaud du désert qui vient caresser votre esprit de baroudeur en sommeil. Evadez-vous avec nous !

Assuming that Peugeot always offered very traditional solutions at the lower end of the market, and that there was a niche clientele for this, Heuliez designed a reduced size four-wheel drive vehicle that was tiny from the outside but could nevertheless accommodate four passengers. Presented at the Paris Motor Show in 1989 in a rather shocking blue, the Agadès concept car was 3.3m long by 1.66m wide, dimensions which gave it a large interior for its small size. It borrowed from Peugeot an appearance inspired by the conventional 106, but it was actually created using the base of a Citroën BX GTI 4x4. Inside, it was dressed in denim and sand-coloured leather, matching the denim-coloured paintwork. It received a positive response from visitors, but was thought not to be fun enough for the young clientele it was aimed at. Which is why, several months later at the Geneva Motor Show, the Agadès made its second appearance liveried in a sand-coloured satin finish, with roof bars, two adjustable headlights, meatier hubcaps and a spare wheel on the tailgate. This time, the response from the public was as enthusiastic as it was indifferent from the rather conservative Peugeot management. During the winter of 1990, the Peugeot Agadès was displayed in the window of the Heuliez showroom on Boulevard Saint Germain in Paris. The vehicle is generally in very good condition and its denim and beige leather interior is perfect. Under the bonnet, there is a 1.9 GTI type 1CW2Y6DEA engine, which mentions «essai n°109126». It is fitted with hydraulic suspension. The odometer reads 1 km.

Here is a wonderfully appealing concept car which demonstrates perfectly the inventiveness of engineers and designers from the Heuliez research department. To slip in behind the wheel of the Agadès is to summon up a horizon filled with sand dunes, and a warm desert breeze that will kindle your sense of adventure. Escape with us !



Ex Salon de Genève 2001

2000 BMW SÉRIE 3 2000 CABRIOLET RETRACTOP 2

Le concept de toit escamotable Retractable fut mis au point au début des années 2000 par le bureau d'étude de Cerizay. Il était le prolongement logique des toutes les études menées depuis les débuts des années 70 avec la SM Espace, puis la collaboration avec la société de toits ouvrants Webasto-Heuliez, pour offrir une solution nouvelle de cabriolet familial. L'étude de la cinématique fut particulièrement soignée afin de conserver une capacité d'habitabilité de quatre places et l'allure générale de l'auto une fois le toit en place, tout en permettant une protection sécuritaire renforcée en cas de retournement. Ce procédé particulièrement intéressant fut décliné fin 2000 sur ce cabriolet BMW Série 3 type E46, présenté sur le stand du carrossier au Salon de Genève en mars 2001.

Cette automobile est en bel état de présentation. Elle dispose d'un intérieur en cuir beige avec inserts en boiseries, et de jantes en alliage d'aluminium. Elle est équipée d'un moteur essence 6 cylindres en ligne et d'une boîte mécanique à 5 vitesses. Le véhicule n'a jamais fait l'objet d'une immatriculation. Cette réalisation unique constituera assurément une valeur ajoutée à une collection consacrée à la marque à l'hélice.

The concept for the Retractable roof was developed at the start of the new millennium by the design team at Cerizay. It was the logical outcome of all the work that had been carried out since the 1970s on the SM Espace, and the collaboration with the sunroof company Webasto-Heuliez, to offer a new kind of family convertible.

The engineering was given particular attention not only to provide protection if the car rolled, but also to maintain the overall appearance – and room for four seats – once the roof was in place. This highly interesting mechanism was fitted to the BMW Series 3 type E46 cabriolet at the end of 2000, and presented on the coachbuilder's stand at the Geneva Motor Show in March 2001.

This car is presented in excellent condition, and boasts a beige leather interior with wooden trim and aluminium alloy wheels. It has a straight-six petrol engine and five speed gearbox. The car has never been registered. This creation will undoubtedly add value to a collection dedicated to the BMW marque.

233

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1988-2

- ✓ Prototype unique
- ✓ Potentiellement fonctionnel
- ✓ Quatre roues motrices

- ✓ Unique prototype
- ✓ Potentially functional
- ✓ Four-wheel drive

€ 8.000 - 12.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE

234

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ2000-1

- ✓ Prototype unique
- ✓ Potentiellement fonctionnel
- ✓ Base éprouvée

- ✓ Unique prototype
- ✓ Potentially functional
- ✓ Proven base

€ 8.000 - 12.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE



235

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1994-2

- ✓ Prototype unique
- ✓ Fonctionnelle
- ✓ Élégance et distinction
- ✓ Fort peu kilométré

- ✓ Unique prototype
- ✓ Running condition
- ✓ Elegance and distinction
- ✓ Very low mileage

€ 30.000 - 50.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE

Ex Salon de Paris 1994

1994 RENAULT SAFRANE V6 TURBO IE «LONG COURS»

Lors d'une visite sur le stand Heuliez au Salon de Genève en mars 1993, Patrick Le Quément tombe en arrêt devant un dessin de break Safrane exposé dans une vitrine. Il demande alors à Gérard Quéveau de bien vouloir réaliser ce projet en réel. Une Safrane V6 Biturbo est livrée dans les jours qui suivent à Cerizay. La volonté qui présida à l'élaboration du Long Cours fut de conjuguer l'habitabilité d'un break, l'élégance d'un break de chasse, et le confort et le prestige d'une limousine. La Safrane bénéficia d'un remodelage complet de la baie de pare-brise, et des lignes de fuite arrière pour gagner en fluidité visuelle. Long Cours dispose de quatre places individualisées habillées de cuir bleu, avec accoudoirs escamotables, d'une vitre de séparation entre l'habitacle et le coffre, du réglage individualisé électrique des sièges, de la climatisation, et d'une quadraphonie et téléphonie personnelle. Le toit panoramique est intégralement vitré.

Le résultat du talent des stylistes de Heuliez est dévoilé au Mondial de l'Automobile de Paris en octobre 1994 sous l'appellation Safrane «Long Cours». Le succès auprès du public est immédiat. Une anecdote démontre tout le pouvoir de séduction de Long Cours: Monsieur Jacques Calvet, PDG de Peugeot-Citroën, et son épouse rendent visite au stand Heuliez. Subjuguée par le Long Cours, Madame Calvet se tournant vers son époux déclare devant les photographes et journalistes interloqués, «Jacques, c'est exactement la voiture qu'il nous faut, nous devons absolument en commander une!» Il faudra tout le talent de l'encadrement PSA présent derrière pour expliquer aussi discrètement que possible à l'épouse dépitée et confuse que le Long-Cours n'est pas une production de la maison...!

Equippée de son moteur V6 Turbo IE et d'une boîte automatique, la Safrane Long-Cours est en fort bel état de présentation, avec son assemblage de coloris «bleu requin» et «gris aluminium». Il est fonctionnel et le circuit d'essence a été révisé, il ne demande qu'à prendre enfin la route. Offrez-vous luxe et distinction ! Offrez-vous exclusivité et raffinement ! Offrez à votre épouse l'auto que même les grands de ce monde n'ont pu avoir !

During a visit to the Heuliez stand at the Geneva Motor Show in March 1993, Patrick Le Quément came to a halt in front of the design of a Safrane estate displayed in a window. He asked Gérard Quéveau if he would like to build the car. In the days that followed, a Safrane V6 Biturbo was delivered to Cerizay. The aim, in developing the 'Long Cours', was to combine the spaciousness of an estate and the elegance of a shooting break with the comfort and prestige of a limousine. The Safrane underwent a complete redesign, from the windscreen frame to the lines at the back to create a flowing silhouette. The 'Long Cours' had four seats individually finished in blue leather, with retractable armrests, a window separating the cabin from the boot, individual electrically-adjustable seats, air-conditioning, quadraphonics and a telephone. The entire roof was made of glass.

The talented Heuliez designers unveiled their results at the Paris Motor Show in October 1994, under the name Safrane 'Long Cours'. It received critical acclaim immediately. An anecdote tells the power of the car's appeal : Monsieur Jacques Calvet, CEO of Peugeot-Citroën, and his wife paid a visit to the Heuliez stand. Captivated by the 'Long Cours', Madame Calvet turned to her husband and declared, to the surprise of the photographers and journalists present, «Jacques, this is exactly the car we need, we must definitely order one ! » It took no small amount of tact and skill on the part of the PSA staff standing behind to explain discreetly that the 'Long Cours' was not an in-house model... ! Equipped with a V6 Turbo IE engine and automatic gearbox, the Safrane 'Long Cours' is in superb condition, presented in shark blue and aluminium grey livery. It works and is ready and eager to take to the road. Treat yourself to some luxury and distinction ! Give yourself exclusivity and refinement ! Treat your family to the car that even the big shots couldn't have !



236

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1992-1

- ✓ Concept-car
- ✓ Salon de Paris 1992

- ✓ Concept car
- ✓ 1992 Paris Motor Show

€ 2.000 - 4.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE

1992 HEULIEZ RAFFICA

En dehors des commandes de constructeur et des projets liés à des bases existantes, le bureau d'étude France Design se devait régulièrement de présenter son savoir faire en matière de style et de conception technologique. A partir de 1990, un studio de style fut créé en Italie par le styliste Marc Deschamps, sous le nom de Heuliez-Torino, afin d'être proche des autres bureaux de style italiens en vogue à l'époque. En 1992, Heuliez-Torino dévoile le concept-car Raffica, étudié et réalisé en moins de deux mois. Cette maquette de salon servait surtout à démontrer le principe du toit escamotable, qui permettait en quelques secondes de passer d'un élégant coupé à un ludique cabriolet, par simple escamotage du toit rigide dans le coffre. Ce principe reprenait à son compte l'invention et le brevet de Georges Paulin, styliste de l'entre guerre, qui avait appliqué ce système sur des châssis Panhard et Lancia carrossés en 1933 et 1934 par Marcel Pourtout. Cela avait donné lieu à partir de 1935 à de très petites séries de Peugeot 301, 401, 601 et 402 Eclipse. Présentée dans une superbe livrée orange, Raffica fut exposée en octobre 1992 au Salon de l'Automobile de Paris. De retour dans les ateliers de Cerizay, le PDG de l'époque, jouant les stylistes, jugea que le nez de l'auto était trop long et fit refaire une seconde proue plus ramassée. La voiture fut repeinte en bleu Heuliez. Elle servit par la suite à démontrer le fonctionnement du toit escamotable Heuliez. Témoignage de la création du concept moderne de coupé-cabriolet par le carrossier Heuliez, le concept-car Raffica préfigure la présentation en 1998 du concept-car «20coeur» réalisé par Heuliez en vue d'annoncer la commercialisation prochaine de la Peugeot 206 CC. Cette maquette de salon ne possède ni mécanique ni direction, mais comporte un bel intérieur en cuir gris. En bel état de conservation, elle est une preuve du talent des stylistes français, et de l'ingéniosité du bureau d'étude Heuliez-Torino.

Beyond the control of carmakers and projects related to existing platforms, the consulting firm of France Design used to regularly showcase its expertise in terms of style and design technology. From 1990, the studio's style was overseen in Italy by ex-Bertone design chief Marc Deschamps, who established the Heuliez-Torino studio close to the studios of the other great Italian design houses of Turin. In 1992, Heuliez-Torino unveiled the concept car Raffica, designed and constructed in less than two months. This model was used to demonstrate the principle of the retractable roof, which within a few seconds could make an elegant coupé turn into a cabriolet, by simply retracting the hardtop in the trunk, a feature that several contemporary coupe-cabriolets feature. This principle was a development of an invention and patent taken out by George Paulin – prominent French designer during the interwar period – and which had been applied on Panhard and Lancia chassis during 1933 and 1934 by French coachbuilder Marcel Pourtout. Into 1935 Pourtout also bodied a limited series of cars with coupe-cabriolet bodywork on Peugeot 301, 401, 601 and 402 Eclipse chassis. Presented in a beautiful orange livery, the Raffica was exhibited in October 1992 at the Salon de l'Automobile in Paris. Back in the workshops of Cerizay, the CEO of Heuliez at that time thought that the nose of the car was too long and this was redone into a shorter one. The car was repainted a Heuliez blue. It was later used to demonstrate the operation of the Heuliez-style retractable roof and the Raffica become the precursor to the Heuliez concept car from 1998, the «20coeur», which acted as Heuliez's concept version to predict the launch of the upcoming Peugeot 206 CC. This model has neither mechanical elements nor any steering system, but has a beautiful grey leather interior, other than immaculate exteriors. In good condition, it is a proof of the talent of French designers, and the ingenuity of the consulting firm of Heuliez-Torino.



237

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1998-1

- ✓ Potentiellement fonctionnel
- ✓ Aménagement spécifique

- ✓ Potentially functional
- ✓ Specific development

€ 6.000 - 8.000
SANS RÉSERVE
NO RESERVE

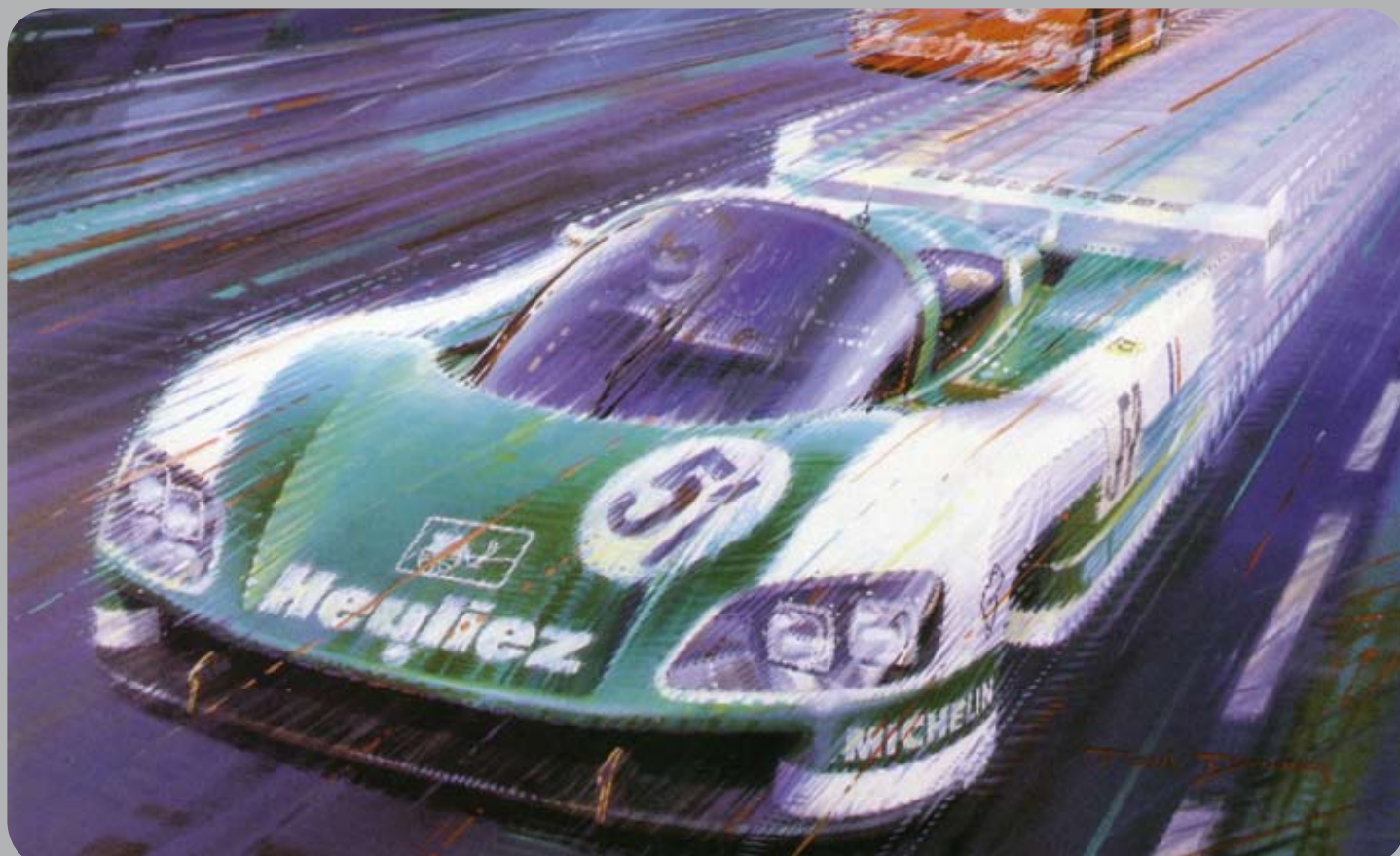
1998 RENAULT ESPACE «TEKSI»

A l'origine du projet Espace, la société Matra Automobiles avait élaboré à l'aube des années 80 un véhicule monospace sur la base d'un modèle de milieu de gamme. D'abord présenté à Peugeot qui refusa, le projet fut proposé à Renault et donnera naissance à la Renault Espace avec le succès européen que l'on sait. La société Matra automobile fut sollicitée en 1997 pour étudier un projet de taxi urbain destiné à la Malaisie. C'est Heuliez qui fut chargé de produire les 1000 exemplaires de la série en 1998. Ces taxis, «Teksi» en malais, destinés à l'agglomération de Kuala Lumpur avaient été commandés par l'entreprise publique à capitaux gouvernementaux Petroliam Nasional Berhard, alias Petronas.

Le véhicule est en bon état de présentation. Il est équipé d'une conduite à droite. Il dispose d'une séparation entre la cellule de conduite et l'habitacle dédié à la clientèle. Cette dernière se compose d'une banquette trois places et de deux strapontins dos à la route et escamotables. A gauche du chauffeur, une cellule est réservée aux bagages des passagers. L'intérieur de l'habitacle est habillé de tissu en bon état. Le véhicule possède un moteur quatre cylindres essence à injection et une boîte de vitesses à cinq rapports. Cet étonnant taxi ne pourra que séduire les inconditionnels collectionneurs de ce type de véhicules urbains, et sera une pièce de choix dans une collection dédiée à la marque au losange.

The Espace project began at the start of the 1980s, when Matra Automobiles developed a monospace vehicle on the base of a mid-range model. Initially presented to Peugeot, who turned it down, the project was then offered to Renault, and led to the Renault Espace which has enjoyed Europe-wide success. In 1997, Matra Automobiles was asked to work on a project for city taxis destined for Malaysia. It was Heuliez who was given the job of producing the 1,000 vehicles in the series in 1998. These taxis, «Teksi» in Malay, for use in the city of Kuala Lumpur, had been ordered by the government-owned public company Petroliam Nasional Berhard, otherwise known as Petronas.

This right-hand drive vehicle is well presented. There is a partition between the driver's cab and the passenger section. The latter comprises a three-seater bench seat and two backward-facing foldaway seats. To the left of the driver, there is an area reserved for luggage. The interior is lined with fabric in good condition. The vehicle is fitted with a four-cylinder fuel-injection petrol engine and a five-speed gearbox. This remarkable taxi will attract committed collectors of urban vehicles, and be a prize specimen in a collection dedicated to the Renault marque.



238

Sans carte grise / No title
Châssis n° HZ1988-4

- ✓ Participation aux 24 H du Mans.
- ✓ Voiture d'un record inégalable
- ✓ Véhicule historique

- ✓ Participated in Le Mans 24 H.
- ✓ Car with unbeaten record
- ✓ Historic vehicle

€ 150.000 - 250.000 €
SANS RÉSERVE / NO RESERVE

Record du monde de vitesse aux Hunaudières lors des 24 Heures du Mans 1988 / World Speed Record in the Hunaudières during Le Man 1988

1988 WM P88 N°51 DES 24 HEURES DU MANS 1988

Le tandem formé par Gérard Welter et Michel Meunier, tous deux ingénieurs et stylistes chez Peugeot, oeuvrait depuis 1969 à réaliser de manière artisanale mais particulièrement intelligente des automobiles de compétition à moteur Peugeot. Si les premières WM utilisaient la très roturière mécanique de la Peugeot 204, en 1976 ce fut le V6 PRV de la Peugeot 604 qui pris, dans la WM P76, le départ des 24 Heures du Mans. Hélas la voiture dut abandonner à la 16e heure à cause d'une fuite du réservoir d'essence. Le tandem WM reprit la piste du Mans en 1980, cette fois-ci avec le soutien de la marque. En 1981, ce sont quatre WM P81 qui prennent le départ. Malheureusement, l'une d'elle, pilotée par Thierry Boutsen, coûtera la vie à un commissaire de piste dès la troisième heure de course. Depuis 1981, les WM portent le logo Heuliez, car afin de promouvoir sa volonté de recherche, le Groupe Henri Heuliez décida de sponsoriser les efforts de WM, et de participer à l'élaboration des carrosseries. Les inscriptions des WM aux 24 heures du Mans se succédèrent sans discontinuer jusqu'en 1988. Mais pour cette année, l'objectif majeur de l'inscription des WM aux 24 Heures du Mans était de battre le record de vitesse officiel de 391 km/h dans la ligne droite des Hunaudières jusque là détenu par une Porsche. Heuliez s'est chargé de concevoir une carrosserie particulièrement fluide. Les prises d'air, très réduites, avaient donné lieu à de nombreuses études des flux d'air en soufflerie et par ordinateur, afin de refroidir correctement le moteur tout en offrant le moins de prise au vent. De nombreuses maquettes de la P88 furent testées dans la soufflerie Jules Vernes du CSTB de Nantes. Cette année là donc, la WM P88 portant le numéro 51 s'aligne au départ. Elle dispose du moteur V6 PRV à double turbo de 3.643 cm³. Trois pilotes vont se relayer pour la piloter : Roger Dorchy, Claude Haldi, et Jean-Daniel Raulet. La légende du Mans raconte que lors des essais sur autoroute la voiture franchissait le cap des 400 km/h, mais qu'au Mans lors des premiers jours d'essais l'équipe WM et les pilotes n'arrivaient pas à égaler cette vitesse sur les Hunaudières alors que la voiture semblait fonctionner de façon optimale. Heureusement, on réalisa le samedi

From 1969, the duo Gérard Welter and Michel Meunier, both engineers and designers for Peugeot, worked using traditional methods in an intelligent way, to create competition cars powered by a Peugeot engine. The first WM cars used the very basic engine of the Peugeot 204, but in 1976 this was exchanged for the V6 PRV engine from the Peugeot 604, and was used in the WM P76 to take part in the Le Mans 24 Hour Race. Unfortunately the car was forced to retire in the 16th hour with a fuel leak. The WM duo returned to Le Mans in 1980, this time with support from the marque. In 1981, four WM P81 cars lined up for the start. Tragically, one of these, driven by Thierry Boutsen, was involved in an accident which killed a marshal in the third hour of the race. From 1981, the WMs carried the Heuliez logo, as Henri Heuliez's company, keen to promote their research, had decided to sponsor WM's efforts and help develop the bodywork. WM cars enlisted for the Le Mans 24 Hour Race every year without interruption until 1988. That year, the main objective for the WM entry was to beat the official top speed record of 391 km/h achieved on the Hunaudières Straight by a Porsche. Heuliez was given the job of creating a more flowing body style. The reduced air intakes prompted much testing in the wind tunnel and on the computer, to allow adequate engine cooling while offering the least wind resistance. Several P88 models were tested in the CSTB Jules Vernes wind tunnel in Nantes.

And so that year, the WM P88 number 51 lined up for the start, equipped with a twin-turbo 3,643cc V6 PRV engine. Three drivers were sharing the car: Roger Dorchy, Claude Haldi, and Jean-Daniel Raulet. According to Le Mans legend, although the WM team had been able to break the 400km/h barrier while testing on the autoroute, they had not been able to achieve the same speeds on the Hunaudières straight during the early days of testing. Fortunately, it was then discovered on the Saturday during the race, that the speed radar on the legendary straight line, had not been set up to record speeds above 400 km/h. At 20h46, over the noise of engines roaring down the straight, past the rostrum, and the







durant la course que le radar de vitesse se trouvant sur la mythique ligne droite n'était pas réglé pour enregistrer des vitesses au-delà de 400 km/h. A 20h46, derrière le bruit de fond des moteurs qui rugissent sur la piste au passage des tribunes, dans le mutisme inquiet qui règne dans le paddock WM à chaque engagement d'une auto dans la ligne droite des Hunaudières, le grésillement des casques des pilotes et celui tout aussi inaudible des commissaires de pistes délivrent le message tant espéré : "Record battu" ! La WM P88 N° 51, pilotée par Roger Dorcy, vient d'exploser le record de Porsche, franchissant la barre symbolique et oh combien magistrale des 400 km/h, et fixe le nouveau record à 405 km/h. Dans les yeux de Gérard Welter, se mêlent à cet instant précis l'incrédulité, la joie indicible de la réussite, l'émotion qui embrume le regard, et la reconnaissance émue pour tous ceux qui composent son équipe et qui ont oeuvré à cette spectaculaire réussite. Epuisée par son exploit, P88 n'arrivera pas à franchir la ligne d'arrivée, rendant l'âme, auréolée de lauriers, durant la nuit. La WM P88 détient toujours ce record qui risque de rester éternel, car depuis 1990, la ligne droite des Hunaudières ayant été défigurée par deux chicanes, n'est plus que l'ombre de son mythe ! L'année suivante, la WM P88 n°51 reprend le départ des 24 Heures du Mans, mais doit abandonner sur incendie moteur mettant fin à sa belle carrière. WM P88 se présente en état d'origine et telle qu'elle remporta son record du monde de vitesse. Elle est dépourvue de son moteur endommagé, qui fut par la suite repris par Gérard Welter. Ce dernier le détient toujours, et se tient à la disposition du futur acquéreur pour éventuellement le céder et le remettre en condition, après devis. La dimension historique de P88 ne vous aura pas échappé. Son aura émotionnelle non plus ! C'est tout autant l'histoire que la puissance que l'on s'offre à travers ce beau monstre. Ce véhicule majeur de l'histoire de l'automobile a fait l'objet en 2010 d'un classement à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques.

uneasy silence in the WM paddock every time a car crossed the line at Hunaudières, the crackly and almost inaudible hoped-for message was delivered to the helmets of drivers and track officials : « New Record » ! At that moment, Gérard Welter's eyes shone with the indescribable joy of success mixed with incredulity, emotion, and heartfelt gratitude for his team and all those who had contributed to this spectacular result. Drained by the feat, P88 didn't cross the finish line, and retired, crowned with laurels, during the night. The WM P88 still holds this record, and may always do so, since two chicanes were added to the Hunaudières straight in 1990, allowing the legend to remain! The following year, WM P88 no. 51 started the 24 Hour race at Le Mans, but was forced to retire when an engine fire brought its great career to an end. WM 88 remains today in the same condition as the day it won the world speed record. It is missing the damaged engine which was taken back by Gérard Welter. He has it still, and is open to the possibility, at some future date, of selling it to the new owner, restored and fitted back into the car, subject to estimate. The historical importance of WM P88 is clear, as is its emotional resonance! Power and provenance come hand in hand with this beautiful monster. This car that has played a major part in automotive history was given a ranking in l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques in 2010.





239

- ✓ Maquette unique
- ✓ Pièce historique
- ✓ Unique model
- ✓ historical Piece

€ 3.000 - 6.000
SANS RÉSERVE /
NO RESERVE

WR SP2 1990 MAQUETTE DE SOUFFLERIE

En 1989, le tandem Welter-Meunier ayant présidé au succès des automobiles de compétition WM, se sépare. Gérard Welter, qui veut continuer l'aventure, s'associe à Vincent Soullignac pour monter WR, Welter Racing.

Avec la WR SP2, le but visé est loin de celui de la WM. Jadis, les Formules 2 et 3, tout comme les Formules Renault, préparaient de jeunes pilotes à la compétition. Mais en matière d'endurance, comme cela est le cas aux 24 Heures du Mans, aucune base automobile n'existait pour permettre aux pilotes de demain de faire leur armes, ni même d'assurer des compétitions pouvant amener à des sélections. Partant de cet axiome qu'aucune voiture abordable et fiable n'existait sur le marché, Welter et Soullignac conçurent la WR SP2 en collaboration avec les ingénieurs et stylistes de Heuliez. L'étude menée devait définir une barquette fluide et moderne, pouvant accueillir un moteur à quatre cylindres multisoupapes turbocompressé, sans qu'il soit spécifié de marque de moteur précise, afin que chaque écurie ou pilote puisse se fournir chez le motoriste de son choix. La coque devait être en stratifié verre-polyester, et ne pas comporter de pare-brise afin de réduire le coût de fabrication. Le dessin de la carrosserie évoque, et c'est logique, le style de la Peugeot 905 due aux mêmes créateurs. Il avait été calculé que la fabrication de la WR devait revenir à 1,5 millions de francs l'unité.

De ce projet présenté officiellement à la direction de la FFSA en 1990, il ne reste que deux maquettes, dont celle-ci qui servit aux essais à la Soufflerie Jules Verne de Nantes. Elle dispose de quatre roues équipées de leurs pneumatiques compétitions, mais est dépourvue de direction et de volant.

Tous les amateurs de compétition auront à cœur de préserver ce témoignage de la recherche toujours évolutive et inventive. Le poète vous dirait qu'il y a des bruits de circuits qui s'écoutent en silence.....

In 1989, the Welter-Meunier duo, responsible for the successful competition car, the WM, went their separate ways. Gérard Welter, who wanted to continue the adventure, teamed up with Vincent Soullignac, to launch WR, Welter Racing.

The aim with the WR SP2 was very different to that of the WM. Previously, Formula 2 and 3, like all Formula Renault, prepared young drivers for racing. But with endurance events, such as the Le Mans 24 Hour race, there was no test car available to allow future racing drivers to hone their skills, and to identify the drivers to select. From the assumption that no suitable car that was affordable and reliable existed on the market, Welter and Soullignac conceived the WR SP2 in collaboration with engineers and designers at Heuliez. The study led to the development of a fluid, modern-looking vessel that could house a multi-valve turbocharged four-cylinder engine. No specific make of engine was required, allowing teams and drivers to choose their own. The shell was reinforced fibreglass (verre-polyester), and came without windscreen, to reduce build costs. Unsurprisingly, the body styling resembled the Peugeot 905, created by the same team. It was calculated that each WR would cost 1.5-million French francs to build.

Just two models remain from this project which was presented officially to the board of the FFSA in 1990. The one offered was used for trials at the Soufflerie Jules Verne in Nantes. It has four wheels fitted with their competition tyres, but has no steering or steering wheel. All competition enthusiasts will want to preserve this testament to such inventive research. The poet would say that that the sounds of the circuit are listening in silence....



240

- ✓ Maquette unique
- ✓ Pièce historique
- ✓ Unique model
- ✓ historical Piece

€ 2.000 - 4.000
SANS RÉSERVE /
NO RESERVE

WR SP2 1990 MAQUETTE D'EXPOSITION

Seconde maquette de la WR réalisée, cet exemplaire a servi pour visualiser les recherches effectuées par WR et Heuliez dans les salons de l'automobile européens durant l'année 1990. Il s'agit d'une coque nue en polyester fixée sur un cadre métallique.

Cette superbe coque de WR saura mettre une touche de compétition au mur du garage d'un vrai connaisseur amateur de vitesse pure...

The second WR model built, this example was used to display the research carried out by WR and Heuliez, at the 1990 Motor Shows across Europe. It is a bare fibreglass shell fixed onto a metal frame.

This superb WR shell will add a touch of competition to the garage wall of an enthusiast with a passion for speed...

LIVRAISON ET STOCKAGE DELIVERY AND STORAGE

L'enlèvement des véhicules devra être réalisé avant le lundi 9 juillet 2012 au soir après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs le lundi 9 juillet 2012 seront rapatriés dans un stockage sécurisé en région parisienne pour la somme de 200 € HT par voiture et 30 € HT par voiture enfant. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 15 juillet 2012 et s'élèvent ensuite à 20 € HT par jour. Règlement sur place par chèque/en espèce ou préalablement par virement.

The removal of vehicles must take place by Monday 9th of July 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 € 200 + VAT per car, and € 30 by child's car.

Storage cost is offered until Sunday 15th of July 2012 and will then be invoiced € 20 + VAT per day. Payment by cheque/cash at collection or prior by bank transfer.

LA MAISON ARTCURIAL SERA FERMÉE DU 3 AU 26 AOÛT 2012.

Les voitures qui n'auront pas été réglées intégralement à cette date ne pourront pas être délivrées pendant la fermeture. Les voitures payées seront disponibles chez les transports Prévost pour enlèvement pendant cette période.

ARTCURIAL AUCTIONEERS WILL BE CLOSED FROM 3rd TO 26th AUGUST 2012.

Cars which have not been paid for in full before this date will not be released during the closure period. Cars that have been paid for will be available for collection at Prévost Transport during this time.

TRANSPORTEURS RECOMMANDÉS RECOMMENDED SHIPPERS

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

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

INFORMATIONS PRATIQUES

BILLETTERIE GÉNÉRALE
www.lemansclassic.com/billetterie

Le Mans est à 205 kms (A11) de Paris, le circuit est situé à environ 5km du centre ville et des gares SNCF du Mans

AVION
Aérodrome du Mans +33 (0)2 43 84 00 43
lemans.aerodrome@wanadoo.fr
L'aérodrome se situe en face de l'enceinte du circuit des 24 Heures du Mans

TRAINS
TGV Paris Montparnasse : 1h
Paris Aéroport Roissy CDG : 1h40
TER Paris : 2h15, Lille : 2h, Lyon : 3h,
Marseille : 4h45, Rennes : 1h15,
Bruxelles : 3h30, Nantes : 1h15, Londres : 4h30

TAXI
Taxis radio 24h/24h : +33 (0)2 43 24 92 92
Le Mans taxi radio : +33 (0)2 43 82 07 07
Taxis Station Gare : +33 (0)2 43 24 99 99

TRAMWAY / BUS
Le terminal du tramway se trouvant à Antares, à 150 m de l'entrée côté Est du circuit et relie directement la gare au circuit en 20 minutes.
Liaison bus (plus 15 minutes à pied pour rejoindre le circuit), lignes 17 et 3 (terminus Oasis), 12 et 7 (terminus Les Raineries)

LOGEMENT
Un grand choix d'hôtels, de châteaux et de B&B
Destination Le Mans
70 bd Alexandre Oyon, 72100 LE MANS
Tél : + 33 (0)2 43 200 700
Site internet : www.destinationlemans.com
Email : contact@destinationlemans.com
Camper sur le circuit
L'ACO propose de nombreuses aires d'accueil
www.lemansclassic.com

EVENT INFORMATION

TICKETS FOR THE EVENT
www.lemansclassic.com/billetterie

Le Mans is 205 kms (A11) from Paris, the Circuit is situated approximately 3 miles (5km) from Le Mans train station and city centre.

BY PLANE
Aérodrome du Mans +33 (0)2 43 84 00 43
lemans.aerodrome@wanadoo.fr
Le Mans Aerodrome is situated opposite the Le Mans 24 Hours Circuit.

BY TRAIN
TGV Paris Montparnasse : 1h
Paris Aéroport Roissy CDG : 1h40
TER Paris : 2h15, Lille : 2h, Lyon : 3h,
Marseille : 4h45, Rennes : 1h15
Brussels : 3h30, Nantes : 1h15, London : 4h30

TAXI
Taxis radio 24h/24h : +33 (0)2 43 24 92 92
Le Mans taxi radio : +33 (0)2 43 82 07 07
Taxis Station Gare : +33 (0)2 43 24 99 99

TRAMWAY / BUS
The tram terminal at Antares is less than 200 yards from the Circuit's East Entrance. Trams run from the train station; journey-time is 20 minutes (www.setram.fr)
The nearest bus-stop is a 15-minute walk from the Circuit. Take Lines 3/17 (direction Oasis) or Lines 7/12 (direction Les Raineries).

ACCOMMODATION
A wide range of hotels, castles and B&Bs Destination Le Mans
70 bd Alexandre Oyon, 72100 LE MANS
Tel: + 33 (0)2 43 200 700
Website: www.destinationlemans.com
Email: contact@destinationlemans.com
Camping at the circuit
The ACO offers campsites www.lemansclassic.com

PROCHAINES VENTES UPCOMING AUCTIONS

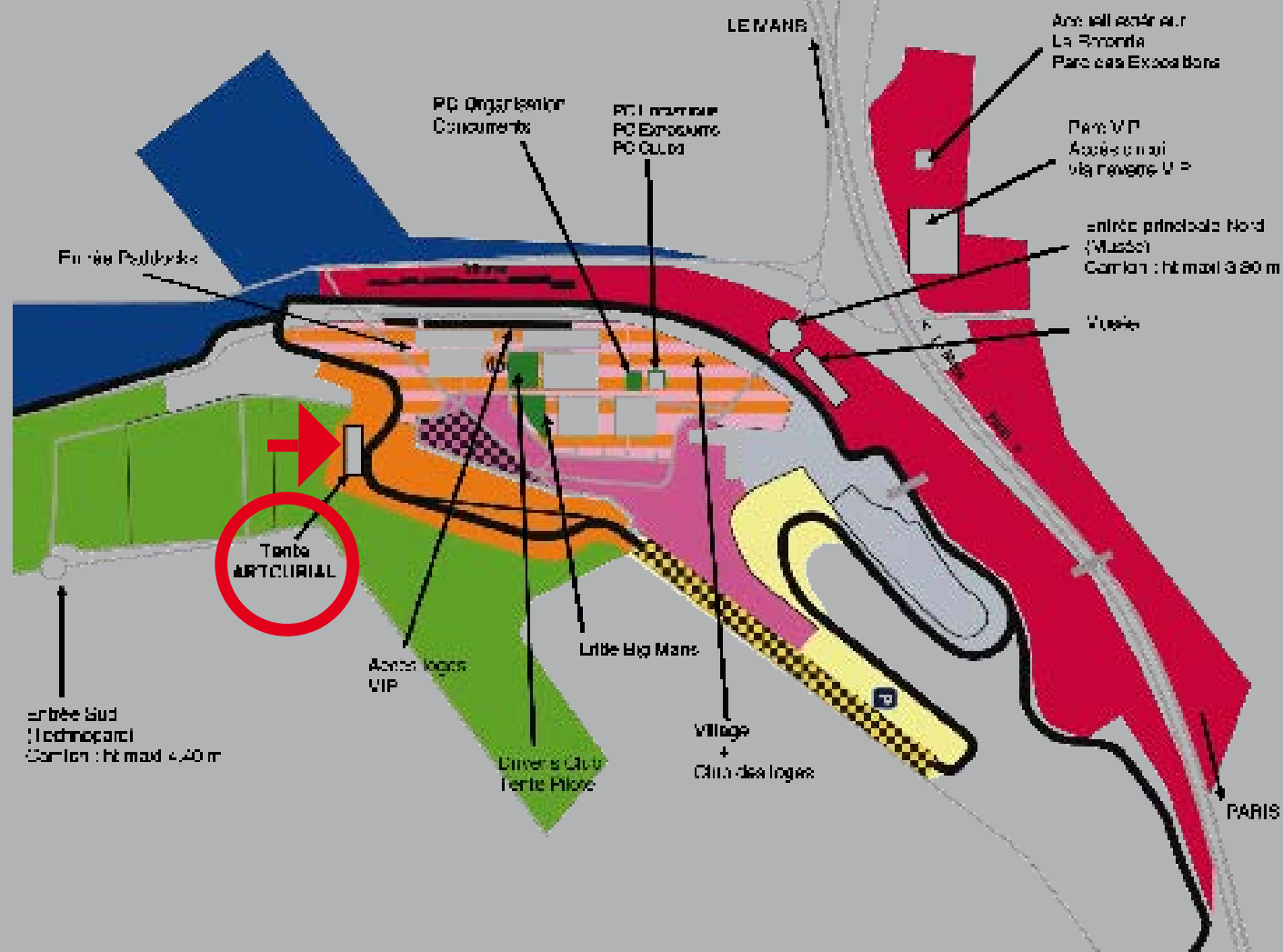
**JEUDI 26 JUILLET 2012
THURSDAY 26TH JULY 2012**
Réserves de la Collection de voitures de S.A.S. Le Prince de Monaco, Monaco



**NOVEMBRE 2012
NOVEMBER 2012**
Automobiles sur les Champs 4, Paris

**ARTCURIAL
MOTORCARS**

**VENDREDI 8 FÉVRIER 2013
FRIDAY 8TH FEBRUARY 2013**
Artcurial Motorcars à Rétromobile, Paris



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.

c) 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.

A toutes fins utiles, Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, 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 adjudgé 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 «adjudgé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu.

Ladjudicataire 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 :

Automobilia :

- 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**
- Au-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.

Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. 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) - L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 9 juillet 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 lundi 9 juillet 2012 seront rapatriés dans un parking sécurisé en région parisienne pour la somme de 200 € HT par voiture, 90 € HT par moto et 50 € HT par voiture enfant. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au dimanche 15 juillet 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 rétrocédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE. Un adjudicataire CEE justifiant d'un no de TVA Intracommunautaire 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.

Ladjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :

- en espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité.

- par chèque ou virement bancaire.

- par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

b) Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan sera autorisé à reproduire sur le procès verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.

Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée.

Toute personne s'étant fait enregistrer auprès 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 – Prémemption de l'État français

L'Etat français dispose d'un droit de prémemption 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 prémemption dans les 15 jours. Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la prémemption 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
NSM OBC
3, avenue Hoche
75008 Paris

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 bysaleroom notices or oral indications given at the time of the sale, which will berecorded 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.

In case of challenge or dispute, Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial-Briest-Poulain-F. Tajan, the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated.

The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word “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
• 23% + 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

i) - The removal of vehicles must absolutely take place by Monday 9th July 2012, at the latest.

j) - Cars that have not been collected on Monday 9th July 2012 will be shipped to a secured storage place next to Paris at the cost of € 200 + 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 15th July 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 havees 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 independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

5 – Law and Jurisdiction

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

1) Lots from outside the EEC : (identified by an ○)

In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (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/responsability 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 in 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.

Partner
NSM OBC
3, avenue Hoche
75008 Paris

ARTCURIAL
BRIEST – POULAIN – F. TAJAN

7, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES
75008 PARIS

T. +33 1 42 99 20 20
F. +33 1 42 99 20 21
E. contact@artcurial.com

www.artcurial.com

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

REPRÉSENTATIONS

BELGIQUE

Vinciane de Traux
5, Avenue Franklin Roosevelt
B - 1050 Bruxelles
T +32 02 644 98 44
vdetraux@artcurial.com

CHINE

Jiayi Li
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District
Beijing 100015
T +86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

ITALIE

Gioia Sardagna Ferrari
Via Monte di Pietà 21
I - 20121 Milano
T +39 02 86 337 813
gsardagnaferrari@artcurial.com

ASSOCIÉS

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

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Martin Guesnet
Fabien Naudan
Isabelle Bresset
Bruno Jaubert

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 Berard, direction
Morgane Delmas

Comptabilité et administration :

Joséphine Dubois, direction
Sandrine Abdelli, Marion Bégat,
Virginie Boisseau, Marion Carteirac,
Isabelle Chênais, Nicole Frerejean,
Mouna Sekour

Logistique et gestion des stocks :

Rony Aylon, Mehdi Bouchekout
Denis Chevallier, Philippe Da Silva,
Joël Laviolette, Vincent Mauriol,
Lal Sellahannadi

Transport et douane :

Marianne Balse, **16 57**

ORDRES D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Anne-Sophie Masson, **20 51**
Élodie Landais
Diane Pellé
bids@artcurial.com

ABONNEMENTS CATALOGUES

Géraldine de Mortemart, **20 43**

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

COMMISSAIRES PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Boudot
de La Motte, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux,
Matthieu Fournier

ARTCURIAL TOULOUSE JACQUES RIVET

Commissaire-priseur :

Jacques Rivet
8, rue Fermat. 31000 Toulouse
t. +33 (0)5 62 88 65 66
j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL DEAUVILLE

Commissaire-priseur :

Bernard de Reviers
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
t. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

ARTCURIAL LYON MICHEL RAMBERT

Commissaire-priseur :

Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin
69008 Lyon
t. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

ARTCURIAL MARSEILLE STAMMEGNA ET ASSOCIÉ

22, rue Edmond Rostand
13006 Marseille

Contact :

Inès Sonnevile
t. +33 (0)1 42 99 16 55
isonneville@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 : Laurent Dassault

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

DÉPARTEMENTS D'ART

ART IMPRESSIONNISTE ET MODERNE

Directeur associé :
Bruno Jaubert
Spécialiste sénior impressionniste :
Olivier Berman
Spécialiste Italie :
Gioia Sardagna 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 ABSTRAIT ET CONTEMPORAIN

Directeur associé :
Martin Guesnet
Directeur art abstrait :
Hugues Sébilleau
Spécialiste sénior :
Arnaud Oliveux
Spécialiste Italie :
Gioia Sardagna Ferrari
Spécialiste :
Florence Latieule
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero, **20 08**
Administrateur :
Sophie Cariguel, **20 04**

ORIENTALISME

Spécialiste : 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 Barthélemy, **20 48**

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIII^E ET XIX^E S.

Directeur associé :
Isabelle Bresset
Céramiques , expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
Cabinet Déchaut-Stetten
Administrateur :
Sophie Peyrache, **20 41**

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIX^E S.

Spécialiste :
Matthieu Fournier
Dessins anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
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^E S.

Spécialiste : Olivier Berman
Administrateur :
Tatiana Ruiz Sanz, **20 34**

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Expert : Robert Montagut
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**

ARTS D'ASIE

Expert : Philippe Delalande
Administrateur :
Catherine Houssais, **20 32**

ARCHÉOLOGIE D'ORIENT ET ARTS DE L'ISLAM

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

ARCHÉOLOGIE

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

BIJOUX

Spécialiste : Julie Valade
Expert : Thierry Stetten
Administrateur :
Alexandra Cozon, **20 52**

MONTRES

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

ARTCURIAL MOTORCARS AUTOMOBILES DE COLLECTION

Spécialistes : Matthieu Lamoure
et Pierre Novikoff
Consultant : Frédéric Stoesser
Administrateur :
Iris Hummel, **20 56**

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

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

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 :
iboudotdelamotte@artcurial.com

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

**AFFILIÉ
À INTERNATIONAL
AUCTIONEERS**



ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F. TAJAN

INDEX

B		
2000	BMW Série 3 2000 Cabriolet Retractable 2 ●	234
C		
1988	Citroën AX Van Evasion ●	207
1986	Citroën BX 4TC ●	216
1988	Citroën BX Break 19 TRD «surélevé» ●	208
1986	Citroën BX Break de chasse «Dyana» ●	210
1990	Citroën Concept-Car Scarabée d'Or ●	222
1970	Citroën M35 ●	201
1971	Citroën SM Espace ●	217
1971	Citroën VLH M7 4x4 ●	221
1996	Citroën Xantia Break 4x4 «Buffalo» ●	223
1995	Citroën XM limousine ●	228
1992	Citroën XM V6 Turbo Limousine «Palace» ●	215
1994	Citroën ZX Cabriolet «Vent d'Ouest» ●	206
D		
2007	Dacia Logan MCV «Edelweiss» ●	214
F		
1957	Ford Fairlane 500 Skyliner ●	218
H		
1986	Heuliez Atlantic – Stars & Stripes ●	227
1992	Heuliez Raffica ●	236
M		
1984	Mercedes-Benz 500 SEL Limousine ●	224
2002	Mercedes-Benz CLK Rétractop 10. ●	225
1996	Mercedes-Benz G Intruder ●	226
P		
1972	Peugeot 204 Taxi H4 ●	230
1988	Peugeot 309 Break ●	219
1987	Peugeot 405 Coupé USA ●	202
2006	Peugeot 407 phaéton «Macarena» ●	229
1979	Peugeot 504 «Loisirs» ●	232
1980	Peugeot 604 Ti Limousine ●	212
1989	Peugeot Concept-Car 4x4 «Agadès» ●	233
1941	Peugeot VLV électrique ●	211
1969	Porsche 914-6 «Murène» ●	213
R		
1986	Renault 25 V6 Turbo Limousine ●	204
1998	Renault Espace «Teksi» ●	237
1982	Renault Fuego Cabriolet USA ●	205
1994	Renault Safrane V6 Turbo ie «Long Court» ●	235
1985	Renault Super Van Cinq ●	231
S		
1967	Simca 1100 prototype fourgon commercial ●	203
1968	Simca 1501 Coach Spécial ●	209
T		
1980	Talbot 1100 VF2 «Wind» ●	200
U		
	UMM VLH 4x4 ●	220
W		
1988	WM P88 N°51 des 24 Heures du Mans 1988 ●	238
1990	WR SP2 Maquette d'exposition ●	240
1990	WR SP2 Maquette de soufflerie ●	239

ARTCURIAL
MOTORCARS